

Ärendenummer
TRV 2021/78086
Motpartens ärendenummer
M2021/00830

Dokumentdatum
2021-10-07

Mottagare
m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
m.klimatenheten@regeringskansliet.se
Infrastrukturdepartementet,
i.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av SOU 2021:21 - En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden

Trafikverket lämnar härmed svar på remiss av Klimatrådet utredningens betänkande ”En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden” (SOU 2021:21).

Sammanfattning

Övergripande ser Trafikverket positivt på förslagen i Klimatrådet utredningens betänkande. Utöver förtydligandet att miljöbalkens portalparagraf bör omfatta klimat berörs Trafikverket direkt av förslagen om att bästa möjliga teknik även bör gälla växthusgaser, ett tydligare klimatperspektiv i hushållningsprincipen samt förtydligandet av klimatperspektivet i beslutsunderlaget vad gäller miljökonsekvensbeskrivningar. Övriga förslag har indirekt påverkan på Trafikverket genom att de berör leverantörskedjan till infrastrukturhållningen. Trafikverket har sedan 2016 klimatmål och klimatkrav på entreprenörer och materialleverantörer i linje med nationella klimatmålen. Vi ser inte att förslagen innebär ökade kostnader utöver de krav som vi redan har. De ökade kraven på industrin som förslagen innebär kan samtidigt öka pressen på industrin att minska sina utsläpp vilken kan göra det lättare för Trafikverket att nå sina klimatmål för infrastrukturhållningen.

Yttrande

Förtydliga att miljöbalkens portalparagraf ska omfatta klimat
Trafikverket tillstyrker förslaget att förtydliga att miljöbalkens portalparagraf omfattar klimat. Det kan leda till fler och bättre klimatåtgärder vilket är en nödvändighet för att nå de nationella klimatmålen.

Principen om bästa möjliga teknik bör gälla även för växthusgaser.
Trafikverket tillstyrker förslagen som ska göra att principen om bästa möjliga teknik även bör gälla för växthusgaser. Det ger en tydlig signal till verksamhetsutövare såsom Trafikverket att använda bästa möjliga teknik för att minska klimatpåverkan i takt med uppställda klimatmål.

Ärendenummer
TRV 2021/78086
Motpartens ärendenummer
M2021/00830

Dokumentdatum
2021-10-07

Det kan som utredningen skriver innebära högre kostnader. Samtidigt har Trafikverket redan idag mål som utgår från de nationella klimatmålen och som också omsätts i krav på entreprenörer och materialleverantörer om att minska klimatpåverkan. Målen är bl.a. att till 2030 ha fossilfria entreprenader och minst halvera utsläppen ur ett livscykelperspektiv samt senast till 2045 nå en klimatneutral infrastruktur. Förutsättningar för att nå uppställda mål är utöver en elektrifiering av entreprenadbranschen och tillgång till hållbara och avancerade biodrivmedel för delar som inte kan elektrifieras att det senast i början av 2030 talet kommer erbjudas klimatneutral betong och stål samt att detta gäller alla material senast 2045. Det kräver storskaliga investeringar i leverantörskedjan inklusive basindustri. Beräkningar visar att en klimatneutral infrastrukturhållning kan innebära kostnadsökningar på i storleksordningen 3-7 procent¹. För att inte kostnaderna för hela infrastrukturhållningen ska öka i denna omfattning behöver det tas med tidigt i planeringen och påverka val av åtgärd, dimensionering och utformning. Trafikverkets övergripande bedömning är att förslaget till förändringen i miljöbalken sannolikt inte kommer innebära högre kostnader för Trafikverket jämfört med våra egna mål och krav för att reducera klimatpåverkan från infrastrukturhållningen. Samtidigt kan det öka takten på åtgärder i leverantörskedjan.

Tydligare klimatperspektiv i hushållningsprincipen

Trafikverket tillstyrker förslaget att hushållningsprincipen även bör omfatta material (inte bara energi) samt att återvinna och förnybara material ska användas i första hand. Utöver detta ser Trafikverket att det skulle kunna läggas till att material som möjliggör återanvändning eller återbruk av material ska användas när inte återvinna material används. Detta under förutsättning att denna typ av materialanvändning leder till minskad miljö- och klimatpåverkan. Förslaget bör även inkludera ett tillägg om minskning av spill från materialanvändning. Begreppet material bör enligt Trafikverket innefatta jord- och bergmassor. Ett förtydligt krav gällande hushållning av material och minskning av spill skulle ge anläggningsbranschen ett större incitament till att arbeta mer för att effektivisera materialanvändningen och öka andelen återanvändning och återbruk. Trafikverkets arbete med klimatkrav driver redan åt detta håll även om det finns mer att göra.

Stoppregeln bör kunna tillämpas på utsläpp av växthusgaser

Trafikverket tillstyrker förslaget att stoppregeln även bör kunna tillämpas på utsläpp av växthusgaser. Regeln kommer enligt utredningen bara kunna

¹ Vägen till klimatneutralitet, rapport framtagen på uppdrag av Trafikverket. [Länk](#)

Ärendenummer
TRV 2021/78086
Motpartens ärendenummer
M2021/00830

Dokumentdatum
2021-10-07

tillämpas på verksamheter med så stora utsläpp att de på egen hand hotar möjligheten för Sverige att nå uppställda klimatmål. För Trafikverkets del skulle det i ett värsta scenario kunna hota leverantörskedjan av viktiga material eller energi som behövs för infrastrukturhållningen. Samtidigt har Trafikverket långtgående klimatmål och klimatkrav på entreprenörer och på materialleverantörer som direkt eller indirekt har inverkan på dessa verksamheter. Vår bedömning är att om de klarar dessa krav kommer de sannolikt inte heller att vara föremål för stoppregeln.

Anpassning till EU:s industriutsläppsdirektiv – krav inom EU ETS
Trafikverket har inga synpunkter på anpassningen till EU:s industriutsläppsdirektiv och krav inom EU ETS.

Klimatperspektivet bör förtydligas i beslutsunderlagen

Trafikverket tillstyrker förslagen att klimatperspektivet bör förtydligas i beslutsunderlagen. Det innebär bl.a. att förtydliga i miljöbalken att de åtgärder som planeras för att minimera en verksamhets eller åtgärders utsläpp av växthusgaser ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen i en specifik miljöbedömning och bedömas i tillståndsprövningen. Utredningen skriver att det egentligen redan finns krav på detta men att de inte har utrett om klimateffekter redovisas i den grad. Redan i 2 § i 6 kap tas klimat upp som en aspekt som ingår i miljöeffekterna tillsammans med biologisk mångfald, vatten, luft m.m. Därigenom täcks klimat redan in i nuvarande skrivning av 35 § 4 och 5. Att lyfta ut klimatpåverkan i sig gör det dock tydligt att den prioriteras. Ändring går också i linje med Trafikverkets arbetssätt att minimera klimatpåverkan i projektens alla skeden. Trafikverket ställer sig även positiv till en fortsatt utredning om konsekvenser i väglagen (1971:948) respektive lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Vidare ser Trafikverket positivt på de ändringar i provningskapitel som blir en följd av föreslagna nya bestämmelser, inte minst vid prövning av miljöfarlig verksamhet.

Omprövning och tidsbegränsning måste tillämpas effektivt

Trafikverket tillstyrker förslaget att tillsätta en utredning som ska göra en bred översyn och lämna förslag till förändringar och tidsbegränsning av tillstånd och villkor så att de blir effektiva och verkningsfulla verktyg i miljöbalken. Förslaget kan sannolikt öka innovationstakten och därmed minska utsläppen i snabbare takt. Även om det inte berör Trafikverket direkt bedömer vi att det kan ha stor inverkan på leverantörskedjan till infrastrukturhållningen att minska dess utsläpp.

Ärendenummer
TRV 2021/78086
Motpartens ärendenummer
M2021/00830

Dokumentdatum
2021-10-07

Omprövning ska kunna undvikas genom ändringstillstånd

Trafikverket tillstyrker förslag om enklare förfarande vid ändring för att undvika omprövning. När verksamhetsutövare ansöker om ändringar som behöver göras för att minska utsläppen av växthusgaser men som inte berör andra villkor är det en fördel om omprövning av hela verksamheten kan undvikas genom ändringstillstånd. Ändringstillståndet bör samtidigt kunna omprövas vid en omprövning av hela verksamheten. Även dessa förslag berör inte Trafikverket direkt men kan ha stor inverkan på leverantörskedjan till infrastrukturhållningen att minska dess utsläpp.

Avvägning mot klimatnyttan bör föras in i miljöbalken

Detta är inte ett egentligt förslag annat än att utredningen förslår att de ska få i uppdrag att se över möjligheten att väga klimatnytta mot negativ påverkan på människors hälsa och miljön i miljöbalken genom en särskild avvägningsregel eller på annat sätt och lämna nödvändiga författningsförslag. Ett sådant uppdrag har utredningen nu också fått. Trafikverket kan konstatera att förslaget inte har direkt påverkan på den egna verksamheten. Däremot kan det liksom flera andra förslag ha en indirekt inverkan, i detta fall genom att det exempelvis kan öka tillgången på förnybar energi. Många klimatåtgärder har också positiv inverkan på annan hållbarhet.

Vägledning behövs

Trafikverket tillstyrker förslaget att ge Naturvårdsverket i uppdrag att utforma vägledningar som behövs för bedömning av verksamheter eller åtgärders utsläpp av växthusgaser vid tillståndsprövning och tillsyn samt att föreslå hur informations- och utbildningsinsats bör organiseras och genomföras. Det är av stor vikt att detta genomförs i samråd med berörda myndigheter och i nära dialog med branschen vilket också utredningen betonar.

Beredning av ärendet

I ärendet har generaldirektör Lena Erixon beslutat. Föredragande har varit Håkan Johansson, Miljöenheten. Samråd har skett med Sven Hunhammar måldirektör på Strategisk Utveckling, Stefan Engdahl chef Planering, Marie Hagberg chef Transportkvalitet samt Malin Kotake chef Miljöenheten.

Lena Erixon

Generaldirektör

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/78086, Motpartens ärendenummer M2021/00830, Dokumentdatum 2021-10-07, Dokumenttyp BREV.