

Datum
2025-09-15**Diarienummer**
Utr 2025/56**Ert diarienummer**
KN2025/01524Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Kommissionens förslag till ändring av EU:s klimatlag och EU:s klimatmål för 2040 (COM (2025) 524)

EU har tidigare fastställt sina klimatmål för 2030 och 2050 i förordning (EU) 2021/1119 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet (den europeiska klimatlagen). Kommissionens förslag till ett klimatmål för 2040 innebär en nettominskning på 90 procent av växthusgasutsläppen jämfört med 1990 års nivåer. Den målnivån leder enligt kommissionen till de största övergripande fördelarna i fråga om konkurrenskraft, resiliens, oberoende, självständighet och en rättvis omställning och säkerställer att EU uppfyller sina åtaganden enligt Parisavtalet.

Tydlighet behövs på vägen mot 2050

Utöver den tidigare ramen för att bli en fossilfri ekonomi senast 2050 finns nu även en giv för en ren industri som syftar till att främja tillverkning, ren teknik och nya cirkulära affärsmodeller och därmed uppnå mål om minskade koldioxidutsläpp. Kommissionen hänvisar i sitt förslag till Draghi-rapporten om Europas framtida konkurrenskraft¹. Den framhåller att en utfasning av fossila bränslen inte bara är avgörande för att minska koldioxidutsläppen, utan också en central drivkraft bakom ekonomisk tillväxt när den integreras i industri-, konkurrens- och handelspolitiska program. Trafikanalys vill betona att det är i detta sammanhang som det föreslagna klimatmålet för 2040 ska ses.

Att fortsätta hålla kursen mot 2050

I den svenska översättningen av kommissionens förslag står att ett "fullständigt genomförande av den befintliga rättsliga ramen för att uppnå klimat- och energimålen för 2030 är en förutsättning för att EU ska kunna hålla fast vid målet för 2040 och i förlängningen uppnå klimatneutralitet 2050" (sid. 2). Trafikanalys noterar att den engelska versionen av förslaget i stället för "hålla fast vid målet för 2040" lyder "to stay on course to the 2040 target", dvs. hålla riktningen mot 2040 genom att genomföra den rättsliga ramen inför 2030. Det innebär att om 55 %-målen inte nås fullt ut skulle 2040-målet behöva göras ännu skarpare, för att den totala utsläppsvolymen fram till

¹ The future of European competitiveness, se https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en

klimatneutralitet inte ska överskridas. Det är alltså viktigt att 2030-målen nås för att det föreslagna 2040-målet ska vara tillräckligt.

Flexibiliteternas utformning får betydelse

I bakgrunden till förslaget står att kommissionen i konsekvensbedömningarna av ramen för perioden efter 2030 bör analysera en eventuell begränsad användning av internationella reduktionsenheter, så att "3 % av EU:s nettoutsläpp 1990 kan räknas med för målet för 2040" (sid. 2). Trafikanalys noterar att om denna flexibilitet nyttjas fullt ut innebär det att de kvarvarande utsläppen inom EU 2040 skulle kunna vara högre än vad målet ger uttryck för (13 procent av nivån 1990 i stället för 10 procent).² Det har betydelse när i tiden användningen av dessa internationella reduktionsenheter sker.

En viktig fråga är hur dessa 3 % är tänkta att hanteras, både när det gäller fördelningen mellan länder och fördelningen mellan sektorer inom länder, dvs. om detta är något som respektive land får ansvara för eller om de fördelas ut. Fördelningen kan bli föremål för förhandling mellan medlemsstater, där krav på utsläppsminskningar och de föreslagna procenten inom ramen för Parisavtalets artikel 6 kan komma att ingå. Trafikanalys vill betona att vid användning av internationella reduktionsenheter är det viktigt att additionaliteten säkras, till exempel genom lämplig form av extern kontroll. Användningen av internationella reduktionsenheter kan bidra till tekniköverföring och gynna marknader för svensk klimatsmart industri.

De olika flexibiliteter som finns med i förslaget kan potentiellt bidra till bevarad eller förbättrad tillgänglighet genom transporter. De kan minska risken att vi från 2036 behöver vidta dyra åtgärder inom vägtrafik för att åstadkomma ytterligare minskning av utsläpp utöver de utsläpp som inkluderas i EU ETS och andra styrmedel.

Det är då av betydelse hur den ökade flexibiliteten mellan sektorer utformas, dvs. hur överprestation i en sektor kommer kunna kompensera för underprestation i en annan. Vid förhandlingar om detta ser Trafikanalys att åtgärder bör ske där de är mest kostnadseffektiva och att hänsyn tas till de tänkbara åtgärder som finns utredda. Sektorer som kan beröras är till exempel transporter och jord- och skogsbruk.³ Transportsektorn riskerar att då behöva minska utsläppen ännu mer för att kompensera för de areella näringarna vilket gör att transportsektorns kostnader ökar. Den får då betala lite mer i form av att investera i en snabbare omställning. Trafikanalys ser en risk att otydligheter i en framtida konstruktion av flexibilitetsmekanismer mellan sektorer kan minska viljan att investera bland företag inom EU.

Möjlighet kommer att finnas att använda ETS-krediter för permanent lagring av koldioxid för att kompensera för sektorer där utsläppsminskningar är extra svåra att genomföra. Trafikanalys konstaterar att utsläppsminskningar är utmanande för sjöfart och luftfart, men att båda ingår i ETS. Inom EU ETS räknas utsläpp inom utsläppshandelssystemet, dvs. detta gäller insatser innanför systemets avgränsning. Därmed bibehålls trycket på

² Om 3 % får uppnås genom åtgärder i andra länder så innebär detta, om vi har förstått saken rätt, att utsläppen inom EU år 2040 i själva verket kan vara på nivån 13 % av 1990.

³ Trafikanalys PM 2025:4, <https://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025-4-fit-for-55--transportsektorns-utslappsutrymme-och-atgardskostnader-i-ett-systemperspektiv.pdf>

omställning. För oss är det ännu oklart om det kan ske överföringar mellan ETS 1 och ETS 2.

När det gäller ökad flexibilitet noterar Trafikanalys att det i den svenska översättningen av förslaget står "i olika sektorer" (punkt 8, sid. 11), medan den engelska versionen använder begreppet "across sectors". I den franska versionen är innebörden av formuleringen "mellan sektorer". Vad som egentligen avses bör förtydligas så att länderna inte tror sig vara överens om något som uppfattats på helt olika sätt.

Ett tydligt klimatmål av vikt för Sverige

Att EU får ett tydligt klimatmål mot 2040 med tillhörande styrmedelspaket är av stor vikt för transportsektorns omställning. Trafikanalys ser att detta även är positivt för Sverige när det gäller att nå svenska klimatmål.

Enligt underlaget visar kommissionens utvärdering av de slutgiltiga och uppdaterade nationella energi- och klimatplanerna att EU är på väg att minska nettoutsläppen av växthusgaser med omkring 54 % till 2030 jämfört med 1990 års nivåer, om medlemsländerna fullt ut genomför befintliga och planerade nationella åtgärder och EU-strategier (sid. 8). Det är viktigt att de svenska åtgärderna finns på plats enligt plan, men Trafikanalys vill här även lyfta möjligheten och behovet av att vara proaktiv.

För att förbereda för klimatneutralitet behöver vi från Sveriges sida tänka långsiktigt utifrån de möjliga vägval som EU-regelverken erbjuder. Ju tidigare som ändamålsenliga styrmedel som både bidrar till omställning och måluppfyllelse finns på plats nationellt, desto mer förutsägbart och kostnadseffektivt för Sverige blir det i längden.⁴ Företag som ligger långt framme kan få en konkurrensfördel gentemot andra företag.

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, Backa Fredrik Brandt, Björn Olsson och Gunnar Eriksson.

Mattias Viklund

Generaldirektör

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