

Stockholm Business Region AB
Handläggare: Hans Aspgren
Telefon: 0850828025
Epost: hans.aspgren@stockholm.se

Till
Styrelsen för Stockholm Business Region

Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck

Remissvar

Bolagets förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss av "Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck" (SSAB 2022/56)

Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 27 september 2022.

Bakgrund

Stockholms Stadshus AB har remitterat "Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck" (SSAB 2022/56) till Stockholm Business Region (SBR). Svar på remissen ska vara Stockholms Stadshus AB tillhanda senast den 7 juli 2022.

Ärendet

Regeringen beslutade den 1 juli 2010 att tillkalla en parlamentarisk kommitté (dir. 2010:74) med uppdrag att lämna förslag till regeringen om hur miljö kvalitetsmålen och generationsmålet kan nås. Kommittén har antagit namnet Miljömålsberedningen. Miljömålsberedningens övergripande uppdrag är att utveckla strategier med etappmål, styrmedel och åtgärder inom av regeringen prioriterade områden. I december 2020 fattade regeringen beslut om ett nytt direktiv till Miljömålsberedningen. Syftet med Miljömålsberedningen ska, enligt direktivet, fortsatt vara att nå en bred politisk samsyn inom prioriterade områden inom miljöpolitiken. Syftet ska även fortsatt vara att hantera frågor som berör flera samhällsintressen inom olika områden som är särskilt prioriterade och komplexa och som inte kan lösas på myndighetsnivå utan kräver politiska avvägningar. Genom tilläggsdirektiv ska regeringen besluta om uppdrag om de särskilda strategier som beredningen ska ta fram. Beredningen ska ta sin utgångspunkt i Sveriges



Stockholm Business Region AB

Stockholm Stad
Fleminggatan 4, Box 12240, 102 26 Stockholm
stockholmbusinessregion.se / investstockholm.com / visitstockholm.com
Momsregistreringsnummer SE556491679801

genomförande av FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030. Miljömålsberedningen ska utvärderas 2025.

För att kunna nå Parisavtalets 1,5-gradersmål, miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan och därmed möjliggöra att Generationsmålet ska kunna nås, behöver de globala utsläppen av växthusgaser minska snabbt. I första hand är det önskvärt att alla länder ställer om sina territoriella utsläpp i linje med 1,5-gradersmålet och inför ett enhetligt och tillräckligt högt pris på koldioxid. Dock är inte 1,5-gradersmålet på väg att nås med dagens beslut om styrmedel och åtgärder. Miljömålsberedningens uppdrag har varit att föreslå en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion med ambitionen att nå en klimatomålig hållbar konsumtion på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Miljömålsberedningen instämmer i budskapen från FN:s klimatpanel (IPCC) och understryker klimatfrågans allvar och vikten av handling.

Ny strecksats i Generationsmålet

Miljömålsberedningen föreslår en ny strecksats i Generationsmålet för Sveriges globala klimatavtryck som visar på den nationella klimatpolitikens samlade effekt på de globala utsläppen. Förslaget till ny strecksats lyder att Sverige senast 2045 ska ha ett negativt globalt klimatavtryck. Strecksatsen att Sveriges globala klimatavtryck ska vara negativt senast 2045 nås genom målen för Sveriges territoriella utsläpp, konsumtionens klimatpåverkan och exportens klimatnytta.

Mål för minskad klimatpåverkan från konsumtion

Miljömålsberedningen föreslår att riksdagen beslutar om ett långsiktigt klimatmål för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion – ett mål inom ramen för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan – om att nå nettonoll utsläpp till 2045. Miljömålsberedningen föreslår vidare att riksdagen beslutar om två målbanor för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion fram till 2045 – inom ramen för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan – där huvudmålbanan baseras på att Sverige och EU når sina respektive territoriella klimatmål samt att övriga länder ställer om i linje med sina klimatbidrag (NDC) och långsiktiga klimatstrategier (LTS) till Parisavtalet. Sverige ska sträva efter en alternativ mål bana för klimatpåverkan från konsumtion som är i linje med IPCC:s 1,5-gradersscenario. Internationell klimatnytta kan användas som flexibilitet för att nå det långsiktiga nettonollmålet för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion. Den internationella klimatnyttan som kan tillgodoräknas till konsumtionsmålet ska täcka gapet mellan huvudmålbanan och nollutsläpp senast 2045. Internationell klimatnytta är negativa utsläpp, verifierade utsläppsminskningar genom investeringar utomlands eller klimatnytta från export.

Mål för att öka den svenska exportens klimatnytta

Miljömålsberedningen föreslår att riksdagen beslutar om en mål bana för att öka den svenska exportens klimatnytta – inom ramen för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan – där Sverige och EU når sina respektive territoriella klimatmål samt att övriga länder ställer om i linje med sina klimatbidrag (NDC) och långsiktiga klimatstrategier (LTS) till Parisavtalet. Klimatnyttan från export ska vara större än gapet mellan huvudmålbanan för klimatpåverkan från konsumtion och noll-utsläpp inklusive de internationella klimatinvesteringarna och negativa utsläpp.

Statistik om konsumtionsbaserade utsläpp

Miljömålsberedningen föreslår att Statistiska centralbyrån (SCB) får i uppgift att utveckla den officiella statistiken över klimatpåverkan från konsumtion.

Arbetet med scenarier och effektbedömningar om konsumtionsbaserade utsläpp behöver formaliseras. Miljömålsberedningens föreslår därför att Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram en metod för att beräkna utsläppsscenarioer för Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp och regelbundet ta fram konsumtionsbaserade utsläppsscenarioer samt utveckla metoder för att göra konsumtionsbaserade effektbedömningar.

Statistik om klimatpåverkan från export

Miljömålsberedningen konstaterar att det behövs statistik om exportens effekt på de globala utsläppen. Miljömålsberedningen föreslår därför att SCB, tillsammans med Naturvårdsverket och i dialog med exportaktörerna och akademien, utvärderar befintliga mått, tar fram ett vidareutvecklat mått på klimatavtryck av svenska produkter som går till export jämfört med andra motsvarande produkter samt tar fram en metod för att följa upp statistik om exportens effekt på de globala utsläppen. Miljömålsberedningen föreslår vidare att SCB får i uppdrag att årligen följa upp statistiken om exportens effekt på de globala utsläppen. Arbetet med scenarier och effektbedömningar om exportens klimateffekt behöver formaliseras. Miljömålsberedningen föreslår därför att Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram en metod för att beräkna utsläppsscenarioer för exportens klimateffekt, regelbundet ta fram scenarier över exportens klimateffekt samt utveckla metoder för att göra effektbedömningar på exportens klimateffekt.

Mål för flygets klimatpåverkan

Miljömålsberedningen föreslår att utsläpp från bunkring, dvs. det som tankas i Sverige, till internationellt flyg inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. Miljömålsberedningen föreslår även att koldioxidutsläpp från inrikes flyg inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030. Ett nationellt mål för flyget ska inte vara mindre ambitiöst än vad branschen själv har åtagit sig enligt flygbranschens färdplan till Fossilfritt Sverige, dvs. fossilfritt inrikes flyg till 2030, fossilfri bunkring till flyg – både inrikes och internationellt – till 2045 och ett mål för elflyg. Branschen har beslutat om dessa mål under förutsättning att staten bistår med styrmedel och åtgärder för att stödja utvecklingen. Flygets klimatpåverkan beror huvudsakligen på utsläppen av koldioxid vid förbränningen av fossilt flygbränsle. Flygets klimatpåverkan ska minska inom och utanför Sveriges territorium i den mån Sverige har rådighet. Samtidigt ingår endast inrikes flyg i Sveriges långsiktiga klimatmål medan internationellt flyg inte ingår i något svenskt klimatmål. Sverige har störst rådighet över utsläppen som uppstår till följd av flygets tankning av fossila bränslen i Sverige, främst när det gäller inrikes flyg men även när det gäller internationellt flyg från och till Sverige. Även höghöjdseffekter är betydande och bör minska men är för osäkra i dagsläget för att kunna regleras med tillräcklig säkerhet.

Sverige ska inte minska flygets utsläpp så att utsläppen kan öka någon annanstans. Regleringen av klimatpåverkan från internationellt flyg ska därför i första hand komma från Icao och EU. De målsättningar och styrmedel som Icao tillhandahåller i dag är dock långt ifrån tillräckliga för att placera internationellt flyg i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Mål för den internationella sjöfartens klimatpåverkan

Miljömålsberedningen föreslår att halva delen (50 procent) av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.

Klimatpåverkan från bunkringen i Sverige till internationell sjöfart har ökat snabbt sedan 1990-talet. Sjöfartens klimatpåverkan ska enligt Miljömålsberedningen minska inom och utanför Sverige i den mån Sverige har rådighet. Stora investeringar behövs i form av produktion av förnybara och fossilfria bränslen samt elinfrastruktur. Sverige ska inte införa och tillämpa styrmedel som riskerar att minska sjöfartens utsläpp i Sverige om utsläppen därmed ökar någon annanstans. I första hand ska IMO och EU besluta om reglering av klimatpåverkan från internationell sjöfart. De mål och styrmedel som IMO har beslutat i dag är dock långt ifrån tillräckliga för att placera internationell sjöfart i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Hur det klimatpolitiska ramverket kan få genomslag i offentlig upphandling

Miljömålsberedningen lämnar flera förslag om hur det klimatpolitiska ramverket ska kunna få genomslag i offentlig upphandling. Miljömålsberedningen föreslår bland annat en ny resultatindikator om klimatkrav till regeringens mål för den offentliga upphandlingen, ett etappmål inom miljömålssystemet att utsläppen från offentligt upphandlade varor och tjänster ska minska snabbare än utsläppen från samhället i övrigt och en lagstadgad skyldighet för alla upphandlande myndigheter och enheter att beakta de nationella klimatmålen i sin offentliga upphandling. Miljömålsberedningen föreslår även att relevanta myndigheter ska utveckla tillsyn, statistik och även starta arbetet för att bygga upp en databas med livscykelanalyser och livscykelkostnader. Dessutom föreslår Miljömålsberedningen en ny programutbildning för offentliga upphandlare med delar om klimat, utsläpp från offentlig konsumtion och tillvägagångssätt för att minska utsläppen.

Miljömålsberedningens kombination av förslag är ämnade att ge det klimatpolitiska ramverket större genomslag i den offentliga upphandlingen men innebär samtidigt att det fortfarande är upp till varje enskild kommun, region och statlig myndighet att utifrån sin position, ekonomi och lokala förutsättningar avgöra vilka krav som ska ställas i den offentliga upphandlingen.

Sveriges klimatarbete i EU och internationellt

Miljömålsberedningen föreslår också att Sverige ska stärka sitt arbete inom EU och andra relevanta internationella sammanhang för att minska de globala utsläppen i linje med 1,5-gradersmålet.

Bolagets synpunkter och bedömning

Stockholm Business Region (SBR) har analyserat miljömålsberedningens delbetänkande kopplat till Stockholmregionens förutsättningar för fortsatt näringslivstillväxt och lämnar synpunkter utifrån detta perspektiv. SBR kan konstatera att det under de kommande åren kommer krävas omfattande insatser inom näringslivet för att Sverige ska kunna nå flera miljömål. Inom ramen för kommunsamarbetet Stockholm Business Alliance (SBA), ett partnerskap mellan 54 kommuner i åtta län, arbetar bolaget strategiskt och inom utvalda fokusområden med investeringsfrämjande insatser för att identifiera fler investeringsmöjligheter i syfte att attrahera kapital, talang och arbetstillfällen till regionen. En viktig förutsättning framöver för tillväxt är att lösa utmaningar med infrastruktur, kompetensförsörjning och tillgång till elkraft. Arbetet syftar till att stärka Stockholmsregionens attraktivitet och konkurrenskraft samt att bibehålla och öka antalet arbetstillfällen i regionen. Bolaget vill i sammanhanget framhålla att efterfrågan på ökad hållbarhet drivs av både nationella och globala trender och policyförändringar.

SBR instämmer i miljömålsberedningens bedömning att det svenska näringslivet har möjlighet att bidra till en snabbare global klimatomställning genom överföring av teknik, innovationer och kunskaper. Bolaget vill i detta sammanhang särskilt också lyfta vikten av Stockholmsregionen som bärare av en stark näringslivsstruktur och förnyelseförmåga med såväl branscbredd, hög grad av specialisering och konkurrenskraft som gör regionen resilient och robust inför framtida hållbarhetsutmaningar. För att hantera utmaningarna och säkerställa långsiktig hållbarhet inom näringslivet kan bolaget vidare konstatera att det krävs stabila och breda samverkansformer, gemensamma utgångspunkter och samordnade prioriteringar.

Bolaget kan konstatera att klimatförändringarna driver på utvecklingen mot hållbar produktion och fossilfria alternativ inom bland annat tillverkningsindustrin och transportsektorn. Kraven på företag och verksamheter ökar när standarden för vad som anses vara ledande hållbarhetsarbete höjs snabbt. Omställningen skapar nya affärsmodeller i flera av Stockholmsregionens största branscher och nya affärer, särskilt inom miljöteknik och fordonsindustrin.

Efterfrågan på en mer hållbar produktion utgör en betydande konkurrensfördel för Sverige och i synnerhet för Stockholmsregionen. För att klara ambitiösa klimat- och miljömål och för att kunna konkurrera globalt står industrin under starkt omställningstryck. Förväntningarna är höga från kunder, partners och underleverantörer på hållbarhet i produktionen. Även om omställningstrycket är en utmaning så ser bolaget också tydlig möjlighet för hållbar tillväxt och ökad konkurrenskraft i regionen. Automatiseringsgraden och digitaliseringsmognaden är hög i regionens industriföretag. Dessa aktörer utgör en viktig möjliggörare för ökad hållbarhet och resurseffektivitet. I regionen finns också flera företag som ligger i framkant av utvecklingen mot mer hållbara transporter, inte minst i form av e-mobilitet inklusive en mer hållbar batteriproduktion. Life science branschen liksom byggindustrin i regionen innefattar också företag där konkurrensförutsättningarna framåt är goda.

SBR kan konstatera att ett robust, fungerande system för energiförsörjning är en absolut förutsättning för näringslivstillväxten i regionen. Elanvändningen i samhället och inom flertalet branscher förväntas öka kraftigt de närmaste åren och kapaciteten i elnätet är en stor utmaning som riskerar att i olika grad begränsa de potentiella investeringar och etableringar som attraheras till olika delar av regionen.

Internationell tillgänglighet kommer under de kommande åren vara en mycket viktig fråga för Stockholm som en geografiskt isolerad destination. SBR vill framhålla att flygförbindelser stärker Stockholmregionens konkurrenskraft och förmåga att attrahera investeringar och främjar besöksnäringen. Flyget behövs för regionens tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet. Det kommer därför vara viktigt att nära följa utvecklingen gällande omställningen av flyget, antal resenärer samt linjer för att bedöma om ytterligare insatser bör prioriteras. Bolaget ser ett behov av att lyfta än mer i samverkan med flygbranschen det pågående arbetet för att ställa om flyget till ett mer hållbart resande och lyfta de pågående initiativen för att stärka Stockholms internationella position där hållbart resande ökar i betydelse för besökare och företag.

Bolaget följer bl a remisshanteringen av den senaste Arlandautredningen och i det fall en inriktning tas om att Bromma flygplats endast ska trafikera fossilfritt flyg 2030 ser bolaget stora möjligheter till att bidra till exponeringen av Stockholm och Bromma som ett så kallat "showroom" för fossilfritt flyg internationellt.

Staffan Ingvarsson

VD

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn

Staffan Ingvarsson, VD

Datum

2022-07-07