

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 STOCKHOLM

registrator@environment.ministry.se

Miljömålen i nya perspektiv (SOU 2009:83)

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men vill utifrån sitt ansvarsområde framföra följande synpunkter.

Måluppfyllelse och målstruktur

Transportstyrelsen anser att den nya bedömningsgrunden för måluppfyllelse är relevant men att det är viktigt med en tydlig definition av vad som krävs för att man ska kunna anse att *förutsättningarna* för att nå miljökvalitetsmålen är uppnådda. Det kan annars finnas en risk att man anser att man nått målen, men med för små positiva effekter.

Angående förslaget att ersätta de nuvarande delmålen med etappmål anser Transportstyrelsen att detta är en bra lösning som bör ge en bättre helhet.

Särskilt sektorsansvar för miljöarbetet

Transportstyrelsen nämns bland de myndigheter som ska få ett särskilt sektorsansvar för miljöarbetet. I dagsläget har Transportstyrelsen endast sektorsansvar för luftfarten, medan sektorsansvaret för vägtrafik, järnvägstrafik och sjöfart ligger på Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket. Utredningen nämner ingen begränsning vad gäller Transportstyrelsens sektorsansvar för miljöarbetet till att gälla enbart för luftfart.

Utredningen anser att det bör övervägas om inte både Transportstyrelsen och det nya Trafikverket bör få ett särskilt sektorsansvar för miljöarbetet.

Transportstyrelsen ser positivt på detta och ser det som en självklarhet att båda myndigheterna ska verka för ett miljöanpassat transportsystem utifrån sina respektive uppdrag.

Enligt budgetpropositionen för 2010¹ föreslås begreppet sektorsansvar tas bort. Således bör även begreppet särskilt sektorsansvar avskaffas och ersättas med tydliga uppdrag till myndigheterna.

¹ Prop. 2009/10:1, Utgiftsområde 22: Kommunikationer

Det finns en risk att om miljöansvaret ges till olika myndigheter för samma trafikslag kan det ge en otydlig ansvarsfördelning. Om både Transportstyrelsen, det blivande Trafikverket och Sjöfartsverket ska ha särskilt sektorsansvar för miljöarbetet måste uppdraget vara mycket tydligt i respektive verks instruktion.

Strategier

Att ta bort de tre strategierna EET, GRK och HUM och ersätta dem med strategier som tas fram med utgångspunkt i politiska prioriteringar kan innebära att långsiktigt arbete inom de olika strategiområdena går förlorat. De nuvarande strategierna är sammansatta för att täcka in alla miljömålen, vilket kanske inte blir fallet med politiskt styrda strategier. Strategierna blir ett uttryck för vad som står på den politiska agendan medan miljöarbete som inte står högt på dagordningen kan bli försummat.

Samhällsekonomiska konsekvensanalyser

Transportstyrelsen stödjer förslaget om att införa en myndighetsgemensam plattform för att utveckla tillämpningen av samhällsekonomiska konsekvensanalyser i strategiarbetet. Detta eftersom denna del av den fördjupade utvärderingen har varit problematisk för många myndigheter.

Utvärdering

Transportstyrelsen ser det som positivt med oberoende utvärdering av styrmedel och myndigheternas arbete förutsatt att rätt kompetens finns hos den myndighet som genomför utvärderingen.

Internationellt perspektiv

Transportstyrelsen stödjer förslaget att miljökvalitetsmålen bör ses i ett mer internationellt sammanhang.

Transportstyrelsen ser även positivt på förslaget om att de internationella faktorer som påverkar möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen beskrivs och utvecklas i den fördjupade utvärderingen.

Att etablera strategier för det internationella miljöarbetet kan vara positivt i situationer då Sverige har en aktiv internationell roll, vilket sker kontinuerligt i Transportstyrelsens dagliga arbete.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Föredragande har varit miljöhandläggare Jenny Ryman. I ärendets handläggning har dessutom deltagit avdelningschef Jacob Gramenius, enhetschef Thom Thavenius samt miljöhandläggarna Svante Törnquist, Camilla Pettersson och Therése Sjöberg.

Staffan Widlert