

Klimat- och Näringsdepartementet
Klimatenheten
103 33 Stockholm
kn.remissvar@regeringskansliet.se
johan.gannedahl@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-01-23

Dnr KN2025/02178

Remissyttrande Miljömålsberedningens betänkande ”Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030 (SOU 2025:107)”

Förslaget i korthet

I betänkandet lämnar Miljömålsberedningen förslag på hur svenska etappmålet 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.

Miljömålsberedningen analyserar också det fortsatta behovet av ett nationellt sektorsmål för transporter och lämnar förslag på ett utvidgat uppdrag och reglerna för förordnande av ledamöter till klimatpolitiska rådet.

Synpunkter

- Transportföretagen tillstyrker den föreslagna revideringen av de svenska klimatmålen till 2030. Det möjliggör en effektivare styrning, med bibehållen ambitionsnivå, mot såväl etappmål till 2030 som långsiktigt mål till 2045.
- Transportföretagen har länge efterfrågat en nationell klimatpolitik med högre grad av harmonisering med EU:s långsiktiga och ambitiösa klimatmål. Därför utgår vi från att anpassningen av de svenska klimatmålen till EU:s lagstiftning blir en princip även efter år 2030.
- Miljömålsberedningens föreslagna ändringar gällande klimatpolitiska rådets tillsättning och förordnandetid tillstyrks i sin helhet.
- Transportföretagen välkomnar analysen av det nationella transportsektorsmålet, även om det inte någon djupare behovsanalys genomförts gällande det fortsatta *behovet* av ett mål. Miljömålsberedningens förslag om tillsättande av en ny utredning för att utforma nya sektorsspecifika mål eller indikatorer för transportsektorn bortom 2030 avstyrks av Transportföretagen.



Motiv till synpunkter

Transportföretagen har haft möjligheten att vara en del av Miljömålsberedningens expertgrupp kopplat till arbetet med betänkandet. Därför avser inte Transportföretagen i detta remissyttrande att utveckla synpunkterna ytterligare än ovan. En sammanfattande kommentar till utredningen finns på Transportföretagens [webbsida](#)¹.

Transportföretagen vill däremot mer ingående motivera avstyrkandet av Miljömålsberedningens förslag om nya sektorsspecifika mål eller indikatorer för transportsektorn efter 2030.

Transportföretagen anser att Miljömålsberedningen inte gjort någon djupare behovsanalys av sektorsmålet för transporter (vilket skulle genomföras enligt direktivet) utan nöjer sig med att hänvisa att det har bidragit till en ”tydlig styrsignal till aktörer inom transportsektorn”.

Att Sverige har ett nationellt mål för en enskild sektor har problematiserats och kritiserats, vilket tydligare borde ha framgått i betänkandet. På ett övergripande plan innebär det att politiken suboptimeras, vilket fördyrar klimatpolitiken. Specifika sektorsvisa mål minskar flexibiliteten och riskerar att samhällets resurser felallokeras.

Den svenska klimatpolitiska utgångspunkten är samhällsekonomisk effektivitet, dvs. att mål ska sättas så att samhällets välfärd i bred mening maximeras, och att styrmedlen leder till kostnadseffektiva åtgärder. Åtgärder för att uppnå mål ska också vara kostnadseffektiva, dvs. ska ge största möjliga utsläppsminskning till lägsta kostnad för samhället.² Att ha infört och att fortsatt behålla det nationella transportsektormålet går emot denna utgångspunkt.

Miljömålsberedningen gör ett viktigt konstaterande att det vid utarbetandet av målet fanns en övertro på vilka utsläppsminskningar som skulle kunna uppnås genom åtgärder för minskat trafikarbete (s. 94). Faktum är att det siffrersatta punktmålet vilar tungt i minskat trafikarbete till år 2030, men det har aldrig funnits politiska styrmedel att tillse att komma ens i närheten av de teoretiska nivåerna av trafikreduktion som krävs för att nå målet.

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling och en växande befolkning leder till ökade transporter över allt större avstånd. I ett avlångt land som Sverige måste man möjliggöra för regional utveckling och goda levnadsvillkor för hela landet.

Transportföretagen är starkt skeptiska till att minskat trafikarbete har fått stor tyngd i exempelvis underlagen som föregick beslutet om ett nationellt sektorsmål för transporter till år 2030, även om det ursprungligen länge benämndes som ett ”transportsnålt samhälle”.

Transporteffektivitet och effektivare transporter är ett av flera verktyg för strävan mot Sveriges klimatmål om nettonoll utsläpp till år 2045 och är något som våra medlemsföretag arbetar kontinuerligt med. Men ”transportsnålhet” är något helt annat och är inte ett eftersträvänsvärt, acceptabelt eller effektivt sätt att minska transportsektorns utsläpp.

¹ <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2025/oktober/bra-forslag-fran-miljomalsberedningen-men-fragetecken-kvarstar2/>

² Se exempelvis Prop. 2008/09/162 – En sammanhållen klimat- och energipolitik

En utredning för nya sektorsspecifika mål och indikatorer avstyrks

Miljömålsbredningen föreslår att relevanta myndigheter får i uppdrag att lämna förslag på mål eller indikatorer för utfasning av fossila bränslen och elektrifiering av fordonsflottan som kompletterar EU-lagstiftning. Detta utifrån att man menar att elektrifiering av vägtransporter och utfasningen av fossila drivmedel är central för att ställa om transportsektorn och nå det långsiktiga målet om nettonoll utsläpp av växthusgaser senast 2045.

Transportföretagen delar denna analys, men motsätter sig och ser inte behovet av att sätta upp nya mål och indikatorer av flera skäl.

Dels finns det redan centrala styrmedel på EU-nivå som, på ett harmoniserat och mer kostnadseffektivt sätt, går i riktningen mot en ordnad utfasning och sätter ett marknadsbaserat och harmoniserat koldioxidpris för drivmedel i hela EU. Det finns redan en rik flora av nationella styrmedel som träffar transportsektorn, där det snarare behövs en översyn och anpassning av dessa för att undvika dubbelreglering.

Delvis parallellt med Miljömålsberedningen har det också pågått ett arbete i ”Utredningen om styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU (KN 2024:07)”.

Utredningens uppgift är att analysera vilka styrmedel som kan användas för att fasa ut fossila bränslen på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt sätt. Nå EU:s klimatmål 2030 och det nationella målet 2045. Utredningen ska presenteras i början av maj och tangerar i all väsentlighet det som Miljömålsberedningen efterfrågar och föreslår.

Transportföretagen ser av dessa skäl inget behov av att tillsätta en ny utredning för att sätta upp nationella mål eller indikatorer och avstyrker Miljömålsberedningens förslag.

EU-harmonisering av klimatmål kräver harmonisering av nationella styrmedel

Transportföretagen har länge efterfrågat en nationell klimatpolitik med högre grad av harmonisering med EU:s långsiktiga och ambitiösa klimatmål.

I Miljömålsberedningens betänkande lyser flyget med sin frånvaro. Det är korrekt mot bakgrund av att utsläpp från luftfarten huvudsakligen regleras genom EU:s klimatlagstiftning. EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) och ReFuelEU Aviation, förordningen om inblandning av hållbart flygbränsle (SAF), samt andra relevanta EU förordningar inom ramen för Fit for 55, sätter både ramar och takt för flygets utsläppsminskningar på en gemensam europeisk marknad.

Harmonisering mellan nationella och europeiska mål är särskilt viktigt i transporter med gränsöverskridande operationer och konkurrens, såsom flyget, men också av stor vikt för transportsektorn som helhet.

En ökad EU-harmoniseringen av klimatmål ska också innebära en ökad harmonisering centrala styrmedel. Inom flyget har detta delvis skett med exempelvis borttagande av nationell reduktionsplikt för flyg, borttagande av den nationella passagerarskatten för flygresor och regeringsbeslutet nyligen att de statliga myndigheterna får ett återrapporteringsuppdrag om hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor, inklusive i vilken utsträckning möjligheten till att köpa hållbart flygbränsle nyttjas.

För vägtransportsektorerna är kommande förslag från ”Utredningen om styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU” centrala. I utredningen har Transportföretagen exempelvis verkat för ett borttagande av nationell koldioxidskatt (på drivmedel) när utsläppshandelssystemet ETS2 införs, för att undvika ineffektiv dubbelreglering.

Avslutning

Vi tackar för möjligheten att delta i expertgruppens arbete och att inkomma med synpunkter till föreliggande betänkande.

Tina Thorsell, Chef, samhällspolitiska avdelningen

Mårten Bergman, Transportekonom

Om Transportföretagen

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.