



Miljö- och
energidepartementet
Klimateneheten
103 33 STOCKHOLM

Remissvar delbetänkande från Miljömålsberedningen med förslag om en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige

MRF, Motorbranschens Riksförbund vill härmed lämna följande synpunkter på ovanstående remiss:

Vi är positiva till Miljömålsberedningens förslag till övergripande mål för 2045 som innebär att Sverige inte ska ha **några nettoutsläpp** av växthusgaser. Det är i stort sett i linje med den, av riksdagen tidigare beslutade visionen om nettonollutsläpp till 2050 och en anpassning av ambitionsnivån efter Parisavtalet.

Vi noterar att ”beredningens förslag till mål för utsläppsminskningar i Sverige år 2045, har som en utgångspunkt att världen i övrigt också agerar så att de globala utsläppen minskar i linje med målen i Parisavtalet.”

Vi kan däremot **inte ställa oss** bakom målet om 70 % utsläppsreduktion i transportsektorn till 2030, då detta förutsätter avsevärt mer långtgående åtgärder i Sverige än resten av Europa. Däremot kan 2030 vara en lämplig tidpunkt för en avstämning av utvecklingen.

Utredningen

”Syftet med uppdraget att utarbeta en strategi för en samlad luftvårdspolitik är att bidra till att Sverige på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt når berörda miljökvalitetsmål och generationsmålet samt uppfyller sina åtaganden enligt det gällande luftkvalitetsdirektivet.”

Istället för en samlad luftvårdspolitik kommer utredningen med lång rad begränsade och helt olika ofta överlappande åtgärder vars effekter det kommer att vara omöjligt att utvärdera mot varandra.

Utredningen konstaterar att koldioxidskatten bidrar till en kostnadseffektiv minskning av utsläppen och bör även i fortsättningen utgöra en bas i styrningen av utsläppen i den icke-handlande sektorn. Utöver detta kommer utredningen med bl. a följande detaljerade förslag:

- att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik till normgivande i planeringen i större tätorter,
- Bonus-Malus



- minskad biltrafik och läggs in som en del i den nationella infrastruktur- planen för 2018–2027.
- kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon
- differentiera avgift på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper
- Reseavdragsystemet bör ses över i syfte att i högre grad gynna resor med låga utsläpp
- Sverige ska fortsätta vara pådrivande för att koldioxidkrav på personbilar och lätta lastbilar stegvis skärps
- Beskattnings- och förmånsreglerna för bilar bör utformas så att de stödjer en snabb svensk introduktion av fordon med särskilt låga utsläpp av växthusgaser
- Utsläppskrav i offentlig upphandling
- Utred skyndsamt orsakerna till bristerna i systemet med miljö- kvalitetsnormer
- Ge berörda myndigheter i uppdrag att i samband med ovan beskrivna insatser utreda behovet av ändringar i gällande regelverk för att samhällsplaneringen i ökad grad ska styra mot klimatmålen.

MRF avvisar samtliga förslag ovan och förordar istället en mer generell ansats.

Särskilt med tanke på att en hel del förutsättningar kommer att ändras över tid. Exempel på detta är att EU:s körcykel kommer att förändras under hösten 2018.

Utredningen gör inga egna konsekvensbeskrivningar av dessa förslag, vilket är förståeligt eftersom det i stort sett är omöjligt. Man gör heller inga konsekvensbedömningar av vad som sker i samhället vid minskade transporter - en av förutsättningarna för att uppnå "2030-målet".

MRF anser att utredningen istället borde ha en mer generell ansats:

1. Transportsektorn borde in i handelssystemet.

All forskning visar att generella lösningar ger bäst kostnadseffektivitet. Sektorsmål och detaljstyrning fördyrar och ökar risken att missa målet. Sektorsåtgärder begränsar våra möjlighet att själv prioritera mellan olika livsval. En betydande risk är att detaljåtgärder inom transportsektorn som var för sig tillsynes kan framstå som motiverade kan få större negativa effekter utanför transportsektorn, exempelvis kring lokalisering och etablering av industri. Fler områden borde därför ingå **i handelssystemet och så länge detta inte kan genomföras bör generella åtgärder som koldioxidskatt användas istället för detaljstyrning.** Vi anser att effekterna av stora skillnader i kostnader för klimatpolitiken mellan handlande sektorn och icke-handlande sektorn borde analyseras.

2. Teknikutveckling och effektivisering

Fordonsindustrin arbetar i alla led för att ta fram fordon för nya bränslen och göra fordonen effektivare. Det sker stora förändringar på dessa områden nu med helt nya drivlinor för olika bränslen och lättare material mm. Under perioden 2005 till 2012 minskade koldioxidutsläppen från personbilar med 30 % i Sverige.



3. Det krävs klimatneutral energiförsörjning.

Redan idag är så gott som alla fordon anpassade för alternativ till fossila bränslen. Utmaningen ligger på energisektorn att ta fram **klimatneutrala bränslen i de volymer som vår efterfrågan på mobilitet kräver.**

4. Harmonisering

Sverige är en stark aktör på den internationella fordonsmarknaden med betydande egen fordonsindustri och en stark och stabil hemmamarknad men det är viktigt att tänka på att den svenska fordonsmarknaden är en 0,5 % -marknad globalt och en 2 % -marknad i Europa. Dessutom omfattas alla fordon av samma tekniska regelverk i hela Europa. **Helt egna lösningar för Sverige blir därmed mycket svåra att genomföra.**

Att t.ex. gå före med ny teknik kan vara en möjlighet men också en risk. Om Sverige ensidigt satsar på att gå långt före med viss teknik (ny eller befintlig) så riskerar denna att bli obsolet och aldrig komma till mer global användning. Det kan handla om olika batteri- och laddningstekniker för elfordon, bränsleceller, nya biodrivmedel, automatiserade och uppkopplade fordon och så vidare. Tidsramen för när t.ex. ny teknik blir konkurrenskraftig påverkas av olika teknikgenombrott men också av möjligheten att fullt ut utnyttja de mest kostnadseffektiva åtgärderna för utsläppsminskning genom energieffektivisering och ökad användning av biodrivmedel oavsett om det handlar om ny eller befintlig teknik.

Sammanfattning

- MRF ställer sig bakom utredningens mål om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045.
- MRF avisar det s.k. 2030-målet som innebär att transportsektorns utsläpp ska minska med 70 % jämfört med 2010 till år 2030
- MRF förordar generella åtgärder i stället för detaljstyrning och anser att transporter bör ingå i utsläppshandelssystemet.
- MRF anser att vi kan uppnå en koldioxidneutral fordonsflotta genom teknikutveckling
- MRF anser att vi måste få fram klimatneutrala bränslen i de volymer som vår efterfrågan på mobilitet kräver.
- MRF anser att vi inte ska ha nationella särlosningar utan våra åtgärder måste harmoniseras med i vart fall EU

Med vänlig hälsning

Charlie Magnusson

Press, opinion och samhälle