

Sammanfattning

För att kunna nå Parisavtalets 1,5-gradersmål, miljö kvalitetsmålet 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

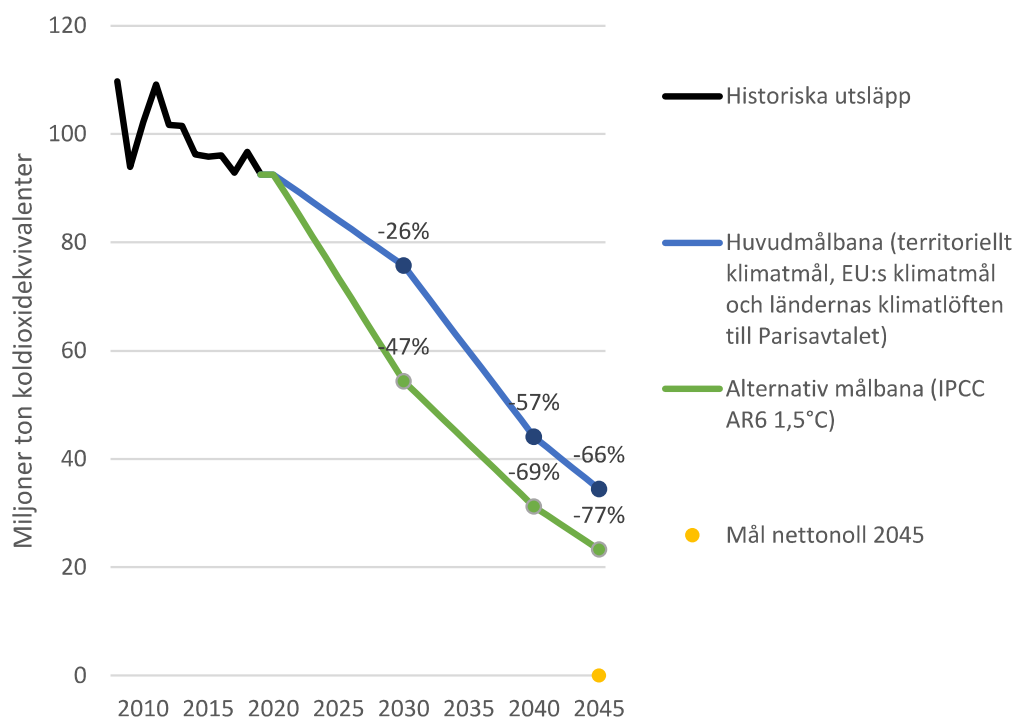
Miljömålsberedningen föreslår en ny strecksats i Generationsmålet för Sveriges globala klimatavtryck som visar på den nationella klimatpolitikens samlade effekt på de globala utsläppen.

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 miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan – om att nå nettonoll utsläpp till 2045. Miljömålsberedningen föreslår vidare att riksdagen beslutar om två målbånor för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion fram till 2045 – inom ramen för miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan – där huvudmålbånan 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 målbåna för klimatpåverkan från konsumtion som är i linje med IPCC:s 1,5-gradersscenario.

Figur 1 Huvudmålbåna (i blått), alternativ målbåna (i grönt) samt nettonollmål för 2045 (i gult) för Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp



Källa: Egna beräkningar, se avsnitt 10.3.

Internationell klimatnytta kan användas som flexibilitet för att nå det långsiktiga nettonollmålet för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion. Den internationella klimatnyttan som kan tillgodoräknas

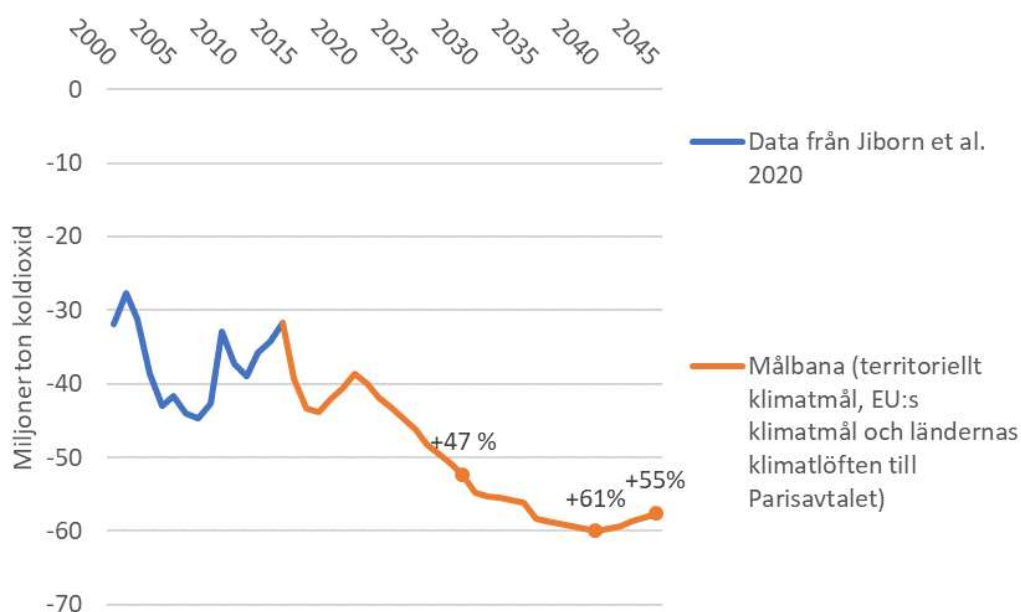
till konsumtionsmålet ska täcka gapet mellan huvudmålbanan och nollutsläpp senast 2045. Internationell klimatnytta är negativa utsläpp, verifierade utsläppsminskningar genom investeringar utomlands eller klimatnytta från export.

Att förhålla sig till andra länders klimatlöften ger en signal om att Sverige arbetar för att de andra länderna ska leverera enligt sina klimatbidrag (NDC) och långsiktiga strategier (LTS) till FN. Utgångspunkten är att de verkliga utsläppen kommer att spegla ländernas klimatlöften till Parisavtalet.

Mål för att öka den svenska exportens klimatnytta

Miljömålsberedningen föreslår att riksdagen beslutar om en målbana för att öka den svenska exportens klimatnytta – inom ramen för miljö kvalitetsmålet 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 nollutsläpp inklusive de internationella klimatinvesteringarna och negativa utsläpp.

Figur 2 Målbana för exportens klimatnytta



Källa: Egna beräkningar, se avsnitt 10.4.

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

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 uppgift 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 kol-

dioxidutsläpp 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 anläpt 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.