

Datum
2026-01-16**Diarienummer**
KN2025/02178**Ert diarienummer**
Utr 2025/75Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Trafikanalys yttrande över Miljömålsberedningens betänkande "Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030"

Miljömålsberedningen har haft i uppdrag att bland annat analysera hur effektiviteten av styrningen mot de svenska etappmålen till 2030 påverkas av EU:s 55-procentspaket, 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, lämna förslag på ett utvidgat uppdrag och se över reglerna för förordnande av ledamöter till Klimatpolitiska rådet samt i dessa delar lämna nödvändiga författningsförslag.

Ett nationellt etappmål till 2030 visar vägen

Trafikanalys delar Miljömålsberedningens bedömning att ett nationellt etappmål till 2030 fungerar som inriktning för hur Sverige avser att genomföra EU-lagstiftning och som en etapp som ger en minst linjär utsläppsutveckling mot att Sverige ska nå nettonollutsläpp senast 2045 och negativa utsläpp därefter.

Trafikanalys anser att ett tydligt mål ger samhällets aktörer en tydlig signal om åt vilket håll det offentliga vill styra utvecklingen, så att de kan inrikta sin verksamhet efter det. Vi delar också bedömningen att det finns behov av ytterligare och skärpta styrmedel som kompletterar varandra både på nationell nivå och på EU-nivå.

Nytt basår och målbana för 2030-målet ökar jämförbarheten

Trafikanalys är positiva till det ändrade basåret som gör det lättare att se hur nationella mål och EU-mål förhåller sig till varandra. Vi instämmer även i att utsläppen i ESR-sektorn fram till 2030 bör följa en målbana och ser det som ett viktigt komplement till punktmål. Det blir tydligare att åtgärder inte kan skjutas fram till målets slutdatum.

Vi noterar däremot att om målbanan för ESR-målet redan från början inkluderar ETS-flexibiliteten (sid. 71, figur 5.1) så innebär det att det krävs snabbare utsläppsminskningar i ESR-sektorn efter 2030 om vi sedan ska nå punktmålet till 2040. För transparensens skull bör regeringen i sin redovisning av utvecklingen mot målet och målbanan både redovisa den totala summan av utsläpp och vilken andel som utgörs av kompletterande åtgärder (jämför sid. 72).

Kompletterande åtgärder – men vid rätt tid och på rätt plats

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska då vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990.¹ Det innebär att den svenska klimatlagen godkänner kompletterande åtgärder upp till 15 procent avseende måluppfyllelsen till 2045. Enligt nuvarande plan utgör mängden kompletterande åtgärder som får användas åtta procentenheter år 2030, två procentenheter år 2040 och 15 procent år 2045. Miljömålsberedningen föreslår nu att kompletterande åtgärder upp till 10 procent ska få användas fram till 2030. Det kan låta lite, men sett till andelen som får tillåtas vara kvar är det inte oväsentligt med tanke på att de 10 procenten ska användas under den femårsperiod som återstår till 2030, och i relation till 2005. I praktiken innebär det att mer åtgärder behöver ske mellan 2030–2045. Ju närmare 2045 vi kommer, desto kraftfullare styrmedel behöver då komma på plats, vilket kan innebära höga åtgärds kostnader på kort tid. Oavsett svensk eller europeisk klimatlagstiftning så är det samma utsläpp som måste minska. Att inte nå upp till EU-åtagandena kan bli mycket kännbart för den svenska statskassan.²

Trafikanalys instämmer i bedömningen att det finns behov av att regeringen i kommande klimathandlingsplaner presenterar en inriktning för hur regeringen avser att bygga upp kompletterande åtgärder i tillräcklig mängd för att nå etappmålen för 2030 och 2040 samt det långsiktiga målet att senast 2045 nå nettonollutsläpp av växthusgaser och negativa utsläpp därefter. Bokföringsregler blir då centrala.

Avseende bokföringsregler för bio-CCS (sid. 77–78) betonar Miljömålsberedningen att avskiljningen ska ha skett i Sverige. Trafikanalys vill betona vikten av att även ta hänsyn till var slutförvaret sker. Här vill vi se ett förtydligande av att bio-CCS bara borde få räknas in om slutlagringen inte sker med en metod som samtidigt används för att pressa upp mera fossila bränslen ur djuplagren.

Vi instämmer i att utsläppsminskningar i andra EU-länder som förvärfvas genom köp av länders utsläppsutrymme, så kallade Annual Emission Allowance (AEA), ska kunna användas som kompletterande åtgärd. Vi är även positiva till att i bokföringsreglerna inkludera nettoupptag som överstiger Sveriges åtagande enligt LULUCF, men ser samtidigt att det i praktiken utgör en osannolik möjlighet. Vi delar bedömningen att utsläppsminskningsenheter från aktiviteter under Parisavtalets artikel 6.2 ("international transferable mitigation outcomes") bör användas restriktivt, samt att annullering av utsläppsrätter bara bör ske vid tillfällen då det går att säkerställa att annullering av dessa utsläppsrätter inte skulle ha skett ändå genom de automatiska mekanismer för marknadsstabilitet som finns i EU ETS.

Otydligheter avseende metan

Vi ställer oss tveksamma till resonemanget om andra växthusgasers påverkan på utsläppsutrymmet (avsnitt 3.3, sid. 34), som ju också påverkar hur mycket som kan

¹ <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-till-ar-2045/>, 2025-12-18

² Trafikanalys (2025), <https://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025-4-fit-for-55-transportsektorns-utslappsutrymme-och-atgardskostnader-i-ett-systemperspektiv.pdf>

släppas ut från transportsektorn. Här finns otydligheter avseende metan. Vi har svårt att se hur avsnittet bidrar i resonemangen framåt.

Ändamålsenligt med förnyad översyn inför 2040

Med tanke på kommande EU-beslut på klimatområdet så är Trafikanalys positiva till förslaget att Miljömålsberedningen får i uppdrag att göra en förnyad översyn av målkonstruktionen inför 2040 när väl EU:s klimatramverk för 2040 finns på plats. En viktig del i den översynen blir att se hur kompletterande åtgärder i det svenska ramverket fungerar tillsammans med EU:s överenskomna internationella utsläppskrediter på fem procent som beskrivs få användas under perioden 2031–2035.³

Mål eller indikatorer

Miljömålsberedningen bedömer 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. Sådana mål skulle enligt Miljömålsberedningen till exempel kunna omfatta elektrifiering av fordonsflottan eller utfasning av fossila bränslen (sid. 16).

Trafikanalys uppfattning är att det i nuläget finns tillräckligt med mål och indikatorer. Det är snarare på styrmedelssidan som arbetet behöver förstärkas. Ett sätt att tydliggöra hur klimatarbetet går kan dock vara att även i regeringens årliga klimatredovisning samla ett set befintliga indikatorer med fokus på utvecklingen av vissa åtgärder. Här kan åtgärder för utfasning av fossila bränslen såsom elektrifiering av fordonsflottan och användning av biodrivmedel vara viktiga delar att lyfta fram i tydliga diagram.

Trafikanalys anser att ett teknikneutralt mål är ett bra sätt att styra utvecklingen. Det nuvarande målet för minskade växthusgasutsläpp från transporter uppfyller dessa kriterier. Rätt hanterat kan ett sådant mål förstärka effekten av till exempel ekonomiska styrmedel och öka medvetenheten. Ett nytt sektorsmål inför 2040 kan med fördel tas upp i den förnyade översynen.

I nuläget bör dock fokus vara på att få tillräckliga styrmedel på plats.

Klimatpolitiska rådets sammansättning

Trafikanalys bedömer att författningsförslaget med en valberedning som är sammansatt på liknade sätt som finanspolitiska rådet är ändamålsenligt, inklusive att klimatpolitiska rådets ordförande också ingår för att täcka in kännedom om och expertis inom klimatpolitiska rådets breda uppdrag. Det är också ändamålsenligt att den bemannas med generaldirektörer från de nämnda myndigheterna. Vi noterar samtidigt att det finns skillnader i hur författningsförslaget är formulerat jämfört med hur det beskrivs i betänkandets olika delar.

Vi håller med om att en förlängd förordnandetid är bra.

³ <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/12/10/2040-climate-target-council-and-parliament-agree-on-a-90-emissions-reduction/>, 2025-12-10

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Anders Brandén Klang.

Mattias Viklund

Generaldirektör