

Vår ref MN/MH/SB

2008-08-14

Er ref M2008/1447/Mk

Regeringskansliet
Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
Att: Caroline Dickson
103 33 STOCKHOLM

Remiss av Miljörådets fördjupade utvärdering av Sveriges miljömål 2008 ”Nu är det bråttom!”

TransportGruppen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna¹. Våra åtta förbund samlar medlemsföretag inom alla transportslag och här finns såväl godstransportföretag som företag med huvudsaklig verksamhet inom persontrafik. Tillsammans har de omkring 13 400 företagen i vår krets nästan 160 000 anställda, vilket gör TransportGruppen till den främsta samlingspunkten för företagen inom transportnäringen i Sverige.

Sveriges Transportindustriförbund representerar inom TransportGruppen svenska godstransport- och logistikföretag inom alla trafikslag och med en dominerande marknadsandel av godstransportarbetet i Sverige.

Våra båda organisationer ser det som en gemensam uppgift att lyfta fram några sektorsövergripande synpunkter, med särskilt fokus på godstransporterna. Detta innebär givetvis att vi i vårt svar valt att lägga fokus på det delmål som har störst relevans för transportsektorn, nämligen miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan, och på strategierna som föreslås för att nå detta.

Sammanfattning

- Vi delar övergripande Miljömålsrådets bedömning om att internationella åtgärder, tillsammans med de nationella, krävs för att målen skall kunna nås. Detta gäller inte minst för miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.
- Vi anser att det föreslagna nya delmålet för klimatpåverkan 2020 är mycket ambitiöst och att åtgärds kostnader och effekter av detta är otillräckligt analyserade.
- Vi anser att styrmedlen för att åstadkomma en nödvändig energieffektivisering inom alla samhällssektorer måste samordnas och vara så ändamålsenliga, kostnadseffektiva och konkurrensneutrala som möjligt. Ensidiga svenska åtgärder kan komma att kringgås på den öppna transportmarknaden inom EU och därmed mista sin miljö styrande effekt.
- Vi anser att Miljömålsrådets ställningstagande att ”*Det krävs även en inbromsning och på sikt minskning av trafiktillväxten ...*” måste preciseras om inte konflikter skall uppstå med andra samhällsmål.

¹ Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Flygarbetsgivarna, Förbundet Sveriges Hamnar, Motorbranschens Arbetsgivareförbund, Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Sveriges Transportindustriförbund

- Vi anser att styrmedel som fördyrar och försvårar godstransporter kan leda till utflyttning av industrianläggningar till länder med bättre produktionsvillkor, och därmed riskerar att hamna i konflikt med samhällsmål om ekonomisk tillväxt och välfärd i vårt land, därtill utan att uppnå någon miljöförbättring globalt sett.
- Vi förordar en effektivisering av godstransporterna som ger minskade utsläpp genom lägre fordonskilometer per ton transporterat gods. Det betyder bl.a. att klimatfaktorer behöver vägas in i såväl varuägarnas som transportföretagens kalkyler vid val av transportupplägg.

Miljömålsrådets förslag

- Det nuvarande *miljökvalitetsmålet* Begränsad klimatpåverkan innebär att halten, räknat som koldioxidekvivalenter av de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner tillsammans skall stabiliseras på en halt lägre än 550 ppm i atmosfären. Miljörådets förslag innebär att denna definition stryks och ersätts med en ny precisering varigenom miljökvalitetsmålet ändras till att den globala temperaturen ska öka med högst 2 grader Celsius över den förindustriella nivån. Detta skall syfta till en tydligare koppling till de miljöeffekter som skall undvikas.
- Miljörådets förslag innebär vidare att det nuvarande *delmålet* behålls oförändrat, d.v.s. att de svenska utsläppen av växthusgaser skall som ett medelvärde för perioden 2008–2012 vara minst 4 procent lägre än utsläppen år 1990. Utsläppen skall räknas som koldioxidekvivalenter och omfatta de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner. Delmålet skall uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller med flexibla mekanismer.
- Som en tredje del av förslaget vad gäller miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan, vill Miljömålsrådet införa *ett andra delmål*. Detta delmål skall vara på medellång sikt (2020) och vara i överensstämmelse med Klimatberedningens förslag. Sverige ska sätta ett nationellt mål som anger vårt bidrag inom en global och övergripande klimatöverenskommelse. Det ska motsvara Sveriges åtagande inom ramen för en utsläppsminskning på 30 procent inom EU. Enligt beredningens beräkningar motsvarar detta en utsläppsminskning på ca 35 procent, och ett genomförande av hela Beredningens handlingsplan skulle ge ytterligare ca 3 procentenheter i utsläppsminskningar. Beräkningen innehåller ännu osäkra antaganden som bör prövas i beredningsarbetet inför regeringens klimatproposition. När EU:s interna beslut och de globala förhandlingarna slutförts, bör det nationella målet slutgiltigt fastställas vid en kontrollstation.

I tillägg till detta har Miljömålsrådet samlat de styrmedel och åtgärder som ger mest nytta för alla miljökvalitetsmål med utgångspunkt i *regeringens tre föreslagna åtgärdsstrategier* för att uppnå miljökvalitetsmålen. För transporternas del är det främst den första strategin som har relevans – effektivare energianvändning och transporter för att minska utsläppen från energi- och transportsektorerna samt öka andelen förnybar energi. Ekonomiska styrmedel prioriteras, men kompletteras också av bl.a. administrativa och informativa styrmedel:

- Styrmedelsförslag ges för ökad energieffektivisering för personresor och godstransporter på väg; förslag på energieffektivisering genom transporteffektivt samhällsbyggande och infrastruktur, inom luft- och sjöfart samt järnväg

- Förslag för minskad klimatpåverkan genom en större andel (alternativa?) drivmedel till transportsektorn
- Styrmedelsförslag för bättre rening av utsläppen av kväve- och svaveloxider från sjöfarten
- Förslag till ytterligare styrmedel för åtgärder som leder till lägre halter av luftföroreningar genom minskade utsläpp från transportsektorn

Övergripande kommentarer

Klimatförändringarna ställer oss inför en av de största utmaningarna i vår tid och det kommer att krävas kraftfulla åtgärder för att hindra den globala medeltemperaturen att fortsätta stiga. När det gäller klimatfrågan och dess lösning är dock samband, orsak och verkan extremt komplexa. För att effektivt tackla den behövs ett batteri av åtgärder, med både piskor och morötter. Framförallt handlar det om att hitta rätt nivå för respektive beslut om åtgärder – på global, EU respektive nationell nivå. Vi delar därför Miljömålsrådets bedömning att det är viktigt att uppmärksamma målens internationella kopplingar och att det krävs internationella åtgärder, tillsammans med de nationella, för att målen skall kunna nås. Detta är givetvis fallet för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Det är vidare utan tvekan så att det krävs ytterligare energieffektivisering inom samtliga sektorer i samhället. Klimatpåverkan från bostads- och industrisektorn har under de senaste åren minskat betydligt, medan oljeberoendet inom transportsektorn har ökat och förespås fortsätta att öka. Att vår sektor därmed står i blickfånget är naturligt. Vi ser positivt på åtgärder och styrmedel som gynnar miljön och kan bidra till effektiva och hållbara transporter. Det är dock av central betydelse att olika styrmedel samordnas och är så kostnadseffektiva och konkurrensneutrala som möjligt. Ensidiga svenska åtgärder som inte är korrekt utformade, kan komma att kringgås på den öppna transportmarknaden inom det nu utvidgade EU och därmed mista sin miljöstyrande effekt.

Vi vill fortsätta att vara aktiva parter i arbetet med att utveckla ett sammantaget väl fungerande batteri med styrinstrument med bäring på transporter och klimatpåverkan.

Kommentarer till de föreslagna målen

Våra organisationer har inga kommentarer till förslagen om omformulering av det långsiktiga målet eller om bibehållandet av det kortsiktiga delmålet.

Det föreslagna nya svenska utsläppsmålet för 2020 är det samma som Klimatberedningen föreslagit. Vi kommenterade i vårt remissvar på Klimatberedningens betänkande att detta mål är mycket ambitiöst. Effekterna av detta mål synes oss vara otillräckligt analyserade, särskilt med avseende på om dessa kommer att leda till orimligt höga åtgärds kostnader inom transportsektorn i Sverige och i förlängningen för hela det transportberoende svenska näringslivet.

Kommentarer till förslagen till åtgärdsstrategier

Miljömålsrådet redovisar i sin rapport förslag på styrmedel enligt den s.k. EET-strategin för energieffektivisering inom transportsektorn. Denna strategi innehåller många förslag som våra organisationer kan stödja. Emellertid finns ett ställningstagande i rapporten som vi vill kommentera särskilt (sidan 238):

”För att långsiktigt minska miljöbelastningen från trafiken är samhällsstrukturen och investeringar i infrastruktur en viktig faktor. Teknikförbättringar och alternativa drivmedel kan endast till viss del lösa trafikens miljöbelastning. Det krävs även en inbromsning och på sikt minskning av trafiktillväxten genom medveten utveckling av samhällsstrukturen som påverkar resbehovet, transportsträckorna samt färdmedelsvalet.” (vår kursivering)

Detta är förvisso en central fråga men våra organisationer vill i detta sammanhang varna för att förenkla detta synsätt för mycket. För persontransporter är det givetvis så att samhällsplanering av boende och arbetsplatser kan påverka det totala transportarbetet. Det gäller dock framför allt i tätbebyggda områden och i städerna och en sådan aktiv politik kan mycket lätt hamna i konflikt med samhällsintressen av regional tillväxt i hela landet eller med strävanden om ”breddade arbetsmarknader” etc. Det är också signifikativt att strategin nämner ”resbehov” snarare än ”transportbehov”. Vad gäller godstransporter bör man nämligen notera att dessa sker dels på en global marknad, som styrs av internationella handelsströmmar och dito produktions-/distributionssystem. Givetvis är det så att en förbättrad samhällsplanering av t.ex. tätorternas distributionstransporter, i form av t.ex. att ta ökad hänsyn till godstransporterna vid val av lägen för köpcentrum etc, att tillförsäkra terminallägen och att öka tillgång till infrastrukturen i belastade områden kan bidra till minskat transportarbete lokalt. Styrmedel som fördyrar och försvårar godstransporter allmänt sett kan dock leda till att t.ex. industrianläggningar flyttar till andra länder med bättre produktionsvillkor. I så fall riskerar enligt vår mening en sådan strategi, att bromsa eller minska trafiktillväxten totalt inom godstransportområdet, att hamna i konflikt med samhällsmål om ekonomisk tillväxt och välfärd. Globalt sett uppnås sannolikt inte heller någon förbättring av energiförbrukning och klimatpåverkan av en sådan utveckling.

Transporterna måste betraktas som näringslivets och samhällets blodomlopp. Våra båda organisationer vill självfallet medverka till att minska de skadliga effekterna av transporter. Vi är därför för en sådan effektivisering av godstransporterna som ger minskade utsläpp genom lägre fordonskm per ton transporterat gods, genom t.ex. nya logistiska ledningssystem, förbättrade lastfaktorer och större och bättre lämpade fordon inom samtliga trafikslag. Motsvarande åtgärder beträffande t.ex. paketering och emballering av gods, där en stor potential finns för effektivisering, och för optimering av logistikupplägg på övergripande nivå, kräver emellertid en nära samverkan med kunderna, varuägarna inom industrin och andra köpare av transporttjänster, t.ex. företag inom handeln. De stora effektiviseringar som hittills gjorts inom godstransporterna har ofta i stället lett till ökad efterfrågan och ökade transportvolymerna totalt sett. En förändring av detta kan inte ske utan att klimatfaktorer tydligare vägs in i både varuägarnas och transportföretagens kalkyler vid val av transportupplägg. Det är alltså inte en fråga som enbart kan betraktas ur ett godstransportperspektiv eller lösas av transportbranschen.

Våra organisationer tycker att dessa centrala frågor sammantaget förtjänar en djupare analys än vad Miljömålsrådet gjort innan ett sådant oklart och möjligen mycket långtgående ställningstagande läggs till grund för regeringens politik.

Beträffande de olika detaljerade förslagen i strategierna för att uppnå miljömålen vill vi allmänt påminna om vår inriktning vad gäller åtgärder inom klimat- och energiområdet:

- Internationell samordning, särskilt nödvändig för globala trafikslag som sjöfart och luftfart,
- Harmonisering av tekniska standarder och ekonomiska styrmedel, åtminstone inom EU, för att uppnå lägsta åtgärds kostnad och minska möjligheterna att kringgå nationella särregler,
- Användande av ekonomiska incitament både i form av skatter/avgifter och subventioner/stöd för att påskynda önskad utveckling,
- Inom godstransportområdet satsning på sammodalitet – hållbarhetsanpassning av alla länkar i transportkedjan var och en för sig och tillsammans.

Vi noterar att många av förslagen i strategierna på transportområdet är de samma som redan behandlats i Klimatberedningens betänkande. Vi bifogar, i stället för att här upprepa våra kommentarer till dessa enskilda förslag, med detta remissvar en kopia på vårt remissvar på detta betänkande för er kännedom.

Maria Nygren
TransportGruppen

Stefan Back
Sveriges Transportindustriförbund