

9 december 2022

Dnr 2022-00032/K  
Dnr 2022-00033/K  
Dnr 2022-00034/K

## Remissvar Underlag till regeringens klimathandlingsplan

Klimatpolitiska rådet beslutade vid sitt sammanträde den 30 november att lämna följande gemensamma remissyttrande på tre utsända underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan:

- Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning (M2022/01828)
- Näringslivets klimatomställning (M2022/01829)
- Lokal och regional klimatomställning M2022/01830

### Sammanfattning

När myndigheterna utarbetade föreliggande underlag pekade Naturvårdsverkets scenarier mot att klimatmålet för utsläppen utanför EU:s utsläppshandel till 2030 och klimatmålet för inrikes transporter till 2030 kunde nås med de styrmedel som då var beslutade.

Sedan dess har förutsättningarna ändrats väsentligt. De beslut som regeringen fattat efter höstens riksdagsval förväntas leda till *ökade* utsläpp av växthusgaser, flera miljoner ton högre år 2030 jämfört med det sannolika utfallet av den politik som tidigare var beslutad.

Även om regeringen skulle genomföra samtliga förslag i de föreliggande tre underlagen kommer effekten inte i närheten av att kompensera för det utsläppsgap som nu har uppstått i relation till 2030-målen.

**Klimatlagen ställer krav på att den klimatpolitiska handlingsplanen beskriver de åtgärder som behövs för att nå klimatmålen. Klimatpolitiska rådet menar därmed att regeringen snarast behöver ta fram ytterligare underlag med förslag till nya styrmedel – eller förändringar i det som hittills presenterats - som sammantaget har förutsättningar att nå 2030-målen.**

Detta kan inte vänta. De formella kraven i klimatlagen kräver att regeringen agerar skyndsamt. Det krävs även för att skingra den osäkerhet som uppstått, inte minst i näringslivet, om Sveriges väg mot klimatmålen. Det breda stödet för det klimatpolitiska ramverket, både i riksdagen och i samhället i övrigt, är en av Sveriges största tillgångar i den pågående klimatomställningen.

## Klimatmålen 2030 kan inte nås med regeringens nuvarande politik

Naturvårdsverkets senaste scenarier för utsläppsutvecklingen visade att klimatmålet för de utsläpp som inte omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter till 2030 och klimatmålet för inrikes transporter till 2030 kunde nås med de styrmedel som var beslutade per den 1 mars 2022<sup>1</sup>, även om dessa scenarier innehåller osäkerheter.

Efter att dessa scenarier presenterades har emellertid regeringen fattat ett antal beslut som gör att utsläppsutvecklingen inte längre kan förväntas följa denna prognos: Sänkta nivåer i reduktionsplikten, avskaffande av klimatbonusen för fordon med låga utsläpp, tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel, bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil, justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor med egen bil eller förmånsbil, samt sänkt skatt på diesel inom jord- och skogsbruk.

De beslut som regeringen fattat efter höstens riksdagsval förväntas under de närmaste åren leda till *ökade* utsläpp av växthusgaser. Utsläppen år 2030 kan förväntas bli flera miljoner ton högre jämfört med det sannolika utfallet av den politik som tidigare var beslutad.

Med största sannolikhet kommer Naturvårdsverkets uppdaterade scenarier i början av nästa år visa att klimatmålen för år 2030 inte kan nås med nuvarande politik utan att det har uppstått ett stort gap mellan målet och förväntad utsläppsutveckling.

## Klimatlagen ställer krav på regeringen att beskriva hur klimatmålen ska uppnås

Enligt Klimatlagen ska regeringen året efter ordinarie riksdagsval lämna en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen. Lagen föreskriver bland annat att handlingsplanen bör innehålla prognosticerade utsläppsminskningar tillsammans med en beskrivning av ”i vilken utsträckning beslutade och planerade åtgärder inom olika utgiftsområden påverkar möjligheterna att nå de nationella och globala klimatmålen”. Därutöver krävs att regeringen beskriver ”vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen”.<sup>2</sup>

Efter nästa års klimatpolitiska handlingsplan kommer den därpå följande handlingsplanen att presenteras först år 2027, bara tre år innan 2030-målen ska vara uppnådda. Därför är det den kommande planen, 2023 års klimatpolitiska handlingsplan, som i allt väsentligt behöver innehålla den politik som ska leda till att Sverige uppnår 2030-målen.

Vad gäller nästa etappmål 2040 och det övergripande målet om noll nettoutsläpp 2045 får det däremot anses rimligt att den närmast kommande handlingsplanen inte innehåller all den politik som krävs för att uppnå dessa mål. Däremot behöver utsläppskurvorna gå i rätt riktning och viktiga strategiska insatser ingå i den kommande planen för att ge förutsättningar att nå dessa mål utan att kostnaderna blir allt för höga eller på ett orimligt sätt skjuts på framtiden.

---

<sup>1</sup> Naturvårdsverkets underlag till klimatredivisning enligt klimatlagen, NV-08742-21, 2022-03-30

<sup>2</sup> Klimatlag, SFS 2017:720, 5§

## Myndigheternas underlag är otillräckliga för att nå 2030-målen

Myndigheternas underlag utarbetades i en situation när redan beslutad politik kunde förväntas leda mot att 2030-målen skulle uppnås. Trafikanalys framhåller i sitt underlag gällande transportsektorn att utgångspunkten för deras förslag är att redan beslutad politik gäller. Myndigheten menar att om exempelvis reduktionsplikten eller drivmedelsskatter sänks så måste det fram andra styrmedel eller åtgärder för att kompensera för utebliven utsläppsminskning, och skriver vidare: ”Vi har dock inte identifierat några sådana styrmedel inom ramen för detta uppdrag. För att vi ska klara målet till 2030 är det därför viktigt att beslutet om att pausa höjningen av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023, som beslutades 22 juni 2022 inte öppnar upp för sänkta ambitioner med systemet. Det är också viktigt att den tillfälligt sänkta energiskatten på bensin och diesel, beslutat 27 april 2022 inte blir permanent. Detta givet att det inte fattas andra beslut som på motsvarande sätt bidrar till att målet nås.”<sup>3</sup>

De flesta av förslagen i myndigheternas underlag är därför inriktade på att ge effekter på längre sikt eller bidra till att göra omställningen enklare eller mer kostnadseffektiv, inte på stora utsläppsminskningar under de närmaste åren.

Även om regeringen skulle genomföra samtliga förslag i de föreliggande tre underlagen kommer effekten inte i närheten av att kompensera för det utsläppsgap som nu har uppstått i relation till 2030-målen.

## Slutsats: Regeringen behöver snarast ta fram ytterligare underlag för att nå 2030-målen

Myndigheternas underlag till den klimatpolitiska handlingsplanen har således utarbetats under andra förutsättningar än de som nu gäller. Klimatpolitiska rådet drar därmed följande slutsatser:

Det underlag som regeringen har beställt och som levererats av de tre myndigheterna är otillräckligt för att fylla det gap som för närvarande finns vad gäller Sveriges möjligheter att uppnå klimatmålen för år 2030.

Nästa år måste regeringen enligt klimatlagen presentera de åtgärder man planerar att vidta under mandatperioden för att sluta gapet mot 2030-målen. Det kräver nya styrmedel eller förändringar i den politik som regeringen hittills har presenterat, eller någon kombination av dessa. Detta kräver i sin tur konkret beslutsunderlag som ska leva upp till regeringsformens beredningskrav, vilket gör tiden kort.

Regeringen behöver således snarast ta fram ytterligare underlag med förslag till nya styrmedel – eller förändringar i det som hittills presenterats - som sammantaget har förutsättningar att nå 2030-målen.

Transporter och arbetsmaskiner svarar idag för mer än 60 procent av de utsläpp som ligger utanför EU ETS, alltså de utsläpp som omfattas av såväl det nationella 2030-målet som vårt åtagande gentemot EU. Det är därför ofrånkomligt att transportsektorn behöver bidra med stora

---

<sup>3</sup> Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, Trafikanalys, 2022

utsläppsminskningar för att dessa utsläpp sammantaget ska kunna minska med hälften, eller mer, till 2030. Men det är likaså viktigt att en förnyad genomgång av olika handlingsmöjligheter inkluderar samtliga utsläppssektorer, inklusive jordbruket, och inventerar insatser som kan bidra till att målen nås.

Regeringen behöver agera skyndsamt för att leva upp till klimatlagens formella krav men också för att upprätthålla tilltron till det klimatpolitiska ramverket. Det breda stödet för klimatmålen och det klimatpolitiska ramverket, både i riksdagen och i samhället i övrigt, är en av Sveriges största tillgångar i den pågående klimatomställningen. Den osäkerhet som på kort tid uppstått om Sveriges väg mot klimatmålen är därför olycklig. Det gäller inte minst för näringslivet som förväntas och vill göra stora, långsiktiga investeringar för en fossilfri framtid. Men också för kommuner och regioner med höga ambitioner och vilja att bidra till klimatomställningen, liksom för medborgarna i allmänhet.

Regeringen behöver så snart som möjligt skingra den osäkerhet som uppstått om hur de mest närliggande klimatmålen ska kunna nås.

Klimatpolitiska rådet,

gm

Ola Alterå

Kanslichef