



Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: joan.gannedahl@regeringskansliet.se

WWF:s remissvar – Dnr KN2025/02178

Delbetänkande av Miljömålsberedningen SOU 2025:107

Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030

WWF välkomnar överlag Miljömålsberedningens delbetänkande även om det finns delar som har förbättringspotential.

Basår och ambition

WWF instämmer i att ett byte av basår till 2005 ökar harmoniseringen och är acceptabel om ambitionsnivån är intakt eller högre. Vidare ser WWF positivt på att de kompletterande åtgärderna inte får ett enskilt mål utan kan användas som ett komplement (högst 10%) till 2030 målet på 60%. Det bör dock ha tydliggjorts om förslaget medför en ökning eller sänkning av ambitionen. Efter vad som kan utläsas av tabell 5.1 innebär förslaget en 0,2 Mton ökning jämfört med nuvarande 2030 mål. WWF ser kritiskt på ambitionsminskningar, däremot ökar också de kompletterande åtgärderna samt flyttas utsläpp mellan ESR och ETS i enlighet med EU:s bestämmelser vilket gör att det totala målet kan anses som acceptabelt i sin helhet.

WWF anser att målbanan som föreslås istället bör utgöra ett budgetmål, precis som ESR och LULUCF lagstiftningen är utformade. Att följa upp hur det går årligen är av vikt, men WWF ser inget skäl till att inte göra målbanan bindande.

Vidare är WWF kritiska till att ett nationellt LULUCF mål inte föreslås av MMB. I ett uppdrag om att harmonisera Sveriges nationella mål med Sveriges klimatåtaganden till EU lyser ett mål om kolinbindning i skog och mark med sin frånvaro. Problematiken med att slå fast ESR oberoende av LULUCF under-/överskott är att vi sannolikt hamnar i en situation där vi plötsligt har två olika mål igen om 2 år. Vinsten med att harmonisera målen har då delvis försvunnit. Då får två mål, med samma basår, samma procentsats (förhoppningsvis 60%) och ändå pekar målen på att vi ska minska utsläppen olika mycket. En sådan situation vore mer förvirrande än dagens system.

En svaghet i MMBs förslag är att ett LULUCF underskott från första perioden av LULUCF påverkar Sveriges åtagande i ESR, men inte det nationella målet. Detta leder till att det nationella ESR målet och EU ESR målet för Sverige har samma basår och samma procent till 2030, men kräver olika utsläppsminskningar. Vilket beror på att Sveriges nationella mål inte ändras efter ESR. En enkel lösning är att sätta ett nationellt LULUCF mål och sedan införa liknande flexibilitet mellan målen.

Kompletterande åtgärder

WWF ser positivt på de föreslagna alternativen inom de kompletterande åtgärderna. Utsläppsminskningar inom Sverige ska prioriteras högst, därför är det av positivt att de kompletterande åtgärderna är avgränsade



till 4,3 Mton. De olika alternativen inom de kompletterande åtgärderna medför unika problem för varje alternativ/teknik, t.ex. att bio-CCS och biokol behöver ha en hållbar biomassa och säker lagring, kolinlagringen inom LULUCF kan frigöras året efter eller att annullera utsläppsrätter faktiskt inte innebär aktiva utsläppsminskningar utan använder upp ”reserver”. Vidare är det positivt att möjligheten finns att bokföra LULUCF upptag i det nationella ESR målet med de upptag som överträffar Sveriges LULUCF åtagande.

Bio-CCS är bra för att minska klimatutsläppen, men det biologiska mångfaldsperspektivet måste tas i beaktande. Uttag av skogsrester kan minska mängden död ved och näringsämnen i skogen, vilket många arter är beroende av. En annan viktig aspekt är att ökad efterfrågan på biomassa kan leda till ett mer intensivt skogsbruk, med kortare omloppstider och minskad åldersvariation i skogen. Detta försämrar i sin tur livsmiljöer kraftigt.

Det är ganska svårt att bedöma additionalitet för dessa typer av kompletterande åtgärder. Tidigare erfarenheter av liknande lösningar har visat att man ofta överskattar de faktiska utsläppsminskningarna, eftersom beräkningarna baseras på antaganden om vad som skulle ha skett utan åtgärderna.

Även om MMB föreslår nya bokföringsregler och begränsar hur stor del av utsläppsminskningarna som får komma från sådana insatser, ändrar det inte det faktum att dessa mekanismer alltid bygger på osäkra beräkningar. För att säkra miljöintegriteten i de kompletterande åtgärderna föreslår MMB att maximalt en fjärdedel av de kompletterande åtgärder som 2030 tillgodoräknas för att nå etappmålet får komma från krediter från artikel 6. WWF ser positivt på begränsningen. MMB föreslår också att det ställs krav på additionalitet men hur man gör det och enligt vilken standard är viktigt.

WWF bedömer att köp av AEA:er som kompletterande åtgärd är trovärdig och additionell, däremot är det osäkert i vilket utbud de kommer finnas och kostnaden för dessa. WWF menar att Sverige kan nå sina utsläppsmål utan att förlita sig på dessa krediter och därmed ha en stark position som föregångare för andra EU-länder. AEA:er bör dock prioriteras först av de kompletterande åtgärderna just eftersom deras trovärdighet är hög.

När det gäller mekanismer under Artikel 6 är det svårt att garantera utsläppsminskningar eller permanent lagring. Projekten har historiskt varit problematiska, nu senast el-mopederna i Ghana. Det finns även problematik med återställning eller bevarande av skog där kolet kan frigöras igen eller direkta eller indirekta konflikter om markanvändningen.

Behovet av nationellt sektorsmål för inrikes transporter till 2030

WWF välkomnar MMB:s förslag om att myndigheter bör ta fram kompletterande mål och indikatorer för att främja elektrifiering och utfasning av fossila bränslen från inrikestransporter. Här är det viktigt att dessa indikatorer går hand i hand med minskad biltrafik överlag, så att man inte lägger fokus enbart på ökat transportflöde, även om det är elektrifierat. Det är också viktigt att se över de strukturer som möjliggör en snabbare elektrifiering, exempelvis för lastbilar. Miljözon 3, som är dedikerad för elektrifierade lätta och tunga lastbilar, är ett exempel. Ett annat exempel är avståndsbaserade vägtullar. Alla dessa styrmedel stimulerar marknaden och motiverar en utbredd elektrifiering av lastbilar i dessa segment.

Däremot är WWF skeptiskt till MMB:s skrivningar om att det sannolikt finns en övertro på vilka utsläppsminskningar som skulle uppnås genom åtgärder för minskat trafikarbete. WWF vidhåller FFF-utredningens resonemang om minskat transportarbete och hänvisar till utredningen *”Rätt för klimatet”*, som föreslår att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten får i uppdrag att verka för ett



Världsnaturfonden WWF

Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar. Vidare ger MMB inga argument för varför potentialen av minskat trafikarbete har överskattats, utan endast att utvecklingen inte skett lika positivt som för de energieffektiva och fossilfria fordonen samt förnybara drivmedlen. Denna utveckling kan förklaras av att det inte skett någon styrning mot ett transporteffektivt samhälle och eftersom det huvudsakligen åligger offentliga aktörer att driva frågan har inget heller skett. Potentialen är däremot den samma som konstaterades i tidigare utredningar eftersom inga åtgärder implementerats.

I nuläget baseras Trafikverkets nationella infrastrukturplaner på ökad biltrafik, vilket försämrar förutsättningarna för ett transporteffektivt samhälle, det vill säga minskad biltrafik i städer. Det finns dock många goda exempel från kommuner runt om i Sverige som tar hänsyn till dessa typer av åtgärder, inte enbart för klimatet utan också för förbättrad luftkvalitet, ökad grönska och bättre folkhälsa. MMB missar poängen att ett transporteffektivt samhälle ger flera andra mervärden.

Klimatpolitiska rådet

WWF instämmer i att klimatpolitiska rådet har ett tillräckligt brett uppdrag samt att dagens resurser är förhållandevis små jämfört med deras europeiska motsvarigheter.

Vidare anser WWF att av riksdagsledamöterna som ingår i valberedningen bör minst en tillhöra ett oppositionsparti.