

Klimat och näringslivsdepartementet
KN2025/02178

Remissvar avseende Miljömålsberedningens betänkande "Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030"

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Sammanfattning

Mobility Sweden och dess medlemmar står bakom Parisavtalets målsättningar och EU:s netto-noll-mål för utsläpp av växthusgaser till 2050. Ambitiösa mål är viktigt för såväl EU:s bidrag till Parisavtalet som för näringslivets långsiktiga arbete med utsläppsminskningar.

Svensk fordonsindustri är världsledande och tillhandahåller redan idag utsläppsfria fordon som bidrar till utsläppsminskningar såväl i Sverige, inom EU och internationellt. Fordonsbranschen omfattas dessutom av ambitiösa mål på EU nivå kopplade med dryga böter om inte CO2 utsläppskrav på tillverkarna nås. Många länder kommer inte att hinna bygga ut infrastruktur och premiera elektrifierade fordon i tillräckligt stor utsträckning före 2030 för att nå betydande elektrifieringsgrad inom EU. Sverige måste gå före i omställningen och möjliggöra för en snabbare elektrifiering och därigenom en ökad konkurrenskraft för svensk industri.

Investeringar i innovationer som sker i Sverige och som gynnar svensk konkurrenskraft långsiktigt bör premieras i klimatarbetet framför att utnyttja kompletterande åtgärder för måluppfyllnaden. För fordonsbranschen är elektrifieringen av transportsektorn helt avgörande för att uppnå klimatmål och nollutsläpp samtidigt som tillgång till laddinfrastruktur och fossilfria drivmedel är möjliggörande faktorerna i omställningen. Utöver detta beror takten i omställningen på ekonomiska förutsättningarna för användarna genom styrmedel, incitament och regleringar.

Fordonsbranschen välkomnar därför Miljömålsberedningens arbete med att se över och uppdatera de nationella klimatmålen. En hög ambitionsnivå är nödvändig för att möta klimatutmaningen, men för att målen ska vara verkningfulla krävs långsiktighet, harmonisering med EU:s regelverk samt politiska styrmedel som möjliggör omställning och stärker svensk konkurrenskraft. Behovet av konkreta och verkningfulla styrmedel för att nå uppsatta mål är minst lika viktigt som målen i sig. Vi efterfrågar därför politisk handlingskraft och skyndsamt samsyn kring hur målen ska nås.

1. Harmonisering med EU:s ESR-mål

Det är positivt att Miljömålsberedningen föreslår en harmonisering av det svenska nationella etappmålet med EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR). För att säkerställa transparens, jämförbarhet och rättssäkerhet bör basåret för det svenska etappmålet harmoniseras med EU:s, det vill säga ändras till 2005, samt att utsläppsdata för 2005 fastställs.

Vidare bör etappmålet utformas som ett budgetmål i linje med EU:s ESR, snarare än ett enskilt procentuellt mål för ett visst år. Detta skapar ökad flexibilitet och bättre möjligheter till kostnadseffektiv måluppfyllnad över tid. Mot denna bakgrund förordas Miljömålsberedningens ordförandes alternativ 2.

2. Kompletterande åtgärder och industriellt perspektiv

Kompletterande åtgärder kan utgöra en del av måluppfyllnaden, framför allt efter 2030. Vi ser däremot inget behov av att införa ett separat mål för sådana åtgärder. Det är avgörande att Miljömålsberedningen tydligt beaktar det industriella perspektivet och de omfattande investeringar som svensk industri redan har gjort och fortsätter att göra i forskning, utveckling, innovation och kompetensomställning.

Innovationer som utvecklas och implementeras i Sverige stärker den svenska konkurrenskraften långsiktigt och bör premieras. Dessa bidrar inte enbart till globala utsläppsminskningar genom export av hållbara lösningar, utan leder även till betydande nationella nyttor såsom minskade NOx-utsläpp, lägre buller, förbättrad luftkvalitet, ökad trafiksäkerhet samt säkrade arbetstillfällen i Sverige.

Internationella kompletterande åtgärder som tillgodoräknas mot svenska mål måste bokföras med vedertagna, robusta och tillförlitliga metoder och säkerställa verklig additionalitet samt kostnadseffektivitet och får inte leda till en sänkning av ambitionsnivån för de nationella målen till 2030, 2040 eller 2045. Internationella investeringar i utsläppsminskningar måste föregås av tydliga processer för godkännande och bokföring.

Före 2030 bedöms kompletterande åtgärder endast kunna utgöra en mycket begränsad del av måluppfyllnaden. Fokus bör ligga på att investeringar i Sverige stärker den inhemska omställningen och den långsiktiga konkurrenskraften.

3. Ambitionsnivå och behov av styrmedel

En hög ambitionsnivå i klimatmålen är både viktig och nödvändig, men den måste följas av lika ambitiösa politiska beslut om styrmedel. Utan ändamålsenliga nationella och EU-gemensamma styrmedel riskerar målen att bli symboliska.

De styrmedel som beslutats inom ramen för Fit for 55 har bidragit, och fortsätter att bidra, till minskade utsläpp. Samtidigt står det klart att Sverige utan ytterligare styrmedel inte kommer att nå sina åtaganden inom ESR, LULUCF eller de nationella etappmålen. Mål, både nationella och EU gemensamma, måste därför konsekvent efterföljas av politiska beslut som skapar faktiska förutsättningar för omställning. Mobility Sweden efterfrågar därför politisk handlingskraft och skyndsam samsyn kring hur målen ska nås.

4. Ekonomiska risker vid bristande måluppfyllelse

Det bör särskilt understrykas att fordonsindustrin redan i dag verkar under ett regelverk där utebliven måluppfyllelse får mycket långtgående ekonomiska konsekvenser. De bindande EU-kraven på koldioxidutsläpp för nya fordon är förenade med sanktionsavgifter som vid avvikelser kan uppgå till mångmiljardbelopp för tillverkarna. Dessa krav gäller oberoende av om medlemsstaterna tillhandahåller tillräckliga nationella förutsättningar i form av infrastruktur, efterfrågestimulerande styrmedel eller långsiktiga politiska signaler. På motsvarande sätt riskerar Sverige betydande kostnader om de nationella åtagandena inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) inte uppnås. Ett misslyckande att nå ESR-målet kan innebära att staten tvingas köpa utsläppsutrymme från andra medlemsländer till höga och osäkra kostnader, vilket i praktiken innebär en överföring av offentliga medel utan att bidra till långsiktigt stärkt svensk konkurrenskraft. Detta understryker vikten av att nationella klimatmål kombineras med effektiva och långsiktiga styrmedel som gör det möjligt för både industri och samhälle att leverera på de åtaganden som redan är beslutade på EU-nivå.

Mot denna bakgrund bör Sverige gå före i omställningen. En snabbare elektrifiering av transportsektorn stärker inte bara möjligheterna att nå klimatmålen, utan bidrar också till ökad konkurrenskraft för svensk industri och gör hemmamarknaden till ett skyltfönster för fossilfria lösningar.

5. Det nationella sektorsmålet för inrikes transporter

Det nationella sektorsmålet för inrikes transporter har sedan införandet spelat en central roll för att ge riktning och långsiktighet i arbetet med att fasa ut fossila drivmedel och nå en fossiloberoende fordonsflotta. Målet har bidragit till att tidiga styrmedel införts och till att marknaden utvecklats i rätt riktning.

När dessa styrmedel senare avskaffades försvann också viktiga incitament att investera i och köpa laddbara fordon. Sedan dess har Sverige varit ett varnande exempel på riskerna med att ta bort styrmedel för tidigt.

Etappmålet infördes innan motsvarande EU-mål fanns på plats och bidrog därmed till att Sverige kunde gå före. De investeringar som gjorts i fossilfria tekniker har haft, och kommer fortsatt att ha, stor betydelse för den globala omställningen genom export av svenska lösningar. Om det nationella sektorsmålet skulle tas bort en mandatperiod innan målet ska nås skulle det skapa betydande osäkerhet och riskera att stoppa pågående och planerade investeringar.

Givet att fordon har en genomsnittlig livslängd på 10–18 år är långsiktighet i både mål och styrmedel avgörande. Mot denna bakgrund anser vi att det nationella etappmålet för inrikes transporter bör bevaras.

Mobility Sweden delar Miljömålsberedningens bedömning att det fortsatt finns behov av nationella mål efter 2030 för att säkerställa långsiktighet, politisk förankring och tydlig styrning mot målet om nettonollutsläpp 2045. Det nationella målet för inrikes transporter till 2030 har haft stor styrande betydelse och det finns ett fortsatt behov av tydliga politiska signaler efter 2030 för att driva elektrifiering och utfasning av fossila bränslen. Sektorsvisa mål, särskilt för transporter, bör utvecklas för efter 2030 för att säkerställa fortsatt omställning. Mobility Sweden tillstyrker Miljömålsberedningens förslag att relevanta myndigheter får i uppdrag att ta fram mål eller indikatorer efter 2030, som ett komplement till EU-lagstiftningen.

6. Fokus på utsläppsminskningar – inte minskad tillgänglighet

Vi ser ett stort behov av att införa relevanta nationella styrmedel för att Sverige ska kunna nå sina klimatmål och fortsätta vara ett föregångsland. Omställningen bör fokusera på att minska utsläpp, inte på att begränsa transporter eller tillgänglighet. Ett välfungerande transportsystem är en grundförutsättning för både samhällsutveckling och industriell konkurrenskraft.

7. Klimatpolitiska rådet

Avslutningsvis ser vi ett behov av att stärka det industriella perspektivet i Klimatpolitiska rådets arbete. Vi föreslår därför att rådets sammansättning kompletteras med sådan kompetens. I övrigt har vi inget att erinra mot rådets uppdrag eller arbetsformer.

Mobility Sweden

Emmi Antonsson
Chef för kommunikation och samhällskontakter