

Klimatkommunernas remissvar: Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030.

Delbetänkande av Miljömålsberedningen

SOU 2025:107

Sammanfattning

Det är positivt att samtliga åtta partier i Miljömålsberedningen har enats om mål för Sveriges klimatarbete framöver. En enig beredning understryker vikten av att behålla ett svenskt etappmål för 2030 och det finns en förståelse för att det behövs tydliga politiska signaler för att lyckas. En av dessa tydliga politiska signaler är just etappmålet för transporter, vilket beredningen också vill behålla. Med detta sagt har vi även en del övriga synpunkter på förslaget, som redovisas i detta remissvar.

Bakgrund

Miljömålsberedningen har lämnat förslag på:

1. hur svenska etappmål till 2030 kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtagande inom EU och styr effektivt mot det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast år 2045 och negativa utsläpp därefter samt
2. ett utvidgat uppdrag och reglerna för förordnande av ledamöter till klimatpolitiska rådet.

Beredningen lämnar förslag på en uppdaterad målkonstruktion som innebär att:

- basåret för etappmålet ändras från 1990 till 2005
- mängden kompletterande åtgärder¹ som maximalt får räknas av mot målet ökar från ca 3,7 till 4,3 miljoner ton
- utsläppen fram till 2030 bör följa en målbana i stället för de två indikativa utsläppsbanor som används idag

Miljömålsberedningen bedömer att en omställning av transportsektorn är central för att nå Sveriges åtaganden inom EU och nationellt och att det nationella målet för inrikes

¹ Kompletterande åtgärder är åtgärder som genomförs utanför Sverige eller på annat sätt än direkta nationella utsläppsminskningar, och som kan räknas in i Sveriges klimatmål, till exempel internationella projekt för skogsplantering eller investeringar i ren energi i andra länder.

transporter till 2030 har bidragit med en tydlig styrsignal till aktörer inom transportsektorn.

Beredningen menar också att det fortsatt finns ett behov av tydliga politiska signaler efter 2030 för att ställa om transportsektorn, och att det därför behövs mål eller indikatorer efter 2030 (t.ex. elektrifiering av fordonsflottan eller utfasning av fossila bränslen). Beredningen föreslår att ett uppdrag läggs till relevanta myndigheter att föreslå mål eller indikatorer för utfasning av fossila bränslen och elektrifiering av fordonsflottan som kompletterar EU-lagstiftning.

Klimatkommunernas synpunkter

Det behövs resultat, inte justeringar och utredningar

Miljömålsberedningen beskriver i början av rapporten hur IPCC konstaterar att klimatförändringarnas effekter redan är större än tidigare bedömningar visat, med oåterkalleliga skador på ekosystem, ökade hälsoproblem, dödsfall och stora ekonomiska förluster. Europa och Sverige värms snabbare än många andra regioner, vilket lett till fler värmeböljor, kortare snösäsonger och ökade risker för skogsbränder och andra extrema händelser. Vi måste nu arbeta på riktigt för att minska utsläppen och skapa samhällen vi kan och vill leva i. Detta är vårt huvudsakliga medskick till regeringen.

Onödigt att harmonisera mot föränderliga EU-mål

Att harmonisera med EU:s mål må vara en klok tanke, men blir svårt i praktiken då EU ändrar sina mål. Det blir arbete i onödan. Klimatkommunerna menar att vi bör hålla oss till mål för Sveriges klimatarbete, enligt principen om att vi ska ligga i framkant i EU och världen.

Om Klimatpolitiska rådets uppdrag och tillsättning

Klimatpolitiska rådet levererar varje år en klimatbedömning av förord politik, väl förankrad i relevant forskning. För att fortsätta att göra skillnad behöver Klimatpolitiska rådet ha kvar en oberoende ställning, och det är därför en lättnad att se att Miljömålsberedningen föreslår att en myndighetsbaserad valberedning ska utse rådets ledamöter, och inte regeringen själv.

Om kompletterande åtgärder

Klimatkommunerna vill särskilt betona att kompletterande åtgärder endast bör användas i mycket begränsad omfattning och aldrig ersätta nödvändiga utsläppsminskningar inom landet. Huvuddelen av utsläppsminskningarna behöver ske i Sverige för att säkerställa långsiktig klimatomställning och lokal samhällsnytta.

Det finns ett antal risker med att i högre grad förlita sig på så kallade kompletterande åtgärder. Riskerna som vi ser utifrån ett kommunalt perspektiv beskriver vi här:

- Om det läggs stor vikt vid kompletterande åtgärder (särskilt utomlands) minskar incitamenten för kommuner och nationella aktörer att själva agera för att minska de egna utsläppen.
- Det finns en risk att åtgärder övervärderas eller dubbelräknas, vilket underminerar måluppfyllelsen.
- Nyttorna för näringsliv, folkhälsa, trivsel, trygghet m.m. på lokal nivå uteblir.

Om klimatmålet för transporter

Klimatkommunerna menar, liksom Miljömålsberedningen, att en omställning av transportsektorn är central för att nå Sveriges åtaganden inom EU och nationellt. Sektorsmålet för transporter² har varit och är mycket viktigt för våra medlemskommuner. Därför är det bra att målet är kvar. Men har man ett mål så behövs det också styrmedel och åtgärder som gör att vi når målet. Där brister det i dagsläget. Miljömålsberedningen bedömer att målet inte kommer att nås.

Klimatkommunerna efterfrågar även att uppföljningen av klimatmålen görs transparent och på ett sätt som tydligt inkluderar lokal och regional nivå. Resultat behöver kunna följas upp där omställningen faktiskt sker, för att möjliggöra lärande, ansvarstagande och ökad genomförandekraft.

Kommunerna har ett betydande ansvar och ett stort handlingsutrymme inom områden som transporter, byggande och energi. För att detta ansvar ska kunna omsättas i faktiska utsläppsminskningar krävs tydliga nationella styrmedel och långsiktiga spelregler som stödjer elektrifiering, kollektivtrafik och hållbar mobilitet.

Långsiktighet och förutsägbarhet är avgörande, eftersom kommunala investeringar ofta planeras och genomförs med tidshorisonter på flera decennier. Ryckiga eller kortsiktiga styrsignaler riskerar att bromsa omställningen.

² Växthusgasutsläppen från inrikes transporter, förutom koldioxidutsläpp från inrikes flyg, ska år 2030 minska med minst 70 procent jämfört med 2010.

Om vad som händer efter 2030

Det är viktigt att det även efter 2030 finns ett tydligt mål om vilken utsläppsnivå/utsläppsbana vi ska nå för transportsektorn. Både mål och indikatorer behövs. Indikatorer ersätter inte ett mål, utan kompletterar det.

Bland de nämnda exemplen på indikatorer saknar vi något som beskriver trafikarbete/färdmedelsfördelning/transporteffektivt samhälle. Vi föreslår att Klimatkommunerna och 2030-sekretariatet (där en bred representation av de aktörer som driver omställningen i transportsektorn samlas) bjuds in att medverka när myndigheterna ska ta fram förslag. Det är en bra start att utgå ifrån de indikatorer som 2030-sekretariatet redan presenterar på sin hemsida.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 56 kommuner och två regioner som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder. Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel.

För styrelsen

Evelina Fahlesson, ordförande i Klimatkommunerna