

2026-01-21

kn.remissvar@regeringskansliet.se

johan.gannedahl@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2025/02178
Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030 (SOU 2025:107)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Svensk Kollektivtrafik

- är mycket förvånad över att Klimat- och näringslivsdepartementet inte har skickat Miljömålsberedningens betänkande på remiss till Svensk Kollektivtrafik.
- anser i likhet med Miljömålsberedningen att det fortfarande finns behov av nationella etappmål
- ställer sig bakom Miljömålsberedningens bedömning att det finns behov av en kombination av styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser och nå uppsatta klimatmål. Ytterligare och skärpta styrmedel som kompletterar varandra krävs både på nationell nivå och på EU-nivå.
- delar Miljömålsberedningens bedömning att en omställning av transportsektorn är central för att klara Sveriges klimatåtaganden såväl inom EU som nationellt och att det nationella sektorsmålet för inrikes transporter till 2030 därför ska behållas.
- delar beredningens bedömning att det nationella målet för inrikes transporter till 2030 har bidragit med en tydlig styrsignal till aktörer inom transportsektorn och att det fortsatt finns behov av tydliga politiska signaler efter 2030 om att fasa ut fossila utsläpp i transportsektorn och att det därför behövs mål och indikatorer efter 2030. Svensk Kollektivtrafik vill understryka att det även behövs ytterligare och skärpta styrmedel som ökar transporteffektiviteten och kollektivtrafikandelen för att minska klimatutsläppen och nå målen.
- ställer sig positiv till Miljömålsberedningen förslag 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,

däremot är förslaget allt för snävt. Vi anser att relevanta myndigheter även ska föreslå mål eller indikatorer för ökad transporteffektivitet.

- delar Miljömålsberedningens bedömning att klimatpolitiska rådet har en ändamålsenlig instruktion med ett brett uppdrag som ger utrymme för att utvärdera regeringens politik.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik är mycket förvånad över att Klimat- och näringslivsdepartementet inte har skickat Miljömålsberedningens betänkande på remiss till Svensk Kollektivtrafik med tanke på att förslagen och bedömningarna i betänkandet har stor påverkan på våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige, och på kollektivtrafikresenärerna. Som redan nämns görs 99 procent av bussresandet i Sverige med våra medlemmars busstrafik och 90 procent av resandet med persontågstrafik med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regional- och pendeltågstrafik. Våra medlemmars trafik leder dessutom arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den busstrafik som våra medlemmar upphandlar eller kör i egen regi drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Fortsatt behov av nationella etappmål

Miljömålsberedningen har bland annat haft i uppdrag att analysera hur effektiviteten av styrningen mot de svenska etappmålen till 2030 påverkas av EU:s klimatpaket 55-procentpaketet och lämna förslag på hur svenska etappmål till 2030 kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU och styr effektivt mot det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast 2045 och negativa utsläpp därefter.

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Miljömålsberedningen att det fortfarande finns behov av nationella etappmål för att skapa långsiktighet och stabilitet i klimatpolitiken över mandatperioder och för att styra mot Sveriges långsiktiga mål om nettonollutsläpp senast 2045. Som beredningen pekar på så utgör den nationella rådigheten och politiska förankringen skäl till att ha nationella etappmål. En bred politisk förankring i Sveriges riksdag kring de klimatpolitiska målen utgör en säkerhet för de företag som avser göra långsiktiga investeringar som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser.

Vi ställer oss bakom Miljömålsberedningens bedömning att det finns behov av en kombination av styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser och nå uppsatta klimatmål. Ytterligare och skärpta styrmedel som kompletterar varandra krävs både på nationell nivå och på EU-nivå.

Fortsatt behov av nationellt sektorsmål för inrikes transporter till 2030 och därefter

Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter svarar för en dryg tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Svensk Kollektivtrafik delar därför Miljömålsberedningens bedömning att en omställning av transportsektorn är central för att klara Sveriges klimatåtaganden såväl inom EU som nationellt och att det nationella sektorsmålet för inrikes transporter till 2030 därför ska behållas.

Vi delar även beredningens bedömning att det nationella målet för inrikes transporter till 2030 har bidragit med en tydlig styrsignal till aktörer inom transportsektorn och att det fortsatt finns behov av tydliga politiska signaler efter 2030 om att fasa ut fossila utsläpp i transportsektorn och att det därför behövs mål och indikatorer efter 2030. Svensk Kollektivtrafik vill även in detta sammanhang understryka att det behövs ytterligare och

skärpta styrmedel som ökar transporteffektiviteten och kollektivtrafikandelen för att minska klimatutsläppen och nå målen.

Det är riktigt som beredningen skriver att elektrifiering av vägtransporter och utfasningen av fossila drivmedel är centralt för att ställa om transportsektorn och nå det långsiktiga målet om nettonoll utsläpp av växthusgaser senast 2045, men även ökad transporteffektivitet är helt centralt för att ställa om transportsektorn och uppnå 2045-målet. Som beredningen skriver är utvecklingen av transportsektorns utsläpp av avgörande betydelse för möjligheten att nå etappmålen för 2030, 2040 och 2045, men det räcker inte med mål för utfasning av fossila bränslen och elektrifiering av fordonsflottan, det behövs även mål för ökad transporteffektivitet. Detta behövs bland annat för att tydliggöra ambitioner och utgångspunkter för sektorns aktörer.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till Miljömålsberedningens förslag 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, däremot är förslaget allt för snävt. Svensk Kollektivtrafik bedömer i likhet med regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen att "Hög transporteffektivitet är viktig för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Därför bör transporteffektiviteten öka."¹ Vi anser därför att relevanta myndigheter även ska föreslå mål eller indikatorer för ökad transporteffektivitet. När fler resenärer reser i varje fordon, genom att resa med kollektivtrafik med mycket små utsläpp istället för att åka själv i egen bil och när mer gods transporteras i varje lastbil, tågagn eller fartyg kan antalet fordonskilometer hållas oförändrat eller minska samtidigt som tillgängligheten ökar och klimatutsläppen minskar. Svensk Kollektivtrafik har därför tagit fram ett 40-punktsprogram för ökad transporteffektivitet och minskade klimatutsläpp.²

Ökad transporteffektivitet är särskilt viktigt fram till år 2030 eftersom elektrifieringstakten har saktat in och utsläppen ökat under de senaste åren och 2030-målet inte kommer att nås utan ytterligare och skärpta styrmedel. Men ökad transporteffektivitet är även mycket viktigt 2040 och 2045 eftersom ökat transporteffektivitet minskar utsläppen av växthusgaser även när vägtrafiken är helt elektrifierad. Det gör den på flera sätt. Ökad transporteffektivitet

- minskar klimatutsläppen från tillverkningen av eldrivna fordon eftersom färre fordon behöver tillverkas.
- minskar behovet av el när fordonen körs. Det beror dels på minskat trafikarbete, dels på att färre fordon körs.
- minskar behovet av att bygga nya vägar, gator och parkeringar. I dag står byggande, drift och underhåll av vägar för ca 7 procent av de växthusgasutsläpp som vägtrafiken ger upphov till.
- minskar rekyleffekten vid övergången till eldrivna transporter. Eftersom elbilar är billigare att köra finns det risk för en rekyleffekt som gör att människor kör mer, köper fler, större och tyngre fordon osv. vilket ökar trafikarbetet och antalet fordon, liksom trängseln, slitaget, behovet av ny infrastruktur och därmed klimatutsläppen.

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till Miljömålsberedningens åsikt att det i de tidigare utredningar som utrett etappmålet för inrikes transporter och vilka åtgärder som behövs för att nå målet sannolikt har funnits en övertro på vilka utsläppsminskningar som skulle

¹ S.162, [Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll](#)

² [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatomål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram](#)



kunna uppnås genom minskat trafikarbete, exempelvis hållbar stadsplanering och trängselskatter.³ Att åtgärder för ökad transporteffektivitet och minskat trafikarbete inte fått den effekt som de tidigare utredningarnas analyser visade att de skulle få beror inte på det funnits en övertro på effekten av dem, utan på att mycket få av åtgärderna har införts⁴. Hållbar stadsutveckling är exempelvis ett effektivt styrmedel som minskar klimatutsläppen genom ökad transporteffektivitet och minskat eller dämpat trafikarbete, men det verkar på lång sikt. Detta har varit känt sedan länge. Trängselskatten har där det använts minskat trafikarbetet.

Klimatpolitiska rådet behöver ökade resurser

Svensk Kollektivtrafik delar Miljömålsberedningens bedömning att klimatpolitiska rådet har en ändamålsenlig instruktion med ett brett uppdrag som ger utrymme för att utvärdera regeringens politik och att en ytterligare specificering av uppgifter skulle riskera att snäva in rådets möjligheter snarare än att bredda det.

I en internationell jämförelse är det svenska klimatpolitiska rådets resurser små och rådet lyfter i sin rapport 2025 fram att det är svårt att genomföra mer omfattande analyser av komplexa styrmedel och sektorsövergripande klimatpolitik med nuvarande resurser. Vi anser därför i likhet med beredningen att det är angeläget att rådet har tillräckliga resurser för att kunna göra vetenskapligt underbyggda analyser och utifrån sin instruktion. Det behövs därför en förstärkning av rådets resurser.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

³ S. 94

⁴ Det finns en mängd åtgärder som ökat transporteffektiviteten och minskar eller håller igen ökningen av trafikarbetet, se t.ex. [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram](#)