

SKRIVELSE

2020-06-05

Ärendenr:

NV-05497-19

Svensk sammanfattning  
av regeringsuppdraget  
Uppföljning av OECD:s  
granskning av Sveriges miljöpolitik

# Innehåll

<b>UPPFÖLJNING AV OECD:S GRANSKNING AV SVERIGES MILJÖPOLITIK</b>	<b>4</b>
Miljöpolitikens ramverk	5
Mot en grön tillväxt	6
Klimatförändringar	7
Marina ekosystemtjänster	9
Åtgärder per rekommendation	11
<b>REFERENSER</b>	<b>20</b>

# Uppföljning av OECD:s granskning av Sveriges miljöpolitik

Sedan 1990-talet genomför OECD granskningar av medlems- och partnerländers miljöpolitik. Granskningarna syftar till att länderna förbättra sitt miljöarbete. Detta sker främst genom hjälp till regeringar att bedöma framsteg som gjorts för att nå miljömålen, men också genom att främja en politisk dialog och ett lärande i samspel. Granskningarnas resultat ska även kunna hjälpa andra länder att förbättra sina möjligheter att möta de miljöutmaningar de står inför.

Sveriges miljöpolitik har granskats av OECD tre gånger. Den senaste granskningen skedde 2014 och då var det framstegen för att nå nationella mål och internationella åtaganden som utgjorde grunden för bedömningen av Sveriges miljöarbete. I granskningsrapporten presenterade OECD 27 rekommendationer för Sverige att arbeta vidare med. Rekommendationerna var uppdelade i kategorierna *Miljöpolitikens ramverk*, *Mot en grön tillväxt*, *Klimatförändringar* samt *Marina ekosystemtjänster*.

I juli 2019 fick Naturvårdsverket regeringsuppdraget Uppföljning av OECD:s granskning av Sveriges miljöpolitik. I uppdraget ingick uppgiften att ta fram underlag till den uppföljning av granskningens slutsatser och rekommendationer som planeras till 2020.

Uppföljningsrapporten till OECD innehåller en åtgärdstabell med samtliga 27 rekommendationer från granskningsrapporten, se tabell 1. I tabellen finns kortare texter som beskriver vilka av de rekommenderade åtgärderna som har genomförts, vilka åtgärder som kommer att genomföras samt vilka som inte kommer att genomföras. Rapporten innehåller även längre texter om utvalda rekommendationer. Dessa rekommendationer har främst valts ut för att det finns goda exempel i Sverige som andra länder kan ta del av och för att de är viktiga för Sveriges miljömål.

I sammanfattningen nedan finns för respektive kategori information om vad området handlar om och innebär samt vad Sverige har fått rekommendationer om. Därefter följer sammanfattande texter om de utvalda rekommendationerna inom kategorierna. Längst ned i sammanfattningen finns åtgärdstabellen som redogör för samtliga rekommendationers status.

Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Miljödepartementet) i juni 2020. Naturvårdsverkets rapport är en underlagsrapport till Regeringskansliet som i sin tur skickar in Sveriges slutliga uppföljningsrapport till OECD under hösten 2020. Havs- och vattenmyndigheten har ansvarat för kategorin Marina ekosystemtjänster. Under arbetets gång har Naturvårdsverket stämt av utvalda texter med berörda myndigheter.

## Miljöpolitikens ramverk

I området miljöpolitikens ramverk inkluderas systemet för styrning av miljöarbetet, regelverket för miljöförvaltning, insatser för att säkra efterlevnad och verkställighet samt främjande av demokratiska förutsättningar inom miljöområdet. Sverige har skapat ett system med ambitiösa miljö kvalitetsmål som utgör grunden för vår miljöpolitik och som involverar samtliga statliga myndigheter och förvaltningsnivåer. Rekommendationerna till Sverige handlar dels om hur miljömålssystemet kan bli en effektivare strategisk ram för miljöpolitiken, dels om hur miljömålen och miljöfaktorer bättre kan integreras i den fysiska planeringen. Rekommendationerna handlar även om regelefterlevnad för små och medelstora företag, att stärka Naturvårdsverkets kontroll av tillsynsverksamheten samt effektivisering av sanktioner och hanteringen av miljöbrott.

### *Rekommendation 1*

Rekommendationen handlar om hur miljömålssystemet kan bli en effektivare strategisk ram för miljöpolitiken. De nationella miljömålen är centrala för att visa vägen mot en hållbar utveckling och Agenda 2030. Regeringen har sedan 2014 stärkt miljömålssystemet som strategisk ram genom ett flertal strategier med etappmål, styrmedel och åtgärder inom prioriterade områden, exempelvis biologisk mångfald och ekosystemtjänster (2014) samt ett historiskt klimatpolitiskt ramverk (2017). Kraftigt förstärkta anslag 2014–2020 har möjliggjort stora satsningar inom prioriterade områden. Resultat kan till exempel ses i form av skydd av värdefull natur, som skogar och marina områden.

Förutsättningarna för samverkan och att kostnadseffektivt öka takten i genomförandet av miljöpolitiken har förbättrats genom flera åtgärder. Särskilt kan nämnas inrättande av ett miljömålsråd (2014–2022) samt att myndigheter med särskilt ansvar i miljömålssystemet har arbetat med att integrera miljömålen i sin verksamhet. Utvärdering och uppföljning av miljömålen utvecklas kontinuerligt och i synnerhet bedöms de fördjupade utvärderingarna ge en god grund för att fortsätta att utveckla styrmedel och att kunna fastställa ekonomiskt genomförbara åtgärder för att öka takten i arbetet med att nå miljömålen.

### *Rekommendation 2*

Angående rekommendation 2, om insatser för att integrera miljöfaktorer och miljö kvalitetsmålen i planer för fysisk planering har Sverige sedan 2014 genomfört ett flertal initiativ som stärker integrationen av miljö kvalitetsmålen i planer för fysisk planering, ökar tåligheten för klimatförändringar samt stärker nyttjandet av den strategiska miljöbedömningen. Strategier och etappmål med betydande inverkan på fysisk planering har antagits, exempelvis avseende klimat (2017), hållbar stadsutveckling (2018) samt biologisk mångfald och ekosystemtjänster (2014). Att biologisk mångfald och ekosystemtjänster inkluderas i fysisk planering är av stor vikt för flera miljömål. Arbetet med långsiktig planering och grön infrastruktur har utvecklats och bedrivs kontinuerligt genom

miljömålsrådets samverkansåtgärder. Alla län har idag tagit fram planer för grön infrastruktur.

Kommunernas och statens planering av havsområdena överlappar varandra. Ett förslag till nationella havsplaner för Sverige har presenterats för regeringen 2019. Havsplanerna ska vara vägledande för kustkommunernas planering och beslutas senast 2021. Förutsättningarna för ökad tålighet avseende klimatförändringar samt nyttjande av den strategiska miljöbedömningen har bland annat stärkts genom förändringar i plan- och bygglagen samt i miljöbalken.

## Mot en grön tillväxt

Sverige får beröm i OECD-rapporten för att vara ett föregångsland vad gäller att använda skatter och andra marknadsbaserade styrmedel i miljöpolitiken. OECD uppmanar samtidigt Sverige att förbättra skattesystem generellt och marknadsbaserade miljöstyrmedel i synnerhet förbättras mot en grönare tillväxt. OECD föreslår att miljöskatter och marknadsbaserade styrmedel skulle kunna både utökas och justeras. Användningen av miljöskatter kan bland annat utökas till andra område än energisektorn. Skatteväxling pekas dessutom ut som en möjlig väg för att justera skattesystemet så att miljöskatter höjs och andra skatter sänks. OECD ser också behov av att statliga utgifters miljöeffekter systematisk utvärderas. Ett område där OECD anser att incitamentsstrukturen skulle kunna behöva revideras är transportsektorn. Stärkt innovationspolitisk och fortsatt klimatinriktad biståndspolitik är ytterligare ett område där OECD ser att Sverige skulle kunna arbeta vidare mot en grönare tillväxt.

### *Rekommendation 7*

OECD uppmanar Sverige att införa, höja eller justera miljöstyrmedel och andra marknadsbaserade miljöstyrmedel och eventuellt sänka andra skatter. Det efterfrågas också en indexering av miljöskatter för att upprätthålla dessa skatters incitamentsstruktur över tid.

Sedan 2017 har Sverige ökat användningen av miljöskatter i miljöpolitiken. Fler miljöskatter har höjts och nya införts i andra område än energisektorn. De nya miljöskatterna som införts avser kemikalier, vissa elektroniska produkter, förbränning av avfall och flyg. Ytterligare arbete pågår för att införa fler skatter och med ambitionen att genomföra en skatteväxling på 15 miljarder kronor de kommande åren. För att bibehålla miljöskatternas styreffekt är flera miljöskatter konsumentprisindexerade och några få även BNP-indexerade.

### *Rekommendation 8*

OECD rekommenderar Sverige att genomföra en systematisk utvärdering av incitamentsmixen i transportsektorn samt reformera beskattningen av tjänstebilar. Vidare rekommenderas Sverige att höja energiskattesatsen på diesel, för att uppnå skattemässiga villkor motsvarande dem för bensin.

Sverige antog 2017 ett klimatanalytiskt ramverk, vilket bland annat innebär att ett klimatpolitiskt råd årligen utvärderar regeringens samlade politik avseende hur den påverkar klimatmålen. Utvärderingen 2019 hade särskild fokus på transportsektorn. Ett antal utredningar har genomförts som bland annat utvärderat den statliga styrningen för att främja fordon med låga emissioner (bonus–malus), som infördes 1 juli 2018, och förmånsbeskattningen av förmånsbilar. En kommitté har utvärderat nuvarande system med reseavdrag och föreslagit hur systemet kan förbättras. Dessutom har en analys av skatter, avgifter och finansiellt stöd inom transportsektorn utförts. Sverige har sedan 1 juli 2018 ändrat skattehanteringen och tagit ökade initiativ för användning av biobränslen. Primärt främjas biobränsle genom krav på inblandning i bensin och diesel (reduktionsplikten).

## Klimatförändringar

Området klimatförändringar i OECD:s rapport innefattar rekommendationer för att förbättra både styrningen mot utsläppsminskningar och mot anpassning till klimatförändringar. Rekommendationerna fokuserar på fem huvudområden: övergripande strategisk planering, uppföljning och granskning; ekonomisk förhands- och efterhandsutvärdering av åtgärder och politik på klimatområdet; avveckling av undantag från koldioxid- och energiskatter; integrering av transport- och klimatpolitiken; samt klimatanpassningsinitiativens samlade effektivitet och slutligen klimatrelaterade risker för investeringar.

Sverige har efter OECD:s granskning vidtagit en rad åtgärder för att förbättra styrningen mot utsläppsminskningar. Ett klimatpolitiskt ramverk har etablerats, minskade nedsättningar av koldioxid- och energiskatten och förändrad styrning inom transportsektorn är åtgärder som har stor betydelse för utvecklingen.

Klimatförändringar bedöms påverka hela det svenska samhället, och sedan 2014 har ett flertal nyckelåtgärder vidtagits för att stärka det svenska klimatanpassningsarbetet. Sverige har bland annat antagit sin första nationella strategi för klimatanpassning, implementerat en klimatanpassningsförordning som styr myndigheternas klimatanpassningsarbete och inrättat ett nationellt expertråd för klimatanpassning.

### *Rekommendation 15*

OECD rekommenderade Sverige att:

- Utarbeta en strategisk handlingsplan, med nationella etappmål, för att nå de klimatpolitiska målen för 2030 och 2050.
- Skapa institutionella arrangemang för att förbättra samarbetet mellan myndigheter för att utarbeta och genomföra av klimatrelaterad politik.
- Stärka tillsynen av politikens genomförande, till exempel genom att lägga fram en årlig rapport för riksdagen.

I juli 2017 beslutade riksdagen, med bred majoritet, om ett nytt klimatpolitiskt ramverk för att säkerställa ordning och stabilitet i klimatarbetet. Ett långsiktigt mål med etappmål antogs, tillsammans med institutionella arrangemang för att säkerställa implementering, uppföljning och granskning. Utöver dessa mål består det klimatpolitiska ramverket av en klimatlag som tydliggör ansvar för planering, implementering och rapportering och ett klimatpolitiskt råd för årlig utvärdering.

#### *Rekommendation 18*

OECD rekommenderade Sverige att främja en mer långtgående integrering av transport- och klimatpolitiken, bland annat genom att se till att våra transportinvesteringar är förenliga med Sveriges klimatpolitiska mål, se över miljöeffektiviteten i och den ekonomiska verkan av stödpolitiken för biobränslen, stärka åtgärderna för att minska växthusgasutsläppen från tunga transportfordon samt påskynda införandet av alternativ till personbilar, såsom kollektivtrafiks- och cykelinfrastruktur.

Sedan OECD:s utvärdering 2014 har Sverige ändrat styrmedlen för biodrivmedel från skattereduktion till reduktionsplikt. Biodrivmedel som blandas med diesel och bensin beskattas nu på samma sätt som den fossila motsvarigheten. Investeringar i gasdrivna tunga fordon och investeringar till infrastruktur för tankstationer för biogas subventioneras genom det lokala investeringsprogrammet Klimatklivet. Sverige stöttade under 2019 EU-beslutet om nya koldioxidkrav för tunga fordon. I januari 2020 startade ett nytt svenskt investeringsstöd för eldrivna tunga fordon och arbetsmaskiner.

En rad åtgärder har skett inom området transportinfrastrukturinvesteringar och främjande av alternativ till privata fordon. Sedan 2015 samfinansierar regeringen kommunala och regionala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik och cykel samt citylogistik genom stadsmiljöavtal, som numer utgör en del av den nationella transportinfrastrukturplanen. Vidare har regeringen indikerat att det transportpolitiska målet, funktionsmålet för tillgänglighet, huvudsakligen ska utvecklas inom ramen för det strategiska målet för säkerhet, miljö och hälsa.

För att förbättra förutsättningarna för en elektrifiering av fordonsflottan samfinansierar regeringen investeringar i laddstationer för elfordon. För att påskynda introduktionen av fossilfria fordon, inklusive elfordon, introducerades 2018 ett bonus–malus-system för inköp av fordon. Regeringen har i sin klimatpolitiska handlingsplan föreslagit att en elektrifieringskommission ska tillsättas och att en nationell strategi för elektrifiering ska utvecklas.

#### *Rekommendation 19*

Rekommendationen handlar bland annat om att utvärdera nuvarande klimatanpassningsinitiativens samlade effektivitet. Sedan 2014 har Sverige genomfört en rad olika insatser för att stärka upp det nationella klimatanpassningsarbetet. Regeringen har genom regeringsuppdrag och en statlig

utredning låtit utvärdera och analysera det svenska klimatanpassningsarbetet. Denna analys har legat till grund för Sveriges första nationella strategi för klimatanpassning som antogs av riksdagen 2018. Med den nationella strategin fick Sverige en tydligare struktur och ansvarsfördelning för landets klimatanpassningsarbete och ändringar i plan- och bygglagen gjordes i syfte att stärka arbetet på kommunal nivå. Sedan 2018 finns också en klimatanpassningsförordning (2018:1428) som styr klimatanpassningsarbetet för 53 nationella myndigheter samt ett nationellt expertråd för klimatanpassning.

OECD:s rekommendation handlar även om att se till att miljöbedömningen av investeringar med lång livstid tar hänsyn till klimatrelaterade risker och att överväga att utöka försäkringsanvändningen för att minska bördan av sådana risker på den offentliga budgeten, företagen och hushållen. Ändringsdirektivet till miljöbedömningsförordningen innebär en nödvändig översyn av den svenska lagstiftningen, som från och med 1 jan 2018 även innefattar klimataspekter i kap. 6 miljöbalken om miljöbedömningar. Naturvårdsverket har därefter tagit fram ny vägledning om hur klimataspekter ska beaktas i miljöbedömning. I dagsläget finns flera exempel från större svenska infrastrukturprojekt där hänsyn tagits till klimatrelaterad risk i miljöbedömningen.

Svenska konsumenter, fastighetsägare och mindre företag kan idag teckna försäkring mot klimatrelaterade risker. I dagsläget bedöms försäkringsbolagen att kunna hantera direkta skador från naturkatastrofer, men klimatförändringarna riskerar dock att skapa situationer som kan föranleda kraftigt höjda försäkringspremier eller att möjligheten att teckna försäkring inte erbjuds alls. Det finns redan idag exempel på detta i Sverige. Finansinspektionen bedömer att det är centralt att finansiella aktörer är tillräckligt kapitaliserade för att kunna hantera särskilda händelser såsom naturkatastrofer. Regeringen har under våren 2020 uppdragit Finansinspektionen att genomföra främjandeinsatser för att svenska finansiella aktörer ska mäta och informera om sin exponering mot klimatrelaterade risker. I uppdraget ingår även att utveckla verktyg och metoder för detta.

## Marina ekosystemtjänster

Området marina ekosystemtjänster behandlar ekosystemtjänster som den marina miljön kan erbjuda de ekonomiska sektorerna. I utvärderingen redogör OECD för de påfrestningar den svenska marina miljön utsätts för och tillståndet för de marina ekosystemen, livsmiljöerna och arterna. Vidare beskrivs Sveriges institutionella och politiska ram för bevarande och hållbart utnyttjande av den marina miljön. Både nationellt och internationellt har insikten ökat om att det behövs ett ekosystembaserat synsätt för att garantera bevarande och en lämplig användning av marina ekosystemtjänster. Politiken i sektorer som jordbruk, fiske, turism och transporter har potentialen att både öka och minska trycket på den marina miljön. Mer skulle kunna göras för att ta hänsyn till bevarande och ett hållbart nyttjande av marina ekosystem när sektoriella politiska åtgärder och program utarbetas. OECD



ger därför rekommendationer vad gäller kunskap om marina ekosystemtjänster, deras bevarande samt hur ekosystemtjänster bättre ska kunna beaktas i strategier och politiska beslut.

#### *Rekommendation 23*

En av rekommendationerna är att systematiskt se över de möjligheter för och de hot mot marina ekosystem som politiska åtgärder i andra sektorer innebär och integrera ett hållbart nyttjande av marina ekosystem i verktyg som den strategiska miljöbedömningen, som används för att undersöka potentiella miljökonsekvenser hos andra sektorers politiska åtgärder och program. Enligt miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning göras av planer och program som utvecklats av myndigheter eller kommuner om det är sannolikt att de kan få betydande miljöeffekter. Politiska åtgärder som beslutas av riksdag eller regering, baseras på material som grundligt analyserats och utvärderats ur relevanta aspekter.

Tillväxtverket ansvarar för samordning av riktlinjer för konsekvensbedömning och har tagit fram en vägledning som omfattar hänsyn till potentiella miljökonsekvenser har tagits fram. Vägledningen är riktad till anställda vid myndigheter, ministerier och undersökningskommittéer. Konsekvensbedömning av förslaget till Sveriges havsplaner av särskilt intresse eftersom det rör alla sektorer i den marina miljön. Havsplaneringen har varit en stor satsning och det är väl motiverat att, i OECD-sammanhang, lyfta fram de miljö- och hållbarhetsbeskrivningar samt samhällsekonomiska analyser som gjorts av havsplanerna.

#### *Rekommendation 24*

En annan rekommendation är att utvidga de marina skyddade områdena ytterligare i syfte att uppfylla Aichimålet till år 2020 samt att upprätta effektiva förvaltningsplaner och anslå tillräckliga resurser. OECD menar också att vi bör utvärdera potentialen för marknadsbaserade styrmedel som bidrar till att finansiera förvaltningen av skyddade områden.

2014 fattade den svenska regeringen beslut om nya etappmål inom systemet för nationella miljömålssystemet för att stärka biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Ett av etappmålen omfattar formellt skydd av 10 % av den svenska marina miljön. Sedan 2014 har Havs- och vattenmyndigheten (HaV) rapporterat flera regeringsuppdrag om etablering, skydd och förvaltning av marina skyddade områden, vilka åtföljts av betydande budgetsatsningar. Enligt de senaste siffrorna från SCB, 2018 var 13,8 % av marina områden formellt skyddade som nationalparker, naturreservat eller Natura 2000-nätverk. I en uppföljning 2019 framgår det tydligt att arbetet vid länsstyrelserna 2019–2020 kommer att innebära att de skyddade områdenas andel 2020 kommer att vara klart högre än 13,8 %. Regeringsuppdragen till HaV har även innefattat reglering av fiske i skyddade områden. Det kan särskilt nämnas att arbetet med regleringar under artikel 11 i EU:s gemensamma fiskeripolitik varit framgångsrikt.

## Åtgärder per rekommendation

I tabellen nedan presenteras rekommendationerna från OECD:s granskning 2014 samt åtgärder per rekommendation.

Tabell 1. Åtgärder per rekommendation från OECD:s granskning av Sveriges miljöpolitik 2014

Rekommendation	Åtgärder
<b>Miljöpolitikens ramverk</b>	
1. Överväg hur miljömålssystemet skulle kunna bli en effektivare strategisk ram för miljöpolitiken, till exempel genom att tydliggöra vilka miljö kvalitetsmål som huvudsakligen kräver nationella insatser och vilka som kräver internationella insatser, ställa upp prioriteringar på kort och medellång sikt bland miljö kvalitetsmålen samt tydligt fastställa ekono-miskt genomförbara åtgärder och anslå tillräckliga resurser för att uppfylla dessa prioriteringar inom givna tidsramar.	<p>Miljömålssystemet ger en struktur för systematisk uppföljning av miljöpolitiken som grund för ett strategiskt åtgärdsarbete. Miljömålen konkretiserar den miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling i agenda 2030. Sverige har stärkt miljömålssystemet som strategisk ram för miljöpolitiken och samverkan mellan olika politikområden har utvecklats.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regeringen har beslutat om strategier med etappmål, styrmedel och åtgärder inom prioriterade områden där insatser bedömts vara mest angelägna och där tydliga styrsignaler behövs. Särskilt kan nämnas att Sverige (2014) har antagit en strategi för arbetet med att stärka biologisk mångfald och säkra ekosystemtjänster med fem etappmål inom miljömålssystemet samt att ett historiskt klimatpolitiskt ramverk med fyra etappmål har beslutats av riksdagen (2017). En strategi för cirkulär ekonomi och en strategi för förstärkt åtgärdsarbete för bevarande och hållbart nyttjande av hav och marina resurser planeras.</li> <li>• Regeringen har inrättat ett miljömålsråd (2014–2022) med syfte att verka för att kostnadseffektivt öka takten i arbetet med miljömålen och stärka myndigheternas arbete och samordning när miljöpolitiken genomförs.</li> <li>• Antalet myndigheter som har ett utpekad ansvar i miljömålssystemet och ska verka för att miljömålen nås har av regeringen ökat till 26 stycken. Myndigheterna har (2016–2019) utvecklat sitt arbete med att integrera miljömålen i sin verksamhet.</li> <li>• Med syfte att öka takten i implementeringen av miljöpolitiken har regeringen (2014–2019) gjort stora satsningar på klimat och miljö, direkt på miljöområdet samt indirekt via andra politikområden. De kraftigt förstärkta anslagen har möjliggjort stora satsningar inom prioriterade områden.</li> <li>• Mängden styrmedelsanalyser och samhällsekonomiska analyser har stadigt ökat. Naturvårdsverket har (2015 och 2019) redovisat fördjupad utvärdering av miljömålen, vilket bedöms ge en god grund för att fortsätta att utveckla styrmedel och kunna fastställa ekonomiskt genomförbara åtgärder för att öka takten i arbetet för att nå miljömålen.</li> </ul>
2. Gör ytterligare insatser för att integrera miljöfaktorer och miljö kvalitets-målen i planer för fysisk planering. Fastställ nationella miljöbetingade minimikrav eller bindande riktlinjer för markanvändning (med åtgärder för ökad tålighet mot klimatförändringar) och byggnader, samtidigt som kommunernas befogenheter när det gäller fysisk planering ska respekteras. Stärk den strategiska miljöbedömningens (SMB) tillämpning på kommunala fysiska utvecklingsplaner.	<p>Sedan 2014 har Sverige genomfört ett flertal initiativ som stärker integrationen av miljö kvalitetsmålen i planer för fysisk planering, ökar tåligheten för klimatförändringar samt stärker nyttjande av den strategiska miljöbedömningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategier och etappmål med betydande inverkan på fysisk planering har antagits. Exempelvis avseende klimat (2017), biologisk mångfald och ekosystemtjänster (2014) samt hållbar stadsutveckling (2018). Arbetet med långsiktig planering och grön infrastruktur har utvecklats och bedrivs kontinuerligt inom miljömålsrådets samverkansåtgärder. Betydande åtgärder har vidtagits, exempelvis framtagande av förslag till etappmål för grön infrastruktur samt utveckling av länsstyrelsernas arbete med att integrera ekosystemtjänster i verksamheten, med särskilt fokus på fysisk planering. Alla län har tagit fram planer för grön infrastruktur, vilket tillför värdefull kunskap om natur och ekosystemtjänster till den fysiska planeringen. Boverket har utvecklat två webbaserade manualer, en om ekosystemtjänster i den byggda miljön (BOV, 2018) och en om hållbar utveckling genom fysisk planering (BOV, 2017). Ett förslag till nationella havsplaner för Sverige presenterades för regeringen 2019, dessa planer ska beslutas senast 2021. Havsplanerna kommer att vara vägledande för nationella myndigheter, kommuner och domstolar i beslut, förvaltning, planering och tillståndsprövningar.</li> <li>• Genom en ny strategi för klimatanpassning (RK, 2018), ändringar i plan- och bygglagen (trädde i kraft 2018) samt en ny förordning om myndigheters skyldighet att arbeta med klimatanpassning (trädde i kraft 2019) skapas möjligheter för en bättre kommunal beredskap inför klimatförändringar. Sedan 2018 är Boverket nationell samordnare av klimatanpassningsarbetet för den byggda miljön.</li> <li>• Den strategiska miljöbedömningens (SMB) tillämpning på kommunala fysiska utvecklingsplaner har stärkts genom förändringar i miljöbalken (kap. 6) samt plan- och bygglagen (kap. 3 och 4). Naturvårdsverket (2018a) och Boverket (2018a) har utvecklat nya vägledningar.</li> </ul>
3. Stärk Naturvårdsverkets kontroll av tillsynsverksamhet som utförs av regionala och kommunala myndigheter.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regeringen har tillsatt en utredning (SOU 2017:63) med uppgift att se över miljö tillsynen och sanktionssystemet i miljöbalken. Riksrevisionen har granskat statens vägledning av kommunal tillsyn (RiR 2018:31). Resultaten processas i Regeringskansliet, bland annat via en lagrådsremiss. De</li> </ul>

Rekommendation	Åtgärder
<p>Upprätta ett resultatmätningssystem med en enhetlig uppsättning input-, output- och utfallsindikatorer samt förfaranden för datarapportering.</p>	<p>centrala myndigheterna i tillsyns- och föreskriftsrådet har fattat beslut om att tillsammans ta fram en strategi (som beslutas 2021) för miljöbalkstillsynen i Sverige.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Naturvårdsverkets årliga redovisning av uppföljningen av kommuners och länsstyrelser tillsyn enligt miljöbalken utvecklas kontinuerligt. En ny metod tillämpas och samverkan mellan aktörerna har stärkts (NV, 2019). Initiativ genomförs avseende digitalisering av tillsynsinformation.</li> <li>Miljösamverkan Sverige har tagit fram en modell för uppföljning av kommunal tillsyn som bland annat syftar till att höja kvaliteten på uppföljningen, att göra den mer regelbunden och enhetlig.</li> <li>Inom ramen för Europeiska kommissionens handlingsplan för att förbättra efterlevnaden av miljölagstiftningen och miljöstyrningen (ECG handlingsplanen) pågår åtgärder, där Sverige medverkat och fortsättning planeras 2020–2022.</li> </ul>
<p>4. Gör ytterligare insatser för att förbättra små och medelstora företags miljöarbete, till exempel genom att skapa ett nationellt webbaserat verktyg för informationsstöd kring regelefterlevnad och grön affärsverksamhet, välja ut sektorer med en hög andel små och medelstora företag och störst potentiella risker för människors hälsa och miljön, införa incitament att genomföra sund miljöledningspraxis (t.ex. mindre frekventa inspektioner eller lägre tillståndsavgifter) och ge länsstyrelser och kommuner vägledning i att främja att regler efterlevs.</p>	<p>Ett flertal initiativ förbättrar förutsättningarna för små och medelstora företags (SME) miljöarbete. Fler SME arbetar aktivt med miljöfrågor (46 procent 2017 jämfört med 42 procent 2014 (TVV, 2017)).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Små och medelstora företag har andra förutsättningar än stora företag för att genomföra den strukturomvandling som digitalisering och grön omställning kräver. Sverige har antagit strategin Smart industri – en ny industrialiseringsstrategi där små och medelstora företag får särskilt fokus i handlingsplanen (RK, 2016).</li> <li>2014 tillsatte regeringen en nationell miljömålssamordnare för att stärka samverkan inom näringslivet samt mellan myndigheter och näringsliv i arbetet med att nå generationsmålet och miljökvalitetsmålen. Resultat, t.ex. praktiska verktyg riktade till små och medelstora företag presenteras på en ny webbsida <a href="http://www.sverigemiljomal.se">www.sverigemiljomal.se</a> som riktar sig till företag och kommuner. Ett nationellt webbaserat verktyg för informationsstöd kring regelefterlevnad och grön affärsverksamhet saknas, men informationen till företagen har utvecklats på flera webbplatser (t.ex. <a href="http://www.verksam.se">www.verksam.se</a>).</li> <li>RUS publicerade 2019 en vägledning för näringslivets arbete med miljömål och miljödelarna av agenda 2030. Miljösamverkan Sverige har genomfört flera projekt avseende tillsynsvägledning för att stödja samverkan, kompetensutveckling och enhetlighet mellan länsstyrelser och kommuner.</li> <li>Regeringen har tillsatt en utredning (SOU 2017:63) med uppgift att se över miljötillsynen och sanktionssystemet i miljöbalken. Utredningen inkluderar bl.a. incitament för sund miljöledningspraxis. Resultaten processas i Regeringskansliet.</li> </ul>
<p>5. Skarp sanktionerna vid åsidosättande av miljöbalken genom att ytterligare förtydliga gränslinjen mellan administrativa överträdelse och brott, låta tillräckligt höga "sanktionsavgifter" utgå vid administrativa överträdelse samt fortsätta att utveckla ett överenskommet förfarande mellan åklagare och rättsvärdande myndigheter för brottsutredning.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regeringen har tillsatt en utredning (SOU 2017:63) med uppgift att se över miljötillsynen och sanktionssystemet i miljöbalken. Resultat processas i Regeringskansliet bland annat via en lagrådsremiss.</li> <li>Inom ramen för Europeiska kommissionens handlingsplan för att förbättra efterlevnaden av miljölagstiftningen och miljöstyrningen (ECG handlingsplanen) pågår åtgärder där Sverige medverkat. (Fortsättning planeras för 2020–2022.)</li> <li>Sverige har genomfört vissa ändringar i förordningen om miljöstraffavgifter, t.ex. har miljöstraffavgift för överträdelse av svavelhalt i marint bränsle införts (SECA se Prop. 2019/20) samt att sanktionsavgifter kopplats till nya förordningar om producentansvar för förpackningar och returpapper.</li> </ul>
<p><b>Mot en grön tillväxt</b></p>	
<p>6. Utvärdera miljöåtgärdernas ekonomiska nytta och hur de skulle kunna bidra till grön tillväxt, till exempel genom att bidra till konkurrenskraften och sysselsättningen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I Sverige utvärderas ekonomiska effekter när miljöpolitiken ändras. Konjunkturinstitutet gör årliga tematiska analyser där miljöpolitiken effekter på konkurrens och arbetsmarknaden analyseras. Åren 2017, 2018 och 2019 utvärderades klimatpolitikens effekter på konkurrens och arbetsmarknaden i Sverige och år 2016 hur omställningen till en mer cirkulär ekonomi påverkar konkurrensen och arbetsmarknaden i Sverige (Konjunkturinstitutet, 2016, 2017, 2018, 2019).</li> </ul>
<p>7. Överväg att ytterligare utvidga användningen av miljöskatter och pris-sättningsinstrument, särskilt på andra områden än energianvändning, och samtidigt eventuellt sänka andra skatter. Överväg till exempel att införa skatter på gödningsmedel, farliga kemikalier och verksamheter som är skadliga för ekosystemtjänster samt avskaffa återbetalningsmekanismen för kväveoxidavgiften. Se till att samtliga skattesatser justeras systematiskt för att upprätthålla skatternas incitaments- och intäktsgenererande funktion.</p>	<p>Sedan 2017 har flera miljöskatter höjts respektive införts. I enlighet med OECD:s rekommendation har Sverige år 2020 påbörjar en grön skatteväxling motsvarande 15 miljarder kronor. Detta med hjälp av höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på arbete och företagande.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Den 1 april 2017 infördes en skatt på kemikalier i vissa elektroniska produkter. Skatten höjdes 2019.</li> <li>Den 1 april 2018 infördes skatt på flygresor.</li> <li>Den 1 april 2020 infördes en skatt på förbränning av avfall.</li> <li>Den 1 maj 2020 infördes skatt på plastbärkassar.</li> <li>Det finns också pågående utredningar som undersöker möjligheter att införa skatt för kemikalier i kläder och skor samt engångsplastprodukter.</li> <li>Återföringen i kväveoxidavgiften har inte tagits bort. En SOU-utredningen 2018 föreslog att återföringsmekanismen skulle tas bort (SOU, 2017:83)</li> <li>En statlig offentlig utredning 2017 föreslog införande av skatt på bekämpningsmedel baserad på dess kadmiuminnehåll (SOU, 2017:107).</li> </ul>

Rekommendation	Åtgärder
<p>8. Genomför en systematisk utvärdering av incitamentsmixen i transport-sektorn: bränsleskatter för motorfordon, fordonsskatter, den skattemässiga behandlingen av biobränslen, beskattningen av tjänstebilar samt reseavdrag vid bilpendling. Reformera den skattemässiga behandlingen av tjänstebilar. Höj energiskattesatsen på diesel, för att uppnå energiskattemässig paritet med bensin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En analys av skatter, avgifter och finansiellt stöd inom transportsektorn har utförts som rekommenderat (Trafikanalys, 2018).</li> <li>• Klimatpolitiska rådet utvärderar årligen regeringens samlade politik med avseende på hur den påverkar klimatmålen. Utvärderingen 2019 hade särskild fokus på transportsektorn (Klimatpolitiska rådet, 2019).</li> <li>• I maj 2015 beslutade regeringen att tillsätta en utredning för att ta fram förslag till ett nytt skatte- och bonussystem för fordon (Bonus–malus utredningen, 2016).</li> <li>• En plan för att övervaka och utvärdera omställningen till en fossilfri transportsektor har tagits fram. (Energimyndigheten, 2016). En första kontrollstation av planen har redovisats (Energimyndigheten, 2020).</li> <li>• Systemet med förmånsbilar har analyserats (Ekonomistyrningsverket, 2017).</li> <li>• En granskning har utförts av den statliga styrningen för att främja fordon med låga emissioner (Riksrevisionen, 2020).</li> <li>• I december 2017 tillsatte regeringen en kommitté för att föreslå hur systemet med reseavdrag kan förbättras (Reseavdragskommittén, 2019).</li> <li>• Sverige har förstärkt styrningen i fordonsbeskattningen. Efter 1 juli 2018 har ett nytt system införts som ger bonus till bränslesnåla fordon och fordon drivna med el och biogas. Fordonsskatten har höjts för fordon med höga CO<sub>2</sub>-utsläpp (&gt;95 gCO<sub>2</sub>/km) under de tre första åren (Regeringen, 2017).</li> <li>• Förmånsbeskattningen av förmånsbil har ändrats (1 juli 2018) i anslutning till ändringen av fordonsskatten. Nu är även förmånsskatten beroende av CO<sub>2</sub>-utsläppen (Regeringen, 2017).</li> <li>• Sverige har sedan 1 juli 2018 ändrat skattehanteringen och initiativ för av användning av biobränslen. Primärt främjas biobränsle genom inblandning i bensin och diesel (reduktionsplikten) (Regeringen, 2017).</li> <li>• Höginblandade biobränslen är fortfarande skattebefriade (Regeringen, 2017).</li> </ul>
<p>9. Utvärdera regelbundet de potentiella miljökonsekvenserna av skatteut-gifter och andra subventioner, eventuellt som ett led i den årliga redovisning av skatteutgifterna som genomförs av Finansdepartementet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Då nya skatter och subventioner införs eller förändras ska deras miljöeffekter enligt svensk lag utredas. Naturvårdsverket uppdaterade 2017 sin kartläggning av potentiellt skadliga subventioner och utvecklade en vägledning om hur man kan identifiera utvärdera skadliga effekter av subventioner (Naturvårdsverket, 2017).</li> <li>• Den 1 augusti 2019 slopades nedsättningen av energi- och koldioxidskatten på diesel som används i arbetsfordon i gruvor. Dessutom slopades skattenedsättning av energiskatten medan koldioxidskatt för fossila bränslen som används för att producera värme i kraftvärmeverk höjdes (Regeringen, 2018).</li> </ul>
<p>10. Utvärdera systematiskt kostnadseffektiviteten för miljömässigt motiverade subventioner för att maximera deras betydelse för miljön och samtidigt minska överlappningar och potentiella oavsiktliga vinster. Förbättra budgetrapporteringen av sådana subventioner.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I Sverige ska kostnadseffekten för miljöstyrmedel, inklusive miljömotiverade subventioner, utvärderas när de införs eller förändras. Konjunkturinstitutet har regelbundet utvärderat klimatrelaterade subventioners kostnadseffektivitet (Konjunkturinstitutet, 2019, 2018 och 2017). Det finns inga andra systematiska utvärderingar av miljörelaterade subventioner.</li> </ul>
<p>11. Utvärdera noga de miljömässiga och ekonomiska konsekvenserna av den överdimensionerade förbränningskapaciteten inom avfallssektorn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sverige har i linje med OECD:s rekommendation infört en skatt på förbränning av avfall med syfte att minska förbränningskapaciteten i Sverige (Prop. 2019/20:32).</li> </ul>
<p>12. Förbättra öppenheten i vattenprissättningspolitiken för olika sektorer för att mer fullständigt genomföra principerna om att förorenaren och användaren betalar. Ta med miljö- och resurskostnader i kostnadstäckningen. Främja en effektivare leverans av vattentjänster ytterligare genom mellankommunalt samarbete och, i förekommande fall, medverkan av den privata sektorn.</p>	<p>Principen att förorenaren och användaren betalar (PPP) är en del av den svenska miljölagstiftningen. Det finns inga formella begränsningar för hur långt PPP kan sträcka sig. De miljötillstånd som myndigheter utfärdar bestämmer verksamhetsutövarens ansvar. I praktiken är det dock inte möjligt att lägga hela miljökostnaden på verksamheterna på grund av icke proportionerlig effekt på verksamheter eller miljön. PPP har dock utvecklats över tid.</p> <p>Vattentjänster fungerar generellt väl i Sverige, men det förekommer lokal brist på vatten och begränsningar i vattenreningskapaciteten. Det finns en medvetenhet om behovet av investeringar för att säkra vattenförsörjningen. Kommunerna, som har ansvaret för vattenförsörjningen, ser behov av ökad kunskap och uppbyggnad av vattenförsörjningssystemen. Vattenpriserna sätts av kommuner på ett transparent sätt och motsvarar kostanderna för att leveransen. Många kommuner förutser ökade kostnader för vattentjänster.</p>
<p>13. Förstärk insatserna för att utveckla och sprida miljörelaterad teknik genom att göra finansieringsprogrammen effektivare och bygga ut centra för</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• År 2016 budget för forskning och innovation har en stark focus på klimat och andra samhällsutmaningar. I budgeten föreslås att budgeten för forskning och innovation ökar med 2,8 miljarder till år 2020 varv 250 miljoner kronor är avsedda för innovations inom energisektorn.</li> <li>• Många myndigheter har bidragit till att fortsätta arbetet med att genomföra Agenda 2030. Detta har</li> </ul>

Rekommendation	Åtgärder
<p>forskningsexcellens, överväg att införa bindande miljökrav i offentliga upphandlingsförfaranden, maximera hävstångseffekten av privat kapital och fortsätt att utvärdera utfallet av politik som är avsedd att främja miljörelaterad innovation.</p>	<p>bidragit till att förbättra samarbetet mellan myndigheter, bland annat om innovationer inom miljöområdet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2017 klättrade Sverige upp en placering, till en tredjeplats, i Global Cleantech Innovation Index. Detta för att Sveriges sedan 2014 ökat anslag till forskning och innovation, ökat medel i fonder samt antal investerare och företag relaterade till miljöinnovation. Ökade anslag från staten har dock haft svårt att dra till sig privata investeringar.</li> <li>• Upphandlingsmyndigheten har, tillsammans med andra myndigheter, ansvar för att uppnå de svenska miljömålen. Myndigheten sedan 2016 ansvarar för att ge stöd för alla aspekter av upphandlingar inklusive miljö- och hållbarhetsfrågor (Upphandlingsmyndigheten 2020).</li> </ul>
<p>14. Upprätthåll det starka miljö- och klimatengagemanget i Sveriges utvecklingssamarbete. Se till att miljö- och klimatfaktorer systematiskt beaktas vid alla biståndsinvesteringar och -verksamheter. Se till att personal utbildas och att tillräckliga resurser anslås för detta ändamål.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sida har över åren arbetat för en stark miljö och klimat åtagande i svenskt bistånd. Allt bistånd tar systematisk hänsyn till miljö- och klimatfrågor.</li> <li>• Regeringen har gett Sida i uppgift att integrera klimat- och miljöaspekter i biståndsarbetet. Sida arbetar därför för med att integrera miljön och klimatförändringar i alla sektorer och föra dialog för att förbättra miljö och klimatet med alla länder, multilaterala organisationer och andra aktörer.</li> <li>• Sida arbetar också med att lyfta fråga om fattigdom och rättighetsperspektiv i miljö- och klimatfrågor.</li> </ul>
<p><b>Klimatförändringar</b></p>	
<p>15. Utarbeta en strategisk handlingsplan, med nationella etappmål, för att nå de klimatpolitiska målen för 2030 och 2050. Skapa institutionella arrangemang för att förbättra samarbetet mellan myndigheter för att utarbeta och genomföra av klimatrelaterad politik. Stärk tillsynen av politikens genomförande, till exempel genom att lägga fram en årlig rapport för riksdagen.</p>	<p>Sveriges klimatpolitiska ramverk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I juni 2017 beslutade Sveriges riksdag om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (Sveriges regering, 2017).</li> <li>• Det klimatpolitiska ramverket innehåller: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Klimatlag som tydliggör ansvar för planering, implementering och rapportering.</li> <li>○ Ett långsiktigt klimatmål som innebär noll netto utsläpp av växthusgaser 2045 och därefter negativa utsläpp.</li> <li>○ Etappmål till år 2030 respektive 2040 och ett sektorsmål för transporter till år 2030.</li> <li>○ Ett klimatpolitiskt råd som ska göra årliga utvärderingar och bidra till ökad diskussion om klimatpolitiken i samhället.</li> </ul> </li> </ul> <p>Energiöverenskommelsen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I juni 2016 slöts en partiöverskridande ramöverenskommelse om svensk energipolitik som sätter målet 100 % förnybar elproduktion år 2040.</li> <li>• I november 2016 sattes målet att Sveriges energianvändning år 2030 ska vara 50 % effektivare jämfört med 2005.</li> </ul> <p>Samordning för omställning av transportsektorn till fossilfrihet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energimyndigheten fick 2016 i uppdrag av regeringen att samordna och ta fram en strategisk plan för övergången till en fossilfri transportsektor tillsammans med fem andra myndigheter: Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys och Trafikverket.</li> </ul>
<p>16. Stärk den ekonomiska förhands- och efterhandsutvärderingen av åtgärder och politik på klimatområdet. Främja användningen av enhetliga riktlinjer för detta, bland annat ett enhetligt skuggpris på koldioxid. Beakta politikens fördelningsmässiga konsekvenser fullt ut.</p>	<p>Utveckling och tillämpning av enhetliga riktlinjer för samhällsekonomiska analyser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturvårdsverket har fått i uppdrag av regeringen att utvärdera, följa upp och i samråd med berörda myndigheter utveckla tillämpningen av samhällsekonomiska analyser inom miljömålssystemet, Tillägget "i samråd med berörda myndigheter", vilket är en förändring sedan april 2015, främjar utveckling och användning av enhetliga riktlinjer för analys inom myndigheterna (SFS 2012:989).</li> <li>• I linje med uppgiften till Naturvårdsverket har en ny handledning för samhällsekonomiska analyser, som följer OECD:s riktlinjer för konsekvensutredning av reglering, utvecklats av Naturvårdsverket, för användning av samtliga relevanta myndigheter (Naturvårdsverket, 2020a).</li> </ul> <p>Utvärdering av klimatpolitiska beslut i årlig klimatredovisning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enligt klimatlagen, som antogs 2017, måste regeringens årliga budgetproposition till riksdagen innehålla en klimatredovisning. I den ska de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen redovisas (SFS 2017:720).</li> <li>• Regeringen har givit Naturvårdsverket i uppdrag att bedöma effekten av de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året, med syftet att inkludera bedömningsresultaten i sin nästa klimatredovisning (Miljödepartementet, 2019).</li> </ul> <p>Samhällsekonomiska bedömningar av Sveriges klimatpolitiska ramverk och klimatstrategi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I december 2014 gav regeringen Miljömålsberedningen i uppdrag att utveckla och föreslå ett</li> </ul>

Rekommendation	Åtgärder
	<p>nationellt klimatpolitiskt ramverk inklusive en långsiktig klimatstrategi. Förslaget, som inlämnades 2016, innehöll samhällsekonomiska bedömningar av förslagets konsekvenser (SOU 2016:47) liksom proposition 2016/17:146 (Sveriges regering, 2017).</p> <p>Samhällsekonomiska analyser och skuggpris för CO<sub>2</sub> i transportsektorn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikverket ansvarar för att utveckla principer för samhällsekonomiska analyser och de beräkningsvärden som ska tillämpas i samhällsekonomiska analyser i transportsektorn. Principerna ska publiceras i den årliga ASEK-rapporten, "Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn".</li> <li>Värderingen av koldioxid har utvecklats under åren, både avseende värde och värderingsmetod (Trafikanalys, 2019a). I ASEK-rapporten som ska tillämpas från och med maj 2020 kommer skadekostnad att användas som grund, och skuggpriset för koldioxid har höjts signifikant, från 1,14 kr till 7 kr per kg CO<sub>2</sub> (Naturvårdsverket, 2020b).</li> </ul> <p>Uppföljning av klimatmålet för transportsektorn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikanalys ska varje år till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålet för transportsektorn till 2030 – minst 70 % minskade växthusgasutsläpp jämfört med 2010 (SFS 2010:186). Sedan 2018 används en ny modell med indikatorer i rapporten. En av indikatorerna är samhällsekonomisk effektivitet med nivå av internalisering och återstående icke-internaliserade kostnader som nyckelparametrar (Trafikanalys, 2019b).</li> </ul>
<p>17. Fortsätt att utveckla undantag från koldioxid- och energiskatter som inte kan motiveras på miljömässiga, ekonomiska eller sociala grunder.</p>	<p>Koldioxidskatt för industrin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utsläpp från industri som inte är inkluderade i EU ETS har tidigare haft betydande nedsättningar av koldioxidskatten, som dock har höjts de senaste åren.</li> <li>I januari 2015 höjdes koldioxidskatten från 30 % till 60 %, och i januari 2016 till 80 % av den generella nivån på koldioxidskatten. Från januari 2018 slopades nedsättningen av koldioxidskatten helt.</li> </ul> <p>Energiskatt och koldioxidskatt för gruvindustrin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tidigare tillämpades betydande nedsättningar av energi- och koldioxidskatter för diesel som används till drift av arbetsmaskiner i tillverkningsprocesser i gruvindustrin (11 % respektive 60 % av den generella nivån av skatterna). I augusti 2019 slopades dessa skattenedsättningar, vilket innebär att full energi- och koldioxidskatt nu tillämpas.</li> </ul> <p>Koldioxidskatt och energiskatt för värmeproduktion</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>För bränsle som används för värmeproduktion i kraftvärmeverk och i andra värmeverk inom EU ETS tillämpas sedan augusti 2019 90 % koldioxidskatt och 100 % energiskatt. Detta innebär en betydande höjning för kraftvärmeverk, som före augusti 2019 endast betalade 11 % av koldioxidskatten och 30 % av energiskatten.</li> <li>I augusti 2019 höjdes energiskatten från 30 % till 100 % för bränsle som används för att producera bränsle i kraftvärmeverk utanför EU ETS. För dessa bränslen tillämpas även 100 % koldioxidskatt.</li> </ul>
<p>18. Främja en mer långtgående integrering av transport- och klimatpolitiken, bland annat genom att se till att transportinvesteringar är förenliga med klimatpolitiska mål, se över miljöeffektiviteten hos och den ekonomiska verkan av stödpolitiken för biobränslen, stärka åtgärderna för att minska växthusgasutsläppen från tunga transportfordon samt påskynda införandet av alternativ till personbilar, till exempel kollektivtrafiks- och cykelinfrastruktur.</p>	<p>Transportinfrastrukturinvesteringar och främjande av alternativ till privata fordon</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sedan 2015 samfinansierar regeringen kommunala och regionala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik och cykel samt citylogistik genom stadsmilljövartal. Dessa är numera en del av den nationella transportinfrastrukturplanen.</li> <li>Regeringen har indikerat att det transportpolitiska målet <i>funktionsmålet för tillgänglighet</i> huvudsakligen ska utvecklas inom ramen för det strategiska målet för säkerhet, miljö och hälsa.</li> <li>I den nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029 har mer resurser avsatts för investeringar i järnväg än i tidigare planer.</li> <li>2019 fokuserade Klimatpolitiska rådet sin årliga rapport på transportsektorn och drog slutsatsen att det fortfarande finns behov av att ändra de transportpolitiska målen. Detta för att nå samstämmighet med klimatmålen och stärka reglering och processer för kommunal planering som minskar bilberoendet (Klimatpolitiska Rådet, 2019).</li> </ul> <p>Granskning av miljöeffektivitet och ekonomisk effektivitet av styrning för biodrivmedel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sedan OECD:s utvärdering 2014 har Sverige ändrat styrning för biodrivmedel från skattereduktion till reduktionsplikt. Biodrivmedel som blandas med diesel och bensin beskattas nu på samma sätt som sin fossila motsvarighet.</li> <li>Höginblandat biodrivmedel har fortfarande full nedsättning av koldioxid och energiskatt. En utvärdering av skattereduktionen utfördes under 2019 och man drog där slutsatsen att</li> </ul>

Rekommendation	Åtgärder
	<p>skattereduktionen har förbättrat marknadsförhållandena för höginblandat biodrivmedel.</p> <p>Förstärkning av åtgärder för att minska växthusgasutsläpp från tunga fordon</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringar i gasdrivna tunga fordon subventioneras sedan 2017 genom det lokala investeringsprogrammet Klimatklivet.</li> <li>• Investeringar till infrastruktur för tankstationer för biogas subventioneras sedan 2015 genom det lokala investeringsprogrammet Klimatklivet.</li> <li>• Sverige stöttade beslutet i EU under 2019 om nya koldioxidkrav för tunga fordon. Beslutet innebär krav på minskning av de genomsnittliga utsläppen från nya tunga fordon år 2025 och 2030.</li> <li>• I januari 2020 startade Klimatpremier, ett nytt investeringsstöd för eldrivna tunga fordon och arbetsmaskiner.</li> </ul> <p>Förstärkning av åtgärder för elektrifiering i transportsektorn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• För att förbättra förutsättningarna för en elektrifiering av fordonsflottan samfinansierar regeringen investeringar i laddstationer för elfordon.</li> <li>• För att påskynda introduktionen av fossilfria fordon, inklusive elfordon, introducerades 2018 ett bonus-malus-system för inköp av fordon.</li> <li>• Regeringen har i sin klimatpolitiska handlingsplan(Sveriges regering, 2019) föreslagit en elektrifieringskommission och en nationell strategi för elektrifiering.</li> </ul>
<p>19. Utvärdera de nuvarande klimatanpassningsinitiativens samlade effektivitet i samband med den översyn som planeras till 2015 och överväg vilka ytterligare åtgärder som behövs. Se till att miljöbedömningen av investeringar med lång livstid tar hänsyn till klimatrelaterade risker. Överväg att utöka försäkringsanvändningen för att minska bördan av sådana risker på den offentliga budgeten, företagen och hushållen.</p>	<p>En nationell strategi och policyramverk för klimatanpassning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SMHI fick 2015 i uppdrag av regeringen att kartlägga och utvärdera klimatanpassningsarbetet i Sverige (SMHI 2015). Samma år tillsatte regeringen en statlig utredning (SOU 2017:42) för att undersöka nuvarande klimatanpassningsåtgärder, ansvarsfördelning, utmaningar samt föreslå lagändringar.</li> <li>• SMHI:s rapport lade tillsammans med SOU:n grunden för Sveriges första klimatanpassningsstrategi, som innehöll lagändringsförslag samt en struktur för att koordinera, utvärdera och övervaka det svenska klimatanpassningsarbetet (Sveriges regering 2018).</li> <li>• För att implementera strategin utfärdades en klimatanpassningsförordning som styr 53 myndigheters klimatanpassningsarbete (SFS 2018).</li> <li>• Sverige har också tillsatt ett nationellt expertråd för klimatanpassning med uppgiften att vart femte år lämna förslag till en reviderad nationell strategi (Klimatanpassningsrådet 2019).</li> </ul> <p>Ny lagstiftning och vägledning för att beakta klimataspekter i strategisk och specifik miljöbedömning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sedan den 1 januari 2018 innefattas även klimataspekter i kap. 6 miljöbalken om miljöbedömningar.</li> <li>• I syfte att säkerställa att de nya kraven efterlevs har Naturvårdsverket 2018 tagit fram en ny vägledning om hur klimataspekter ska beaktas i miljöbedömning (Naturvårdsverket 2019).</li> </ul> <p>Säkerställande av finansiell och operativ resiliens mot klimatförändringar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Svenska konsumenter, fastighetsägare samt mindre och mellanstora företag kan i dagsläget teckna försäkring mot klimatrelaterade risker (Svensk försäkring 2015).</li> <li>• I dagsläget bedöms försäkringsbolagen kunna hantera direkta skador från naturkatastrofer (Svensk försäkring 2020).</li> <li>• Klimatförändringen riskerar att skapa situationer där försäkringspremier kan komma att höjas substantiellt eller där försäkring inte längre kan erbjudas, vilket det redan idag finns exempel på i Sverige (Svensk försäkring 2015, Länsförsäkringar 2018).</li> <li>• Finansinspektionen bedömer att den viktigaste åtgärden i dagsläget är att säkerställa att finansiella aktörer är tillräckligt kapitaliserade för att kunna hantera särskilda händelser som naturkatastrofer (Bowen, Alex &amp; Simon Dietz 2016).</li> <li>• Regeringen har under våren 2020 uppdragit Finansinspektionen att genomföra främjandeinsatser för att svenska finansiella aktörer ska mäta och informera om sin exponering mot klimatrelaterade risker (Sveriges Regering 2020).</li> </ul>
<p><b>Marina ekosystemtjänster</b></p>	
<p>20. Utarbeta en övergripande nationell vatten- och havsstrategi för att integrera nationella och regionala verksamheter i enlighet med kraven i EU:s ramdirektiv om en marin strategi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• På regional nivå är konventionerna HELCOM och OSPAR plattformar för samarbete där svenska experter deltar i olika projekt och arbetsgrupper. Handlingsplanen för HELCOM för den baltiska miljön är planerad att revideras 2021. Regeringen har utsett Havs- och vattenmyndigheten (HaV) att samordna svenska myndigheter i revisionsprocessen.</li> <li>• På nationell nivå har HaV, tillsammans med relevanta myndigheter, inrättat en plattform (Samhatt) för samordning av genomförandet av MSFD och WFD. Under 2017 hölls en särskild dialog för att</li> </ul>

Rekommendation	Åtgärder
	<p>samordna de åtgärdsprogram som krävs enligt de två direktiven.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ett par statliga åtgärder har bidragit till en övergripande strategi på detta område. 2015 lanserade den svenska regeringen en marinstrategi (Näringsdepartementet, 2015) med visionen att bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöpåverkan och en attraktiv livsmiljö. Under 2017 fick HaV, i samarbete med andra myndigheter, i uppgift av regeringen att utveckla indikatorer för och följa upp strategin. År 2019 fick HaV ett nytt uppdrag att vidareutveckla indikatorerna och att ytterligare följa upp strategin.</li> <li>• En annan övergripande åtgärd var havsplaneringsförordningen (SFS, 2015:400), som trädde i kraft 2015. Förordningen gav HaV mandat att utveckla förslag till havsplaner. Förslagen levererades till regeringen i december 2019 (HaV, 2019).</li> </ul>
<p>21. Prioritera och vidta åtgärder för att fylla informationsluckor, i synnerhet för mätning och övervakning av de marina ekosystemtjänsternas och vattnets status. Stärk den ekonomiska utvärderingen av marina ekosystemtjänster.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ett första steg för att stärka värderingen av ekosystemtjänster togs av Naturvårdsverket som 2013 utlyste ett forskningsprojekt om värdet av ekosystemtjänster. 2015 publicerade de en guide för ekonomisk utvärdering av ekosystemtjänster.</li> <li>• I enlighet med MSFD ska en ekonomisk och social analys av bruket av den marina miljön göras vart sjätte år. I detta arbete har HaV valt att arbeta ur ett ekosystemperspektiv. I september 2015 publicerades en rapport om statusen för ekosystemtjänster från svenska hav, och den andra utvärderingen inom ramen för havsmiljödirektivet HaV (2018) rapporterar om tillståndet för ekosystemtjänsterna och kostnader av en försämrad miljö.</li> <li>• I miljö- och hållbarhetsbedömningarna av den svenska havsplaneringen, en reglering som infördes av regeringen 2015, har dessutom en ekosystemtjänstaspekt lagts in i utvärderingen av konsekvenserna av de föreslagna planerna.</li> <li>• Den svenska regeringen utsåg 2017 en statlig utredning för att göra en översyn av Sveriges miljöövervakning och föreslår både en lämplig avgränsning i relation till relaterade aktiviteter och förändringar för att bättre tillgodose framtida behov. Rapporten levererades i april 2019.</li> <li>• HaV granskar för närvarande övervakningsprogrammet för MSFD, som kommer att beslutas 2020. Det nya programmet kommer att ge en ökad kapacitet att övervaka ekosystemtjänsternas status.</li> <li>• Regeringen tillsatte 2017 en statlig utredning om vattenförvaltningens organisation. Utredningens förslag (SOU, 2019:66) innebär bland annat att regeringen och centrala statliga myndigheter får en utökad roll. Detta medför att förutsättningarna för att koordinera arbetet med vatten- och havsförvaltning ökar. Förslagen bereds nu i Regeringskansliet.</li> </ul>
<p>22. Se till att program för klimatanpassning tar hänsyn till ett hållbart nyttjande av marina ekosystemtjänster samt havsförurningens konsekvenser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En nationell för klimatanpassning trädde i kraft 2018. Regeringen har också antagit en förordning, SFS (2018: 1428), som reglerar hur 32 statliga myndigheter och landstingen ska arbeta med anpassning till klimatförändringar. Dessa organ ska formulera mål och upprätta handlingsplaner inom sina respektive ansvarsområden. Arbetet rapporteras årligen in till Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska institut (SMHI), som rapporterar till regeringen. Detta arbete med mål, handlingsplaner och rapporter är nu i sin första politikcykel.</li> <li>• HaV:s handlingsplan för anpassning av klimatförändringar syftar till att öka ekosystemets motståndskraft mot klimatförändringar och därmed bevara marina ekosystemtjänster. Ett exempel på detta är att så kallade klimattillflykter har inkluderats i förslagen till havsplaner; ett är arbetet med att utöka marina skyddade områden.</li> </ul>
<p>23. Se systematiskt över de möjligheter för och de hot mot marina ekosystem som politiska åtgärder i andra sektorer innebär, till exempel fiske, jordbruk, transporter och turism. Integrera ett hållbart nyttjande av marina ekosystem i verktyg som den strategiska miljöbedömningen, som används för att undersöka potentiella miljökonsekvenser hos andra sektorer politiska åtgärder och program.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enligt den svenska miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning göras av planer och program som utvecklats av myndigheter eller kommuner om det är sannolikt att de kan få betydande miljöeffekter. Bedömningen ska även omfatta ekosystemtjänster då det är relevant.</li> <li>• Politiska åtgärder som beslutas på en högre nivå, av riksdag eller regering, baseras på material som grundligt analyserats och utvärderats ur relevanta aspekter samt genomgått en remissprocess. För alla regler som beslutas av myndigheter ska en konsekvensbedömning göras.</li> <li>• Tillväxtverket ansvarar för samordning av riktlinjer för konsekvensbedömning. En vägledning som omfattar hänsyn till potentiella miljökonsekvenser har tagits fram. Den är riktad till anställda vid myndigheter, ministerier och undersökningskommittéer (Tillväxtverket, 2019).</li> <li>• Exempel på strategiska miljöbedömningar relevanta för en hållbar användning av marina ekosystem är: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedömning av de övergripande planer kommunerna ansvarar för enligt plan- och bygglagen. Dessa planer omfattar inre vatten och territorialhavet.</li> <li>- Utvärdering av det svenska programmet för EU:s gemensamma jordbrukspolitik (GJP/CAP).</li> <li>- Utvärdering av det svenska programmet för Europeiska Havs- och fiskerifonden (EMFF);</li> <li>- Konsekvensbedömning av förslaget till Sveriges havsplaner.</li> </ul> </li> </ul> <p>Det sista exemplet är av särskilt intresse eftersom det rör alla sektorer i den marina miljön. Dessa frågor beskrivs vidare under utvecklingen för utvalda rekommendationer.</p>
<p>24. Utvidga de marina skyddade områdena ytterligare i syfte att uppfylla</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2014 fattade den svenska regeringen beslut om nya etappmål inom systemet för nationella miljömålssystemet för att stärka biologisk mångfald och ekosystemtjänster (Miljödepartementet,</li> </ul>



Rekommendation	Åtgärder
<p>Aichimålet till år 2020. Upprätta effektiva förvaltningsplaner för samtliga marina skyddade områden och anslå tillräckliga resurser för att genomföra dem. Utvärdera potentialen för marknadsbaserade instrument, till exempel kompensationsystem för marin biologisk mångfald, som bidrar till att finansiera förvaltningen av marina skyddade områden.</p>	<p>2014). Ett av etappmålen omfattar formellt skydd av 10 % av den svenska marina miljön.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sedan 2014 har HaV rapporterat flera statliga uppdrag om etablering, skydd och förvaltning av marina skyddsområden, vilka åtföljts av betydande budgetsatsningar.</li> <li>• Enligt de senaste officiella siffrorna för skyddad natur, från 2018 (SCB, 2018), var 13,8 % av marina områden formellt skyddade som nationalparker, naturreservat eller Natura 2000-nätverk. I en uppföljning 2019 framgår det tydligt att arbetet vid länsstyrelserna 2019–2020 kommer att innebära att de skyddade områdenas andel 2020 kommer att vara klart högre än 13,8 %. Dessa frågor beskrivs vidare under utvecklingen för utvalda rekommendationer.</li> </ul>
<p>25. Förbättra samstämmigheten mellan den fysiska planeringen av havet och förvaltningen av kustområden, och integrera dem bättre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enligt plan- och bygglagen är kommunerna ansvariga för planeringen av markanvändningen i Sverige, som även omfattar inre vatten och territorialhavet. Den statliga planering av marina områden som nu genomförs innebär att kommunernas och statens planeringsansvar för territorialvatten överlappar i 65 kommuner.</li> <li>• I de översiktsplanerna presenterar kommunerna hur de vill främja en långsiktigt positiv utveckling av mark- och vattenanvändningen. I dessa planer behandlas oftast kustzoner mer detaljerat. Cirka 20 kommuner har i dag inkluderat kust- och havsområden i sin översiktsplanering.</li> <li>• Under de senaste åren har många kustkommuner antingen påbörjat det förberedande arbetet med marin fysisk planering eller översiktsplanering. Ny lagstiftning som gäller från och med den 1 januari 2019 innebär att regional planering ska göras både i Stockholms län och Skåne län.</li> <li>• HaV har drivit projektet KOMPIS (statligt samarbete i kommunal planering), för att stödja och stärka kommunerna i deras förberedelser för och genomförande av planering där marina områden ingår. Projektet stödde också kustnära länsstyrelser i deras samordningsarbete på kommunal nivå. Syftet har varit att den nationella havsplaneringen bättre kan samordnas med den kommunala planeringen. Åren 2016 - 2018 avsatte HaV 26 miljoner kronor till projekt som projekt resulterade i nytt interkommunalt samarbete, inventeringar och mer djupgående stöddokumentation integrerades i kommunernas översiktsplaner för områden längs Sveriges kust.</li> </ul>
<p>26. Vidareutveckla programmen för betalning för ekosystemtjänster och utöka användningen av marknadsbaserade lösningar för att minska föroreningen av havet, särskilt från näringsämnen och farliga ämnen, till exempel genom handelssystem för kväve- och fosforutsläpp.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Även om ett handelssystem för övergödning hittills inte har upprättats, är användningen av ekonomiska styrmedel för att förstärka ekosystemtjänster i viss mån etablerade. Det svenska landsbygdsprogrammet är ett exempel där jordbrukare kompenseras för att bevara ekosystemtjänster. Som en del i regeringens uppgift att utvärdera miljöeffekter av det framtida landsbygdsprogrammet (2021) har Jordbruksverket tillsammans med andra myndigheter i en studie utvärderat möjligheten att tillämpa resultat- och värdebaserade miljöersättningar (Jordbruksverket, 2015).</li> <li>• För budgetperioderna 2018–2020 och 2020–2022 har regeringen gett betydande budgetanslag för att minska övergödning och farliga ämnen i den marina miljön (Miljödepartementet, 2017, 2019).</li> <li>• 2018 reviderade regeringen förordningen om bidrag till lokala vattenvårdsprojekt (LOVA) så att bidragen i vissa fall kan täcka upp till 90 % av åtgärdskostnaderna. Den nya förordningen omfattar ett flertal typer av åtgärder och från och med 2018 har bidraget ökat.</li> <li>• 2018 bildades ett regeringsutskott för att föreslå hur man med lokala åtgärder effektivt kan minska eutrofieringen (Miljödepartementet, 2018), inklusive användning av nya eller redan införda kontrollinstrument samt hur åtgärder bör finansieras. Kommittén (SOU 2020: 10) föreslog ett stort antal nya åtgärder som kommer att behandlas av regeringen för beslut.</li> <li>• 2020 fick HaV i uppdrag att undersöka möjligheterna för ökat samarbete mellan de baltiska länderna för att minska övergödningen. Resultaten ska rapporteras i december 2020 och ska omfatta möjlig användning av ekonomiska instrument, såsom handel med utsläppsrätter.</li> </ul>
<p>27. Se till att ett hållbart nyttjande av marina ekosystemtjänster integreras helt i Sveriges innovations- och företagspolitik. Samarbeta med EU-parter för att säkerställa att EU:s strategi för blå tillväxt införlivar det ekobaserade synsättet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2015 lanserade den svenska regeringen en marin strategi med syfte att bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöpåverkan och en attraktiv livsmiljö (Näringsdepartementet, 2015a). Under 2017 fick HaV i samarbete med andra myndigheter ett i uppdrag att utveckla indikatorer samt följa upp strategin.</li> <li>• Strategin tar upp ekosystemtjänster och anger att det måste finnas förutsättningar för att skydda de ekosystemtjänster som behövs för den maritima sektorns fortsatta utveckling. HaV föreslog också ett antal indikatorer för uppföljningen av strategin och knöt indikatorerna till ekosystemtjänster. År 2019 gav regeringen HaV i uppdrag att vidareutveckla indikatorer för strategin och då även en indikator för maritim innovation, som ska rapporteras i augusti 2020.</li> <li>• 2015 lanserade regeringen en strategi för regional utveckling (Näringsdepartementet, 2015b). En strategisk prioritering är innovation. I strategin understryks vikten av den grundläggande funktion ekosystemtjänsterna har för en hållbar utveckling. Förordningen (2017:583) reglerar myndigheternas arbete i förhållande till strategin. Detta ramverk förstärker integrationen av marina ekosystemtjänster i regional utveckling och innovation.</li> <li>• HaV, Vinnova och Tillväxtverket har sedan 2012 samarbetat för att främja innovation i samband med</li> </ul>

<i>Rekommendation</i>	<i>Åtgärder</i>
	<p>blå tillväxt genom finansiering av innovationsprojekt. Vid bedömning av ansökningar tillämpas kriterier relaterade till det svenska miljömålssystemet och i vissa fall specifikt ekosystemtjänster. Under perioden 2016–2019 har HaV antingen bidragit ekonomiskt eller deltagit i cirka 30 projekt i genomförandet av EU:s strategi för Östersjöregionen. Dessa projekt har i högre eller lägre grad relevans för innovation kopplad till ekosystemtjänster.</p>

# Referenser

## Miljöpolitikens ramverk

Regeringskansliet (2016), Smart industry – a strategy for new industrialisation for Sweden. N2016.06.

[https://www.government.se/498615/contentassets/3be3b6421c034b038dae4a7ad75f2f54/nist\\_statsformat\\_160420\\_eng\\_webb.pdf](https://www.government.se/498615/contentassets/3be3b6421c034b038dae4a7ad75f2f54/nist_statsformat_160420_eng_webb.pdf)

Regeringskansliet (2018). Nationell strategi för klimatanpassning. Regeringens proposition. Prop. 2017/18:163. Regeringskansliet. Stockholm.

[https://www.regeringen.se/494483/contentassets/8c1f4fe980ec4fcb8448251acde6bd08/171816300\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/494483/contentassets/8c1f4fe980ec4fcb8448251acde6bd08/171816300_webb.pdf)

Boverket (2017), Hållbar utveckling genom fysisk planering. Webbaserad vägledning. Boverket. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/fysisk-planering/>

Boverket (2018), Ekosystemtjänster i den byggda miljön – vägledning & metod, Boverket. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/processen-for-oversiktsplanering/>

Boverket (2018a), Websida Webbaserad vägledning om miljöbedömningar. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/processen-for-oversiktsplanering/> (senast besökt 6 december 2019).

Naturvårdsverket (2018a), Websida <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Miljobedomningar/Strategisk-miljobedomning/> (senast besökt 6 december 2019).

Naturvårdsverket (2019), Websida <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Tillsyn/> (senast besökt 6 december 2019).

Riksrevisionen (2018), Bädda för bättre tillsyn – statens vägledning av kommunal tillsyn, RiR 2018:31, Riksrevisionen, Stockholm.

RUS (2019), Websida <http://extra.lansstyrelsen.se/rus/Sv/stod-i-atgardsarbetet/Pages/Vagledning-for-naringslivets-arbete-med-miljomal.aspx> (senast besökt 6 december 2019).

Tillväxtverket (2017), Företagens villkor och verklighet 2017, No. 0232, Tillväxtverket. Stockholm.

## Mot en grön tillväxt

Bonus-malus utredningen (2016), ”Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon”, SOU 2016:33, Stockholm.

Ekonomistyrningsverket (2017), “Statens budget och de offentliga finanserna Prognos april 2017”, ESV 2017:44.

Energimyndigheten (2016), “Plan för uppföljning och utvärdering av omställningen av transportsektorn till fossilfrihet.”, ER 2017:11.

Energimyndigheten (2019), ”Utvärdering av skattelättnader för rena och höginblandade flytande biodrivmedel”. ER 2019:21.

Energimyndigheten (2020), ”Kontrollstation för transportsektorns omställning till fossilfrihet”, ER 2020:03.

Klimatpolitiska Rådet (2019), “Klimatpolitiska Rådets rapport 2019”, Rapport nr 2, ISBN 978-91-984671-1-6, Stockholm.

Konjunkturinstitutet (2016), ”Miljö, ekonomi och politik”, Konjunkturinstitutet, Stockholm.

Konjunkturinstitutet (2017), ”Miljö, ekonomi och politik”, Konjunkturinstitutet, Stockholm.

Konjunkturinstitutet (2018), ”Miljö, ekonomi och politik”, Konjunkturinstitutet, Stockholm.

Konjunkturinstitutet (2019), ”Miljö, ekonomi och politik”, Konjunkturinstitutet, Stockholm.

Naturvårdsverket (2019), “Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan”, Rapport 6879.

Naturvårdsverket (2011), ”Potentiellt miljöskadliga subventioner”, Stockholm.

Naturvårdsverket (2020) Naturvårdsverkets websida, [www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Samhallsplanering/Miljoskadliga-subventioner](http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Samhallsplanering/Miljoskadliga-subventioner) (senast besökt 29 april 2020)

Reseavdragskommittén (2019), ”Skattelättnad för arbetsresor - En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor”, SOU 2019:36.

SCB (2015), Environmental Accounts – a jubilee, SCB, Stockholm.

SCB (2020), Sweden Statistics websida, <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/miljoekonomi-och-hallbar-utveckling/miljorakenskaper/pong/tabell-och-diagram/miljoskatter/totala-miljoskatter-i-sverige/> (senast besökt 8 mars 2020).

SOU 2005:23, Brännheta skatter! Bör avfallsförbränning och utsläpp av kväveoxider från energiproduktion beskattas? [Hot taxes!], Regeringen, Stockholm.

Regeringskansliet (2020), Regeringens websida, [www.government.se/492a01/contentassets/419eb2cafa93423c891c09cb9914801b/200224-carbon-tax-sweden---general-info.pdf](http://www.government.se/492a01/contentassets/419eb2cafa93423c891c09cb9914801b/200224-carbon-tax-sweden---general-info.pdf) (senast besökt 26 april 2020).

Regeringskansliet (2017), ”Regeringens proposition 2017/18:1 – Budgetpropositionen för 2018”.

Regeringskansliet (2019), ”Regeringens proposition 2019/20:1 – Budgetpropositionen för 2020”.

Trafikanalys (2018), ”Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet – slutredovisning”. Rapport 2018:15, Stockholm.

Upphandlingsmyndigheten (2020), Upphandlingsmyndighetens websida, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/> (senast besökt 19 mars 2020).

Vinnova (2020) Vinnovas websida, [www.vinnova.se/en/m/strategic-innovation-programmes](http://www.vinnova.se/en/m/strategic-innovation-programmes) (senast besökt 19 mars 2020)

## **Klimatförändringar**

Bowen, Alex & Simon Dietz (2016), "The effects of climate change on financial stability, with particular reference to Sweden: A report for Finansinspektionen (The Swedish Financial Supervisory Authority)".

Finansinspektionens webbplats. -

<https://www.fi.se/contentassets/df3648b6cbf448ca822d3469eca4dea3/climate-change-financial-stability-sweden.pdf>. (Senast besökt 11 december 2019).

Klimatanpassningsrådet (2019), Nationella expertrådet för klimatanpassnings webbplats, [www.klimatanpassningsradet.se](http://www.klimatanpassningsradet.se) (Senast besökt 16 december 2019).

Klimatpolitiska Rådet (2019), "Klimatpolitiska rådets rapport 2019", Rapport nr 2, ISBN 978-91-984671-1-6, Stockholm.

Länsförsäkringar (2018). Länsförsäkringars webbplats, -

<https://www.lansforsakringar.se/stockholm/privat/om-oss/press-media/lansforsakringar-kommenterar/185164/>. (senast besökt 8 december 2019).

Miljödepartementet (2019), "Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Naturvårdsverket", Regeringsbeslut 2019-12-19, Stockholm.

Naturvårdsverket (2019). Naturvårdsverkets webbplats -

<https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Miljobedomningar/Specifik-miljobedomning/Miljoaspekter-i-miljobedomning/Klimat/>. (senast besökt 8 december 2019)

Naturvårdsverket (2020a), Johanna Farelus, Stockholm.

Naturvårdsverket (2020b), Mats Björnell, Stockholm.

SFS 2012:989 (2012), "Förordning (2012:989) med instruktion för Naturvårdsverket", Miljödepartementet.

SFS 2018:1428 (2018), Förordning om myndigheters klimatanpassningsarbete. Miljö- och energidepartementet.

SFS 2017:720 (2017), "Klimatlag", Miljö- och energidepartementet.

SMHI (2015), "Underlag till kontrollstation 2015 för anpassning till ett förändrat klimat". Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut, Norrköping.

SOU 2016:47 (2016), "En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige", Miljödepartementet, Stockholm.

SOU 2017:42 (2017), "Vem har ansvaret? – betänkande av klimatanpassningsutredningen". Statens offentliga utredningar, Stockholm 2017.

Svensk Försäkring (2015). "Vem tar ansvar för klimatanpassning? – en översikt ur ett försäkringsperspektiv". Svensk Försäkring 2015.

Svensk Försäkring (2020). Intervju med representant från den svenska branschorganisationen för försäkringsbolag Svensk Försäkring, Stockholm 2020.

Sveriges Regering (2017), ”Regeringens proposition 2016/17:146 - Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige”, Miljö- och energidepartementet.

Sveriges Regering (2018), ”Regeringens proposition 2017/18:163 – ”Nationell strategi för klimatanpassning”, Miljö- och energidepartementet.

Sveriges Regering (2019), ”Regeringens proposition 2019/20:65 - En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan”, Miljödepartementet.

Sveriges regering (2020), Regeringsuppdrag till Finansinspektionen, Regeringens webbplats, [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se) (senast besökt 28 april 2020). - <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2020/04/uppdrag-till-finansinspektionen-om-uppfoljning-av-finansmarknadsaktors-klimatrapportering/>.

Trafikanalys (2019a), ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader”, Rapport 2019:4, Stockholm.

Trafikanalys (2019b), ”Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019”, Rapport 2019:6, Stockholm.

### **Marina ekosystemtjänster**

HaV (2015), Ekosystemtjänster från svenska hav – status och påverkansfaktorer, Havs- och vattenmyndigheten, <https://www.havochvatten.se/hav/uppdrag--kontakt/publikationer/publikationer/2015-10-06-ekosystemtjanster-fran-svenska-hav---status-och-paverkansfaktorer.html> (senast besökt 28 februari 2020).

HaV (2018), Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2018-2023, Havs- och vattenmyndigheten, <https://www.havochvatten.se/download/18.5b07be29168ba461a9846f4a/1549542287388/rapport-2018-27-marin-strategi-for-nordsjon-och-ostersjon-2018-2023.pdf> (senast besökt 28 februari 2020).

HaV (2019), Förslag till havsplaner, Havs- och vattenmyndigheten, <https://www.havochvatten.se/hav/samordning--fakta/havsplanering/havsplaner/forslag-till-havsplaner.html> (senast besökt 28 februari 2020).

Jordbruksverket (2015), Högre ersättning för Högre miljönytta, Statens Jordbruksverk, [https://www2.jordbruksverket.se/download/18.7bbb6f8314e22444e2ee5ddd/1435318433232/ra15\\_12.pdf](https://www2.jordbruksverket.se/download/18.7bbb6f8314e22444e2ee5ddd/1435318433232/ra15_12.pdf) (senast besökt 28 februari 2020).

Miljödepartementet (2014), Etappmål för biologisk mångfald och ekosystemtjänster, M2014/593/Nm, <https://www.regeringen.se/rapporter/2014/04/m2014.06/> (senast besökt 28 februari 2020).

Miljödepartementet (2017), Rent hav – Fakta-pm, <https://www.regeringen.se/4a5335/globalassets/regeringen/dokument/miljodepartementet/pdf/bp18-rent-hav-faktapm.pdf>, (senast besökt 28 februari 2020).

Miljödepartementet (2018), Minskad övergödning genom stärkt lokalt åtgärdsarbete, Miljödepartementet, <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2018/02/dir.-201811/> (senast besökt 28 februari 2020).

Miljödepartementet (2019), Miljö- och klimatsatsningar i budgetpropositionen för 2020 – Fakta-PM, Miljödepartementet, <https://www.regeringen.se/4adaf7/contentassets/29944eeaeae848a68a012f44e40e8006/fakta-pm-miljo--och-klimatsatsningar-i-budgetpropositionen-for-2020.pdf> (senast besökt 28 februari 2020).

Naturvårdsverket (2012), Styrmedel för ökad rening från kommunala reningsverk, Rapport 6521.

Naturvårdsverket (2015), Guide för värdering av ekosystemtjänster, Naturvårdsverket, Rapport 6690.

Näringsdepartementet (2015), A Swedish maritime strategy – for people, jobs and the environment, Näringsdepartementet, <https://www.government.se/information-material/2015/12/a-swedish-maritime-strategy/> (senast besökt 28 februari 2020).

Näringsdepartementet (2015b), En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020, Näringsdepartementet, <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2015/10/en--nationell-strategi-for-hallbar-regional--tillvaxt-och-attraktions-kraft-20152020/> (senast besökt 28 februari 2020).

SCB (2018), Protected Nature 2018, SCB, Statistiska meddelanden, MI 41 SM 1901.

SFS (2015), Havsplaneringsförordning, Näringsdepartementet, SFS 2015:400.

SFS (2017), Klimatlag, Miljödepartementet, SFS 2017:720.

SFS (2018), Förordning om myndigheters klimatanpassningsarbete, Miljödepartementet, SFS 2018:1428.

Tillväxtverket (2019),Handledning för konsekvensutredning, Tillväxtverket, <https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/forenkling/handledning-for-konsekvensutredning.html> (senast besökt 28 februari 2020).