



2016-06-10

Vårt dnr: Lu 43/2016

Handläggare: Lars Sandberg

Miljö-och energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se,
petter.hojem@regeringskansliet.se

Remissvar angående Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (SOU 2016:21)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Inledning

Regeringen beslutade 2014 att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att föreslå ett klimatpolitiskt ramverk och en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik. Detta betänkande handlar om förslaget till klimatpolitiskt ramverk.

1. Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

1.1 Världen behöver nå nollutsläpp av koldioxid vid mitten av seklet

Svensk Kollektivtrafik delar Miljömålsberedningens bedömning att utsläpp av växthusgaser redan ger upphov till påtagliga och allvarliga klimatförändringar och att världens samhällen i snabb takt måste ställa om till nollutsläpp av koldioxid och andra växthusgaser vid mitten av seklet, utsläpp som behöver övergå till negativa nivåer under andra hälften av det här århundradet.

1.2 Sverige ska fortsätta bedriva en ambitiös och långsiktigt hållbar nationell klimatpolitik

I likhet med Miljömålsberedningen anser Svensk Kollektivtrafik att en ekonomiskt, socialt och ekologiskt långsiktigt hållbar nationell klimatpolitik kännetecknas av att den har ambitiösa mål, ett strukturerat och transparent arbetssätt samt ambitiösa och väl utformade styrmedel. Vi anser också att Sverige har goda förutsättningar att minska de nationella utsläppen av växthusgaser och därför bör anta långtgående och ambitiösa klimatmål.

1.3 Utmaningar och möjligheter för Sverige

Miljömålsberedningen pekar på att i Sverige är utmaningen att minska utsläppen störst inom transportsektorn, jordbruket och basindustrin där behovet av ökad styrning behöver ske på ett sätt som gör att omställningen går hand i hand med stärkt konkurrenskraft och skapandet av nya, hållbara arbetstillfällen.



Svensk Kollektivtrafik vill i detta sammanhang understryka vikten av att i det fortsatta arbetet med att utveckla klimatpolitiken, liksom transportpolitiken, utgå från resultaten från 2050-scenarierna som refereras i betänkandet¹ om att:

- Det går att nå nära-nollutsläpp i Sverige med teknik som redan är känd och tillämpas i dag, i kombination med investeringar i teknikutveckling och resurs- och energieffektiva investeringar i infrastruktur.
- För att scenarierna ska kunna bli verklighet behövs dock betydande styrmedelsskärpningar och successiva beslut om investeringar i teknikutveckling och infrastruktur inom de närmaste fem-tio åren.
- För de sektorer, främst transportsektorn, där utvecklingen mot låga utsläppsnivåer går relativt snabbt i scenarierna är behovet av styrmedelsskärpningar i närtid stort.

1.4 Sverige behöver stabila ramar för det klimatpolitiska arbetet

Vi delar Miljömålsberedningens bedömning att det svenska klimatpolitiska arbetet ska kännetecknas av långsiktighet, kontinuitet, tydlighet och transparens, vilket ger stabila ramar för det klimatpolitiska arbetet, och att Sverige behöver ett ambitiöst och långsiktigt mål, ett tydligt regelverk för hur arbetet ska bedrivas samt kraftfulla konkreta åtgärder som minimerar de nationella utsläppen av växthusgaser inom ramen för en ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling.

1.5 Det klimatpolitiska ramverket ska reglera mål, procedurer för planering och uppföljning samt ansvar och roller

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom Miljömålsberedningens förslag om att det utformas ett klimatpolitiskt ramverk som reglerar mål, planering och uppföljning för att förstärka arbetet med att nå miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Vi ställer oss också bakom beredningens förslag om att ramverket underställs riksdagens prövning och att delar av ramverket lagregleras samt att ramverket består av:

- Ett långsiktigt mål för år 2045
- En målbana med etapper för utsläppsminskningar på,
- Former för regeringens planering och uppföljning av politiken för att nå de uppsatta målen,
- Periodiska redovisningar till riksdagen
- Ett klimatpolitiskt råd med uppgift att, som ett oberoende expertorgan, granska den förda politiken. Det klimatpolitiska rådet behövs bl.a. eftersom den samlade analysen av styrmedels olika effekter behöver förbättras.

Svensk Kollektivtrafik vill i detta sammanhang även understryka behovet av ökad samordning mellan olika politikområden för att klimatpolitiken ska bli mer effektiv. Politiken på olika områden måste hänga samman och klimatmålet måste ingå som en integrerad del i flera politikområden, bl.a. inom transportpolitiken. Även Riksrevisionen och OECD har i sina granskningar rekommenderat detta.²

Riksrevisionen har i rapporten Klimat för pengarna? Granskningar inom klimatområdet 2009–2013 (RiR 2013:19) rekommenderat regeringen att samordna klimatmålen med andra övergripande samhällsmål, exempelvis transportpolitiska mål och mål för samhällsplaneringen, genom att göra tydliga långsiktiga prioriteringar och klart ange vad som ska åstadkommas och vad det kostar.

¹ S.165

² S.154



Även OECD har i sin granskning av Sveriges miljöpolitik 2004–2014 rekommenderat Sverige att främja en mer långtgående integrering av transport- och klimatpolitiken, bland annat genom att se till att transportinvesteringarna är förenliga med klimatpolitiska mål.

1.6 Ett långsiktigt mål

När det gäller Miljömålsberedningens förslag om det långsiktiga målet ställer sig Svensk Kollektivtrafik bakom att

- Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet innebär en tidigareläggning och precisering av den tidigare visionen om netto-noll-utsläpp till 2050
- Senast år 2045 ska utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium, i enlighet med Sveriges internationella växthusgasrapportering, vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990.

1.7 En tvärvetenskaplig oberoende bedömning av klimatpolitiken

Svensk Kollektivtrafik delar Miljömålsberedningens bedömning att klimatmålen är ett ansvar för alla politikområden och att det som komplement till dagens myndighetsstruktur behövs ett tvärvetenskapligt sammansatt expertorgan som kan bistå regeringen med en oberoende bedömning av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Vi är även positiva till att rådets oberoende initialt ska säkras genom en parlamentarisk förankring inför utnämning av ledamöter.

1.8 Det klimatpolitiska rådets roll

Svensk Kollektivtrafik stödjer Miljömålsberedningens förslag om att det inrättas ett oberoende, självständigt expertorgan i form av ett klimatpolitiskt råd, att rådet organisatoriskt inrättas på motsvarande sätt som Finanspolitiska rådet och att rådets uppgift blir att genomföra oberoende bedömningar av regeringens samlade politik för att nå klimatmålen, vilket närmare preciserat betyder det att rådet ska:

- utvärdera om inriktningen inom samtliga politikområden bidrar till eller motverkar möjligheten att nå klimatmålen,
- utvärdera effekter av beslutade och föreslagna styrmedel från ett brett samhällsperspektiv och analysera om målen nås på ett kostnadseffektivt sätt samtidigt som hållbarhetsbegreppets tre dimensioner beaktas,
- bedöma om regeringens förslag till åtgärder är ändamålsenliga och tillräckliga för att nå etappmålen och det långsiktiga målet och granska och bedöma kvaliteten på de underlag som regeringen bygger sina förslag på

Miljömålsberedningen skriver³ att rådet även ska kunna beskriva andra effekter av styrmedlen, t.ex. regionala effekter, effekter på andra miljökvalitetsmål och fördelningseffekter. Svensk Kollektivtrafik anser att de exemplifierade intäkterna skall ingå i rådets analyser.

1.9 Dagens ramverk förstärks med etappmålsystem och ett planerings- och uppföljningssystem

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom Miljömålsberedningens förslag om att det klimatpolitiska ramverket kompletteras med ett planerings- och uppföljningssystem med

³ S.52



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

klimatårsredovisningar och klimatpolitiska handlingsplaner, ett målsystem med utsläppsminskningmål och andra etappmål samt en obligatorisk redovisningsskyldighet till riksdagen.

Målen för klimatpolitiken kommer att få stor betydelse för utformningen av andra politikområden, detta gäller i synnerhet utformningen av transportpolitiken, och omvänt kommer utvecklingen inom andra politikområden ha stor betydelse för möjligheten att klara successivt ambitiösare klimatmål. Vi delar därför beredningens förslag om att tidsätta etappmål för utsläppsreduktioner bör beslutas av riksdagen efter förslag från regeringen, kopplade till det av riksdagen beslutade långsiktiga målet för 2045.

Svensk Kollektivtrafik är också positiv till förslaget om att regeringen årligen bör redovisa utsläppsutvecklingen i en klimatårsredovisning och varje mandatperiod utarbeta en klimatpolitisk handlingsplan som visar hur den samlade politiken klarar att nå klimatmålen.

1.10 En lagreglering stärker förutsättningarna för ett effektivt klimatpolitiskt arbete

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom Miljömålsberedningens förslag om att det klimatpolitiska ramverket kompletteras med ett rättsligt stöd i form av en klimatlag och att införandet av en klimatlag stärker förutsättningarna för regeringen att bedriva ett fortsatt effektivt klimatpolitiskt arbete.

1.11 En klimatlag bör innehålla grundläggande delar av det klimatpolitiska ramverket

Svensk Kollektivtrafik är även positiv till Miljömålsberedningens förslag om att klimatlagen ska innehålla bestämmelser om vad det klimatpolitiska arbetet ska syfta till, om att arbetet ska utgå från ett långsiktigt, tidsatt utsläppsmål beslutat av riksdagen, om hur regeringen ska planera och följa upp det klimatpolitiska arbetet och om vilken information som ska lämnas till riksdagen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD