

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
kn.remissvar@regeringskansliet.se
johan.gannedahl@regeringskansliet.se.

Remiss av Miljömålsberedningens betänkande ”Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030”, delbetänkande SOU 2025:107

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen anser att flera förslag presenterade i betänkandet är rimliga, såsom att uppdatera basåret för att de svenska klimatmålen ska överensstämma bättre med EU:s mål, att införa ändringarna i klimatlagen som medför en utökning av klimathandlingsplanens omfattning samt att utveckla tydliga bokföringsregler som håller över tid. Transportstyrelsen vill dock poängtera att omställningen stimuleras bäst genom långsiktiga styrmedel inklusive mål som ligger fast och instämmer med beredningens slutsats att långsiktighet är viktig för branschen.

Transportstyrelsen har i sitt tidigare svar (dnr: TSG 2025-2704) om tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (M2010:04) om utformningen av svenska etappmål till 2030 framfört att det viktiga för klimatomställningen är att utsläppen minskas i närtid.

Transportstyrelsen önskar lämna följande synpunkter.

Nationellt sektorsmål för inrikes transporter till 2030 (Kapitel 6 i betänkandet)

Enligt uppdragsbeskrivningen ska Miljömålsberedningen ”analysera det fortsatta behovet av ett nationellt sektorsmål för inrikes transporter till 2030 utifrån de överenskommelser som nåtts inom 55-procentpaketet, koldioxidkrav för tunga fordon och Sveriges åtaganden enligt ESR och LULUCF”.

Transportstyrelsen håller med Miljömålsberedningen om att transportsektorn är viktig i omställningen. Transportstyrelsen instämmer i Miljömålsberedningens bedömning att det nationella målet för inrikes transporter till 2030 (exklusive flyg) har bidragit till att ge en tydlig styrsignal till aktörer inom transportsektorn och att tydliga politiska signaler fortsatt behövs. De nationella etappmålen har även bidragit till att förbereda Sverige för att uppfylla skärpta klimatkrav inom EU.

Däremot tycker myndigheten att det är otydligt vad Miljömålsberedningen anser om det befintliga etappmålet för transporter och huruvida det bör finnas kvar i nuvarande form – att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, ska minska med 70% till 2030 jämfört med 2010. Detta bekräftas av att reservationer och särskilda yttranden gör olika tolkningar.

Med tanke på att år 2030 är nära förestående förordar Transportstyrelsen att tiden och resurserna som finns tillgängliga främst används till att genomföra förhandlingar och åtgärder som konkret bidrar till minskad klimatpåverkan, snarare än till större ändringar av transportsektorns etappmål.

Transportstyrelsen anser att målet bör kvarstå, men att även inrikes sjöfart undantas. Detta eftersom en stor del av transporterna med både flyg och sjöfart nu har inkluderats i EU ETS. Tanken är att dessa sektorer ska kunna handla med utsläppsrätter tillsammans med industrin, så att minskningen av utsläppen sker där det är mest kostnadseffektivt att göra det.

Inrikes luftfart exkluderades ursprungligen från etappmålet eftersom dessa utsläpp omfattas av EU ETS. Transportstyrelsen anser att sjöfarts- respektive luftfartssektorerna även i eventuella framtida mål bör behandlas lika i detta avseende.

Förslaget om att utveckla nya mål och indikatorer

Miljömålsberedningen 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. Transportstyrelsen välkomnar förslaget. Eftersom inrikes vägtransporter står för en stor andel av utsläppen är det av vikt att sektorn har styrande etappmål. Sådana mål eller indikatorer kan fungera som ett komplement till EU-lagstiftningen och bidra till att påskynda omställningen av transportsektorn mot minskad klimatpåverkan, på samma sätt som 2030-målet har gjort. Innan nya indikatorer läggs fast bör man dock utvärdera vilka av befintliga indikatorer som kan användas.

Vidare önskar Transportstyrelsen framföra att om ett eventuellt uppdrag läggs ut på myndigheterna, bör det vara tydligt definierat vilka trafikslag som bör ingå i nationella mål och indikatorer.

Transportstyrelsen vill poängtera att alla trafikslag inte kan elektrifieras fullt ut.

Vidare föreslår Transportstyrelsen att ”drivmedel” eller ”energikällor” används istället för ordet ”bränslen” för att inkludera alla former av energi.

Transportstyrelsen menar att bättre styrning och uppföljning uppnås om mål och indikatorer ligger nära kärnfrågan, d.v.s. faktiska utsläpp av växthusgaser från transporter.

Förslaget om valberedning till Klimatpolitiska rådet

Transportstyrelsen noterar att ingen transportmyndighet föreslås delta i valberedningen, vilket borde övervägas med tanke på transportsektorns viktiga roll i omställningen. Transportstyrelsen noterar att det i författningsförslaget är tydligt att det är regeringen som fattar beslut om ledamöter i Klimatpolitiska rådet och förutsätter att det fortsatt är fallet, även om det inte är helt tydligt i betänkandet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Gunnar Ljungberg, sektionschef Kajsa Lindström, sektionschef Lena Vidin, handläggare Lars Carlsson och sakkunnig Nariné Svensson, den senare föredragande.