

Miljödepartementet

Vår referens/dnr: 2022-74

Er referens/dnr: M2022/00841

2022-09-19

Remissvar

SOU 2022:15 Sveriges globala klimatavtryck

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över angivna delbetänkande och tackar för möjligheten och anför följande synpunkter.

Sammanfattning

Svenskt Näringsliv anser att den globala klimatomställningen är en av vår tids viktigaste frågor. Svenska företag har en stor vilja att ställa om och ligger redan idag långt fram. Det krävs dock att näringslivet ges rätt förutsättningar och att politiken är verkningfull för att omställningen ska bli framgångsrik.

Med beaktande av ovanstående perspektiv ser Svenskt Näringsliv positivt på att Miljömålsberedningen i sina förslag beaktar den betydande klimatnytta som svenska företag bidrar med genom exporten och understryker behovet att berörda aktörer involveras i det fortsatta arbetet.

Svenskt Näringsliv ser dock med oro på flera av förslagen som beredningen lägger gällande främst transporter och offentlig upphandling.

Nedan utvecklar vi vår syn på beredningens förslag.

Globalt perspektiv centralt

En verkligt framgångsrik svensk klimatpolitik måste utgå från ett globalt perspektiv. Frågan som måste besvaras är: hur kan Sverige och svenska företag bidra till globalt sänkta utsläpp? En avgörande del i detta är att sätta svenska företags konkurrenskraft i första rummet. Svenska företag bidrar idag med en betydande global klimatnytta genom exporten. När klimatsmarta svenska varor tränger undan utsläppsintensivare produktion i andra länder sänks de globala utsläppen med motsvarande hälften av Sveriges samlade utsläpp. Denna

nytta kan komma att mer än fördubblas om svenska företag ges rätt förutsättningar.¹ Men då krävs det att fossilfri el levereras där och när den behövs, att tillståndprocesserna minst halveras i tid och att Sverige präglas av ett generellt gott näringslivsklimat. Att sänka de svenska utsläppen utan att det också leder till globalt sänkta utsläpp räddar inte klimatet.

Sverige står för en bråkdel av de globala utsläppen av växthusgaser, även om samtliga av Sveriges utsläpp eliminerades så skulle det inte räcka för att nämnvärt påverka de globala klimatförändringarna. Vår chans att bidra till att stoppa de globala klimatförändringarna bygger på att vi inte bara når våra egna klimatmål utan också att vi kombinerar sänkta utsläpp med ökat välbefinnande. Bara så kan vi utgöra ett verkligt föredöme som andra vill följa efter.

Rådighet

Miljömålsberedningens delbetänkande behandlar Sverige globala klimatavtryck. Det är i detta hänseende viktigt att understryka att svensk politik måste inriktas mot områden där Sverige har rådighet. Att sätta upp mål som Sverige saknar verktyg för att realisera är något som måste undvikas. Risken med att sätta upp inhemska mål som Sverige saknar rådighet över är att den långsiktiga tilltron till politikens förmåga att lösa de problem vi står inför skadas.

Med anledning av detta ser Svenskt Näringsliv negativt på ett antal av förslagen vilket vi utvecklar i detta remissvar.

Mål om negativt globalt klimatavtryck 2045

Miljömålsberedningen föreslår att ett nytt mål som innebär att Sverige senast år 2045 ska ha ett negativt globalt klimatavtryck införs. Målet får nås genom att uppnå det befintliga nettoll målet samt de nya målen för klimatpåverkan från konsumtion.

Svenskt Näringsliv ser positivt på att målet för konsumtionen i huvudsak baseras på att Sverige och EU når de befintliga inhemska målen och att övriga länder genomför det som lovats inom Parisavtalet. Sveriges förmåga att ensidigt påverka andra länder att sänka utsläppen från de varor som exporteras till oss är begränsat. Vi saknar jurisdiktion och handelspolitiken hanteras på EU-nivå. Vi har inte full rådighet över vad som sker i andra delar av världen och därför är det klokt att målet baseras på att övriga länder uppfyller sina löften.

Det är också positivt att det föreslås kontrollstationer vart fjärde år för uppföljning av målen. Skulle det visa sig att resten av världen misslyckas med att genomföra vad som utlovats inom Parisavtalet så kommer detta få betydande konsekvenser för möjligheten att klara av det föreslagna målet om negativt globalt klimatavtryck till 2045.

Miljömålsberedningen bejakar också faktumet att svenska företag ligger långt fram i klimatomställningen vilket återspeglas i målet för exportens klimatnytta. Att enbart fokusera

¹ Klimatnyttan av Svensk Export

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/6nn5h2_material_economic_-_klimatnyttan_av_svensk_export_12pdf_1167100.html/MATERIAL_ECONOMICS_-_KLIMATNYTTAN_AV_SVENSK_EXPORT_12.pdf

på konsumtionens effekter för att bedöma Sveriges totala klimatavtryck ger inte en heltäckande eller rättvisande bild. Det är därför välkommet att det nya målet om negativt globalt klimatavtryck 2045 nås genom en kombination av sänkta utsläpp från konsumtionen och de positiva climateffekter som exporten skapar.

Uppdrag till SCB och Naturvårdsverket

SCB föreslås tillsammans med Naturvårdsverket och i dialog med exportaktörerna och akademien, få i uppdrag att utvärdera befintliga mått och ta fram ett vidareutvecklat mått på klimatavtryck av svenska produkter som går till export jämfört med andra motsvarande produkter, samt tar fram en metod för att följa upp statistik om exportens effekt på de globala utsläppen. Svenskt Näringsliv vill understryka att det är av yttersta vikt att detta arbete sker i nära samarbete med näringslivet genom näringslivs- och branschorganisationer. Det är avgörande för att säkerställa att metoden blir så rättvisande som möjligt att de branscher som verkar på exportmarknaderna inkluderas i arbetet.

Transporter

Svenskt Näringsliv avstyrker Miljömålsberedningens förslag att koldioxidutsläpp från inrikes flyg inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030 eftersom flyget är en handlande sektor inom EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS). Kostnadseffektiviteten i ett särskilt sektorsmål för transporter, även för icke-handlande sektorer som vägtrafik, har upprepade tillfällen ifrågasatts.²

Svenskt Näringsliv anser att Miljömålsberedningens förslag att inkludera utsläpp från utrikes flyg och internationell sjöfart i Sveriges mål om netto noll utsläpp 2045 är bristande och att förslaget kräver ytterligare utredning.

Miljömålsberedningens betänkande saknar en tillfredsställande analys av de samhällsekonomiska konsekvenserna av måluppfyllelsen. Sverige har begränsad rådighet över utsläpp från internationella transporter och det saknas även prognoser för i vilken mängd fossilfria drivmedel till konkurrenskraftiga bunkerpriser kan tillgängliggöras på marknaden. Svenskt Näringsliv ser en reell risk för störningar i logistikkedjor för import och export samt minskad tillgänglighet om följden av förslaget skulle innebära ett kapacitetstak i svenska hamnar och flygplatser. Följden kan bli att transporter till och från Sverige istället går via våra grannländer.

Styrmedel för internationella transporter inklusive tillgång till, och certifiering av, fossilfria drivmedel regleras av regelverk som antas inom EU samt bland annat de särskilda FN-organisationerna Icao och IMO. Miljömålsberedningens argumentation om att existerande regelverk och styrmedel är otillräckliga är prematurt givet EU:s förhandlingar om Fit for 55 och den koordinerade hållbarhetslinjen som EU:s medlemsstater driver globalt.

Bunkring av drivmedel för sjöfart och flyg kan i begränsad grad påverkas genom nationell reglering som reduktionsplikt, samtidigt noterar vi att EU inom Fit for 55 troligen kommer att anta förordningar för obligatorisk inblandning av fossilfria drivmedel (ReFuelEU Aviation och

² Se bland annat Tillväxtanalys, "Mål och medel i klimatpolitiken":
<https://www.tillvaxtanalys.se/publikationer/pm/pm/2022-08-23-mal-och-medel-i-klimatpolitiken.html>

Fuel EU Maritime) liksom revidering av EU ETS och EU:s energiskattedirektiv som alla EU:s medlemsstater kommer att följa. Utsläppsreduktionen från tillkommande styrmedel liksom EU:s mål till år 2050 bör beaktas av Sverige i fråga om internationella transporter.

Svenskt Näringsliv instämmer i att regleringen av klimatpåverkan från internationella transporter i första hand ska komma från EU samt Icao och IMO. Det är en viktig princip eftersom regelverken som antas internationellt också i hög grad styr den tekniska utvecklingen. Att tillämpa EU-rätten i stället för nationell särreglering medför även mer jämna konkurrensvillkor mellan hamnar och flygplatser i EU.

Svenska särregler kan således leda till försämrad konkurrenskraft, särskilt för industrin med långa transportavstånd. Större hamnar och flygplatser är idag internationella nav som dessutom är viktiga för många olika länder med transittrafik eller omlastning av gods och passagerare som varken har Sverige som start eller mål.

Offentlig upphandling och klimatet

Miljömålsberedningen föreslår också att riksdagen ska besluta om ett etappmål för utsläppen från offentlig upphandling av varor och tjänster. Målet innebär att utsläppen från offentlig upphandlade varor och tjänster ska minska snabbare än utsläppen från samhället i övrigt. Svenskt Näringsliv avstyrker detta förslag.

Svenskt Näringsliv vill i sammanhanget lyfta konjunkturinstitutets slutsatser från 2020,³ vilka konstaterar att klimatkrav i upphandling generellt inte är ett kostnadseffektivt styrmedel, då det redan finns styrmedel som koldioxidskatt för bränsleförbrukning och utsläppsrättshandelssystemet (EU-ETS) för material. Svensk och europeisk klimatlagstiftning är i det närmaste heltäckande.

Konjunkturinstitutet lyfter vidare att utsläppsminskningar som följer av klimathänsyn vid offentlig upphandling endast omfördelar utsläpp från ett område till ett annat. Det svenska klimatmålet måste nås, oavsett om krav ställs i offentlig upphandling eller inte, och risken blir att förvisso goda ambitioner från en myndighet att bidra till sänkta utsläpp inte innebär någon additionell utsläppsminskning, samtidigt som kostnaden för den totala klimatpolitiken ökar.

En framgångsrik svensk klimatpolitik måste nå våra mål till en så låg kostnad som möjligt, ett mål som snedvrider de generella styrmedlen på marknaden kommer inte att leda till detta. Det skulle istället fördyra den svenska klimatomställningen och belasta skattebetalarna utan någon nytta för klimatet. Det skulle riskera att försämra våra möjligheter att verka som ett verkligt globalt föredöme som visar att sänkta utsläpp och stark tillväxt går att förena.

Karin Johansson
Näringspolitisk chef

Jesper Gyberg Ek
Klimatpolicyansvarig

3

https://www.konj.se/download/18.173d7010176466cd9f81e77/1607520947540/MEK2020_sammmanfogad%20fil.pdf