



Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 4 april 2017 att ge trafikutskottet tillfälle att senast den 2 maj 2017 yttra sig över proposition 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige och de motioner som väckts med anledning av propositionen i de delar dessa berör trafikutskottets beredningsområde.

Trafikutskottet begränsar yttrandet till den del i propositionen som behandlar ett etappmål för transportsektorn och kommittémotionerna 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 i den del som yrkandena berör etappmål samt 2016/17:3656 (V) yrkande 2.

Trafikutskottet anser att miljö- och jordbruksutskottet bör föreslå att riksdagen godkänner propositionen i berörda delar och avslår motionsförslagen.

I yttrandet finns två avvikande meningar (SD och V).

Utskottets överväganden

Propositionen

I proposition 2016/17:146 föreslår regeringen att det inrättas ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Det klimatpolitiska ramverket består av tre delar: en klimatlag, ett antal klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det klimatpolitiska arbetet bör utgå från ett långsiktigt, tidssatt utsläppsmål som riksdagen fastställer. Regeringen föreslår att målet ska vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp (nå nettonollutsläpp) av växthusgaser till atmosfären, för att därefter endast ha negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990.

Regeringen föreslår också ett antal etappmål i propositionen. De utsläpp i Sverige som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, den s.k. ESR-sektorn, bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Senast 2040 bör utsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990.

Regeringen föreslår att växthusgasutsläppen från inrikes transporter utom inrikes luftfart ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Anledningen till att inrikes luftfart inte ingår i målet är att den hör till EU ETS, EU:s utsläppshandelssystem. Regeringen framhåller att förslaget till utsläppsmål för inrikes transporter är ett mål som förutsätter mycket kraftiga trendbrott jämfört med utvecklingen fram till i dag. Vidare pekar regeringen på att det under perioden även fortsättningsvis krävs en snabb teknisk utveckling av fordon och drivmedel som gör det möjligt att ersätta fossildrivna transporter för att målen ska kunna nås. I propositionen anges att parallellt med fokus på fordon och bränslen behövs det även ett ökat fokus på att ändra resvanor samt att effektivisera och optimera transporter och existerande infrastruktur.

Delar av det klimatpolitiska ramverket lagregleras genom att det införs en ny klimatlag.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:3655 yrkande 1 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) begär motionärerna att riksdagen ska avslå propositionen i de delar som bl.a. avser förslaget till ett etappmål för transportsektorn. I yrkande 2 anför man att utsläppsmål bör formuleras på ett sätt som möjliggör flexibilitet. Motionärerna framför att klimatmål bör formuleras i termer av det miljöproblem vi vill lösa och inte i termer av de medel vi har för att lösa problemen. Motionärerna avvisar därför sektorsvisa mål som riskerar att driva fram ineffektiva eller t.o.m. kontraproduktiva lösningar.

Jens Holm m.fl. (V) välkomnar i kommittémotion 2016/17:3656 yrkande 2 ett etappmål i miljömålssystemet för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläpps-handelssystem). Motionärerna menar dock att den föreslagna målsättningen om en 70-procentig minskning av utsläppen till 2030 är otillräcklig för att leva upp till riksdagens långsiktiga prioritering om att till samma år ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen till 2030. Motionärerna anser därför att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 80 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet har därför också påtalat vikten av att prioritera arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. I propositionen betonar regeringen att utvecklingen av transportsektorns utsläpp av växthusgaser även har avgörande betydelse för att såväl kunna nå de föreslagna bredare etappmålen för 2030 och 2040 som det långsiktiga utsläppsmålet till 2045. Vissa remissinstanser har pekat på att fördelarna med ett sektorsmål för transporter överväger nackdelarna eftersom det behövs för att bl.a. planera för infrastruktur och bebyggelse samt för att tydliggöra de politiska ambitionerna. Utskottet gör därför samma bedömning som regeringen att nuvarande målsättningar bör preciseras och uttryckas som ett etappmål för minskade utsläpp från transportsektorn. Utskottet kan också konstatera att förslaget överensstämmer med den parlamentariska Miljömålsberedningens förslag från juni 2016. Mot den bakgrunden anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör ställa sig bakom regeringens förslag om ett etappmål för transportsektorn.

Utskottet instämmer vidare i regeringens ansats att flera olika åtgärder måste vidtas för att nå det etappmål som föreslås i propositionen. För att klara omställningen måste samhället använda transporter på ett smartare sätt och fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen såsom biodrivmedel. Utskottet anser även att det är av stor vikt att möjligheterna med ny teknik tillvaratas.

Utskottet delar Miljömålsberedningens bedömning att det är en utmaning för Sverige att utforma en politik som i väl avvägda steg bidrar till utsläppsminskningar med bibehållen konkurrensförmåga i bl.a. transportsektorn. Utskottet anser dock att om politiken för en omställning av transportsektorn lyckas väl kan det leda till stärkt konkurrenskraft för Sverige och nya exportmöjligheter. Utskottet vill samtidigt peka på regeringens bedömning i propositionen att de aktörer som är mest beroende av transporter i dag kan påverkas relativt sett mer om inte teknikutvecklingen kompenseras genom att göra klimatsmarta transporter billigare och mer tillgängliga. Regeringen

framför att det därför behövs en stark politik för forskning och innovation för att underlätta utvecklingen av klimatsmarta transporter, parallellt med en politik som bidrar till att tillgängliggöra alternativ. Utskottet anser följaktligen att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma ny teknik och välkomnar därför regeringens uttalanden om forskning och innovation. Utskottet vill även framhålla att den utveckling som krävs för att nå utsläppsmålet samtidigt kan bidra till att lösa andra utmaningar för transportsektorn, exempelvis när det gäller utsläpp av luftföroreningar, buller och en hållbar samhällsplanering. Ett mål som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 är därför enligt utskottets bedömning väl avvägt och tillräckligt ambitiöst för att sätta press på samtliga inblandade så att den omfattande omställning som krävs verkligen blir av. Mot den bakgrunden bedömer utskottet att motionsförslaget om att skärpa etappmålet ytterligare bör avstyrkas.

Sammanfattningsvis anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör godkänna regeringens proposition i berörda delar och avstyra motionerna 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 samt 2016/17:3656 (V) yrkande 2.

Stockholm den 2 maj 2017

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Jimmy Ståhl (SD) och Lars Tysklind (L).

Avvikande meningar

1. Ett etappmål för transportsektorn (SD)

Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi Sverigedemokrater står upp för en ansvarsfull och effektiv klimatpolitik där det globala perspektivet ges en central plats. Men vi anser att det globala perspektivet tyvärr kommer i skymundan i dagens svenska klimatpolitik, vilket även märks i regeringens proposition. Det saknas en grundläggande insikt om att Sverige, eller EU, inte kan påverka de globala koldioxidutsläppen på egen hand i någon betydande utsträckning. Sverigedemokraterna eftersträvar i stället en miljö- och klimatpolitik som är baserad på humanism och där alla världens människor har en okränkbar rätt att eftersträva en bättre och mänskligare morgondag. Vi anser också att regeringens förslag äventyrar svensk konkurrenskraft utan att göra nytta globalt. Mot den bakgrunden säger vi nej till ett etappmål för transportsektorn.

När det gäller ett etappmål för transportsektorn vill vi också påtala, liksom Konjunkturinstitutet och Finanspolitiska rådet har gjort, att klimatmål bör formuleras i termer av det miljöproblem vi vill lösa och inte i termer av de medel vi har för att lösa det. Sverigedemokraterna avvisar därför sektorsvisa mål som riskerar att driva fram ineffektiva eller t.o.m. kontraproduktiva lösningar.

Vi anser således att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 samt avstyrka motion 2016/17:3656 (V) yrkande 2.

2. Ett etappmål för transportsektorn (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Klimatförändringarna är vår tids ödesfråga och en akut utmaning. Om inte utsläppen av växthusgaser kraftigt reduceras de närmaste decennierna riskerar vi bestående negativa effekter för människor och ekosystem. Med en ökande medeltemperatur ökar riskerna för att vi kommer att nå oåterkalleliga förändringar genom s.k. tröskeffekter i våra ekosystem, vilket skulle kunna hota vår civilisation så som vi känner den i dag. Men klimatutmaningen innebär också en historiskt unik möjlighet att bygga ett bättre och mer hållbart samhälle där social välfärd och global rättvisa kan uppnås inom ramen för ekologiskt hållbara gränser. Mot den bakgrunden har vi i Vänsterpartiet länge förespråkade att sektorsmål ska antas för att utsläppen ska minska i nödvändig omfattning i alla samhällssektorer.

Jag vill påminna om att våra inrikes transporter står för ungefär hälften av växthusgasutsläppen inom den icke-handlande sektorn. Jag välkomnar därför att regeringen i propositionen föreslår ett etappmål i miljömålssystemet för att

minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelsystem). Jag anser dock att den föreslagna målsättningen att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 är otillräcklig för att leva upp till riksdagens långsiktiga prioritering om att till samma år ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Eftersom den statliga utredningen om en fossilfri fordonsflotta (FFF-utredningen) 2013 föreslog ett mål till 2030 på en reduktion av utsläppen från vägtrafiken med 80 procent ser jag inga skäl till att anta en lägre ambitionsnivå. Jag vill även påminna om att en minskning av växthusgasutsläppen med 80 procent är en tolkning av målsättningen som ett flertal aktörer, däribland Trafikverket, redan använt sig av i sin verksamhet. FFF-utredningen konstaterar i sitt slutbetänkande även att åtgärdspotentialerna är tillräckligt stora för att det ska vara möjligt att nå upp till en reduktion av koldioxidutsläppen med 90 procent från 2010 till 2030. Jag anser därför att en reduktionsnivå på 80 procent för sektorn är fullt realiserbar och i enlighet med att Sverige ska gå före i klimatomställningen och bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna. Jag anser därför också att ett etappmål i miljömålssystemet bör införas med följande lydelse: Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 80 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Mot den bakgrunden anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3656 (V) yrkande 2.