

Miljödepartementet
103 33 Stockholm
m.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-12-15

Ref M2022/01829

Remissyttrande över promemorian ”Näringslivets klimatomställning” (PM2022:10)

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad promemoria och vill framföra följande.

Sammanfattning

Rapporten innehåller 47 förslag varav majoriteten av förslagen inte har direkt påverkan på våra medlemmars verksamhet. Transportföretagen framför därför synpunkter på enbart förslag 31; att se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter och bidrar till EU:s klimatpolitik, vilket vi välkomnar och tillstyrker.

Men vi anser också att en översyn av nationella klimatmål ska innefatta en översyn och justering av den redan befintliga och omfattande mängden nationella styrmedel med mer eller mindre stark koppling till klimatmålen. Vi anser även att det generellt behövs tas ett helhetsgrepp om transportsektorns styrmedel för framtidens tysta och utsläppsfria transporter.

Inledning

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd, kompetensförsörjning och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling och en växande befolkning leder till ökade transporter över allt större avstånd. Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundförutsättning, inte minst eftersom ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv är centralt för att skapa de resurser som behövs för att ställa om till ett hållbart samhälle.

Samtidigt påverkar transporter på olika sätt vår miljö och klimat. Transportsektorn bejaktar och driver hållbarhetsarbetet och arbetar på olika sätt aktivt för att minimera sin klimatpåverkan. Klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft. Då behövs balans mellan de transportpolitiska målen, att arbetet sker med en realistisk tidshorisont och med förståelse för Sveriges generella beroende av den internationella utvecklingen, i stort men också på transportområdet.



Ur ett klimatperspektiv finns inga nationsgränser. Klimatutmaningen är global och där är FN:s arbete, genom bland annat IPCC, av yttersta vikt. Målet för klimatarbetet måste alltid utgå ifrån att förslag och åtgärder ska ge största möjliga minskning av klimatgasutsläpp till minsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Det är därför alltid mer fördelaktigt med klimatåtgärder med så bred omfattning som möjligt.

Gemensamma EU-åtgärder och mål är alltid att föredra framför nationella. Svenskt fokus måste alltid i första hand ligga i att proaktivt påverka EU-nivån att implementera nödvändiga och vetenskapligt belagda gemensamma åtgärder som kan ersätta de nuvarande och planerade svenska klimatstyrmedlen.

Svensk, ambitiös klimatpolitik och genomförda åtgärder har under lång tid varit inriktad på att Sverige ska bli en ”permanent världsutställning” och att vi ska ”gå före”. Det är ett retoriskt effektivt sätt att visa på en gemensam målbild. Det är relevant men måste också innebära att Sverige kan visa upp och styrmedel som är mätbara, attraktiva, effektiva och som går att exportera till andra.

Sverige kommer inte bli en förebild genom en klimatpolitik som utgår ifrån symboler, tro, moralism, skam och (vilket gäller särskilt för transportsektorn) att peka ut transportslag som enbart dåligt eller enbart bra. Ett ”transportsnålt samhälle” som exempelvis kringsskär tillgänglighet, mobilitet, rörlighet och hämmar näringslivets konkurrenskraft är inte eftersträvarsvärt eller attraktivt.

Styrmedel uppnår större acceptans om de uppfattas som generella men pricksäkra, kostnadseffektiva och har dokumenterat stora effekter på det som vi alla vill minska, de klimatskadliga utsläppen.

Översyn och justering av nationella och sektorsspecifika klimatmål

Utifrån det ovan beskrivna välkomnar och tillstyrker Transportföretagen förslag 31, att se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter och bidrar till EU:s klimatpolitik.

EU:s Fit for 55-paket med ny och reviderad lagstiftning innebär en utökad och avsevärt ambitiösare EU-gemensam klimatpolitik. För transportsektorn gäller detta närmast skärpningen av EU ETS för flyg (och ReFuel Aviation) och inkluderande av sjöfart, reformeringen av ESR och kommande EU ETS BRT samt föreslagna skärpningar av Energiskattedirektivet för att nämna några.

Det råder konsensus i Sverige att kostnadseffektivitet är en grundläggande princip för klimatpolitiken. När svensk klimatpolitik begränsar möjligheten att utnyttja den flexibilitet som finns inom EU:s politik ökar kostnaderna både för Sverige och för EU som helhet, vilket exempelvis Konjunkturinstitutet visar i sin senaste miljöekonomiska rapport, ”Miljö, ekonomi och politik 2022 - Fit for 55”.

Sverige och andra proaktiva länder inom EU har lyckats väl med att öka ambitionsnivån på EU:s klimatpolitik, men mer går att göra. När EU nu börjar ”komma i kapp” finns därför starka skäl att se över den svenska klimatpolitikens övergripande netto-noll mål till år 2045 och det sektorsspecifika målet för inrikes transporter till år 2030 för att dem bättre ska harmonisera med EU:s ambitioner, i syfte att begränsa kostnaderna för måluppnåelse.

Transportföretagen anser att omställningen behöver stöttas genom långsiktiga spelregler formade av effektiva stöd och styrmedel. Samtidigt har vi länge pekat på att vi redan idag har en uppsjö av nationella styrmedel och/eller EU-styrmedel.

Transportföretagen anser att det inom ramen för en översyn och justering av de nationella klimatmålen också bör genomföras en översyn av befintliga nationella styrmedel, så att de bättre harmonierar med EU:s styrmedel kopplade till klimatpolitiken, med fokus på kostnadseffektivitet.

Vi anser också att en sådan översyn ska inkludera ett framtidsperspektiv. Transportföretagen uppmanar regeringen att under mandatperioden tillsättas en utredning som tar ett helhetsgrepp om transportsektorns styrmedel för framtidens tysta och utsläppsfria transporter. En sådan utredning ska givetvis ta sin utgångspunkt utifrån ett EU-perspektiv.

Avslutningsvis ställer vi oss tveksamma till att Tillväxtanalys föreslår att ge huvudansvaret till miljömålsberedningen att ensamt se över och justera de nationella klimatmålen. Transportföretagen anser att uppdraget ska breddas med expertkompetens från exempelvis Vti, Trafikanalys, Trafikverket, Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet samt att det sker i samråd med relevanta delar av näringslivet.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom