

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

Diarienummer:
KN2025/02178

Remiss av Miljömålsberedningens betänkande "Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik och fyra raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått Miljömålsberedningens betänkande "Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030 på remiss. Drivkraft Sverige ser övergripande positivt på att samtliga åtta partier i Miljömålsberedningen har enats om Sveriges klimatmål till 2030 och har följande att anföra om förslagen:

- Drivkraft Sverige tillstyrker bytet av basår från 1990 till 2005 och att basårsutsläppen för 2005 ska vara samma som i EU:s ansvarsfördelningsförordning.
- Drivkraft Sverige tillstyrker införandet av en målbana för perioden 2026-2030 samt den föreslagna målnivån på en minskning med 60% jämfört med 2005 eftersom det innebär en harmonisering med Sveriges EU-åtagande.
- Drivkraft Sverige anser övergripande att Sverige bör försöka nå sina klimatmål genom utsläppsminskningar inom landet. Givet Sveriges ESR-åtagande och målstrukturen på europeisk nivå kan dock visst användande av kompletterande åtgärder vara motiverat.
- Kompletterande åtgärder måste leda till additionell utsläppsminskning som är trovärdig och verifierbar. Vissa av de kompletterande åtgärderna riskerar att mest utgöra ett sidospår som senarelägger nödvändiga nationella åtgärder.
- Drivkraft Sverige välkomnar att transportmålet inte tas bort. Drivkraft Sverige hade dock gärna sett en omformulering av målet där samtidigt utsläppen från arbetsmaskiner inkluderats.
- Myndigheter bör fokusera på att ta fram indikatorer som följer elektrifieringen över tid snarare än mål.
- Drivkraft Sverige tillstyrker att tillsättandet av Klimatpolitiska rådet ska följa modellen för Finanspolitiska rådet.
- Med nuvarande styrmedel pekar det allra mesta på att Sverige inte kommer att nå sitt åtagande inom ESR till 2030. Därmed riskerar Sverige EU-böter. Det behövs alltså förstärkta och/eller ytterligare åtgärder för att nå dit. En bra start vore att snarast höja reduktionsplikten från 10 till 15 procent.

Sammanfattning av övervägandena i betänkandet

Bland annat föreslås att:

- etappmålet till 2030 ska ändra basår från 1990 till 2005
- växthusgasutsläppen i ESR-sektorn bör minska med minst 60 procent jämfört med 2005, varav 10 procentenheter får ske genom kompletterande åtgärder
- utsläppen fram till 2030 bör följa en målbana som följer av en linjär minskning från 2015 års utsläpp
- bio-CCS, ökade upptag i markanvändningssektorn och tre typer av verifierade utsläppsminskningar utanför Sveriges gränser kan användas som kompletterande åtgärder
- en mer genomgående översyn av Sveriges målkonstruktion och etappmål för 2040 genomförs när EU-ramverket finns på plats
- ett uppdrag läggs till relevanta myndigheter att föreslå mål eller indikatorer för utfasning av fossila bränslen och elektrifiering av fordonsflottan som kompletterar EU-lagstiftning
- Klimatpolitiska rådets ledamöter utses av en valberedning bestående av generaldirektörer för centrala myndigheter såsom Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Formas, Konjunkturinstitutet och Skogsstyrelsen
- beredningen föreslår inte någon förändring av det svenska transportmålet.

Drivkraft Sveriges mer detaljerade synpunkter

Drivkraft Sverige välkomnar Miljömålsberedningens rekommendation att det svenska etappmålet till 2030 finns kvar och att det finns en politisk enighet bakom detta. Det är viktigt med tydliga mål som stötts upp med stabila och verkningsfulla åtgärder och styrmedel eftersom detta sammantaget underlättar långsiktiga investeringsbeslut. Att samtliga åtta partier därför har enats om Sveriges klimatmål till 2030 är därför mycket uppskattat.

EU har fastställt en ambitiös strategi för att bli en fossilfri ekonomi till år 2050. Unionen ser denna omställning som en möjlighet att skapa en attraktiv miljö för industri, främja ren teknik och nya affärsmodeller samt minska beroendet av fossila bränslen. Att fasa ut fossila bränslen är avgörande för både planeten och den ekonomiska utvecklingen, särskilt när detta integreras med industri-, konkurrens- och handelspolitik. Målen för 2030 och 2050 är fastställda i den europeiska klimatlagen. Ett delmål för 2040 ska enligt samma lag ange den takt med vilken nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i EU. Drivkraft Sverige är positiva till att de svenska målen harmoniserar med den europeiska målstrukturen.

Drivkraft Sverige anser att ambitiösa klimatmål måste följas av regler och styrmedel med en teknikneutral ansats, där både ny och befintlig teknik som kan bidra till att minska växthusgasutsläppen inkluderas. Det är också viktigt med långsiktiga politiska insatser som stimulerar efterfrågan och acceptans bland hushåll och företag på hållbara och klimatsmarta lösningar.

Nedan utvecklar Drivkraft Sverige synpunkter och ställningstaganden med särskilt intresse för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen.

Nationellt utsläppsmål för den icke-handlande sektorn till 2030

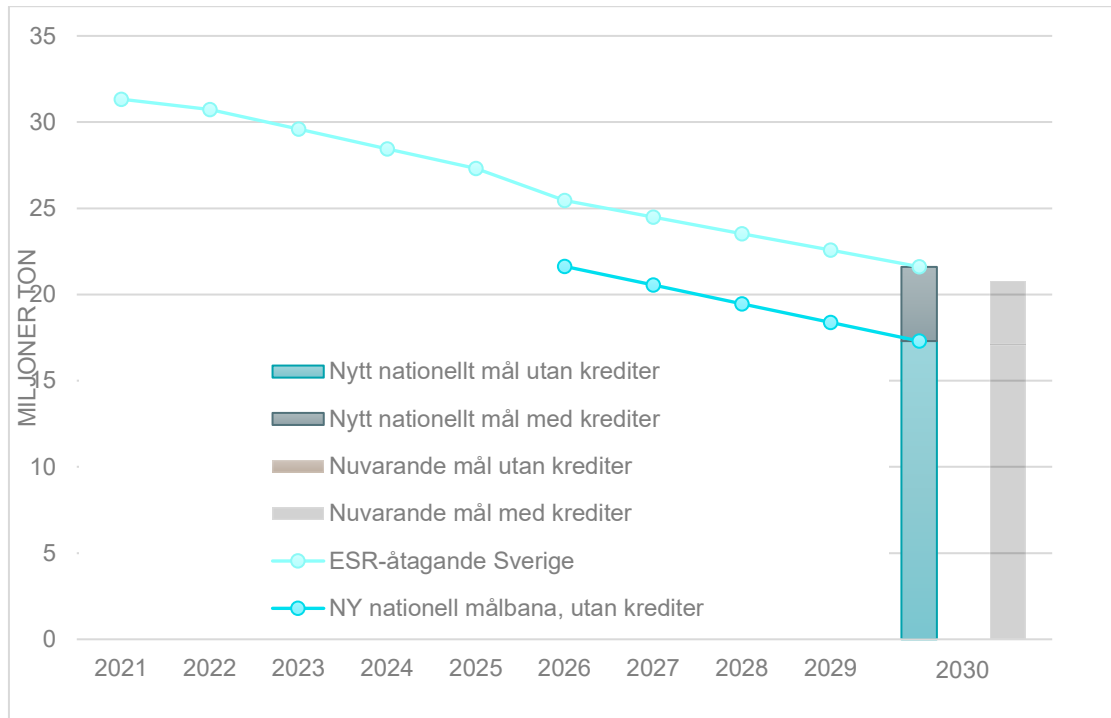
Drivkraft Sverige tillstyrker bytet av basår från 1990 till 2005 och att basårsutsläppen för 2005 ska vara samma som i EU:s ansvarsfördelningsförordning. Båda dessa förändringar gör målstrukturen mer begriplig och harmoniserad med EU:s lagstiftning.

Vidare föreslår Miljömålsberedningen en målbana för utsläppen av växthusgaser i ESR-sektorn fram till 2030. Målbanan ska beräknas som en linjär minskning från 2015 års utsläpp till 60 procent minskade utsläpp 2030 jämfört med 2005 års nivå. Drivkraft Sverige har tidigare efterfrågat att hänsyn tas till den svenska målbanan och den årliga utsläppsbudget som anges i ESR och tillstyrker beredningens förslag att införa en målbana. Detta är bland annat viktigt för att kontinuerligt kunna utvärdera hur nära Sverige är måluppfyllelse.

Miljömålsberedningen föreslår att målet formuleras som att utsläppen i Sveriges ESR-sektor senast år 2030 bör vara minst 60 procent lägre än utsläppen 2005. Högst 10 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Med maximalt nyttjande av flexibiliteter innebär detta ett utsläppsmål 2030 som motsvarar Sveriges ESR-åtagande för året. Om det nationella målet uppfylls på detta sätt innebär det samtidigt en ökning av utsläppen från sektorn med 0,8 Mton 2030 jämfört med det nu gällande delmålet för den icke-handlande sektorn 2030. Skillnaden minskar dock när korrigering sker för de utsläpp som flyttar från ETS 1 till ETS 2.

Se figur 1 nedan för en illustration över nuvarande och föreslagen målstruktur för den icke-handlande sektorn fram till 2030.

Figur 1 Sveriges nuvarande etappmål, ESR-åtagande samt de föreslagna förändringarna i Miljömålsberedningen



Drivkraft Sverige välkomnar den föreslagna harmoniseringen av målstrukturen samt att ambitionsnivån i huvudsak bibehålls. Tydliga och ambitiösa klimatmål kan bidra med långsiktighet till såväl närings- som klimatpolitik. För detta krävs det dock att målen åtföljs av åtgärder och styrmedel som på ett trovärdigt sätt kan bidra till att realisera måluppfyllnaden. Under de senaste åren har styrmedlen som bidrar till omställning snarare nedmonterats. Reduktionsplikten, som säkerställer inblandning av biodrivmedel i bensen och diesel, är betydligt lägre idag än 2023, trots den välkomna höjningen 1 juli 2025. Även skatterna på bensen och diesel har sänkts samtidigt som stöden till elbilsköpare försvagats. I dagsläget med nuvarande styrmedel pekar det allra mesta på att Sverige inte kommer att nå sitt åtagande inom ESR till 2030. Det behövs alltså förstärkta och/eller ytterligare åtgärder för att nå dit. En bra start vore att snarast höja reduktionsplikten från 10 till 15 procent. Om detta genomförs 1 januari 2027 har Sverige fortfarande chans att klara sitt ESR-åtagande, förutsatt att det finns en stor marknad av höginblandade drivmedel.

Kompletterande åtgärder

Miljömålsberedningen föreslår att högst 10 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Som kompletterande åtgärder räknas, enligt förslaget, permanent lagring av biogen koldioxid, det rapporterade nettoupptaget som överstiger

Sveriges åtagande enligt LULUCF-förordningen samt verifierade utsläppsminskningar utanför Sveriges gränser.

Som verifierade utsläppsminskningar i andra länder kan inköp och annullering av andra länders överskott inom ESR och utsläppsrätter inom EU ETS användas. Vidare kan biokol, direktinfångning och lagring av koldioxid (DACCS) och andra åtgärder som enligt verifierade metoder bidrar till att minska utsläpp eller öka upptag av växthusgaser räknas som verifierade utsläppsminskningar. Slutligen kan sk. international transferable mitigation outcomes (ITMOS) enligt reglerna för Parisavtalets artikel 6 användas för att täcka maximalt en fjärdedel av de kompletterande åtgärder som 2030 tillgodoräknas för att nå etappmålet.

Drivkraft Sverige anser övergripande att Sverige bör försöka nå sina klimatmål genom utsläppsminskningar inom landet. Givet Sveriges ESR-åtagande och målstrukturen på europeisk nivå kan dock visst användande av kompletterande åtgärder vara motiverat. Detta kan även öka kostnadseffektiviteten. Det är centralt att de kompletterande åtgärderna leder till trovärdiga och verifierbara utsläppsminskningar samt bidrar snarare än försvårar kostnadseffektiv måluppfyllnad över tid. Här har de olika kompletterande åtgärderna olika för- och nackdelar.

Utsläppsminskningar inom ESR rapporteras enligt EU:s regler och bedöms ha en hög grad av trovärdighet och vara additionella. Nuvarande utveckling talar dock för att överskotten från andra länder kommer vara begränsat vilket skulle kunna innebära att inköpskostnaden blir hög. I den mån det finns överskott från andra länders ESR-sektorer kan detta ändå utgöra en kompletterande åtgärd med hög trovärdighet. Sannolikt kommer det dock bli känt sent huruvida det finns något överskott att köpa och till vilket pris. En tilltro till att andra länders överskott ska lösa Sveriges etappmål riskerar därför att leda till att för lite görs nationellt och att Sverige missar såväl sitt ESR-åtagande som etappmålet.

Miljömålsberedningen skriver att: *"En förutsättning är att ESR-enheterna inte också används för att leva upp till Sveriges åtagande enligt ESR-förordningen och att enheterna annulleras efter avräkning som kompletterande åtgärder."* Drivkraft Sverige är frågande till varför det inköpta överskottet inte samtidigt kan användas för att uppnå Sveriges ESR-åtagande? Det nationella etappmålet och ESR-åtagandet avser utsläppsminskningar inom samma sektorer för samma tid i samma land och ett inköpt överskott borde därmed kunna bidra till måluppfyllnad för båda.

Vad gäller annullerade av utsläppsrätter i ETS som en kompletterande åtgärd är det viktigt att kunna säkerställa en additionell effekt. Drivkraft Sverige tillstyrker därför Miljömålsberedningens förslag att det ska läggas ett uppdrag till Energimyndigheten för att säkerställa detta. Om additionell effekt kan säkerställas är denna åtgärd sannolikt den kompletterande åtgärd som är förknippad med minst problem vad gäller trovärdighet kring faktiska utsläppsminskningar samt planerbarhet utifrån vilka nationella åtgärder som kommer att krävas.

Drivkraft Sverige är inte principiellt mot att rapporterade nettoupptag som överstiger Sveriges åtagande enligt LULUCF-förordningen får användas för att klara det nationella etappmålet,

men tycker det går att ifrågasätta behovet, samt effekten, av att inkludera metoden bland de kompletterande åtgärderna till 2030. Det mesta just nu pekar på att Sverige inte kommer att klara sitt LULUCF-åtagande men även om Sverige får ett överskott 2030 kommer detta vara känt först i efterhand. I praktiken kan en förhoppning om att LULUCF-sektorn ska bidra till måluppfyllnad inom ESR leda till ökad osäkerhet kring vilka åtgärder som behöver genomföras för att etappmålet till 2030 faktiskt ska nås.

Drivkraft Sverige välkomnar att permanent lagring av biogen koldioxidinfångning får räknas som en kompletterande åtgärd samt att detta och infångning och lagring av koldioxid (DACCS) och andra åtgärder som enligt verifierade metoder bidrar till att minska utsläpp eller öka upptag av växthusgaser får räknas som verifierade utsläppsminskningar.

Miljömålsberedningen föreslår att maximalt en fjärdedel av de kompletterande åtgärder som 2030 tillgodoräknas för att nå etappmålet får tillkomma enligt reglerna för Parisavtalets artikel 6. Det är avgörande att dessa krediter håller hög kvalitet och att robusta kontrollsystem inrättas för att undvika dubbelräkning och säkerställa systemets trovärdighet. Drivkraft Sverige välkomnar att krediterna begränsas, de hade dock kunnat begränsas ytterligare. Drivkraft Sverige menar vidare att system för internationella utsläppskrediter kräver transparens samt noggrann verifiering för att vara trovärdigt och accepterat.

Sammantaget anser Drivkraft Sverige att Sverige bör sträva efter att formulera och nå sina klimatmål utifrån utsläppsminskningar nationellt. Det är därför positivt att användandet av kompletterande åtgärder begränsas till 10 procentenheter.

Nationellt transportmål och särskilda mål för elektrifiering

Beredningen föreslår inga förändringar av det så kallade transportmålet som innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent 2030 jämfört med nivåerna för 2010.

Drivkraft Sverige välkomnar att Miljömålsberedningen ser ett fortsatt behov av ett särskilt sektorsmål men hade gärna utvidgat målet till att även omfatta utsläppen från arbetsmaskiner. För att säkerställa att Sverige når sitt ESR-åtagande till 2030 är det viktigt med ett särskilt mål till 2030 för att minska växthusgasutsläppen inom transportsektorn och för arbetsmaskiner. De står tillsammans för ca 60 procent av utsläppen och här finns störst möjlighet till ytterligare minskningar, vilket också bör avspeglas i målstrukturen. Inom t.ex. jordbruk- och livsmedelssektorn kan politiska mål om ökad produktion rentav förutsätta att utsläppen framöver kan komma att öka. Transportmålet, i nuvarande form, ställer dock enormt höga krav på utsläppsminskningar inom transportsektorn till 2030. Målet kommer inte uppfyllas utan ytterligare styrmedel och Drivkraft Sverige har i dagsläget svårt att se något politiskt genomförbart styrmedel som skulle kunna leda till måluppfyllnad.

Miljömålsberedningen föreslår att myndigheter ges i uppdrag att lämna förslag på kompletterande mål och indikatorer för att främja elektrifiering och utfasning av fossila bränslen från inrikes transporter. Sådana mål har föreslagits i tidigare utredningar, bland annat utfasningsutredningen som föreslog ett riksdagsbundet mål om enbart nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030. Även i John Hasslers utredning

Sveriges klimatstrategi: 46 förslag för klimat-omställningen i ljuset av Fit for 55 lyftes att Miljömålsberedningen borde få i uppdrag att skärpa transportsektormålets målformulering med fokus på snabb elektrifiering.

Drivkraft Sverige välkomnar att det synliggörs att ett ökat tempo i elektrifieringen av samhället är en förutsättning för att kunna fasa ut fossila drivmedel till 2045. För att klara etappmålet eller Sveriges ESR-åtagande till 2030 är dock en ökad elektrifieringstakt inte längre tillräcklig utan en ökad inbladning av biodrivmedel kommer att krävas. Drivkraft Sverige anser därför att eventuella elektrifieringsmål snarare bör utformas med sikte på 2040 och att myndigheternas uppdrag bör vara att ta fram och följa upp indikatorer för elektrifieringen av samhället. Drivkraft Sverige bidrar gärna med branschkunskap vid utvecklingen av sådana indikatorer.

Klimatpolitiska rådet

Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget att Klimatpolitiska rådet ska följa modellen för Finanspolitiska rådet och att ledamöter ska utses på samma sätt genom att en valberedning tillsätts.

Viktor Gunnarsson

Ansvarig Konkurrenskraftsfrågor

Stockholm, den 23 januari 2026