

Ärendenummer
TRV 2022/63175
Motpartens ärendenummer
M2022/00841

Dokumentdatum
2022-09-13

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
m.klimatenheten@regeringskansliet.se
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd

Svar på remiss gällande Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck

Delbetänkandet från Miljömålsberedningen har en hög ambitionsnivå med såväl omfattande förslag till nya och reviderade mål som en gedigen sammanfattning av klimatpolitik och utsläppsnivåer, tekniska förutsättningar och metoder för uppföljning. Gällande förslaget till nytt konsumtionsbaserat mål avstår Trafikverket att kommentera detta eftersom det främst får konsekvenser utanför transportsektorn.

Trafikverket tillstyrker förslagen till författningsförändringar i upphandlingslagstiftningen. Trafikverket arbetar redan aktivt sedan 2016 med tillämning av klimatkrav i upphandlingar av entreprenader och material. Vi vill dock uppmärksamma att snarlika förslag till författningsändringar förekommit i en tidigare remiss, *Ds2021:31 En skyldighet att beakta vissa samhällsintressen vid offentlig upphandling*. Det tidigare förslaget är fortfarande under beredning och regeringen överlämnade den 16e juni en remiss till Lagrådet med en delvis ändrad version där skyldigheten att beakta klimatet aktualiseras *om upphandlingens art motiverar det*. Trafikverket förordar att de båda förslagen bereds tillsammans. Vi förordar också att en precisering görs avseende termen klimatmål så att det framgår vilka klimatmål som avses.

Trafikverket avstyrker föreslaget etappmål om att utsläpp från offentliga upphandlade varor och tjänster ska minska snabbare än utsläppen från samhället i övrigt eftersom vi ser stora utmaningar i att kunna följa upp ett sådant mål på ett enhetligt och rättvisande sätt. Förslaget till ny resultatindikator för klimatkrav bedöms genomförbart och tillstyrkes. Trafikverket har redan liknande indikatorer och önskar medverka vid samråd om kriterier för denna resultatindikator. Trafikverket önskar även medverka vid samråd gällande föreslaget uppdrag till Upphandlingsmyndigheten om databas för standardiserade livscykelanalyser och livscykelkostnader, eftersom vi inom detta område utvecklat arbetssätt och systemstöd för tillämpning i offentlig upphandling.

Trafikverket är positiva till en ökad omställningstakt för flyget och ser behov av ökat fokus på hur staten kan bidra till denna omställning. Trafikverket

Ärendenummer
TRV 2022/63175
Motpartens ärendenummer
M2022/00841

Dokumentdatum
2022-09-13

avstyrker dock förslag om att inkludera koldioxidutsläpp från inrikes flyg i etappmålet för inrikes transporter till 2030. Att inkludera inrikes flyg i etappmålet innebär en ambitionshöjning inom ett mål som redan i nuläget kan betraktas som ambitiöst. Det finns en risk att nivåerna inom reduktionsplikten för bensin och diesel behöver höjas för att kompensera om flyget inte klarar att minska sina utsläpp i sig. Trafikverket föreslår att en utförligare konsekvensanalys görs innan förslaget tas vidare.

Konsekvensanalysen bör ta sin utgångspunkt i det underlag som Energimyndigheten presenterar i delredovisningen till deras uppdrag om att ta fram underlag för kontrollstation 2022 inom ramen för systemet med reduktionsplikt på bensin, diesel och flygfotogen.

Trafikverket tillstyrker förslaget om att delvis inkludera utrikes sjöfart samt att inkludera bunkring för utrikes flyg i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål. För att klara målsättningarna som satts upp på EU-nivå och internationell nivå för att klara klimatutmaningen krävs i princip att alla utsläpp går mot noll mot mitten av seklet, även luftfarten och sjöfarten behöver i detta tidsperspektiv ställa om. Trafikverket saknar dock en analys av vilka konsekvenser förslaget får och vilket behov av ytterligare styrning som krävs för att målet ska kunna nås, särskilt i ljuset av de styrmedel på EU-nivå som nu diskuteras inom fit-for-55, och vill poängtera vikten av internationellt samarbete i dessa frågor för att undvika utsläppsläckage.

Ytterligare synpunkter/detaljerade kommentarer:

- På sid 489-490 förs ett resonemang om koldioxidutsläppens skadekostnad och i resonemanget hänvisas till ASEK 7.0. Det kalkylvärde om 7 kr/kg CO₂ som rekommenderas i ASEK baseras inte på en uppskattning av koldioxidutsläppens skadekostnader. 7 kr/kg CO₂ motsvarar taket för reduktionspliktsavgiften, som tolkas som den politiska betalningsvilja som finns för att minska utsläppen från inrikestrafiken. För flygtrafik gäller att endast inrikesflygets höghöjdseffekter värderas med 7 kr/kg CO₂. Utsläppen från förbränning av jetbränsle anses internaliserade via EU ETS.
- Resonemanget kring internaliseringen av flygets koldioxidutsläpp (sid 489-490) borde som utgångspunkt ha värdering och internalisering av andra utsläpp i samhället. Få koldioxidutsläpp värderas i praktiken till 7 kr/kg. Om flygets utsläpp prissätts med 7 kr/kg kommer det vara ett betydligt högre pris än vad som gäller för utsläpp från sjöfart, vägtrafik och bantrafik. Att ha flera pris på samma typ av utsläpp är inte en kostnadseffektiv styrning.
- Prissignalen av EU ETS är oberoende av auktioneringsgrad. Användandet av utsläppsrätter utgör en kostnad för flygbolagen oavsett om de köpt dem eller inte. En oanvänd utsläppsrätt kan säljas och inbringa en intäkt. Beräkningarna på s. 489-490 är därför inte

Ärendenummer
TRV 2022/63175
Motpartens ärendenummer
M2022/00841

Dokumentdatum
2022-09-13

invändningsfria. Det är också oklart vad ”25 % moms utrikes” betyder för resan Stockholm-Luleå.

- Utredningen konstaterar på s. 566 att ”Brist på politiska mål skulle annars hindra utvecklingen mot en fossilfri sjöfart som branschen efterfrågar. Ett nationellt mål för sjöfarten ska inte vara mindre ambitiöst än vad branschen själv har åtagit sig att uppnå.” Det är troligare att det finns brister när det gäller styrmedel eller andra åtgärder som främjar omställningen och för att utveckla sådana behövs ett statligt engagemang. Det är mycket viktigt att förslagen om mål följs upp med konkreta styrmedel och åtgärder.
- Utredningen verkar ha missat Trafikverkets regeringsuppdrag om att jobba för införandet av gröna sjöfartskorridorer. Det är en av de mest konkreta åtgärderna som regeringen beslutat om för att öka takten i sjöfartens omställning.
- På s. 565 står att Sverige har infört en ekobonus för överflyttning, för att kunna minska utsläpp från bunkring till sjöfart. Detta är en missuppfattning av syftet med ekobonus. Det finns även några mindre felaktigheter i stycket om ekobonus på s. 531 avseende bl.a. beviljade medel och antal projekt.
- Vad gäller målformuleringen för sjöfarten är det oklart hur 100 % reduktion på halva resan ska tolkas. Hur ska reduktionsminskningen för andra halvan av resan vara (dvs. vad är nollalternativet)?

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit nationell samordnare för infrastrukturens klimatpåverkan Susanna Toller. Samråd har skett med Stefan Engdahl, chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef för avdelning Transportkvalitet, Malin Kotake, chef för enhet Miljö, och Sven Hunhammar, miljödirektör. I handläggningen har nationell samordnare för transportsystemets klimatpåverkan Helen Lindblom, samt representanter från verksamhetsområdena Planering, Juridik och planprovning och Inköp och logistik deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Ärendenummer
TRV 2022/63175
Motpartens ärendenummer
M2022/00841

Dokumentdatum
2022-09-13

Susanna Toller
Nationell samordnare Klimat infrastruktur

Susanna.toller@trafikverket.se

Direkt: 010-124 21 96

Mobil: 070-724 61 75

Trafikverket

Adress: 171 54 Sundbyberg

Besöksadress: Solna strandväg 98

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/63175, Motpartens ärendenummer M2022/00841, Dokumentdatum 2022-09-13, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.