Bilaga 4

Klimatredovisning

Innehållsförteckning

1 Inledning ... 3
1.1 Sveriges klimatmål och åtaganden ... 3
1.1.1 Sveriges EU-åtaganden ... 4
1.1.2 Sveriges nationella klimatmål ... 5

2 Den historiska utsläppsutvecklingen ... 5
2.1 Utsläppsutvecklingen för Sveriges territoriella utsläpp ... 6
2.2 Utsläppsutvecklingen inom ETS 1-sektorn ... 7
2.2.1 Industrin ... 7
2.2.2 El- och fjärrvärmeproduktion ... 8
2.2.3 Inrikes flyg ... 8
2.3 Utsläppsutvecklingen inom ESR-sektorn ... 8
2.3.1 Inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) ... 9
2.3.2 Industri samt el och fjärrvärme som inte ingår i ETS 1 ... 10
2.3.3 Jordbruk ... 10
2.3.4 Arbetsmaskiner ... 11
2.3.5 Bostäder och lokaler ... 11
2.3.6 Produktanvändning inklusive lösningsmedel ... 12
2.3.7 Avfall ... 12
2.4 Utsläppsutvecklingen inom LULUCF-sektorn ... 12
2.5 Utsläppsutvecklingen för utsläpp som inte ingår i klimatmålen ... 13
2.5.1 Utsläpp från tankning i Sverige till utrikes flyg och sjöfart ... 13
2.5.2 Konsumtionsbaserade utsläpp ... 14
2.5.3 Exportens klimateffekt ... 14

3 Scenarier och analys av måluppfyllelse ... 15
3.1 Måluppfyllelse för 2045-målet ... 16
3.2 Måluppfyllelse för ESR-sektorn ... 17
3.2.1 EU-åtagandet för ESR ... 17
3.2.2 De nationella etappmålen till 2030 och 2040 ... 19
3.2.3 Det nationella etappmålet för inrikes transporter till 2030 ... 20
3.3 Scenarier för ETS 1-sektorn ... 20
3.4 Måluppfyllelse för LULUCF-sektorn ... 21
3.4.1 EU-åtagandet för 2021–2025 ... 21
3.4.2 EU-åtagandet för 2026–2030 ... 22
3.5 Kvantifierade effekter i 2026-scenariot ... 23
3.6 Sammanfattning av måluppfyllelsen ... 24

4 Ytterligare åtgärder som kan påverka klimatomställningen ... 25
4.1 Denna proposition ... 25
4.2 Utredningar och uppdrag som är relevanta för klimatomställningen ... 25
4.3 Förslag på internationell nivå ... 26

5 Förutsättningar för klimatomställningen ... 27
5.1 Indikatorer för förutsättningsskapande åtgärder ... 27

5.1.1 Tillräcklig och fossilfri elproduktion 27
5.1.2 Elfordon och utbyggnad av laddinfrastruktur 28
5.1.3 Effektiva tillståndsprocesser 28
5.2 Beslut som påverkar förutsättningarna för klimatomställningen 29

6 Klimatpolitiska rådets rapport 29

1 Inledning

Sveriges klimatpolitiska ramverk omfattar klimatlagen (2017:720), de av riksdagen fastställda klimatmålen och Klimatpolitiska rådet (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Enligt klimatlagen ska regeringen varje år lämna en klimatredovisning till riksdagen i budgetpropositionen. Syftet med klimatredovisningen är att underlätta uppföljning samt bedömning av utsläppsutvecklingen och effekter av förd politik.

Klimatredovisningen ska enligt klimatlagen omfatta:

1. en redovisning av utsläppsutvecklingen,
2. en redovisning av de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen, och
3. en bedömning om det finns behov av ytterligare åtgärder och när och hur beslut om sådana åtgärder i så fall kan fattas.

Klimatredovisningen har tagits fram med stöd av underlag som Naturvårdsverket lämnade till regeringen i juni 2026.[1]

I avsnitt 2 redovisas den historiska utsläppsutvecklingen. Bedömningar av vilka styrmedel och andra åtgärder som har påverkat utsläppsutvecklingen baseras i denna del på Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen. I avsnitt 3 redovisas de viktigaste besluten under året och en bedömning av hur de påverkar utvecklingen av växthusgasutsläppen samt prognoser för utsläppsutvecklingen och hur den förhåller sig till klimatmålen. I avsnittet redovisas också en bedömning av om ytterligare åtgärder kan behövas för att nå klimatmålen.[2] Regeringen gör i denna del en övergripande bedömning av om det behövs ytterligare åtgärder, men redovisar inte när och hur beslut om sådana åtgärder kan fattas. Det beror på att denna proposition lämnas av en övergångsregering och att innehållet, i enlighet med de principer som har tagits fram för övergångsregeringens budgetproposition, inte bör vara politiskt kontroversiellt eller ha en tydlig partipolitisk inriktning (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.1). I avsnitt 4 redovisas de förslag på åtgärder i denna proposition som bedöms ha en påverkan på klimatomställningen samt en preliminär bedömning av hur dessa kan bidra till klimatmålen. I avsnitt 5 redovisas utvecklingen av arbetet med åtgärder som skapar förutsättningar för att genomföra klimatomställningen. I avsnitt 6 beskrivs hur bedömningar och rekommendationer från Klimatpolitiska rådets rapport 2026 behandlas.

1.1 Sveriges klimatmål och åtaganden

Det svenska klimatarbetet syftar till att nå dels de mål och åtaganden som har fastslagits på EU-nivå för att EU ska nå sina åtaganden under Parisavtalet, dels de klimatmål som har fastslagits av riksdagen i det klimatpolitiska ramverket. Klimatarbetet syftar även till att nå generationsmålet inom miljömålssystemet och målen för hållbar utveckling inom Agenda 2030.

[1] Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning 2026 och delredovisning av underlag till klimathandlingsplan, Naturvårdsverket 2026.

[2] Med utsläpp avses i denna bilaga, om inte annat anges, utsläpp av växthusgaser mätt i koldioxidekvivalenter.

1.1.1 Sveriges EU-åtaganden

I juli 2021 trädde EU:s klimatlag[3] i kraft. Lagen slår fast att unionen senast 2050 ska vara klimatneutral och minska nettoutsläppen av växthusgaser till 2030 med minst 55 procent jämfört med 1990. Hur EU ska nå klimatmålet till 2030 regleras huvudsakligen i tre rättsakter:

- EU:s system för handel med utsläppsrätter[4] (ETS 1), som reglerar utsläpp från industri, el- och värmeproduktion, flyg och sjöfart
- Ansvarsfördelningsförordningen[5] (ESR), som reglerar utsläpp från jordbruk, inrikes transporter (exklusive inrikes flyg), arbetsmaskiner, bostäder och lokaler, avfall och mindre industri
- LULUCF-förordningen[6], som reglerar utsläpp och upptag från markanvändning.

För ESR-sektorn och LULUCF-sektorn har Sverige och övriga medlemsstater landspecifika åtaganden, medan utsläppen för ETS 1-sektorn regleras i EU-lagstiftning för hela EU och inte på medlemsstatsnivå.

Enligt nuvarande EU-lagstiftning ska EU nå klimatmålet till 2030. I och med ändringar i EU:s klimatlag som antogs i mars 2026 tillkom ett nytt kompletterande mål som innebär att EU senast 2040 ska minska nettoutsläppen med 90 procent jämfört med 1990.[7] Hur EU ska nå klimatmålet till 2040 och hur målet eventuellt ska fördelas mellan medlemsstater är ännu inte reglerat. Europeiska kommissionen lade i juli 2026 fram ett förslag på revideringar av ETS 1-systemet och väntas under slutet av 2026 lägga fram förslag på hur övriga delar av EU:s klimatramverk efter 2030 ska utformas.

Sveriges ESR-åtagande

Sveriges ESR-åtagande innebär att utsläpp av växthusgaser inom ESR-sektorn ska ha minskat med 50 procent 2030 jämfört med 2005 och att utsläppen ska följas upp mot årliga mål. De årliga målen skapar tillsammans ett utsläppsutrymme för perioden 2021–2030.

Sveriges LULUCF-åtagande

Sveriges åtaganden för nettoupptag inom LULUCF-sektorn följs upp i två perioder.

- Under den första åtagandeperioden 2021–2025 får de bokförda utsläppen inte vara högre än de bokförda upptagen. Upptag och utsläpp ska bokföras i förhållande till en referensnivå per markkategori. För brukad skogsmark, som är den volymmässigt viktigaste kategorin, baseras referensvärdet på hur skogsbruket bedrevs 2000–2009.
- Under den andra åtagandeperioden 2026–2029 ska Sveriges nettoupptag rymmas inom en s.k. upptagsbudget som följer en linjär målbana och 2030 ska

[3] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag).

[4] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG.

[5] ESR står för Effort Sharing Regulation. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/857 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) 2018/199.

[6] LULUCF står för Land Use, Land-Use Change and Forestry, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/839 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2018/841 vad gäller tillämpningsområdet, förenkling av reglerna för rapportering och efterlevnadskontroll och fastställande av medlemsstaternas mål för 2030 och av förordning (EU) 2018/1999 vad gäller förbättrad övervakning, rapportering, uppföljning av framsteg och översyn.

[7] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2026/667 av den 11 mars 2026 om ändring av förordning (EU) 2021/1119 vad gäller fastställande av ett mellanliggande klimatmål för unionen för 2040.

nettoupptaget ha ökat med nästan 4 miljoner ton koldioxidekvivalenter jämfört med genomsnittet 2016–2018.

Flexibilitet i åtagandena

EU-åtagandena tillåter i begränsad utsträckning flexibilitet bl.a. i form av flytt av utsläppsutrymme över tid, mellan åtaganden för olika sektorer (från ETS 1 till ESR samt mellan LULUCF och ESR) och mellan medlemsstater. För perioden 2021–2025 kommer eventuella underskott i förhållande till LULUCF-åtagandet att behöva kompenseras med lägre utsläpp i ESR-sektorn.

1.1.2 Sveriges nationella klimatmål

Sveriges nationella klimatmål är en del av det nationella klimatpolitiska ramverket och utgörs av ett långsiktigt utsläppsmål och tre etappmål.

- Det långsiktiga utsläppsmålet innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några utsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än 1990.
- Etappmålet till 2030 innebär att växthusgasutsläppen i ESR-sektorn senast 2030 bör vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningen får ske genom kompletterande åtgärder.
- Etappmålet till 2040 innebär att växthusgasutsläppen i ESR-sektorn senast 2040 bör vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningen får ske genom kompletterande åtgärder.
- Etappmålet till 2030 för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes luftfart som ingår i ETS 1) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

För att nå etappmålen till 2030 och 2040 samt det långsiktiga utsläppsmålet till 2045 kan kompletterande åtgärder tillgodoräknas i enlighet med internationellt beslutade regler. I det klimatpolitiska ramverket pekas tre kompletterande åtgärder ut: ökat nettoupptag av växthusgaser i skog och mark, avskiljning och lagring av koldioxid med biogent ursprung (s.k. bio-CCS) samt verifierade utsläppsminskningar utanför Sverige.

2 Den historiska utsläppsutvecklingen

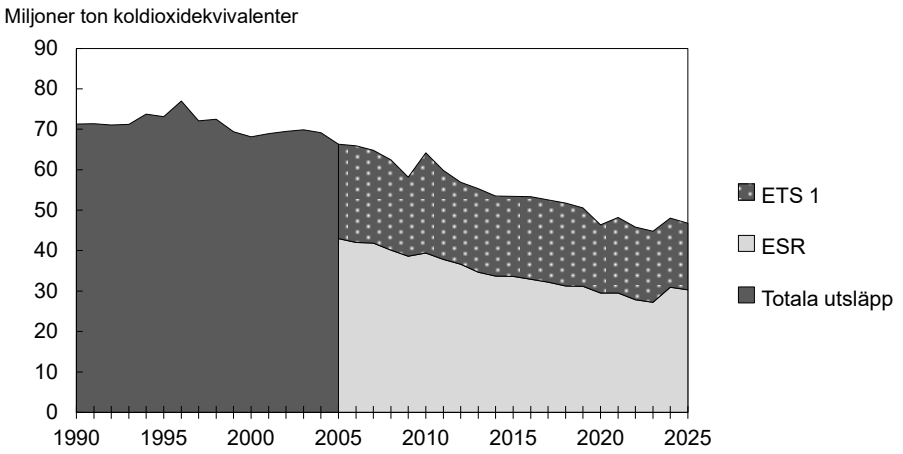
I avsnittet redogörs för den historiska utsläppsutvecklingen i Sverige och vilka styrmedel och andra åtgärder som haft särskild betydelse för utsläppsutvecklingen över tid. I redogörelsen beskrivs Sveriges territoriella utsläpp fram till 2024 jämfört med 2023 respektive 1990. Även preliminär statistik över utsläppen för 2025 beskrivs. Slutlig statistik för 2025 publiceras i december 2026.

I avsnittet behandlas främst de sektorer som omfattas av Sveriges nationella etappmål och EU-åtaganden. Avsnittet innehåller även en beskrivning av utvecklingen av utsläpp från internationella transporter, konsumtionsbaserade utsläpp och exportens klimateffekt.

2.1 Utsläppsutvecklingen för Sveriges territoriella utsläpp

År 2024 uppgick Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser, exklusive LULUCF, till 48,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en ökning med 3,2 miljoner ton (ca 7 procent) jämfört med 2023 och en minskning med 23,2 miljoner ton (ca 33 procent) jämfört med 1990. Den största utsläppsminskningen sedan 1990 har skett inom egen uppvärmning av bostäder och lokaler. Oljeeldade värmepannor har ersatts av fjärrvärme, med en allt större andel förnybar energi, och värmepumpar. Ökningen av utsläppen 2024 beror främst på en ökad användning av fossila drivmedel till följd av att reduktionsplikten sänktes. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen med 1,3 miljoner ton (ca 3 procent) jämfört med föregående år, till 46,7 miljoner ton.

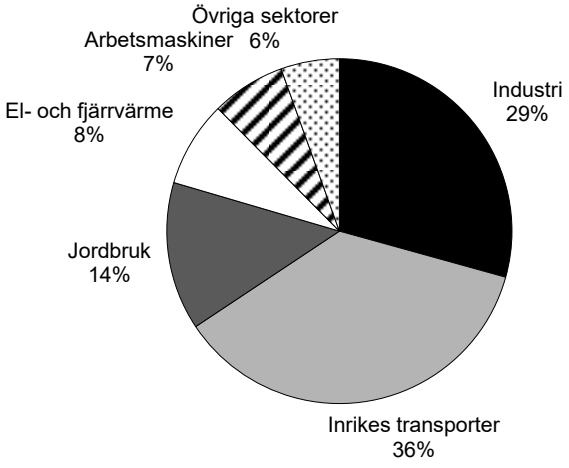
Diagram 2.1 Utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990–2025 uppdelat mellan ESR- och ETS 1-sektorerna från 2005



Källa: Naturvårdsverket.

Mer än en tredjedel av utsläppen i Sverige kommer från inrikes transporter, nästan en tredjedel från industrin och ca en tredjedel från övriga sektorer, främst jordbruk, el- och fjärrvärmeproduktion och arbetsmaskiner.

Diagram 2.2 Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser fördelat på olika sektorer 2025



Anm.: Baseras på preliminär statistik.
Källa: Naturvårdsverket.

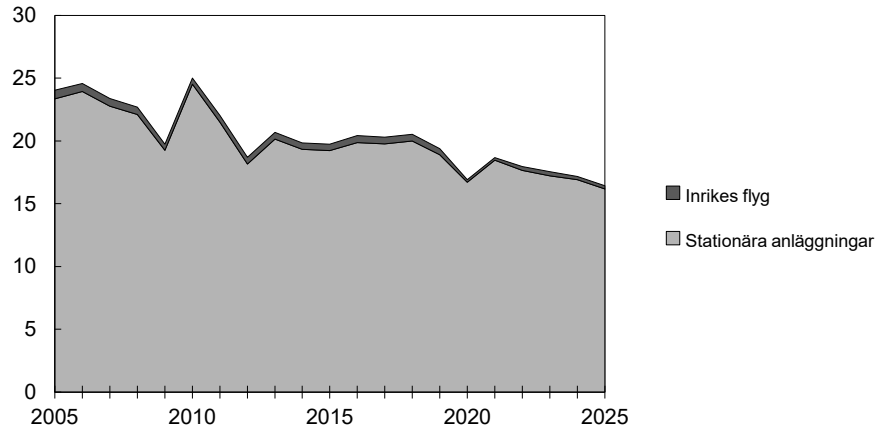
2.2 Utsläppsutvecklingen inom ETS 1-sektorn

ETS 1 omfattar utsläpp från större industrianläggningar, el- och värmesektorn, och flyg mellan destinationer inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Viss internationell sjöfart inkluderats gradvis från 2024 och fullt ut från 2026. Cirka 35 procent av Sveriges territoriella utsläpp omfattas av ETS 1.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från svenska anläggningar och inrikes flyg inom ETS 1-sektorn till ca 17,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en minskning med 0,4 miljoner ton (ca 2 procent) jämfört med 2023 och en minskning med 6,9 miljoner ton (ca 29 procent) jämfört med 2005 då ETS 1 infördes. Minskningen 2024 förklaras av lägre utsläpp inom industrin, bl.a. till följd av planerade underhållsstopp inom stålindustrin och lägre produktionsnivåer i cementindustrin till följd av den rådande konjunkturen inom byggsektorn. Utsläppen från el- och fjärrvärmesektorn ökade däremot något. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen inom ETS 1-sektorn med 0,7 miljoner ton (ca 4 procent) jämfört med föregående år och uppgick till ca 16,4 miljoner ton. Utsläppen minskade mest inom el- och fjärrvärmesektorn, till följd av mindre förbränning i spets- och reservanläggningar under en relativt mild vinter, och att sektorn i stort minskade sin oljeanvändning.

Diagram 2.3 Utsläpp av växthusgaser från ETS 1-sektorn 2005–2025

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

2.2.1 Industrin

Över 90 procent av den svenska industrisektorns utsläpp ingår i ETS 1. Utsläppen kommer framför allt från ett fåtal större industrianläggningar inom järn- och stålindustri, gruv- och mineralindustri, samt kemi- och raffinaderiindustri. En mindre del av industrin ligger utanför ETS 1. Utsläppen från dessa industrier ingår i ESR-sektorn och redovisas i avsnitt 2.3.2.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från hela den svenska industrin (inklusive industri som inte omfattas av ETS 1) till 14,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en minskning med 0,7 miljoner ton (4 procent) jämfört med 2023 och 7,6 miljoner ton (32 procent) jämfört med 1990. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen med ca 3 procent jämfört med föregående år och uppgick till 13,7 miljoner ton.

Minskningen mellan 2023 och 2024 berodde på flera faktorer, bl.a. på de ekonomiska incitament till utsläppsminskningar som följer av ETS 1, men också den rådande

lågkonjunkturen. Den långsiktiga trenden med minskade utsläpp i industrisektorn beror delvis på att användningen av biobränsle har ökat och oljeanvändningen minskat, framför allt inom massa- och pappersindustrin. De minskade utsläppen beror även på energieffektivisering och ny processteknik inom bl.a. kemiindustrin.

2.2.2 El- och fjärrvärmeproduktion

Utsläppen från el- och värmeproduktion omfattas till största del av ETS 1, medan en mindre del av utsläppen omfattas av ESR-sektorn. Utsläppen som omfattas av ESR-sektorn redovisas i avsnitt 2.3.2.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från el- och fjärrvärmeproduktion (inklusive utsläpp som inte omfattas av ETS 1) till 4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en ökning med 0,2 miljoner ton (6 procent) jämfört med 2023 och en minskning med 2,4 miljoner ton (37 procent) jämfört med 1990. Ökningen mellan 2023 och 2024 kan till största del förklaras av att det var kallare väder. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen med 0,3 miljoner ton (ca 7 procent jämfört med föregående år) och uppgick till 3,7 miljoner ton. Minskningen kan till största del förklaras av högre temperaturer under vinterhalvåret.

Den långsiktiga trenden med låga utsläpp beror i huvudsak på att elproduktionen till största delen består av vatten-, kärn- och vindkraft, och på att fossila bränslen inom kraft- och fjärrvärmen har ersatts med biobaserade bränslen. Utvecklingen har dock till viss del motverkats av att utsläppen från avfallsförbränning inom kraftvärme- och värmeproduktion har trefaldigats under samma period. Avfallsförbränningen står numera för ca 80 procent av utsläppen i el- och fjärrvärmesektorn.

2.2.3 Inrikes flyg

ETS 1 omfattar flygoperatörer vars utsläpp från flygtrafik inom EES överstiger 10 000 ton koldioxidekvivalenter per år, vilket innebär att merparten av Sveriges kommersiella inrikesflyg omfattas.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från inrikes flyg till ca 0,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en minskning med ca 0,1 miljoner ton (23 procent) jämfört med 2023 och ca 0,3 miljoner ton (43 procent) jämfört med 1990. Enligt preliminär statistik för 2025 var utsläppen oförändrade jämfört med föregående år.

2.3 Utsläppsutvecklingen inom ESR-sektorn

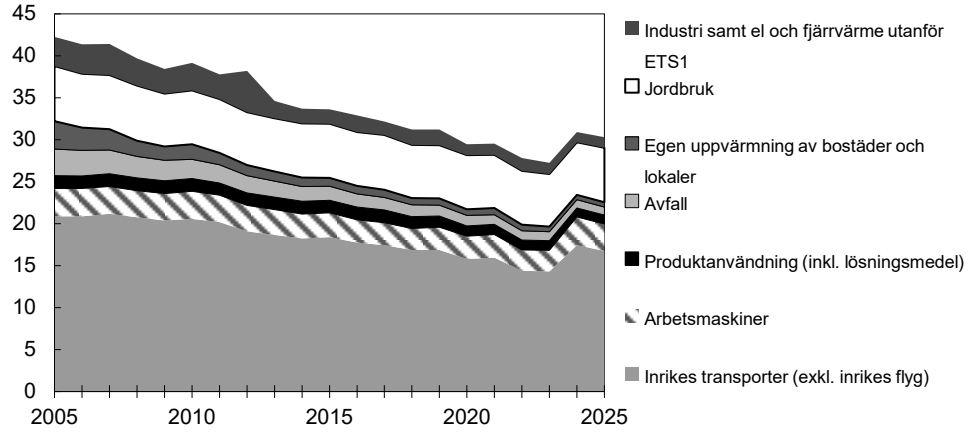
ESR omfattar utsläpp från jordbruk, inrikes transporter (exklusive inrikes flyg), arbetsmaskiner, bostäder och lokaler, avfall och mindre industrianläggningar. Cirka 65 procent av Sveriges territoriella utsläpp omfattas av ESR. Den största utsläppskällan inom ESR-sektorn är inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) följt av jordbruk.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen i ESR-sektorn till 30,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är en ökning med 3,7 miljoner ton (13 procent) jämfört med 2023 och en minskning med 11,9 miljoner ton (34 procent) jämfört med 1990. Ökningen mellan 2023 och 2024 berodde framför allt på ökade utsläpp från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) och arbetsmaskiner till följd av en ökad användning av fossila drivmedel när reduktionsplikten sänktes. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen med 0,6 miljoner ton (ca 2 procent) jämfört med föregående år och uppgick till 30,3 miljoner ton. Det beror huvudsakligen på minskade utsläpp från

inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) och arbetsmaskiner, till följd av en minskad användning av fossila drivmedel när reduktionsplikten höjdes den 1 juli 2025.

Diagram 2.4 Utsläpp av växthusgaser från ESR-sektorn 2005–2025 fördelat på delsektorer

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

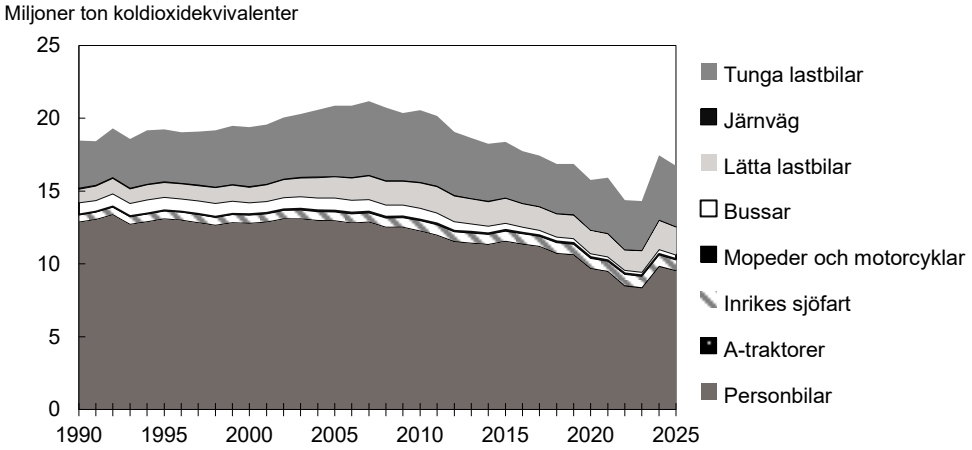
2.3.1 Inrikes transporter (exklusive inrikes flyg)

Inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) står för ungefär hälften av utsläppen i ESR-sektorn. Vägtrafiken står för ungefär 96 procent av utsläppen, varav 56 procent från personbilar och 25 procent från lätta och tunga lastbilar.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) till 17,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en ökning med 3,1 miljoner ton jämfört med 2023 (22 procent) men en minskning med 1 miljoner ton (6 procent) jämfört med 1990. Jämfört med 2010, som är basåret för etappmålet för inrikes transporter, har utsläppen minskat med 3,1 miljoner ton (15 procent). Ökningen mellan 2023 och 2024 berodde främst på den sänkta reduktionsplikten, men även till viss del på att lägre drivmedelspriser i Sverige medförde att fordon från grannländer i ökad utsträckning tankades i Sverige. Enligt preliminär statistik för 2025 uppgick utsläppen från transportsektorn till 16,7 miljoner ton, vilket är en minskning med 0,7 miljoner ton (ca 4 procent) jämfört med föregående år. Utsläppsminskningen beror framför allt på att reduktionsplikten höjdes 2025, men även på en ökad elektrifiering av fordonsflottan. Den långsiktiga utvecklingen med minskade utsläpp förklaras främst av energieffektivare fordon och fler elfordon.

Utsläppen från vägtrafiken har justerats upp till följd av att Trafikverkets beräkningsmodell för utsläpp har förbättrats med utökad mätdata. Beräkningarna visar att utsläppen av lustgas från tunga lastbilar som har katalytisk avgasrening tidigare har underskattats. Det påverkar både historisk statistik och framtida utsläppsscenarier. Effekten av metodförbättringen syns fr.o.m. 2014, med störst påverkan under 2020-talet då ökningen uppgår till ca 0,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år.

Diagram 2.5 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) 1990–2025 fördelat per transportslag



Källa: Naturvårdsverket.

2.3.2 Industri samt el och fjärrvärme som inte ingår i ETS 1

Utsläppen från industri samt el och fjärrvärme som inte ingår i ETS 1, och som därmed ingår i ESR-sektorn, kommer från mindre industri-, el- och fjärrvärme-anläggningar. Det rör sig framför allt om utsläpp från förbränning av fossila bränslen.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från industri-, el- och fjärrvärmeanläggningar som inte ingår i ETS 1 till 1,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en minskning med 0,1 miljoner ton (8 procent) sedan 2023 och en minskning med 2,3 miljoner ton (65 procent) sedan 1990. Enligt preliminär statistik för 2025 ökade utsläppen med 0,06 miljoner ton (5 procent) jämfört med föregående år och uppgick till 1,28 miljoner ton.

Utsläppen från industrier som inte omfattas av ETS 1 har det senaste decenniet minskat i snabbare takt än utsläppen från industrier inom ETS 1. Minskningen sammanfaller med att nedsättningen av koldioxidskatten för dessa anläggningar fasades ut 2011–2018.

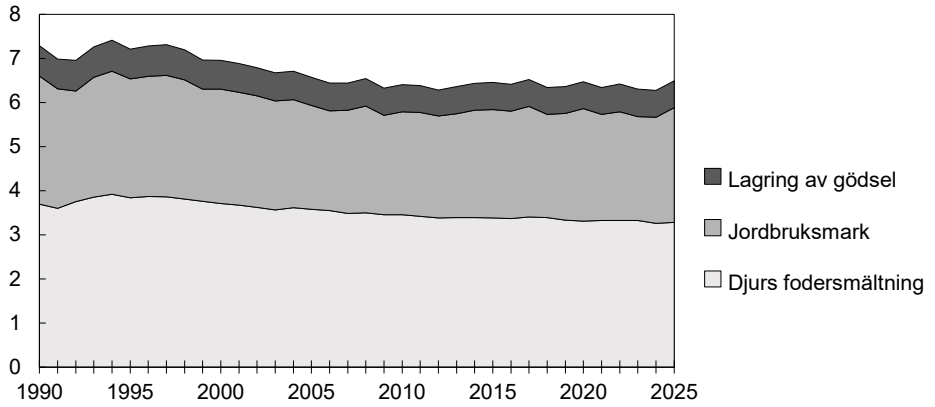
2.3.3 Jordbruk

Jordbrukssektorns utsläpp består främst av metan och lustgas från djurens fodersmältning, gödselhantering och kväveomvandling i mark. Utsläpp från användning av fossila drivmedel i traktorer och andra arbetsmaskiner, fossila bränslen till uppvärmning i lokaler samt kolförrådsförändringar på grund av markanvändning redovisas i andra sektorer.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från jordbrukssektorn till 6,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är i stort sett oförändrat jämfört med 2023, men en minskning med 1 miljon ton (14 procent) sedan 1990. Utsläppsminskningen sedan 1990 beror främst på ökad effektivitet i produktionen och minskad djurhållning av framför allt mjölkkor och grisar. Enligt preliminär statistik för 2025 ökade utsläppen i jordbrukssektorn med 0,2 miljoner ton (ca 4 procent) jämfört med föregående år och uppgick till 6,5 miljoner ton. Ökningen beror framför allt på att stora skördar medförde en större mängd skörderester i fält, vilket i sin tur ökar lustgasutsläppen.

Diagram 2.6 Utsläpp av växthusgaser från jordbruket 1990–2025 fördelat per utsläppskälla

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

2.3.4 Arbetsmaskiner

Med arbetsmaskiner avses bränsledrivna fordon som inte är avsedda för vägtrafik, samt arbetsredskap som används för bl.a. bygge och underhåll av vägar, bostäder och lokaler, men även för arbete inom industri, jord- och skogsbruk och fiske.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner till 3,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är en ökning med 0,8 miljoner ton (33 procent) jämfört med 2023 och en minskning med ca 0,3 miljoner ton (ca 9 procent) sedan 1990. Den främsta förklaringen till de ökade utsläppen mellan 2023 och 2024 var den sänkta reduktionsplikten för diesel, som är det bränsle som främst används i arbetsmaskiner. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen med 0,1 miljoner ton (ca 4 procent) jämfört med föregående år och uppgick till 3,2 miljoner ton. Detta beror främst på att reduktionsplikten för diesel höjdes den 1 juli 2025.

2.3.5 Bostäder och lokaler

Bostäder och lokaler omfattar utsläpp från egen förbränning av bränslen för uppvärmning och varmvatten i bostäder och lokaler, inklusive lokaler i jordbruk och skogsbruk.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från bostäder och lokaler till 0,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är nästan oförändrat jämfört med 2023 men en minskning med ca 8,5 miljoner ton (94 procent) jämfört med 1990. Enligt preliminär statistik för 2025 var utsläppen oförändrade jämfört med föregående år.

Den långsiktiga trenden med minskade utsläpp förklaras dels av att oljeuppvärmningen fasades ut under 1990-talet till förmån för fjärrvärme och värmepumpar, dels av ökad energieffektivitet i både det befintliga byggnadsbeståndet och i nyproducerade byggnader. Exempelvis har direktivet om byggnaders energiprestanda[8] inneburit höjda krav på energieffektivisering i det svenska byggnadsbeståndet sedan 2002.

[8] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda (omarbetning) (EPBD).

2.3.6 Produktanvändning inklusive lösningsmedel

Utsläpp från produktanvändning inklusive lösningsmedel omfattar framför allt fluorerade gaser, s.k. F-gaser, som används i kylsystem, värmepumpar och luftkonditioneringsanläggningar.

År 2024 uppgick växthusgasutsläpp till följd av användning av F-gaser och annan produktanvändning till 1,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en minskning med 0,04 miljoner ton (ca 4 procent) jämfört med 2023 men en ökning med 0,7 miljoner ton (218 procent) jämfört med 1990. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen med 0,04 miljoner ton (ca 4 procent) jämfört med föregående år och uppgick till 1,0 miljon ton.

Utsläppsökningen sedan 1990 beror framför allt på att ozonnedbrytande ämnen i bl.a. kylsystem, värmepumpar och luftkonditioneringsanläggningar ersattes av F-gaser i samband med att Montrealprotokollet[9] trädde i kraft 1989. Sedan 2017 har utsläppen däremot minskat med 25 procent, vilket framför allt beror på hårdare krav efter införandet av EU:s F-gasförordning[10] 2006.

2.3.7 Avfall

Avfallssektorn omfattar utsläpp från deponier. Utsläpp från avfallsförbränning redovisas under el- och fjärrvärmesektorn (se avsnitt 2.2.2).

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från avfallssektorn till ca 1 miljon ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en minskning med ca 0,08 miljoner ton (8 procent) jämfört med 2023 och en minskning med 2,1 miljoner ton (69 procent) jämfört med 1990. Enligt preliminär statistik för 2025 minskade utsläppen marginellt, med 0,03 miljoner ton (ca 3 procent) jämfört med föregående år och uppgick till 0,95 miljoner ton.

Utsläppsminskningen sedan 1990 beror framför allt på att deponerat organiskt avfall har minskat till låga nivåer, på grund av det deponiförbud som infördes i början av 2000-talet, samtidigt som metanåtervinningen vid deponierna har ökat i omfattning. Andra styrmedel som har bidragit till att minska utsläppen är regler om producentansvar för vissa varor samt stöd från Klimatklivet och Industriklivet för bl.a. omställning till en cirkulär ekonomi.

2.4 Utsläppsutvecklingen inom LULUCF-sektorn

Utsläpp och upptag från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) utgörs framför allt av skillnaden mellan inlagring av koldioxid genom biomassatillväxt och avgång. Med avgång avses både avverkning för t.ex. produktion av träprodukter och naturlig avgång, dvs. att träd dör av naturliga orsaker som ålder, torka, stormskador eller insektsangrepp. Det största nettoupptaget sker genom inlagring av koldioxid i mineraljord och levande biomassa. Storleken på nettoupptaget påverkas framför allt av den årliga tillväxten i skogen och avverkningsvolymen samt den naturliga avgången. Koldioxidutsläpp från förbränning av biomassa (främst avverkningsrester och restprodukter inom skogsindustrin) redovisas inte i energisektorn, utan redovisas i stället vid avverkning i LULUCF-sektorn. Utsläpp från biobränslen inom LULUCF rapporteras i det land där biomassan produceras. Det

[9] Montrealprotokollet om ämnen som bryter ned ozonskiktet.

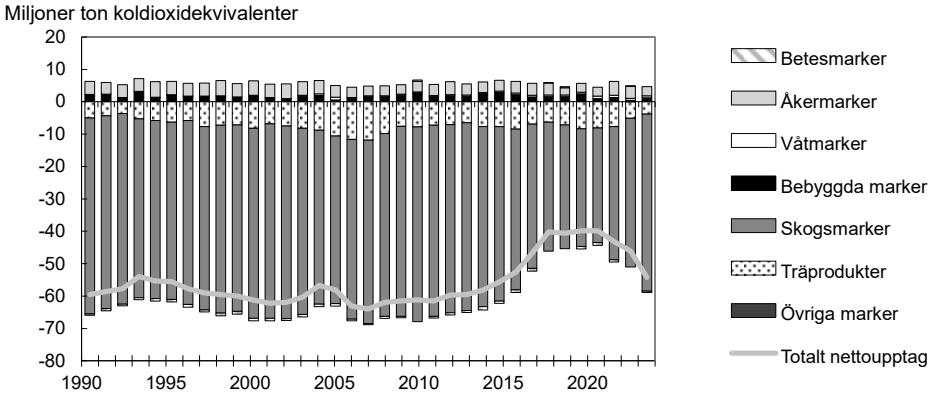
[10] Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2024/573 av den 7 februari 2024 om fluorerade växthusgaser, om ändring av direktiv (EU) 2019/1937 och om upphävande av förordning (EU) nr 517/2014.

innebär att utsläpp från biobränsle som används i Sverige, men som producerats i ett annat land, redovisas i det landets växthusgasstatistik.

År 2024 uppgick det rapporterade totala nettoupptaget av växthusgaser inom LULUCF-sektorn till 54 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en ökning med 8,2 miljoner ton (18 procent) jämfört med 2023 men en minskning med ca 5,3 miljoner ton (9 procent) jämfört med 1990. Under perioden 1990–2024 har nettoupptaget i genomsnitt uppgått till ca 56 miljoner ton per år, med betydande variationer mellan åren. Den statistiska osäkerheten är större för LULUCF-sektorn än för andra sektorer, och siffrorna bör därför tolkas med försiktighet. Detta gäller särskilt de tre senaste årens utfall som fortfarande baseras på inventeringar som ännu inte är fullständiga.

Den svenska skogen har sedan en lång tid tillbaka ett stort nettoupptag av koldioxid, vilket beror på att tillväxten i skogen har varit större än avgången. Under perioden 2010–2020 minskade däremot det rapporterade nettoupptaget till följd av en lägre tillväxttakt i skogen. Den minskade tillväxten berodde bl.a. på torrår, högre avverkningsnivå och ökad naturlig avgång till följd av en ökad omfattning av insektsangrepp. Den trenden har nu vänt, vilket främst beror på att skogstillväxten har återhämtat sig, men även att avverkningen och den naturliga avgången har minskat. Det finns inte någon preliminär utsläppsstatistik för 2025 för LULUCF-sektorn.

Diagram 2.7 Nettoutsläpp och nettoupptag av växthusgaser från LULUCF-sektorn 1990–2024 per markkategori samt från avverkade träprodukter



Källa: Naturvårdsverket.

2.5 Utsläppsutvecklingen för utsläpp som inte ingår i klimatmålen

Enligt klimatlagen ska regeringen bedriva ett klimatpolitiskt arbete som syftar till att förhindra farlig störning i klimatsystemet. I detta avsnitt redogörs kortfattat för utsläpp från utrikes flyg och sjöfart, konsumtionsbaserade utsläpp samt för exportens klimateffekt.

2.5.1 Utsläpp från tankning i Sverige till utrikes flyg och sjöfart

Utsläppen från bränsle som har tankats i Sverige och används för internationellt flyg och sjöfart, s.k. bunkring, omfattas inte av nationella åtaganden om utsläppsminskningar. Dessa utsläpp omfattas i stället av globala klimatåtaganden inom FN-organen Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och Internationella

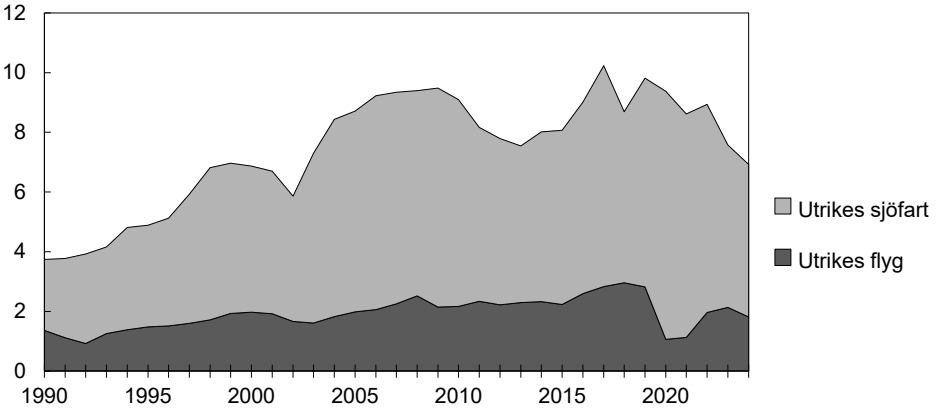
sjöfartsorganisationen (IMO). Utsläpp från utrikes flyg och sjöfart omfattas till viss del av regelverk på EU-nivå, såsom ETS 1.

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen från användning av bränsle som har tankats i Sverige av internationellt flyg och internationell sjöfart till 6,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är ca 0,7 miljoner ton (8 procent) lägre än 2023. Jämfört med 1990 har utsläppen ökat med ca 3,2 miljoner ton (85 procent).

Av utsläppen 2024 stod utrikes sjöfart för 5,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter och utrikes flyg för 1,9 miljoner ton. Utsläppen från utrikes sjöfart minskade med 0,3 miljoner ton mellan 2023 och 2024, men har ökat med 2,8 miljoner ton sedan 1990. Utsläppen från utrikes flyg minskade med 0,3 miljoner ton mellan 2023 och 2024, men har ökat med 0,4 miljoner ton sedan 1990.

Diagram 2.8 Utsläpp av växthusgaser från tankning i Sverige till utrikes flyg och sjöfart 1990–2024

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

2.5.2 Konsumtionsbaserade utsläpp

I statistiken över de konsumtionsbaserade utsläppen av växthusgaser ingår utsläpp som uppstår både i Sverige och utomlands till följd av svensk konsumtion. Utsläpp och upptag inom LULUCF-sektorn ingår inte. Beräkningarna av de konsumtionsbaserade utsläppen är modellbaserade och förknippade med större osäkerheter än de territoriella utsläppen.

Växthusgasutsläppen från svensk konsumtion ligger på en högre nivå än de territoriella utsläppen. År 2023 uppgick de konsumtionsbaserade utsläppen till 80 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är en minskning med ca 8 miljoner ton (9 procent) jämfört med 2022 och en minskning med 30 miljoner ton (27 procent) sedan 2008. Statistik finns tillgänglig fr.o.m. 2008. Utvecklingen av de konsumtionsbaserade utsläppen redovisas närmare inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur avsnitt 3.5.

2.5.3 Exportens klimateffekt

De produkter och tjänster som exporteras från Sverige har i genomsnitt ett lägre klimatavtryck än motsvarande produkter i andra länder. Det beror bl.a. på att Sverige har en låg användning av fossila bränslen i el- och värmeproduktionen. Dessutom kan svenska biobaserade alternativ ersätta fossilbaserade produkter som är producerade

utomlands, t.ex. förpackningar. Klimatnytta från export kan därmed uppstå om svensk export ersätter mer utsläppsintensiv produktion i andra länder.

Statistiska centralbyrån (SCB) redovisade i april 2026 ett regeringsuppdrag om att vidareutveckla ett mått på exportens effekt på de globala utsläppen, med utgångspunkt i myndighetens tidigare uppdrag om exportens klimateffekter.[11] Enligt SCB bidrar svensk export sammantaget till potentiellt undvikna utsläpp jämfört med om motsvarande produktion hade skett utomlands. År 2023 motsvarade de potentiellt undvikna utsläppen mellan 33 och 96 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Myndigheten bedömer att potentiellt undvikna utsläpp från svensk export har ökat över tid. Metoden bygger på antaganden om vilken produktion svensk export ersätter och i vilken grad det sker samt utsläppsintensitet i importländer. Den är därför behäftad med stor osäkerhet och skattningarna bör därför tolkas med större försiktighet än de konsumtionsbaserade och territoriella utsläppen.

3 Scenarier och analys av måluppfyllelse

I detta avsnitt redovisas måluppfyllelsen av de klimatpolitiska målen och klimatåtagandena mot EU utifrån scenarier för utsläpps- och upptagsutvecklingen. Scenarierna jämförs med de nationella etappmålen 2030, 2040, det långsiktiga utsläppsmålet till 2045 samt Sveriges EU-åtaganden inom ESR och LULUCF till 2030. I avsnittet redovisas även i vilken utsträckning som kompletterande åtgärder väntas kunna användas för att uppnå de nationella klimatmålen, samt hur Sverige avser använda de flexibilitetsmekanismer som lagstiftningen medger för att nå EU-åtaganden. För de territoriella utsläppen redovisas två scenarier för utvecklingen av måluppfyllelsen över tid och hur den påverkas av beslutade styrmedel. Dessa scenarier bygger på Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen och kompletterande effektberäkningar för åtgärder som vidtagits efter Naturvårdsverkets analysperiod.

– 2025-scenario: Inkluderar effekter av politiska beslut fattade fram t.o.m. den 30 juni 2025 och utgör referensscenario.[12]
– 2026-scenario: Inkluderar effekter av politiska beslut fattade mellan den 1 juli 2025 och den 30 juni 2026. Scenariot visar hur regeringens politik under det gångna året bedöms påverka gapet till utsläppsmålen. Scenariot innehåller också uppdaterade omvärldsfaktorer och metodförbättringar jämfört med 2025-scenariot.

Upptag och utsläpp från LULUCF-sektorn är mer osäkra än utsläppen från övriga sektorer, både avseende storleken på det faktiska nettoupptaget och hur väl det fångas i statistiken. För LULUCF-sektorn presenteras därför fyra scenarier med olika antaganden om tillväxt och avverkning.

Scenarierna bygger på effektbedömningar av beslutade styrmedel, men också på antaganden om bl.a. ekonomisk utveckling, prisutveckling på fossila bränslen och prisutveckling inom ETS 1 och EU:s nya utsläppshandelssystem för vägtransporter, byggnader och viss industri (ETS 2)[13]. Scenarierna utgår från att förutsättningarna för omställning finns på plats, t.ex. elproduktion, elnätskapacitet, effektiva

[11] Regeringsuppdrag – exportens klimateffekter, Statistiska centralbyrån 2026.

[12] Detta scenario motsvarar 2025-scenariot i förra årets klimatredovisning.

[13] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem.

tillståndsprocesser och tillgång till arbetskraft med rätt kompetens, trots att fortsatt arbete behövs för att säkerställa dessa förutsättningar. Flera av antagandena är förknippade med betydande osäkerhet. Antagandena beskrivs närmare i Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen.

3.1 Måluppfyllelse för 2045-målet

Enligt 2026-scenariot beräknas utsläppen 2045 uppgå till 22,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket därmed också är gapet till målet om nettonollutsläpp 2045 om kompletterande åtgärder inte beaktas. Om kompletterande åtgärder skulle nyttjas fullt ut minskar gapet till ca 11,7 miljoner ton. Enligt 2026-scenariot beräknas ca 1,2 miljoner ton bio-CCS kunna tillgodoräknas som kompletterande åtgärder, varvid utsläpp om ca 21,2 miljoner ton väntas återstå 2045.

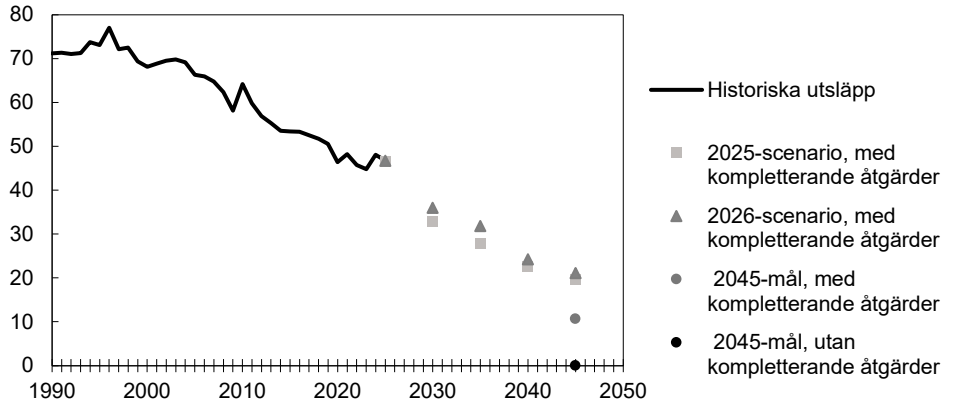
Gapet till 2045-målet är ca 1,6 miljon ton större än det gap som redovisades i förra årets klimatredovisning (prop. 2025/26:1 Förslag till statens budget, finansplan m.m. bilaga 4). Det ökade gapet förklaras främst av utsläppsutvecklingen för inrikes transporter, men även av ökade utsläpp från arbetsmaskiner och industri. Utsläppen minskar i 2026-scenariot, men från en högre nivå och i en långsammare takt än i 2025-scenariot. Den långsammare takten beror bl.a. på att elektrifieringen av vägtransporter och arbetsmaskiner har gått långsammare än vad som prognostiserades i 2025-scenariot. Även metodförbättringar som fångar tidigare underskattade utsläpp av lustgas från tunga lastbilar bidrar till det större gapet till målet. För industrin beror den långsammare minskningen av utsläppen på att utfasningen av fossila bränslen antas ske i något långsammare takt.

Diagram 3.1 visar växthusgasutsläppen enligt 2025- och 2026-scenarierna inklusive den i scenarierna beräknade användningen av kompletterande åtgärder.
I 2026-scenariot beräknas dessa till 1,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030 fördelat på ca 0,8 miljoner ton bio-CCS och ca 0,5 miljoner internationella krediter. För 2035, 2040 och 2045 antas i 2026-scenariot att kompletterande åtgärder består av 1,2 miljoner ton bio-CCS, men inga internationella krediter.

Regeringen bedömer att det behövs ytterligare åtgärder för att nå det långsiktiga utsläppsmålet till 2045. I enlighet med de principer som har tagits fram för en övergångsregerings budgetproposition bör innehållet inte vara politiskt kontroversiellt eller ha en tydlig partipolitisk inriktning. Redovisningen innehåller därför inte någon bedömning av när eller hur beslut om ytterligare åtgärder kan fattas.

Diagram 3.1 Scenarier över Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser till 2045

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

3.2 Måluppfyllelse för ESR-sektorn

Nedan beskrivs gapet till Sveriges åtagande enligt ESR, de nationella etappmålen för utsläpp i ESR-sektorn till 2030 och 2040 samt det nationella etappmålet för inrikes transporter till 2030.

3.2.1 EU-åtagandet för ESR

År 2024 uppgick växthusgasutsläppen i ESR-sektorn till 30,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är 2,5 miljoner ton högre än det utsläppsutrymme som Sverige har tilldelats för 2024. Det samlade gapet, nettounderskottet gentemot Sveriges ESR-åtagande för hela perioden 2021–2030, beräknas enligt 2026-scenariot till ca 13,7 miljoner ton. Det innebär att gapet har ökat med ca 8 miljoner ton jämfört med 2025-scenariot. Ökningen beror framför allt på den metodförbättring som fångar tidigare underskattade lustgasutsläpp från tunga lastbilar, vilket motsvarar ca 5 miljoner ton för hela åtagandeperioden (se avsnitt 2.3.1), men även på beräknade högre utsläpp från transporter och arbetsmaskiner bl.a. till följd av en lägre elektrifieringstakt. I uppskattningen av gapet till ESR-åtagandet antas att Sverige utnyttjar möjligheten att använda den s.k. ETS-flexibiliteten fullt ut[14] samt att Sverige nyttjar det utsläppsutrymme som inte användes 2021–2023 då Sveriges utsläpp låg under den årliga utsläppstilldelningen.[15] Kvarvarande underskott kan potentiellt täckas av överskott från LULUCF (upp till 2,45 miljoner ton för perioden 2026–2030), eller genom köp av utsläppsutrymme från andra medlemsstater. Dessa alternativ beaktas däremot inte i 2026-scenariot.

Från och med 2026 kommer, till följd av ändringar i ETS 1-regelverket, utsläpp från anläggningar där mer än 95 procent av de totala utsläppen av växthusgaser kommer från förbränning av biomassa inte längre att omfattas av ETS 1. Utsläpp från dessa anläggningar kommer i stället att bokföras i ESR. Det påverkar Sveriges uppfyllande av ESR-åtagandet, eftersom utsläppen under perioden 2021–2030 räknas ackumulerat. Sverige har skickat in en begäran till Europeiska kommissionen om fortsatt inkludering av svenska pappers- och massaindustrianläggningar i ETS 1 (KN2026/01553). Från och med 2027 väntas dessa anläggningar åter ingå i ETS 1, vilket innebär att utsläpp från sådana anläggningar inte kommer att bokföras i ESR. I Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen antas däremot dessa utsläpp bokföras i ETS 1 redan fr.o.m. 2026. Utsläppen i ESR-sektorn är därför 0,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter högre i 2026-scenariot jämfört med Naturvårdsverkets underlag.

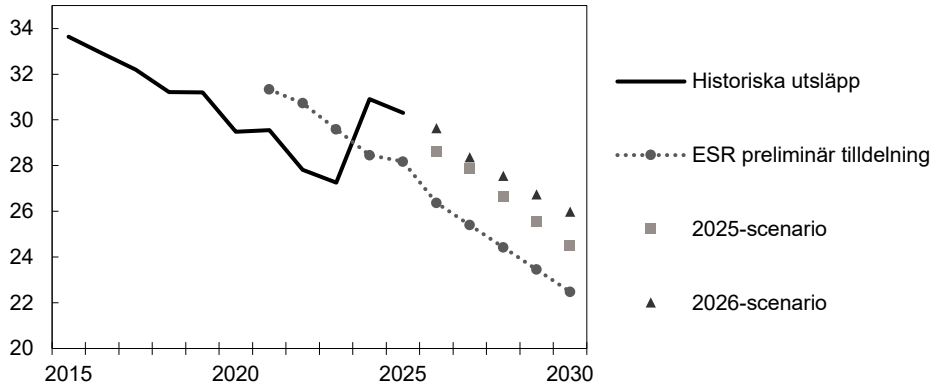
För 2030 väntas utsläppen i ESR-sektorn vara ca 26 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det är ca 40 procent lägre än 2005, men högre än Sveriges ESR-åtagande som kräver en minskning med 50 procent jämfört med 2005.

[14] ETS-flexibiliteten innebär för svensk del att 0,87 miljoner ton utsläppsrätter i ETS annulleras varje år 2025–2030, och att motsvarande mängd dras av från Sveriges tilldelning av auktionsintäkter. Sveriges utsläppsutrymme i ESR ökar därmed varje år med lika mycket.

[15] Under 2021–2023 underskred utsläppen Sveriges utsläppsutrymme och Sverige samlade då på sig ett utsläppsöverskott på sammanlagt ca 7 miljoner ton koldioxidekvivalenter som kan användas för att kompensera för underskott senare år under åtagandeperioden.

Diagram 3.2 Scenarier över utsläpp för Sveriges ESR-åtagande till 2030

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



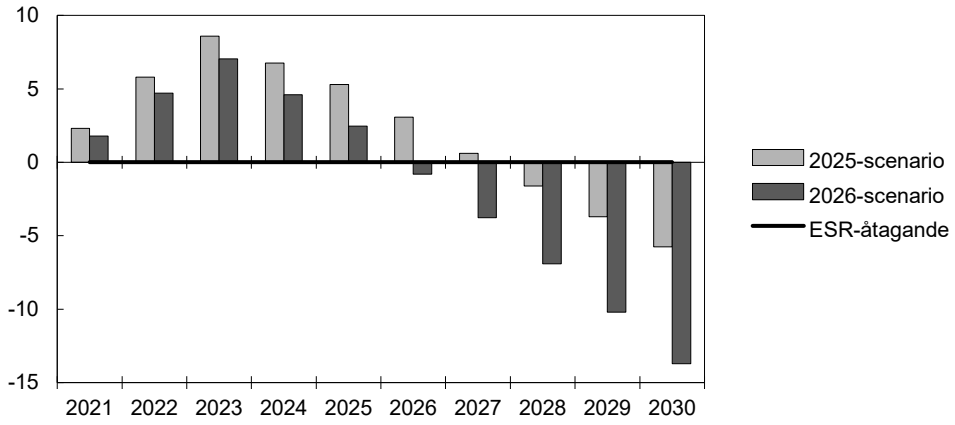
Anm.: I den preliminära ESR-tilldelningen ingår det ökade utsläppsutrymme som följer av Sveriges nyttjande av ETS-flexibiliteten.

Källor: Naturvårdsverket och egna beräkningar.

Det sammanlagda underskottet jämfört med Sveriges ESR-åtagande illustreras i diagram 3.3. En negativ siffra innebär att det finns ett ackumulerat underskott jämfört med ESR-åtagandet, medan en positiv siffra innebär att det finns ett ackumulerat överskott.

Diagram 3.3 Ackumulerat överskott/underskott jämfört med Sveriges ESR-åtagande till 2030

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Anm. 1: I det ackumulerade överskott/underskottet ingår det utökade utsläppsutrymme som följer av Sveriges nyttjande av ETS-flexibiliteten och möjligheten att använda sparat utsläppsutrymme. Hänsyn tas inte till möjligheten att köpa utsläppsutrymme från andra medlemsstater eller tillgodoräkna överskott av nettoupptag från LULUCF-sektorn.

Anm. 2: I 2025-scenario är inte metodförbättringarna som även påverkar utsläppssiffrorna för perioden 2021–2025 medräknade. Därför skiljer sig staplarna mellan scenarierna åt för 2021–2025.

Källor: Naturvårdsverket och egna beräkningar.

Regeringen bedömer att det behövs ytterligare åtgärder för att nå ESR-åtagandet för perioden 2021–2030. I enlighet med de principer som har tagits fram för en övergångsregerings budgetproposition bör innehållet inte vara politiskt kontroversiellt eller ha en tydlig partipolitisk inriktning. Redovisningen innehåller därför inte någon bedömning av när eller hur beslut om ytterligare åtgärder kan fattas.

3.2.2 De nationella etappmålen till 2030 och 2040

För att leva upp till de nationella etappmålen till 2030 respektive 2040 bör utsläppen inom ESR-sektorn minska med 63 respektive 75 procent jämfört med 1990. Detta motsvarar att utsläppen, inklusive användning av kompletterande åtgärder, bör vara högst 17,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030 respektive högst 11,6 miljoner ton 2040. Utsläppen 2024 var 30,9 miljoner ton.

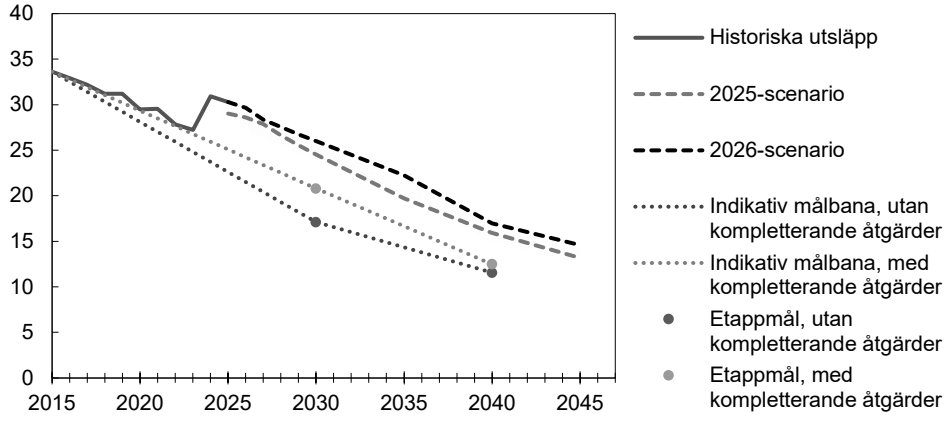
Enligt 2026-scenariot beräknas utsläpp inom ESR-sektorn på ca 26 miljoner ton koldioxidekvivalenter till 2030, vilket är 45 procent lägre än 1990. Kompletterande åtgärder kan enligt 2026-scenariot bidra med 1,3 miljoner ton 2030, fördelat på ca 0,8 miljoner ton bio-CCS och ca 0,5 miljoner ton internationella krediter. Gapet till etappmålet för 2030 enligt 2026-scenariot är därmed 7,6 miljoner ton. Detta är ca 2 miljoner ton högre än i 2025-scenariot, varav 0,5 miljoner ton beror på att den beräknade storleken på kompletterande åtgärder har bedömts vara lägre. Om de kompletterande åtgärderna skulle användas fullt ut skulle gapet bli ca 5,2 miljoner ton.

Till 2040 beräknas utsläpp inom ESR-sektorn enligt 2026-scenariot på ca 17 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är 63 procent lägre än 1990. De beslutade kompletterande åtgärderna uppgår enligt scenariot till 1,2 miljoner ton 2040, varav 0,9 miljoner ton kan tillgodoräknas mot målet eftersom kompletterande åtgärder endast får bidra med 2 procentenheter till etappmålet till 2040. Gapet till etappmålet för 2040 är enligt 2026-scenariot därmed 4,5 miljoner ton, vilket är ca 1 miljon ton högre än i 2025-scenariot.

De nationella etappmålen till 2030 och 2040 är punktmål där måluppfyllelsen mäts utifrån utsläppsnivån det givna målåret. Som stöd för att följa utvecklingen mot etappmålet finns två indikativa målbanor som visar en linjär utsläppsutveckling från 2015 fram till 2030, 2040 och 2045. Den ena målbanan utgår från antagandet om full användning av kompletterande åtgärder, medan den andra utgår ifrån ingen användning av kompletterande åtgärder. Under 2024 låg utsläppen ca 5 miljoner ton över målbanan med fullt nyttjande av kompletterande åtgärder, och 7 miljoner ton över målbanan utan nyttjande av kompletterande åtgärder. Enligt 2026-scenariot uppgår utsläppen fram t.o.m. 2030 till ca 5 miljoner ton respektive ca 8 miljoner ton över de indikativa målbanorna.

Diagram 3.4 Scenarier över Sveriges utsläpp av växthusgaser inom ESR i förhållande till nationella etappmål

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källor: Naturvårdsverket och egna beräkningar.

Regeringen bedömer att det behövs ytterligare åtgärder för att nå de nationella ESR-målen till 2030 och 2040. I enlighet med de principer som har tagits fram för en övergångsregerings budgetproposition bör innehållet inte vara politiskt kontroversiellt eller ha en tydlig partipolitisk inriktning. Redovisningen innehåller därför inte någon bedömning av när eller hur beslut om ytterligare åtgärder kan fattas.

3.2.3 Det nationella etappmålet för inrikes transporter till 2030

För att leva upp till transportmålet till 2030 ska utsläppen för inrikes transporter minska med 70 procent jämfört med 2010, vilket innebär att utsläppen 2030 inte ska överstiga 6,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

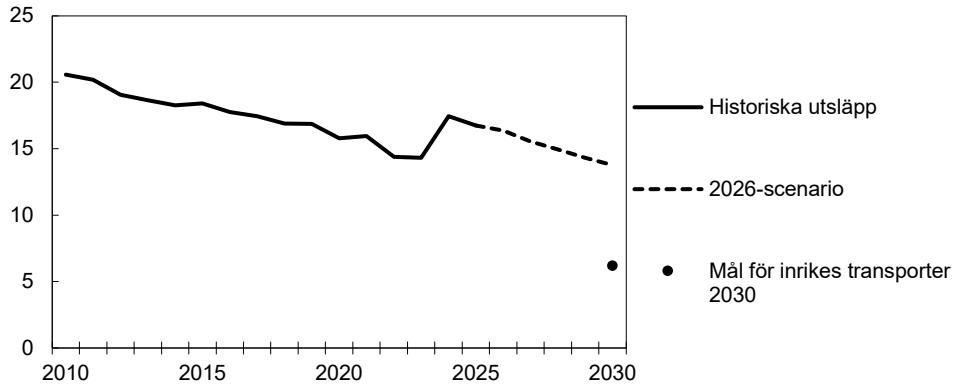
År 2024 var utsläppen från inrikes transporter 17,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Enligt 2026-scenariot beräknas utsläppen 2030 uppgå till 13,8 miljoner ton, vilket är ca 33 procent lägre än 2010. Gapet till transportmålet är ca 7,6 miljoner ton enligt 2026-scenariot. Det är ca 1,6 miljoner ton högre än i 2025-scenariot.

Jämfört med 2025-scenariot antas i 2026-scenariot en lägre elektrifieringstakt fram till 2030, till följd av lägre försäljning av elbilar och ellastbilar de senaste åren. Även den metodförbättring som fångar tidigare underskattade utsläpp av lustgas från tunga lastbilar påverkar gapet till etappmålet.

Regeringen bedömer att det behövs ytterligare åtgärder för att nå etappmålet till 2030 för inrikes transporter. I enlighet med de principer som har tagits fram för en övergångsregerings budgetproposition bör innehållet inte vara politiskt kontroversiellt eller ha en tydlig partipolitisk inriktning. Redovisningen innehåller därför inte någon bedömning av när eller hur beslut om ytterligare åtgärder kan fattas.

Diagram 3.5 Scenarier över utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) till 2030

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källor: Naturvårdsverket och egna beräkningar.

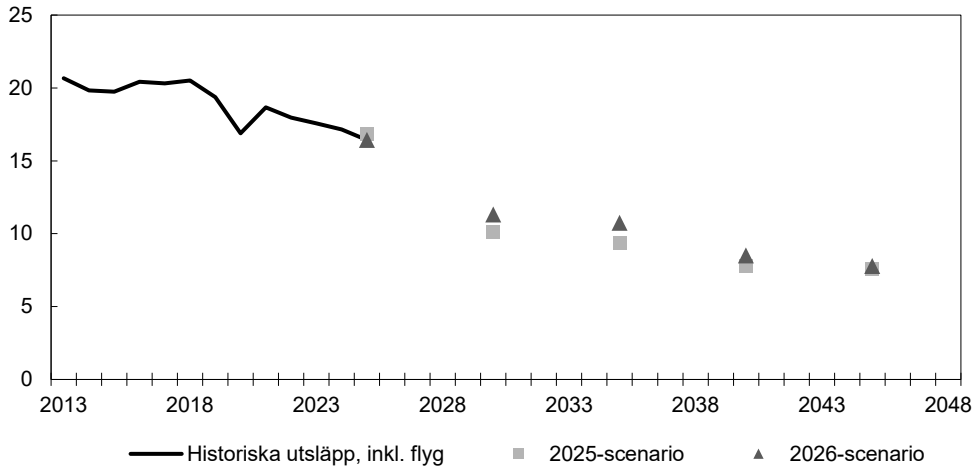
3.3 Scenarier för ETS 1-sektorn

Det finns inget separat mål för den svenska ETS 1-sektorn. I stället ingår utsläppen från svenska anläggningar inom ETS 1 i Sveriges långsiktiga utsläppsmål till 2045 och i EU:s mål om att unionens totala ETS 1-utsläpp ska minska med 62 procent till 2030 jämfört med 2005. Eftersom ett specifikt ETS 1-mål saknas för Sverige redovisas därför enbart scenarier för utsläppsutvecklingen.

I 2026-scenariot väntas utsläppen inom Sveriges ETS 1-sektor minska med 53 procent till 2045 jämfört med 2025. Utsläppen 2045 väntas i stort sett vara på samma nivå i 2025- och 2026-scenarierna, men utsläppsutvecklingen fram till 2045 skiljer sig något åt.

Diagram 3.6 Scenarier över Sveriges utsläpp av växthusgaser inom ETS 1 till 2045

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

3.4 Måluppfyllelse för LULUCF-sektorn

För LULUCF-sektorn finns det statistik för nettoupptag fram till 2024. Därefter finns det fyra olika scenarier för framtida nettoupptag. Scenarierna utgår från antaganden om skogens tillväxt och avverkningstakt. Skogstillväxten antas antingen vara i nivå med inventeringen 2020–2024, som inkluderar tillväxtåren 2015–2023, eller i nivå med ett långsiktigt historiskt genomsnitt. Avverkningstakten antas antingen vara konstant eller öka. Måluppfyllelsen utvärderas i två fastslagna tidsperioder, 2021–2025 respektive 2026–2030.

3.4.1 EU-åtagandet för 2021–2025

Under åtagandeperioden 2021–2025 gäller att de bokförda utsläppen inte får vara högre än de bokförda upptagen (det s.k. no debit-målet). Sammantaget för de fem markkategorierna bedöms Sverige kunna bokföra ett överskott för hela LULUCF-sektorn på 22–30 miljoner ton koldioxidekvivalenter för perioden 2021–2025, beroende på vilka scenarier som används för nettoupptaget 2025 i brukad skogsmark. För LULUCF-sektorn finns ingen preliminär statistik för 2025. För beräkningen av nettoupptag eller nettoutsläpp 2025 har Naturvårdsverket använt genomsnittet för 2021–2024 och för brukad skogsmark även de olika startpunkterna i scenarierna.

Brukad skogsmark utgör den största markkategorin i Sverige och bedöms kunna ge ett överskott på 31–38 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Sveriges åtagande för denna markkategori innebär att nettoupptaget ska vara minst i nivå med en referensnivå för skog. Enligt LULUCF-förordningen ska medlemsstaterna senast i mars 2027 göra s.k. tekniska korrigeringar av denna referensnivå. Sveriges lantbruksuniversitet har delredovisat en preliminär teknisk korrigering i mars 2026 som använts för att beräkna den prognostiserade måluppfyllelsen av EU-åtagandet för 2021–2025 i denna klimatredovisning. Den slutliga tekniska korrigeringen kommer att fastställas 2027. Det finns dessutom ett tak i LULUCF-förordningen som begränsar hur mycket

överskott som får bokföras i brukad skogsmark. Hur dessa bestämmelser ska tillämpas är inte fullt ut klargjort på EU-nivå.

När det gäller de andra markkategorierna väntas Sverige under perioden 2021–2025 bokföra ett underskott på ca 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter för avskogad mark och ett överskott på ca 1,4 miljoner ton för beskogad mark. För brukad åkermark och brukad betesmark väntas Sverige bokföra ett överskott på ca 0,4 miljoner ton respektive ett underskott på ca 0,3 miljoner ton under samma period.

Det prognostiserade överskott som redovisas för perioden 2021–2025 innebär en stor förändring jämfört med det prognostiserade underskott som redovisades i klimatredovisningen 2025. Det beror huvudsakligen på att ytterligare inventeringar nu visar på ett större nettoupptag på grund av en ökad skogstillväxt, lägre naturlig avgång och lägre avverkning. Förändringen beror också på den preliminära tekniska korrigeringen av referensnivån för skog.

Regeringen bedömer att LULUCF-åtagandet för 2021–2025 kommer att nås.

3.4.2 EU-åtagandet för 2026–2030

De fyra olika scenarierna för nettoupptaget i LULUCF visar på den stora osäkerhet som omgärdar sektorn. Scenarierna varierar mellan att Sverige kan få ett överskott i LULUCF-åtagandet för punktmålet 2030 på 4 miljoner ton koldioxidekvivalenter (scenariot med historisk tillväxt och konstant avverkning) eller att Sverige kan få ett underskott till målet på 8 miljoner ton (scenariot med aktuell tillväxt och ökad avverkning).

För målet för det ackumulerade upptaget 2026–2029, det s.k. budgetmålet, visar scenarierna ett spann från överskott på 23 miljoner ton koldioxidekvivalenter (scenariot med historisk tillväxt och konstant avverkning) till underskott på 17 miljoner ton (scenariot med aktuell tillväxt och ökad avverkning).

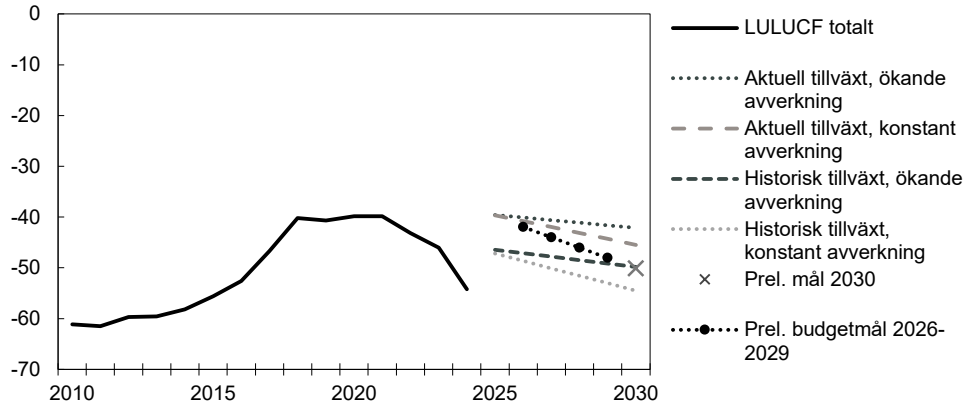
Totalt, inklusive punktmålet 2030, ger det ett ackumulerat spann för perioden 2026–2030 från underskott på 25 miljoner ton koldioxidekvivalenter till överskott på 27 miljoner ton. Utfallet är mycket osäkert eftersom tillväxt, naturlig avgång och avverkning kan förändras fram till 2030, t.ex. till följd av stormar och torka.

De senaste årens trend visar att tillväxten i skogen har återhämtat sig och att avverkningsnivåer minskade. Det ökar nettoupptaget i LULUCF, men fångas inte fullt ut i de redovisade scenarierna. Eftersom både budgetmålet 2026–2029 och punktmålet 2030 är satta i förhållande till basår, där upptagsnivåerna kan komma att justeras vid metodförändringar, är det också osäkert vilka nivåer på det rapporterade nettoupptaget som krävs för att uppfylla åtagandet.

Regeringen bedömer att det är osäkert om det behövs ytterligare åtgärder för att leva upp till LULUCF-åtagandet 2026–2029. I vissa scenarier förväntas åtagandet nås med befintliga åtgärder och i andra scenarier behövs ytterligare åtgärder för att leva upp till åtagandet. I enlighet med de principer som har tagits fram för en övergångsregerings budgetproposition bör innehållet inte vara politiskt kontroversiellt eller ha en tydlig partipolitisk inriktning. Redovisningen innehåller därför inte någon bedömning av när eller hur beslut om eventuella ytterligare åtgärder kan fattas.

Diagram 3.7 Scenarier över Sveriges nettoupptag från LULUCF-sektorn till 2030

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Anm.: Scenariernas startpunkter visar ett lägre nettoupptag än vid slutpunkten för den historiska tidsserien. Det beror på att scenarierna baseras på skogstillstånd, tillväxt och avverkning för perioden 2020–2024 då nettoupptaget i genomsnitt var lägre än vid slutpunkten 2024.

Källa: Naturvårdsverket.

3.5 Kvantifierade effekter i 2026-scenariot

I detta avsnitt sammanfattas kvantitativa bedömningar av hur beslut under perioden den 1 juli 2025–30 juni 2026 påverkar utsläppen. Dessa beslut, tillsammans med förändrade omvärldsfaktorer samt ny statistik och metodförbättringar, förklarar skillnaden mellan 2025-scenariot och 2026-scenariot.

Skillnaden mellan 2025-scenariot och 2026-scenariot består till största delen av den metodförbättring som gör att tidigare underskattade utsläpp av lustgas nu fångas i beräkningen av utsläpp från vägtrafiksektorn. Detta beskrivs närmare i avsnitt 2.3.1. Skillnaden uppgår till ca 5 miljoner ton koldioxidekvivalenter ackumulerat mellan 2021–2030.

De redovisade effekterna avser enbart den utsläppseffekt som följer av en förändring i ett styrmedel, inte styrmedlets totala effekt. För nya styrmedel blir förändringen densamma som styrmedlets totala effekt. När styrmedel har starka inbördes samband redovisas den samlade effekten av en grupp styrmedelsförändringar i stället för varje enskild förändring.

Tabell 3.1 Kvantifierade effektbedömningar för nya och ändrade beslut juli 2025–juli 2026

Miljoner ton koldioxidekvivalenter

Beslut/styrmedelsförändring	Relevant sektor	Ackumulerad effekt 2026–2030
Förstärkning av Klimatklivet	ESR	-0,5
Riktad elbilspremie i Sociala klimatfonden[1]	ESR	-0,5
Tillfällig ersättning till statliga myndigheter för att minska användandet av fossila drivmedel[2]	ESR	< -0,1
Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken[3]	ESR	< -0,1
Senareläggning av införandet av ETS 2 inom EU	ESR	0,2
Lägre elektrifieringstakt[4]	ESR	2,2
Tillfälliga sänkningar av skatt på bensin och diesel[5]	ESR	0,4
Förlängning av förstärkt skattenedsättning på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk under 2026[6]	ESR	<0,1
Pappers- och massaindustrianläggningar bokförs i ESR 2026	ESR	0,3

Anm.: Effektbedömningarna motsvarar inte den exakta påverkan som styrmedelsförändringen haft i scenarierna då metoder för scenarioframtagande och effektbedömningar av enskilda styrmedel i klimatredovisningen skiljer sig åt. Vissa effektbedömningar har uppdaterats sedan förra årets klimatredovisning. Notera att förutsättningsskapande åtgärder redan är intecknade i scenarierna (se avsnitt 5).

[1] Inkluderar effekter av åtgärder som föreslogs i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) och propositionen Vårändringsbudget för 2026 (prop. 2025/26:99).

[2] Inkluderar effekten av en åtgärd som föreslogs i propositionen Vårändringsbudget för 2026 (prop. 2025/26:99). Åtgärden gäller bara för 2026 och effekten för året beräknas till minskade utsläpp om 50 000 ton koldioxidekvivalenter.

[3] Inkluderar effekten av åtgärder som föreslogs i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina samt stöd till hushåll och andra åtgärder med anledning av kriget i Mellanöstern (prop. 2025/26:275). Åtgärden gäller bara för 2026 och effekten för året beräknas till minskade utsläpp om ca 20 000 ton koldioxidekvivalenter.

[4] Effekten inkluderar styrmedelsförändringar som påverkar elektrifieringstakten, inkl. förlängning och förändring av klimatpremien för lätta lastbilar och förändring av klimatpremierna för tunga lastbilar och miljöarbetsmaskiner.

[5] Effekten avser de skattesänkningar som föreslogs i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Sänkt skatt på drivmedel samt el- och gasprisstöd (prop. 2025/26:236) och propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina samt stöd till hushåll och andra åtgärder med anledning av kriget i Mellanöstern (prop. 2025/26:275). Skattesänkningarna är tillfälliga och den redovisade effekten gäller enbart utsläppen under 2026.

[6] Effekten avser den tillfälligt utökade nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som föreslogs i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1). Åtgärden antas leda till en tillfällig utsläppsökning för 2026 om ca 20 000 ton koldioxid-ekvivalenter, samt att utfasningen av de fossila bränslena i de aktuella sektorerna försenas. Effekten för 2030 är svårbedömd.

Källor: Naturvårdsverket och egna beräkningar.

Utöver åtgärderna ovan har det även fattats beslut under året som inte har kunnat kvantifieras, men som ändå bedöms kunna ha en klimatpåverkan.

3.6 Sammanfattning av måluppfyllelsen

I tabell 3.2 sammanfattas måluppfyllelsen för de nationella klimatmålen och Sveriges EU-åtaganden enligt 2026-scenariots beräknade utsläpp för det aktuella målåret eller åtagandeperioden.

Tabell 3.2 Utsläppsgap till Sveriges nationella klimatmål och EU-åtaganden enligt 2026-scenariot

		Utsläppsgap inkl. flexibiliteter och beslutade kompletterande åtgärder	
Nationella mål eller EU-åtaganden	Mål	Miljoner ton koldioxidekvivalenter	Procentenheter
Nationellt 2045-mål	Nettonoll	21,2	30
Nationellt etappmål ESR 2030	-63% jfr. 1990	7,6	16
Nationellt etappmål ESR 2040	-75% jfr. 1990	4,5	10
Nationellt transportmål 2030	-70% jfr. 2010	7,6	37
ESR-åtagande 2021–2030	Årligt utsläppsutrymme	13,7	-
	-50% jfr. 2005	4,4	12
LULUCF-åtaganden 2021–2030	No debit-målet 2021–2025	Överskott om 22–30	-
	Upptagsbudget 2026–2029	Underskott om 17 – överskott om 23	-
	Punktmål 2030 +4 Mton jfr. med snittet 2016–2018	Underskott om 8 – överskott om 4	-

Anm.: Gapen till de nationella målen inkluderar beslutade kompletterande åtgärder medan gapen till ESR-åtagandet inkluderar viss flexibilitet över tid, mellan sektorer och medlemsstater samt ETS-flexibiliteten. Utfallet gentemot LULUCF-åtagandena redovisas utan flexibilitet.

Källor: Naturvårdsverket och egna beräkningar.

4 Ytterligare åtgärder som kan påverka klimatomställningen

I detta avsnitt redogörs för ytterligare åtgärder som ännu inte har beslutats, men som framöver kan leda till effekter på utsläpp och nettoupptag. Det innefattar bedömningar av utsläppseffekter till följd av denna proposition samt utredningar och förslag på såväl nationell som internationell nivå som kan komma att påverka utsläppsutvecklingen.

4.1 Denna proposition

Denna proposition har lämnats av en övergångsregering. Särskilda principer har tillämpats vid utformningen av propositionen (se Förslag till statens budget, finansplan, m.m. avsnitt 1.1), vilket medför vissa förändringar av de anslagsnivåer som beräknades i budgetpropositionen för 2026. Dessa förändringar bedöms påverka utsläppen. Preliminära beräkningar visar att de territoriella utsläppen sammantaget minskar med upp till 0,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter fram till 2030. Det ackumulerade nettoupptaget i LULUCF-sektorn bedöms samtidigt minska (vilket motsvarar en utsläppsökning) med upp till ca 0,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter fram till 2030.

I tabell 3.1 redogörs för preliminära beräkningar av direkta utsläppseffekter av förslag i denna proposition som bedöms vara betydande och som inte redan är inkluderade i 2026-scenariot. Beräkningar av enskilda åtgärders effekter och sammanlagda effekter kan skilja sig i det kommande underlaget till nästa års klimatredovisning som tas fram av statistikansvariga myndigheter.

Tabell 4.1 Preliminära beräkningar av utsläppseffekter som bedöms vara betydande och inte redan inkluderade i 2026-scenariot

Miljoner ton koldioxidekvivalenter

Styrmedel	Effekt 2027	Effekt 2030	Ackumulerad effekt 2026–2030
ESR-sektorn			
Högre anslag för Klimatklivet	< -0,01	-0,04	-0,10
LULUCF-sektorn			
Minskad satsning på återvätning av nedlagd jordbruksmark	<0,01	0,03	0,08

Anm.: I beräkningarna antas att anslagen utnyttjas fullt ut. För Klimatklivet förutsätter det att det fattas nya riksdagsbeslut om beställningsbemyndigande som möjliggör detta.

Källa: Egna beräkningar.

4.2 Utredningar och uppdrag som är relevanta för klimatomställningen

Nedan redogörs för ett urval av utredningar som har tillsatts och uppdrag som getts till myndigheter under perioden den 1 juli 2025–30 juni 2026. Dessa väntas bidra med analyser och konsekvensutredningar som kan utgöra underlag för eventuella framtida beslut som ytterligare kan minska utsläppen.

- Uppdrag till Statens energimyndighet (Energimyndigheten) att ta fram förslag om biogasstyrmedel (KN2026/01020).
- Beslut att förlänga Miljömålsrådets uppdrag t.o.m. den 6 maj 2030 (KN2026/00875).

- Uppdrag till Energimyndigheten att utveckla stödet för elektriska och fossilfria arbetsmaskiner så att användningen ökar snabbare (KN2026/01307 [delvis], KN2026/01376 [delvis], KN2026/01395).
- Uppdrag till Energimyndigheten att undersöka om Industriklivet kan omfatta stöd till infångning, lagring och användning av koldioxid på exempelvis avfallsanläggningar (KN2026/01307 [delvis], KN2026/01376 [delvis], KN2026/01395).
- Uppdrag till Naturvårdsverket att genomföra insatser som kan leda till kortare prövningstider för industrin och minskade klimatutsläpp (KN2025/00560, KN2025/00726, KN2025/01453 m.fl.).
- Uppdrag till Verket för innovationssystem att föreslå en struktur för s.k. regulatoriska sandlådor för att främja utvecklingen av nettonollteknik i Sverige (KN2025/01778).
- Uppdrag till Naturvårdsverket att lämna förslag om hur insamlingen av förpackningsavfall kan samordnas med insamlingen av annat avfall (KN2025/01507).

4.3 Förslag på internationell nivå

I tabell 4.2 beskrivs pågående arbete på EU-nivå som bedöms kunna påverka klimatomställningen. Utöver detta pågår även globala processer på klimatområdet som kan komma att påverka Sveriges klimatomställning, bl.a. inom ramen för FN:s klimatförhandlingar (UNFCCC). Mer information om förslag på internationell nivå redovisas inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur avsnitt 3.6.

Tabell 4.2 Förslag på EU-nivå som bedöms kunna påverka klimatomställningen

Förslag	Beskrivning
EU:s ramverk för att genomföra klimatmålet till 2040	Europeiska kommissionen presenterade ett förslag för ETS 1[1] under juli 2026 och kommer i slutet av 2026 presentera förslag på genomföranderamverk för övriga sektorer för att specificera hur EU ska leva upp till målet om att nettoutsläppen ska minska med 90 procent till 2040.
Revidering av koldioxidkrav för personbilar och lätta lastbilar inom EU[2]	Europeiska kommissionen har föreslagit förändringar som innebär sänkta krav för minskning av koldioxidutsläpp från nya lätta fordon.
Förslag till förordning om rena företagsfordon[3]	Europeiska kommissionen har föreslagit en förordning om krav på andel noll- och lågutsläppsfordon för företag med fler än 250 anställda.
Ändringar av EU:s gränsjusteringsmekanism för koldioxid (CBAM)[4]	Förhandlingar pågår inom EU om att utvidga tillämpningsområdet för CBAM.
EU:s naturrestaureringsförordning	Sverige lämnade ett utkast till nationell naturrestaureringsplan till Europeiska kommissionen i september 2026.
EU:s handlingsplan för gödselmedel[5]	Europeiska kommissionen har presenterat en handlingsplan för gödselmedel. Planen innehåller bl.a. åtgärder för att öka produktionen av fossilfria och cirkulära gödselmedel.
Industrial Accelerator Act (IAA) [6]	Europeiska kommissionen har lagt fram ett förordningsförslag som syftar till att stärka EU:s konkurrenskraft, öka industrins andel av EU:s BNP och påskynda industrins omställning.

[1] COM(2026) 616 final.
[2] COM(2025) 995.
[3] COM(2025) 994.
[4] COM(2025) 989.
[5] COM(2026) 310.
[6] COM(2026) 100 final.

5 Förutsättningar för klimatomställningen

5.1 Indikatorer för förutsättningsskapande åtgärder

De scenarier över utsläppsutvecklingen som Naturvårdsverket tar fram, och som presenteras i avsnitt 3, bygger på antaganden om att förutsättningar för klimatomställningen finns på plats, bl.a. när det gäller tillräcklig elproduktion, elnätskapacitet och effektiva tillståndsprocesser. Antaganden är förknippade med betydande osäkerheter och i detta avsnitt redovisas därför indikatorer som speglar förutsättningar för att genomföra klimatomställningen i centrala sektorer. Indikatorerna är ett urval och bedömningarna är osäkra, bl.a. eftersom indikatorerna är svåra att mäta och kvantifiera på ett heltäckande sätt.

5.1.1 Tillräcklig och fossilfri elproduktion

El- och fjärrvärmesektorn är central i klimatomställningen genom att den möjliggör elektrifiering av andra sektorer, som transporter och industri. För att möjliggöra en omställning genom ökad elektrifiering behöver elproduktionen öka och den fossilfria andelen av elproduktionen och elanvändningen vara hög.

Under 2024 uppgick elproduktionen i Sverige till 169,3 TWh, varav andelen fossilfri elproduktion i Sverige uppgick till 98,6 procent 2024.

Kärnkraften producerade 48,7 TWh el 2024, vilket kan jämföras med 46,7 TWh 2023. I början av 2024 fanns i Sverige sex kärnkraftsreaktorer med installerad effekt på ca 6 900 MW. Regeringen har ingått aktieägaravtal om delägande i Videberg Kraft AB som avser investera i ca 1 500 MW ny kärnkraft.

Vindkraftsproduktionen ökade till 40,4 TWh 2024, jämfört med 34,1 TWh 2023. Enligt Energimyndigheten väntas den genomsnittliga ökningstakten avta under kommande år.[16]

Under 2024 producerades 4,1 TWh solel, jämfört med 3,1 TWh 2023. Enligt Energimyndigheten väntas den genomsnittliga ökningstakten minska under kommande år.[17] Under 2024 tillkom omkring 1 TWh ny solkraftsproduktion, vilket är en marginell minskning med 0,1 TWh jämfört med 2023.[18]

Mer information om utvecklingen av fossilfri el redovisas inom utgiftsområdena 20 Klimat, miljö och natur och 21 Energi.

[16] Slutgiltig statistik för el och fjärrvärme 2024, webbplats energimyndigheten.se.
[17] Slutgiltig statistik för el och fjärrvärme 2024, webbplats energimyndigheten.se.
[18] Energiindikatorer, webbplats energimyndigheten.se.

5.1.2 Elfordon och utbyggnad av laddinfrastruktur

Transportsektorn står för en betydande andel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och vägtransporterna står för merparten av utsläppen. Genom att elektrifiera fordonsflottan och bygga ut infrastruktur för elfordon kan utsläppen minska.

Enligt Trafikanalys har andelen elektrifierade personbilar av nybilsförsäljningen ökat kraftigt mellan 2020 och 2023, varefter andelen har stabiliserats runt 35 procent.

Antalet lätta lastbilar som kan drivas med el har ökat kontinuerligt sedan 2019, men tillväxttakten har varit långsam i jämförelse med utvecklingen för personbilar. Under 2025 ökade andelen nyregistrerade lätta lastbilar med eldrift med två procentenheter jämfört med föregående år. Elektrifieringen av tunga lastbilar har ökat de senaste åren, men är fortsatt på en låg nivå. För bussar har elektrifieringen kommit längre, och elektrifieringstakten har också ökat de senaste åren.

Tabell 5.1 Andel elektrifierade vägfordon i Sverige

Procent

	Personbilar el		Lätta ellastbilar		Tunga ellastbilar (över 4,25 ton)		Elbussar	
	Andel av nyregistreringen	Andel av flottan	Andel av nyregistreringen	Andel av flottan	Andel av nyregistreringen	Andel av flottan	Andel av nyregistreringen	Andel av flottan
2025	35,4	8,6	22,7	5,7	5,8	1,3	43,3	16,1
2024	34,2	7,2	20,9	4,6	5,7	0,9	28,1	10,2
2023	37,8	5,9	18,9	3,4	3,6	0,6	25,5	8,5
2022	32,1	4,0	13,6	2,2	2,3	0,3	19,3	6,4
2021	18,4	2,2	7,1	1,4	0,7	0,1	24,2	4,9
2020	9,3	1,1	5,9	1,0	0,3	0,0	12,5	3,5

Källa: Trafikanalys korttidsprognos för den svenska vägfordonsflottan 2026.

Tillgången till laddinfrastruktur har ökat de senaste åren. Vid utgången av 2025 var 61 268 laddpunkter på 9 251 laddstationer anslutna för publik laddning, vilket är en ökning med ca 15 000 jämfört med 2024. Antalet publika laddstationer för tunga transporter är fortsatt litet.

Tabell 5.2 Totalt antal publika laddpunkter i Sverige

	2022	2023	2024	2025
Antal laddpunkter	17 703	33 562	45 863	61 268

Källor: Statens energimyndighets årsredovisningar 2022–2025.

För mer information om vägtransporternas omställning, se utgiftsområdena 20 Klimat, miljö och natur, 21 Energi och 22 Kommunikationer.

5.1.3 Effektiva tillståndsprocesser

Effektiva tillståndsprocesser är en viktig förutsättning för företagens klimatomställning, eftersom långa handläggningstider kan försena investeringar i ny teknik och produktion. Handläggningstiden för ansökningar om tillstånd för miljöfarlig verksamhet i mark- och miljödomstolar är en indikator på hur effektiva tillståndsprocesserna är.

År 2025 var mediantiden från att en ansökan kommer in till dom eller beslut avseende tillstånd 464 dagar, vilket är en minskning jämfört med 474 dagar 2024.

Handläggningstiden varierar mellan åren, bl.a. som en följd av antalet inkomna ansökningar och komplexiteten i de inkomna ansökningarna.[19]

Tabell 5.3 Handläggningstid för ansökningar om tillstånd till miljöfarlig verksamhet

Antal dagar

År	Antal mål	Median	75-percentil	90-percentil
2025	61	464	561	677
2024	55	474	581	926
2023	39	428	622	1033
2022	52	474	743	1013
2021	44	501	700	909
2020	43	421	568	794

Anm.: Antal avgjorda mål i första instans för ansökningar om tillstånd till miljöfarlig verksamhet samt handläggningstid vid mark- och miljödomstolarna under 2020–2025.

Källor: Domstolsverket och Naturvårdsverket.

5.2 Beslut som påverkar förutsättningarna för klimatomställningen

Nedan listas ett urval av beslut som fattades under perioden den 1 juli 2025–30 juni 2026 och som påverkar förutsättningarna för klimatomställningen utan att ha effektberäknats, eftersom de saknar direkta utsläppseffekter. Utredningar och uppdrag som beslutades den 1 juli 2025–30 juni 2026 redovisas i avsnitt 4.2.

- Sänkt energiskatt på el 2026 (prop. 2025/26:1 Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 13.12).
- Förstärkta anslag för tillståndsprövning till flera myndigheter (prop. 2025/26:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22).
- Förstärkning av det s.k. kraftlyftet (prop. 2025/26:1 utg.omr. 21 avsnitt 2.9.5) och breddning av kraftlyftet till fler typer av aktörer (förordning [2025:1487] om statligt stöd för att förbättra leveranssäkerheten i elsystemet).
- Förlängd och utvecklad satsning på bidrag för energi- och effekteffektivisering av småhus (prop. 2025/26:1 utg.omr. 21 avsnitt 2.9.2).
- Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter (prop. 2025/26:80).
- Information och rådgivning för ökat kolupptag och biologisk mångfald (prop. 2025/26:1 utg.omr. 23 avsnitt 2.10.1).
- Medel till länsstyrelserna för att påskynda prövningen av våtmarksåtgärder (prop. 2025/26:1 utg.omr. 1 avsnitt 9.7.1).
- Det statliga kreditgarantiprogrammet för stora gröna investeringar begränsas fr.o.m. 2026 till avtal som är ingångna vid utgången av 2025 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 24 avsnitt 3.6).
- Ändringar i avfallslagstiftningen (prop. 2025/26:108 avsnitt 6.12) för att bl.a. minska förbränningen av fossil plast.

6 Klimatpolitiska rådets rapport

De bedömningar och rekommendationer som presenterats i Klimatpolitiska rådets rapport 2026 kommer att behandlas i skrivelsen om regeringens klimatpolitiska

[19] Statistik om prövning av tillstånd till miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet under 2025, Naturvårdsverket.

handlingsplan. Den klimatpolitiska handlingsplanen ska enligt klimatlagen tas fram vart fjärde år, vilket innebär att nästa plan ska tas fram före utgången av 2027.