



Gröna Mobilister  
Kornellgatan 18  
256 68 Helsingborg  
info@gronamobilister.se

Remissvar  
Dnr KN2025/02178  
23 januari 2026

Klimat- och näringslivsdepartementet

Skickat till:  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[johan.gannedahl@regeringskansliet.se](mailto:johan.gannedahl@regeringskansliet.se)

## *Remissvar från Gröna Mobilister gällande*

# **Remiss av Miljömålsberedningens betänkande ”Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030”**

## **Om Gröna Mobilister**

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Föreningen Gröna Mobilister är tacksam för möjligheten att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Klimat- och näringslivsdepartementet i det fortsatta arbetet för att uppnå ett hållbart transportsystem.

## **Sammanfattning**

Gröna Mobilister ser positivt på att alla riksdagspartier har en gemensam hållning i att Sverige behöver etappmål till år 2030 gällande nationella klimatmål. Över lag återfinns mycket av de resonemang som regeringens utredare John Hassler framhävde år 2023, där fokus ligger på att svensk klimatstyrning behöver harmonisera med den inom EU.<sup>1</sup> Detta ligger också i linje med det uppdrag Miljömålsberedningen fått. Med uppdaterade etappmål till år 2030 får Sverige styrning mot år 2045 då det ska råda nettonollutsläpp.

---

<sup>1</sup> John Hassler: *Sveriges klimatstrategi – 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit for 55*. Regeringskansliet, KN2023/03828, oktober 2023.

Klimatpolitiken har den senaste tiden varit väldigt rörlig, vilket inte minst märks på EU-nivå där beslut rivs upp på ett sätt som gör att trovärdigheten urholkas. Ur det hänseendet är det positivt att Sverige står fast vid nationella mål, vilka harmoniserar med internationella åtaganden, och att dessa finjusteras snarare än drastiskt uppdateras.

## **Synpunkter**

### **Små logiska justeringar kan upplevas som urholkande av mål**

Att förändra basår från 1990 till 2005 för att bättre harmonisera med EU-lagstiftning är logiskt och effekterna är marginella. Med det sagt är förtroendet för klimatpolitik något sargat och det är därför viktigt att näringsliv samt andra aktörer som berörs förstår att åtgärden inte är av art förändrad ambitionsnivå utan snarare av administrativ art.

### **Utsläpp idag påverkar kurvan framöver**

I avsnitt 3.2 framgår vikten av att förstå sambandet att ökade utsläpp idag kommer innebära en brantare kurva framöver. Det vill säga åren fram till år 2030 är oerhört viktiga i avseende hur brant kurva med utsläppsminskningar som kommer att krävas åren 2030–2045. Det sätter fingret på hur dagens politik dels behöver ta framtida teknisk utveckling i beaktande men dels (och minst lika viktigt) hålla utsläppen nere med dagens tillgängliga förutsättningar.

### **Ständig översyn**

I avsnitt 5.3 föreslår beredningen att målkonstruktionen och etappmålen behöver ses över igen fram till 2040. Det håller Gröna Mobilister med om då klimatpolitiska förändringar inom Sverige, EU och internationellt skiftar i så hög utsträckning. Exempel på det är uppskjutna ETS2 eller de ökade territoriella utsläppen i Sverige år 2024. För att målstyrning ska harmonisera med verkligheten behöver den regelbunden översyn, vilket förutom fördelar i praktisk tillämpning även ökar konstruktionens legitimitet.

### **Transporter**

Avsnitt 6 belyser behovet av nationellt sektorsmål för inrikes transporter, vilket Gröna Mobilister instämmer i. Precis som beredningen nämner så har nuvarande mål till 2030 bidragit med styrsignal. Gröna Mobilister märker av det hos kommunala och regionala tjänstepersoner, vilka ser stort värde i de 2030-indikatorer som Gröna Mobilister publicerar tillsammans med 2030-sekretariatet och Miljöbarometern. Det märks också bland företag inom transportbranschen, som har tagit målstyrningen på allvar men stundtals upplevt disharmoni från

politiken.

Gröna Mobilister tillstyrker ambitioner om politik som främjar elektrifiering av fordonsflottan samt minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle. Gröna Mobilister anser att det är lika viktigt med styrning för att göra nuvarande fossila fordon anpassade för en fossiloberoende framtid. Det innebär dels att säkra tillgången till biodrivmedel men dels också att säkerställa en marknad för dessa. Ett tydligt exempel för detta är att etanol finns väl utbrett i Sverige men incitamenten för att konsumenter ska välja etanol saknas helt. Omställningen till fossilfritt ska inkludera alla, i hela landet, inte bara de som väljer bort bilen eller går över till eldrift. Det ska även vara möjligt att tanka fossilfritt bränsle i fordon med förbränningsmotorer.

### **Klimatpolitiska rådet**

Klimatpolitik ska vila på trygga grunder så att den står robust över tid. De senaste åren har hastiga förändringar skett (bonus/malus förändrades över en natt) och olika politiska läger har beskyllts för "symboliska handlingar" snarare än effektiv klimatpolitik. För att skapa robusthet i beslut och korrelation mellan politik och effekt krävs goda underlag. Klimatpolitiska rådet som idé utgör en bra grund för just den typen av goda underlag och det är därför positivt att denna instans behålls. Däremot redogörs i avsnitt 7 hur rådet i internationell jämförelse har förhållandevis små resurser. Gröna Mobilister, liksom beredningen, anser att det finns skäl att se över huruvida de ekonomiska resurserna för Klimatpolitiska rådet står i relation med ambitionen för instansen.

Vidare föreslås stora ändringar vid tillsättning av platser i Klimatpolitiska rådet, Gröna Mobilister ställer sig bakom dessa förändringar.

För Gröna Mobilister

*Jesper Johansson, ordförande*

*Victor Bärning, kassör*