



Datum

2022-09-19

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2022-718

Yttrande

Till

Miljödepartementet

Remiss från Miljödepartementet - Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15)**M2022/00841****Sammanfattning**

Malmö stad välkomnar Miljömålsberedningens betänkande och ser positivt på Miljömålsberedningens förslag på mål för konsumtionsbaserade utsläpp. Delbetänkandet redogör tydligt för bakgrund och det allvarliga läget och har flera bra förslag. Dock efterlyser Malmö stad i flera fall förtydligande och mer utförlig redogörelse för åtgärder, instrument och verktyg för att möjliggöra den snabba omställningen som krävs, bland annat att statistik bör utvecklas även på kommunal nivå.

Yttrande

Malmö stad välkomnar Miljömålsberedningens betänkande och att denna för första gången föreslår mål för konsumtionsbaserade utsläpp som ett sätt att ta ansvar för Sveriges globala klimatavtryck. Detta är ett viktigt ställningstagande som även kan uppmana andra länder, med hög klimatpåverkan från konsumtion, att ta ett större ansvar för sina globala utsläpp.

Miljömålsberedningen redogör på ett tydligt sätt i sina bakgrundstexter för det allvarliga läget i världen vad gäller klimatförändringarna och behovet av ökad handling för att nå Parisavtalets mål att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader. Beredningen tydliggör att nuvarande policys och mål på global basis 2021 skulle leda till en temperaturökning av 2,7 grader. Betänkandet fastställer även den globala orättvisan kring utsläpp och effekterna av klimatförändringarna där de rika länderna, däribland Sverige, står för en stor del av utsläppen, och fattigare länder drabbas värst av dess effekter.

Miljömålsberedningen föreslår att riksdagen beslutar om två målbanor för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion fram till 2045. Ambitionen med den alternativa, mer ambitiösa, målbanan borde uttryckas tydligare - inte något som man strävar efter utan en mål bana som man antar. Samtidigt bör man påverka EU och andra länder att följa den för att verkliga

föregå med gott exempel och leva upp till IPCC:s rekommendationer och Parisavtalets aspiration.

Det är positivt att statistik, metoder och modeller tas fram av SCB och Naturvårdsverket gällande klimatpåverkan från konsumtion och föreslår att statistiken bryts ner och inkluderar även kommunal nivå, vilket kan bidra till uppföljningen av det lokala klimatomställningsarbetet där Malmö stad, och andra kommuner, redan antagit konsumtionsmål.

Förslaget att mäta och redovisa klimatpåverkan från Sveriges export är välkommet och kan bidra till klimatteknikexport. Det är positivt att detta redovisas separat från konsumtionsmålen. Samtidigt vill Malmö stad påpeka att resonemanget om att exportens klimatnytta kan kompensera för konsumtionens negativa påverkan är svår att följa. Beredningens beräkning om exportens klimateffekt bygger på ett antagande att all export har en undanträngningseffekt utan att underbygga detta argument. Dokumentet hänvisar till att beräkning sker i enlighet med internationella regelverk som säkerställer undanträngningseffekten. Det framgår inte tydligt i betänkandet på vilket sätt det fastställs att exporterna faktiskt ger positiva klimateffekter genom att undantränga klimatskadliga produkter och inte enbart erbjuder produkter med lägre klimatavtryck på den globala marknaden. I det senare fallet verkar det inte trovärdigt att räkna kompenserande effekter av denna export.

Malmö stad välkomnar inkluderingen av utsläpp från internationell sjöfart och flyg i Sveriges territoriella utsläpp. Det bidrar däremot till en viss förvirring i betänkandet över vad som faktiskt inkluderas i konsumtionsmålen, och betänkandet blandar ibland konsumtionsperspektivet med territoriella perspektiv. Resonemanget om att inkludera bunkring för flygresor från Sverige är logiskt i ett territoriellt sammanhang, men samtidigt fångar det inte, ur ett konsumtionsperspektiv, den stora andel av svenskarnas resor som sker från flygplatser i andra länder (Kastrup och Gardemoen) eller via mellanlandningar i andra EU länder. Inte heller räknas höghöjdsutsläppens effekter. Liknande logik, men med brister, finns i beräkningar för sjöfarten där till exempel utsläppen för gods från Asien som omlastas i Rotterdam inte inkluderas i beräkningen som bara tar upp utsläppen mellan Rotterdam och Sverige.

Miljömålsberedningen konstaterar att flygets målsättningar (nationella som internationella) inte är tillräckliga för att klara 1,5 graders målet. En viss skärpning av vad som tilldelas de nationella territoriella utsläppen från flyget görs nationellt i Sverige, men är inte tillräckligt för att få en fullständig bild av utsläppen från flyget som Sveriges befolkning orsakar. Man kan se förslaget (Sverige globala klimatavtryck, dvs föreliggande SOU) som ett första steg att medvetengöra fotavtrycket. Ännu finns inga förslag till åtgärder och mål för att minska flygets klimatpåverkan. Det är först när åtgärder och mål är framtagna som det går att bedöma om flygets påverkan måste utredas djupare eller ej. Fossilfritt Sveriges färdplan för fossilfri konkurrenskraft för flygbranschen specificerar de huvudsakliga hinder som behöver överbryggas. Malmö stad föreslår att Miljömålsberedningen ser över åtgärder som hanterar dessa specificerade hinder.

Miljömålsberedningen föreslår att hälften av växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten som anlöper till eller avgår från hamnar i Sverige ska inkluderas i det svenska klimatmålet om att Sverige till år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Detta gäller utsläpp från svenskt territorium. Malmö stad ser positivt på att den internationella sjöfarten inkluderas i Sveriges klimatmål till 2045. På så sätt tar Sverige ansvar för en större andel av sina territoriella utsläpp. I förslaget finns inget specifikt mål eller specifika åtgärder för utsläppsminskningar för sjöfarten, vilket Malmö stad gärna hade sett för att ytterligare konkretisera vägen mot Sveriges mål om nettonollutsläpp till 2045.

Inrikes sjöfart innefattas redan idag i klimatmålet om nettonollutsläpp till 2045 samt i etappmålet för inrikes transporter där utsläppen ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. För inrikes sjöfart finns Fossilfritt Sveriges färdplan för fossilfri konkurrenskraft för sjöfartsnäringen. Där specificerar branschen de huvudsakliga hinder som behöver överbryggas för att nå målet om att inrikes sjöfart 2045 ska vara fossilfri. Malmö stad föreslår att Miljömålsberedningen ser över åtgärder som hanterar dessa specificerade hinder.

Malmö stad välkomnar förslaget att offentlig sektor ska gå före i utvecklingen genom att ställa högre klimatkrav i sina upphandlingar. Samtidigt vill staden påpeka att flera aktörer inom näringslivet, som till exempel Lokal färdplan Malmö 2030 (LFM30), redan har tagit sig an klimatmål i sina leverantörskedjor inom bygg- och anläggningssektorn.

Malmö stad förstår komplexiteten i arbetet med att ta sig an konsumtionens klimatpåverkan, men efterlyser en tydligare redogörelse för denna komplexitet i betänkandet, även om lösningarna inte kan fastställas idag. Betänkandet utgår i första hand från en minskad klimatpåverkan från dagens ekonomi och dess material- och resursflöden.

Uppdragsbeskrivningen efterlyser en redogörelse för hur ändrade konsumtionsmönster och affärsmodeller kan bidra till att minska klimatpåverkan från konsumtionen, utan att detta utvecklas på ett tydligt sätt i delbetänkandet. Betänkandets bakgrundsavsnitt tar upp behovet av att både teknik-, affärsmässighets- och beteendeförändringar för att nå målet, men utvecklar inte detta i sina förslag. Här saknar Malmö stad ett resonemang om hur en resurseffektivare eller cirkulär ekonomisk utveckling kan stärkas. Stora aktörer i Sveriges näringsliv med privatkonsumtion som grundläggande affärsidé arbetar redan aktivt med att hitta nya affärsmodeller som kan minimera deras riskutsatthet och skapa nya marknadsmöjligheter genom klimatomställningen. Andra aktörer flyttar hem delar av sin produktion av bland annat hållbarhetsskäl. Detta perspektiv borde speglas i betänkandet genom att påpeka möjligheter för Sveriges näringsliv i en övergång till konsumtion med låg klimatpåverkan och behovet av en nationalekonomisk och företagsekonomisk debatt om hur en hållbar och konkurrenskraftig ekonomi kan se ut.

Betänkandet lyfter frågan om potentiella målkonflikter med andra miljömål men även sekundära effekter på till exempel ekonomisk utveckling, hälsa, social inkludering, jämställdhet mm. Dessa aspekter hade med fördel vidareutvecklats för att tydliggöra samhällsnyttan i en förflyttning till en konsumtion med lägre klimatpåverkan där t.ex.

positiva synergier mellan klimatmålen och folkhälsomålen finns vad gäller kosthållning och aktiv mobilitet.

Malmö stad välkomnar betänkandet, men uppmanar regeringen att snabbt komplettera det med tydliga åtgärder, instrument och verktyg för att möjliggöra den snabba omställningen som krävs för att kunna minska landets konsumtionsbaserade utsläpp till det föreslagna nettonollmålet 2045.

Ordförande

.....
Roko Kursar
.....

Sekreterare

.....
Pernilla Mesch
.....