

Remiss av klimatpolitiskt ramverk för Sverige.

Sammanfattning

Trafiknämnden har fått Miljömålsberedningens delbetänkande "Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige" på remiss från kommunstyrelsen för yttrande senast den 22 april. På grund av den korta remisstiden svarar trafikkontoret med ett kontorsyttrande.

I betänkandet föreslås ett klimatpolitiskt ramverk som reglerar mål, planering och uppföljning på nationell nivå. Trafikkontoret är positivt till förslaget om ett systematiskt klimatarbete på den statliga nivån.

Remissen

Trafiknämnden har fått Miljömålsberedningens delbetänkande "Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige" på remiss från kommunstyrelsen för yttrande senast den 22 april. På grund av den korta remisstiden svarar trafikkontoret med ett kontorsyttrande.

Miljömålsberedningen föreslår i betänkandet följande klimatpolitiska ramverk som reglerar mål, planering och uppföljning:

- ett långsiktigt mål för år 2045,
- en målbana med etapper för utsläppsminskningar på vägen (redovisas i nästa betänkande),
- former för regeringens planering och uppföljning av politiken för att nå de uppsatta målen,
- periodiska redovisningar till riksdagen och
- ett klimatpolitiskt råd med uppgift att, som ett oberoende expertorgan, granska den förda politiken.

Som långsiktigt mål föreslås bl.a. att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet innebär en tidigareläggning och precisering av den tidigare visionen om netto-noll-utsläpp till 2050. Tidsatta etappmål för utsläppsreduktioner kan sedan beslutas av riksdagen efter förslag från regeringen.

Det klimatpolitiska rådet föreslås vara ett oberoende, självständigt expertorgan i form av ett klimatpolitiskt råd. Organisatoriskt inrättas rådet på motsvarande sätt som Finanspolitiska rådet. Rådets uppgift blir att genomföra oberoende bedömningar av regeringens samlade politik för att nå klimatmålen.

Miljömålsberedningen förordar också att det klimatpolitiska ramverket kompletteras med en klimatlag. Lagen ska innehålla bestämmelser om vad det klimatpolitiska arbetet ska syfta till, om att arbetet ska utgå från ett långsiktigt, tidssatt utsläppsmål beslutat av riksdagen, om hur regeringen ska planera och följa upp det klimatpolitiska arbetet och om vilken information som ska lämnas till riksdagen.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret är positivt till förslaget om ett systematiskt klimatarbete på den statliga nivån, med handlingsplaner för varje mandatperiod och granskning av expertråd. Stadens eget mål för energianvändningen inom de geografiska gränserna är att vara fossilbränslefri 2040. Då transportsystemet sträcker sig över kommun- och landsgränser skulle det underlätta stadens arbete om staten hade samma målår.

En av utmaningarna för att staden ska kunna vara fossilbränslefri 2040 är att ställa om transportsektorn. För att uppnå det krävs förändringar inom tre olika områden: minskad trafik, effektivare fordon samt förnybara drivmedel och elektrifiering.

Översiktsplanens markanvändning tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi syftar till att minska trafikarbetet i staden. De mest kraftfulla och samhällsekonomiskt effektiva åtgärderna för att minska trafikens klimatpåverkan råder dock staten över. Det krävs ett statligt agerande inom minst sex områden för att staden och landet ska kunna bli fossilfria:

- Åtgärder som främjar övergången till förnybara drivmedel samt ökad energieffektivisering av fordon. T ex differentierad registreringsskatt för nya fordon, prispremiemodell för biodrivmedelsproduktion och kvotplikt för biodrivmedel. Det behövs långsiktiga spelregler så att investeringar i utökad produktion kommer igång.
- Åtgärder som kan ha en direkt påverkan på biltrafikarbetet, t.ex. översyn av bilförmånsvärden, bränsleskatter eller kilometerskatt, modifierat eller borttaget reseavdrag osv. Nya styrmedel behöver utvecklas för att minska trafikarbetet för godstransporter som t ex att möjliggöra bokning av lastplatser

för att minska söktrafiken och digitaliserad parkeringsövervakning.

- Medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik samt investeringar i elinfrastruktur.
- Förenklad lagstiftning för att möjliggöra förtätning i centrala delar av staden, t ex genom att se över regler för farligt gods.
- Nya regelverk som kan främja hållbara resval, t ex möjlighet till digitaliserad övervakning av allt från kollektivtrafikkörfält till miljözoner och parkeringsplatser, möjlighet att reservera plats på gatumark för miljöbilar eller bilpoolsbilar m.m.
- Godstrafiken behöver hanteras transportslagsövergripande på nationell nivå. T ex behöver regelverk jämföras så att olika transportslag kan konkurrera på lika villkor. Det behövs obligatorisk redovisning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid blandad körning för tunga fordon.

Trafikkontoret ser stora möjligheter i att det klimatpolitiska rådet kan rekommendera samhällsekonomiskt effektiva åtgärder inom dessa sex områden. Det klimatpolitiska rådet bör samarbeta med det finanspolitiska rådet för att besluta om hur eventuella negativa fördelningseffekter från åtgärderna ska hanteras.

Det är angeläget att nya regelverk och verktyg införs redan inom de närmaste åren. Personbilar används länge och om Stockholm ska ha en fossilfri fordonsflotta år 2040 måste en mycket stor andel av de fordon som säljs redan år 2020 vara fossiloberoende. Staden saknar idag verktyg som t ex gör det möjligt för staden att på sikt stänga ute fordon som inte går på el eller förnybara drivmedel. Staden behöver kunna agera tydligt och långsiktigt och då behöver regeländringar meddelas i god tid innan införandet.

Trafikkontoret välkomnar den större tydlighet som ett långsiktigt mål kombinerat med etappmål innebär. Det är viktigt att anpassningen av transportsystemet sker successivt. Det vore samhällsekonomiskt dyrbart att försöka göra en plötslig anpassning av transportsystemet precis innan 2045.

