

Gör *inte* om, gör rätt!



**2030-sekretariatets
starka sexa för mandatperioden 2022-2026**

Innehåll – centrala rekommendationer

1. Gör en plan!.....	4
2. Byt bränslet.....	9
3. Mobilist, javisst.....	12
4. Samordna godset.....	17
5. Fy för fossilt	19
6. Ta ton i Europa.....	23
Slutord	24

Inledning: Gör inte om, gör rätt!

Bästa nyttillträdde regering!

Det viktigaste i er regeringsförklaring och ert Tidöavtal var det som *inte* hände. Klimatmålen ändrades inte, ambitionerna sänktes inte. Det lägger en solid grund för samarbetet kring 2030-målet, som ju ligger närmast i tid. När år 2030 är till ända, ska klimatpåverkan från inrikes transporter ha minskat med 70 procent jämfört med år 2010.

2030-sekretariatet skapades med detta mål som enda syfte. Efter år 2030 lägger vi ned verksamheten, med en Mission Accomplished-fest som sista stora händelse. Vi med våra många partners – från globala koncerner till minsta uppstartsentreprenör, från stora branschorgan till små, ideella aktörer, är politikens löftesleverantörer. Vi delar in målet i Bilen (alla fordon), Bränslet (alla drivmedel inklusive el och vätgas) och Beteendet (hur vi transporterar människor och varor – och hur vi inte gör det).

Alla tre delarna måste bidra till omställningen för en framgångsrik måluppfyllelse, men vi insisterar inte på någon exakt fördelning mellan de olika kategorierna; det går att göra mindre på karusellerna och mer på gungorna. Varje regering är fri att utforma sin egen mix. Det som inte går, är att dra ner på åtgärderna inom flera centrala områden utan att kraftigt höja på andra, och ändå nå målet.

I denna rapport presenterar vi nuläget för omställningen, inklusive det som angivits i regeringsförklaringen, Tidöavtalet och den nya mandatperiodens första konkretiseringar av politiken framåt. Vi ger sex starka övergripande rekommendationer; det är genom att slå sexan Sverige blir det föredöme omvärlden behöver och som är vår chans till global relevans. Vi ser fram emot att samarbeta för en framgångsrik, ledande, lönsam och smart klimatomställning.

Den 14 november 2022

Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet

1. Gör en plan!

Till år 2030 ska transportsektorns klimatpåverkan minska med 70 % jämfört med år 2010. Målet ingår i det klimatpolitiska ramverket, som delmål till att Sverige år 2045 ska nå nettonoll i klimatpåverkan. 2030-målet är det mest ambitiösa i världen eftersom det avser hela fordonsflottan, och har fått en betydande internationell uppmärksamhet. Andra länder har liknande mål, men vanligen enbart avseende nya fordon eller nya personbilar. Det klimatpolitiska ramverket antogs av riksdagen den 15 juni 2016 med röstsiffrorna 299–50, sju partier för och ett emot, och trädde i kraft den 1 januari 2017.¹ Den nya regeringen betonar i regeringsförklaringen att klimatmålen ska nås, och närings- och energiminister Ebba Busch såväl som klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari har särskilt preciserat att det också gäller 2030-målet.

2030-målet är väl förankrat inte bara politiskt, utan också i att det utöver den generella beredningen som ledde till klimatlagstiftningen varit föremål för en särskild statlig utredning, Fossilfrihet på Väg.² Denna utredning föreslog att Sverige skulle nå en ”fossiloberoende fordonsflotta” till år 2030, med en mängd konkreta förslag till hur detta skulle ske. Därtill har målet brett stöd från näringslivet, vilket bland annat visar sig i form av den breda uppslutning av partners som 2030-sekretariatet visar upp; utgångspunkten för att få medverka är att man står bakom målet och att man ser att det ska uppnås genom åtgärder inom Bilen (alla fordon), Bränslet (alla drivmedel) och Beteendet.

Den nya regeringens första budgetproposition innehåller delar som för oss närmare 2030-målet:

- **En omfattande satsning på elektrifiering av vägtransporter.** För tunga transporter är fokus depåer, destinationsladdning och längs vägar i hela landet, för lätta fordon stöd till publika laddstationer. För detta ökas Klimatklivet med 400 miljoner kronor 2023 och 500 miljoner kronor per år 2024 och 2025. Därtill förstärks anslaget för laddinfrastruktur till 1 090 milj kr 2023 (+ 90 milj), till en miljard år 2024 och 505 miljoner 2025. Stödet kan gå till publika stationer för snabbbladdning, redundans och kapacitetshöjning längs större vägar, publik laddning på allmän platsmark och infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom stationär laddning eller tankning samt för utbyggnad av infrastrukturen för ellastbilar i regionala nätverk och sammanhängande stråk mellan Sveriges större städer. Stödet ska vara teknikneutralt”, så även batteribyte, elvägar och vätgas kan stöttas. Anslaget får även användas för stöd till laddinfrastruktur i hamnar och på kajer.
- **Industriklivet** förstärks med 600 miljoner kronor per år 2023–2025. Regeringen vill ”särskilt se en ökad produktion av fossilfria bränslen så som elektrobränslen för att möjliggöra en ökad användning av fossilfria bränslen utan påverkan på andra samhällsmål, som de andra miljömålen.”
- **Produktionsstödet till biogas** som infördes 2022 på 450 miljoner kronor, höjs till 650 miljoner kronor 2023 och 700 miljoner årligen 2024-2025.
- **Förmån av laddel på arbetsplatsen** till egen bil eller förmånsbil blir skattefri från 1 juli 2023 till 30 juni 2026. Regeringen innebär att förmånen innebär 110 miljoner kronor per helår i minskade statsintäkter, vilket dock förutsätter att förmånen annars faktiskt hade beskattats.
- **Investeringarna i sjöfart** ökas kraftigt, från 263 miljoner kr 2022 till strax över en miljard per år 2023-2025. Bland annat införs en klimatkompensation i form av sänkta farledsavgifter och utökade miljöincitament.

¹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/06/riksdagen-antar-historiskt-klimatpolitiskt-ramverk/>

² <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2013/12/sou-201384/>

- **Driftstödet för bio-CCS** höjs från 15 miljoner kronor 2022 till 25 miljoner årligen 2023-2025. Åren 2026-2046 ska omfattande ”omvända auktioner” hållas av Energimyndigheten för att få igång storskalig CCS.
- **Skattefri förmån av laddning** av elbil och laddhybrid på arbetsplatsen.

På andra områden består tidigare politik. Flygskatten och trängselskatterna blir kvar oförändrade, likaså medlen för upphandlad tågtrafik till utlandet. Skattebefrielsen för koncentrerade biodrivmedel utanför reduktionsplikten består, om EU godkänner den.

Ett antal större förändringar som gör det svårare att nå 2030-målet införs enligt regeringens förslag:

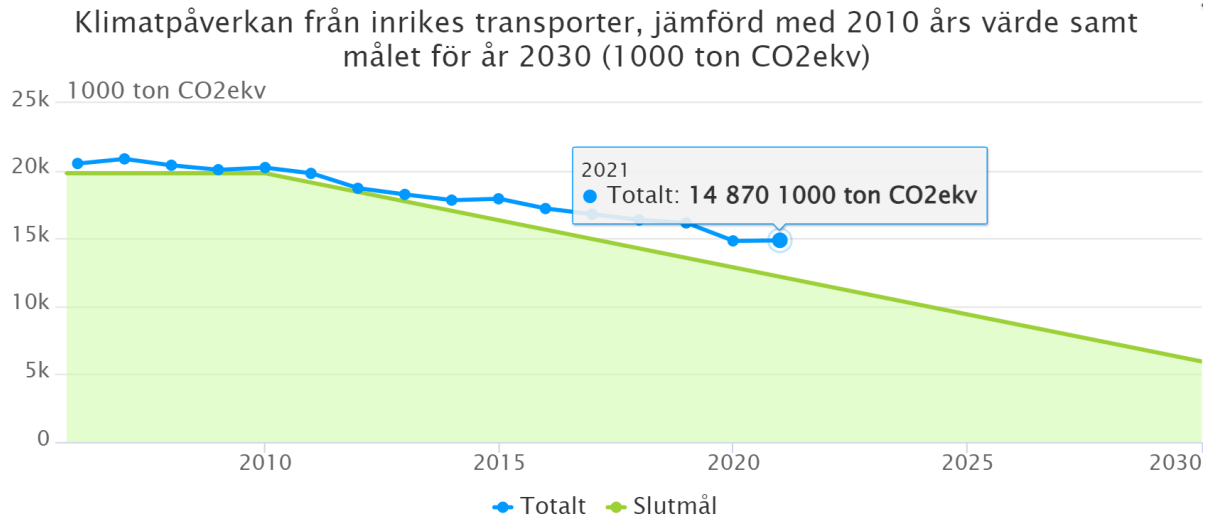
- **Kraftfullt sänkt reduktionsplikt.** Reduktionsplikten är ett effektivt verktyg för att minska klimatpåverkan från befintliga bensin- och dieseldrivna fordon. Den är också kostnadseffektiv eftersom den använder befintlig infrastruktur och befintliga fordon för att nå målet, dessutom får varje drivmedelsbolag själv välja hur de vill uppfylla målet. Därför är det bekymmersamt att regeringen föreslår att reduktionsplikten sänks till EU:s miniminivå från 2024 och resten av mandatperioden. Exakt vad som avses är oklart; regeringen har angett nivån 6 % men den nivån gällde i EU:s Fuel Quality Directive som löpte ut år 2020. Framgent gäller EU:s tredje förnybarhetsdirektiv som nu slutförhandlas, med en [miniminivå](#) på 13-16 % för år 2030 och en ännu okänd utsläppsbana till dess. Förväntningar om att den sänkta reduktionsplikten ska innebära lägre drivmedelspriser kan komma på skam; de stora prisökningarna på sistone skedde inte när reduktionsplikten skärptes vid årsskiftet utan efter att Rysslands anfallskrig mot Ukraina inleddes, åter när OPEC drog ner på produktionen i oktober och återkommande i samband med att den svenska kronan tappat i värde. Därtill måste förstås den minskade andelen förnybar biodiesel ersättas med ökade mängder fossil diesel, en bristvara med höga priser för de som inte tidigt säkrat kontrakt och med risk för fysisk brist på MK1-diesel, den kvalitet Sverige använder. Som bl.a. [Klimatpolitiska rådet anger](#), kan sänkningen också leda till att Sverige måste köpa utsläppsrätter från andra länder, till betydligt högre pris och utan att ett enda grönt jobb skapas i Sverige.
- **Sänkt skatt på bensin och diesel.** Från 1 januari 2023 [sänkt energiskatt](#) på 80 öre litern för bensin och diesel, en krona med moms. Men den återinförda indexeringen av beskattningen innebär att prissänkningen vid pump stannar vid 14 öre litern för bensin och 41 öre för diesel. Med de kraftiga prissvängningar som råder är skattesänkningen så liten att den knappast märks för kunden, men innebär ändå en kostnad för statskassan på 6,7 mdr kr på årsbasis. Kostnaden motsvarar nästan exakt besparingen statskassan gör genom att dra in premien för klimatbonusbilar.
- **Avskaffad premie för el- och gasbilar.** Bonusdelen av bonus-malus för personbilar och lätta lastbilar avskaffades den 11 november, vilket regeringen tillkännagav blott två dagar tidigare. De som innan dess skrivit på kontrakt får fortsatt bonus, som dock i enlighet med tidigare beslut sänks från 70 000 kr till 50 000 kr för elbilar som tas i bruk efter årsskiftet, och med utsläppskrav på max 30 g Co2/km för laddhybrider. Vi menar att el- och gasbilarna ännu en tid behöver ekonomisk stimulans, särskilt när bensin- och dieslbilar på andra sätt gynnas. Särskilt allvarligt är läget för eldrivna lätta lastbilar och minibussar, där omställningen inte kommit alls lika långt.

- **Reseavdrag enligt gamla modellen**, som ensidigt gynnar bilen – därtill förstärkt med ytterligare höjd milersättning enbart för bensin- och dieslbilar. Återställaren är dyr för statskassan och kommunerna, försämrar skattemoralen eftersom andelen fusk är så hög, slår mot jämställdheten, ökar klimatpåverkan och försämrar miljön. M, KD och L gjorde rätt som i juni var för det nya, färdslagsneutrala systemet och bör i första hand [hålla fast vid det](#), också för att skapa en förutsägbarhet i politiken.
- **Klimatpremien för el- och gasdrivna lastbilar samt arbetsmaskiner sänks** till 462 miljoner kronor för år 2023 mot 1.6 miljarder år 2022, då det dock ingick en elbussatsning som upphör. 2024 sänks premien marginellt för att 2025 närmast upphöra (42 miljoner).
- **Stadsmiljöavtalen** för kollektivtrafik och cykling i städer halveras från 1.45 mdr kr 2022 till 775 miljoner kronor 2023 och 540 miljoner per år 2024-2025.
- **Järnvägssatsningar minskas**, dels genom att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg inte fullföljs, dels genom att underhållet av befintlig järnväg minskas, med motiveringen att ”Regeringen har konstaterat att Trafikverket senarelagt visst järnvägsunderhåll på grund av brist på material, längre leveranstider och resursbrist. Då behoven är stora inom vägunderhåll föreslår regeringen därför att 750 miljoner kronor under 2023 omfördelas inom anslaget.” Dock finns betydande medel för järnvägsinvesteringar; drygt 13, 14 respektive 15 miljarder kronor per år 2023-2025, mot drygt 4 miljarder kronor per år för väginvesteringar. Efter att ha reducerats från 14.1 mdr kr 2022 till 13.6 mdr kr 2023 höjs järnvägsunderhållet åter 2024 till 15.4 mdr kr och 2025 till 16.9 mdr kr. Internationell tågtrafik får fortsatt 95 miljoner kronor per år, för upphandlad trafik till bl.a. Hamburg.

Om riksdagen antar regeringens budgetproposition, vilket allt tyder på, ökar transportsektorns utsläpp högst väsentligt jämfört med den tidigare tänkta utvecklingen. Eftersom utsläppen redan sedan tidigare inte fullt ut följt den minskningskurva som krävs för att nå 2030-målet (se nedan), blir det än viktigare att, som också Klimatpolitiska rådet efterlyser, få ökad tydlighet i hur planen för att nå 2030-målet ser ut³.

Vi bedömer att målet bör delas upp i delmål per år, med indelningen Bilen (alla fordon), Bränslet (alla drivmedel inklusive el och vätgas) och Beteendet (alla transportvanor för människor och gods). Därtill föreslår vi att mer avgränsade mål som tagits fram av respektive bransch formellt antas, såsom kollektivtrafikens mål och målet om en viss andel cykling.

³ <https://www.klimatpolitiskaradet.se/sveriges-vag-till-nollutslapp/>



Årlig utsläppsminskning från transportsektorn jämförd med den utveckling som krävs för måluppfyllelse. Det gröna fältet motsvarar snabbare utsläppsminskningar än vad som i genomsnitt krävs.⁴

2030-målet kräver inte någon särskild utsläppsbana. Med andra ord; så länge transportsektorns klimatpåverkan minskar med 70 % 2010–2030 så är vilken som helst utsläppsutveckling däremellan möjlig. Det är rentav möjligt med betydande utsläppsökningar enskilda år, så länge de sedan minskas. Vi bedömer dock att det vore att frånga Tidöavtalets skrivning att ”Sveriges klimat- och miljöpolitik ska vara ambitiös”, och ser det som en viktig del av målet att för omvärlden visa upp en tidig svensk omställning.⁵ Om transportsektorns utsläpp till 2026 därtill ökar, vilket är en överhängande risk med de förslag vi nu ser, så blir tiden för snabba utsläppsminskningar till 2030 så kort att vi förlorar utrymmet för justeringar och omtag, och sannolikheten för kostnadseffektiva val minskar.

Detta sammantaget gör att 2030-sekretariatet fortsatt utgår ifrån en linjär utsläppsminskning i vårt omfattande arbete med [indikatorer för måluppfyllelse](#). Indikatorerna är baserade på officiell statistik från ansvariga myndigheter där sådan finns, statistik från branschorgan där sådan går att uppbringa och egna sammanställningar där det är nödvändigt.⁶

Det finns enskilda positiva indikatorer, skiften som rentav gått snabbare än både prognoser och vad slutmålet kräver. Men totalt sett var utvecklingen redan tidigare otillräcklig inom alla de tre B:nen Bilen, Bränslet och Beteendet – och det förstärks nu. Pandemiåret 2020 var utvecklingen förvisso i paritet med vad som krävs, främst för att vägtrafiken minskade med 9 % jämfört med år 2019, men det skedde till stor del med restriktioner i vår rörlighet som vi inte accepterar över tid. För 2021 anger Trafikverket att ”utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken minskade med 0,3 %, trots att trafiken ökat, genom energieffektivisering, elektrifiering och ökad andel biodrivmedel. Minskningen under 2021 är dock blygsam jämfört med den årliga minskning på 9 % som behövs för att nå klimatmålet för inrikes transporter 2030.”⁷ För första halvåret 2022 ser vi för flera indikatorer som gått åt rätt håll, att de åter vänder i fel riktning.

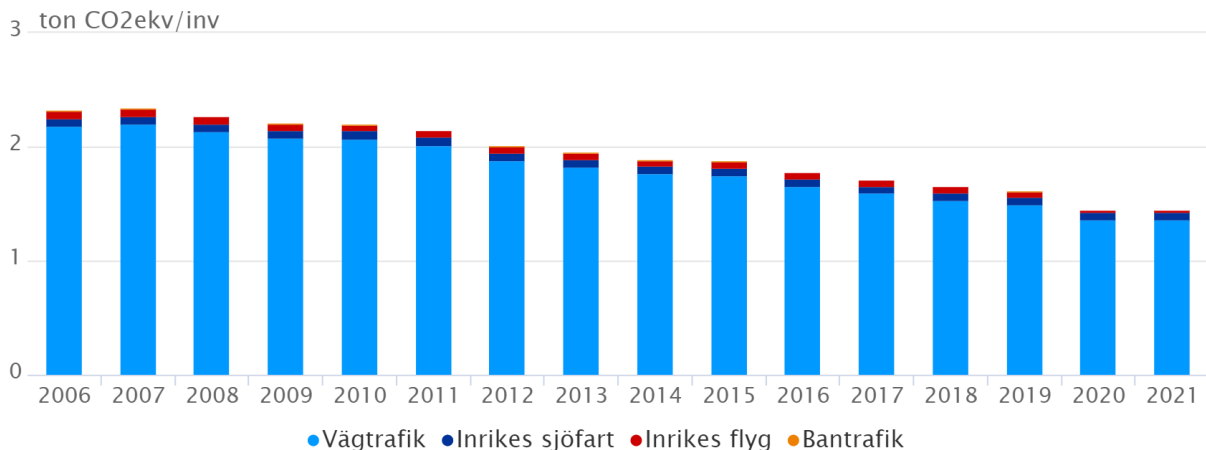
⁴ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/index/klimatpaverkan-fran-inrikes-transporter-h0/klimatpaverkan-h0a/>

⁵ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/overgripande-nyckeltal/vaxthusgasutslapp-fran-transportsektorn-k3/inrikes-transporter-fordelning/>

⁶ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/>

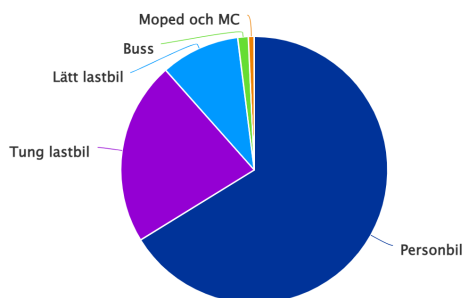
⁷ <https://via.tt.se/pressmeddelande/utslapp-fran-vagtrafiken-minskade-trots-okad-trafik?publisherId=44450&releaseId=3315940>

Territoriella växthusgasutsläpp per capita från olika transportslag i Sverige (Ton CO₂ekv/capita)



Den 2030-plan som ska tas fram måste omfatta samtliga transportslag, även sjöfart och flyg vars ledande aktörer och branschorgan själva markerat att de vill bidra till måluppfyllelsen, bl.a. i 2030-sekretariatets regi och Fossilfritt Sveriges färdplaner. Samtidigt bör vi ha med oss proportionerna; transportsektorns klimatpåverkan kommer till över 90 % från vägtrafiken, som i sin tur domineras av personbilar och tunga lastbilar.⁸ Deras utsläpp beror på tre faktorer: hur bränsleslukande de är, hur stor andel av bränslet som är förnybart, och hur långa sträckor fordonen körs. Dessa tre faktorer motsvarar de tre benen Bilen, Bränslet och Beteendet.⁹

Fördelning av växthusgasutsläppen på olika fordonstyper i vägtrafiken



En plan för hur 2030-målet ska nås bör tas fram inom ramen för den klimatpolitiska färdplan som presenteras första året i varje ny mandatperiod. Planen bör bygga på det tidigare SOFT-samarbetet 2016–2019 mellan Transportstyrelsen, Trafikanalys, Trafikverket, Naturvårdsverket och Boverket, med uppdrag att ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet och föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper. Inför framtagandet av regeringens klimatplan har särskilda underlag tagits fram avseende lokal och regional utsläppsminskning¹⁰, näringslivets omställning¹¹, samt specifikt för transportsektorn.¹² Vi hänvisar till [våra respektive remissvar](#) på dessa utredningar¹³ för detaljerade synpunkter, men konstaterar övergripande att förslagen inte räcker för att nå 2030-klimatmålet, att kostnads- och klimatberäkningar är bristfälliga och att de ansvariga

⁸ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/overgripande-nyckeltal/vaxthusgasutslapp-fran-olika-fordonstyper-k4/olika-fordonstyper-fordelning/>

⁹ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/overgripande-nyckeltal/energianvandning-i-transportsektorn-k1/inrikes-transporter/>

¹⁰ <https://www.lansstyrelsen.se/upsala/om-oss/nyheter-och-press/nyheter---upsala/2022-09-15-rapporten-for-lokal-och-regional-klimatomstallning-har-overlamnats-till-regeringen.html>

¹¹ http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/09/Remiss-av-Promemoria-Na%CC%88ringslivets_klimatomsta%CC%88llning.pdf

¹² <http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/09/Remissmissiv.pdf>

¹³ <https://www.2030sekretariatet.se/pagaende-remisser-och-remissvar/>

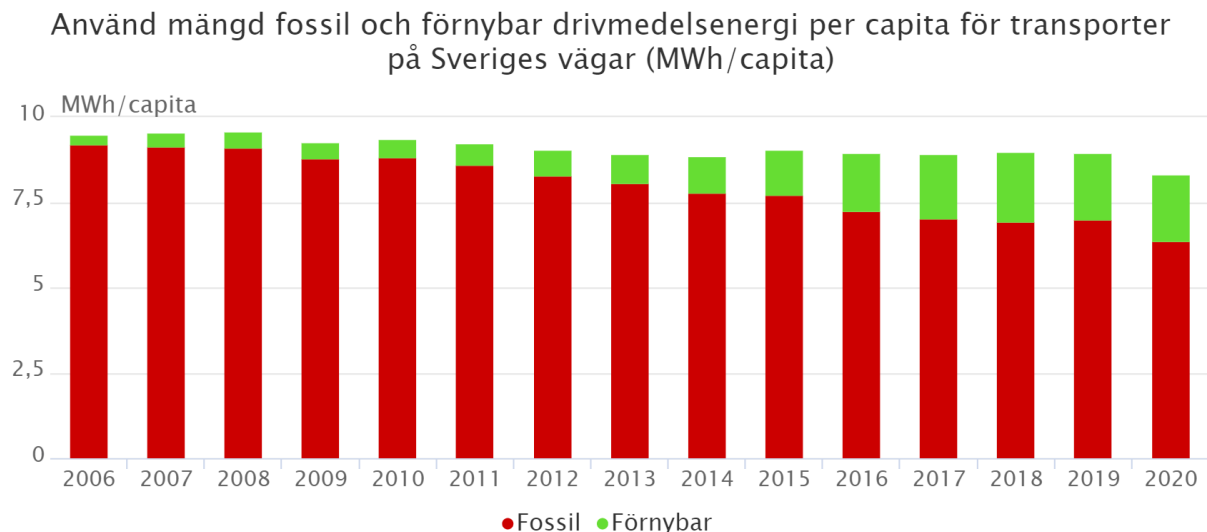
sektorsmyndigheterna i alltför begränsad omfattning varit med att ta fram arbetet. Vi föreslår en backcast; vad behöver ha skett när för att målet ska nås? Det är därför en allvarlig brist att åtgärder som genomförts och föreslås för transportsektorn från regeringen inte klimatberäknats; vare sig tidigare eller med nya dokument som regeringens nationella plan för infrastruktur 2022–2033.

Planen bör också relatera direkt till planer för andra sektorer, t.ex. för energisystemet och bostadssektorn, samt andra mål inom trafiksektorn, som Nollvisionen för trafiksäkerhet. Den bör utvidgas till att omfatta alla som dör och skadas allvarligt i och av trafiken – alltså de 210 som omkom i trafiken 2021 men också de drygt tio gånger fler som dog av trafikens utsläpp.

2 Byt bränslet

För att klara klimatmålen globalt, på EU-nivå och nationellt är det helt avgörande att snabbt fasa ut de fossila bränslena; för transportsektorn fossil bensin, diesel och fordonsgas. Med långsiktiga styrmedel kan det ske kostnadseffektivt och planerbart. Det ska inte förväxlas med *statiska* styrmedel; vi hade inte velat ha 1990-talets styrmedel idag, utan en successiv skärpning och anpassning till teknikutveckling är viktig.

Utifrån detta är *bränslebytet* eller *reduktionsplikten* för drivmedelssektorn ett tydligt föredöme och ett verktyg som levererar stegvist ökande klimatnytta. Resultatet syns tydligt i statistiken för använd mängd drivmedelsenergi per capita för transporter på Sveriges vägar; den minskning av utsläppen som skett har framför allt kommit från klimateffektivare drivmedel, vilket i sin tur i huvudsak beror på reduktionsplikten.¹⁴ Målet för år 2030 är 66 % lägre växthusgasutsläpp för diesel och 28 % för bensin, jämfört med ett helt fossilbaserat drivmedelssystem.



Andelen förnybara drivmedel har hittills i det närmaste följt vad som krävs för att *Bränslen*-delen ska bidra med sin andel av 2030-målet. De koncentrerade biodrivmedlen är viktiga och reduktionsplikten central, därtill med den långsiktighet vi alltid efterlyser med år-för-år-nivåer och återkommande expertsammansatta kontrollstationer vartefter dessa kan justeras. Den senaste kontrollstationen var 15 september 2022, fyra dagar efter valet, med förslag om en något sänkt nivå för bensin och motsvarande höjning för diesel, jämfört med tidigare beslut. Därtill föreslås att koncentrerade biodrivmedel lyfts in i reduktionsplikten, samt en justering av dieseln miljöklassning.¹⁵

¹⁴ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/overgripande-nyckeltal/energianvandning-i-transportsektorn-k1/vagtrafik/>

¹⁵ <https://energimyndigheten.a-w2m.se/FolderContents.mvc/Download?ResourceId=208637>

Vi instämmer inte i alla förslag från kontrollstationen, bland annat ser vi det som viktigt att det är möjligt att göra ett aktivt val på drivmedelsmarknaden och premieras för det. Därför bör koncentrerade biodrivmedel hållas skattebefriade till 2030, vilket regeringen bör driva med kraft gentemot EU istället för den nuvarande ettåriga skattebefrielsen som försvårar investeringar hos både producenter och brukare. För biogasen gäller redan skattebefrielse till år 2030, men här kan EU:s förbud mot att "överkompensera" det förnybara skapa svårigheter. Denna regel behöver utmanas; det är märkligt att fossila drivmedel får vara hur lönsamma som helst jämfört med de bättre förnybara, men att förnybara inte får stimuleras bortom ett likvärdigt pris med det fossila. Detta särskilt som de förnybara drivmedlen trots allt fortsatt innebär en viss ökad ansträngning för brukaren jämfört med att köra fossilt.

Det är nu mycket oroande att regeringen föreslår att reduktionsplikten sänks till EU:s lägstanivå för åren 2024–2026. Inom ramen för projektet 2030-pusslet har Profu genomfört kvantitativa modelleringar av vad det skulle innebära. Det kräver en del antaganden, eftersom EU:s och Sveriges utformningar är olika och det inte är helt klart vad regeringen avser med EU:s lägstanivå för reduktionsplikten. I Fuel Quality Directive, som i princip tjänade ut år 2020, anges 6 % växthusgasreduktion, men i pågående förhandlingar inom ramen för EU:s Fit For 55-klimatplan, anges EU:s lägstanivå höjas till 13–16 % år 2030. Vi utgår från att det blir en linjär årlig ökning till den lägre delen av 2030-spannet.

Sammantaget ser vi att en drastiskt sänkt reduktionsplikt är mycket svår att kompensera för i alla scenarier, och vi delar Fossilfritt Sveriges bedömning att "Bränslebytet är den absolut största kraften vi har att nå klimatmålen. Jag är inte rädd för den kortsiktiga klimateffekten, utan rädd för investeringsklimatet, att vi tappar miljarder in i bioraffinaderier som är helt nödvändiga för att nå våra mål på lång sikt. Bara att debatten kring reduktionspliktens vara eller inte vara har skakat om och skapat risker i näringslivet"¹⁶. Vi vill av samma anledning markera att det klimatpolitiska ramverket inte ger utrymme för att t.ex. värdera vissa klimatmål högre än andra.

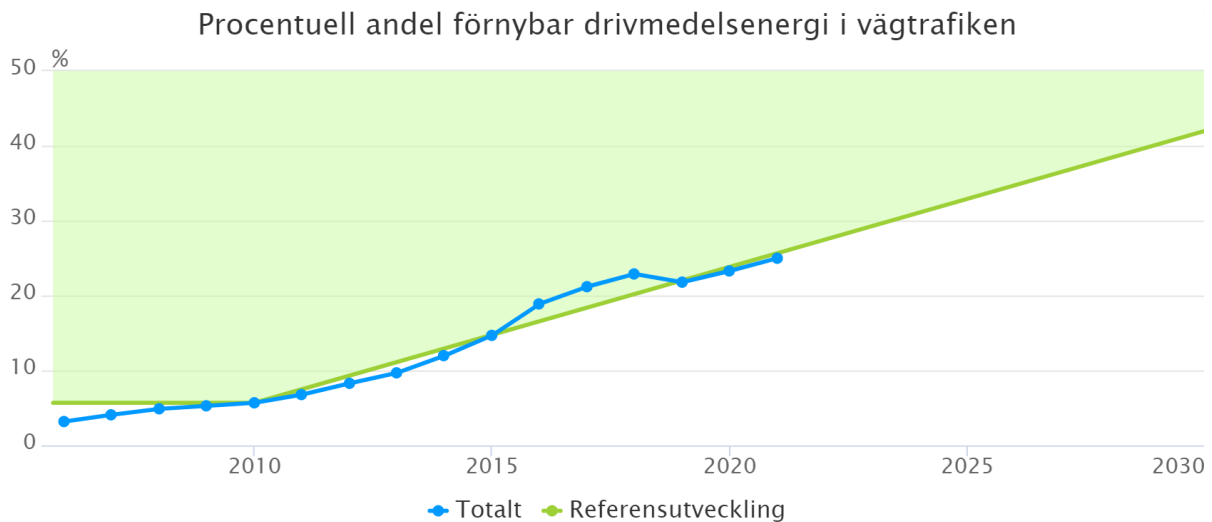
Endast ett scenario, "etchupeffekten", ger en någotsånär realistisk måluppfyllelse: att från år 2027 återgå till de reduktionspliktsnivåer som nu beslutats – och alltså helt ignorera de ökade utsläpp som sker 2024–2026. Klimatmålet för 2030 anger ju inte hur höga utsläppen får vara fram till dess. En sådan målbana ställer dock drivmedelsbranschen och transportsektorn inför mycket stora utmaningar, eftersom klivet upp till 22 % för bensin och 54 % för diesel, enligt nu beslutad reduktionskurva, är mycket stort och kräver nya typer av drivmedel inklusive biobensin. Med nuvarande reduktionspliktsökning år för år, kan dessa fasas in ansvarsfullt, men med ketchupeffekten krävs att dessa bränslen närmast över en natt går från laboratoriet till hundratal miljoner liter per år. Det är också svårt att se att så tvära kast inte skulle vara kostnadsdrivande, på just det sätt som regeringen önskar undvika.

Andra sätt att kompensera för utsläppsökningarna av en kraftigt sänkt reduktionsplikt vore inte bara omfattande utan också troligen dyrare och med större inverkan för hushållen och näringslivet än att procent för procent öka andelen förnybart i de drivmedel vi redan använder. Om nivån även efter år 2026 ligger på EU:s lägsta (beräknat som 13 %), innebär det i snitt 4,6 miljoner ton ökade utsläpp per år. För att kompensera detta räcker inte nybilsförsäljningen på cirka 250 000 bilar per år långt, särskilt som huvuddelen av elektrifieringen redan är in-tecknad. För att förstå storheten: om alla tunga lastbilar ställs om till helt klimatneutral drift, minskar det utsläppen med 3,1 miljoner ton koldioxid. Om 500 000 bilar konverteras från bensin och diesel till biogas och HVO100 och dessa är klimatneutrala, ger det ytterligare ungefär 900 000 ton koldioxid. Det förutsätter dock att de till 100 % tankar dessa drivmedel som i dagsläget är klart dyrare än de fossila, en skillnad som dessutom

¹⁶ <https://www.di.se/hallbart-naringsliv/regeringens-reduktionsfrysning-slar-mot-biodrivmedel-tappar-miljarder/>

utökas med regeringens politik. Därtill måste drygt två miljoner svenskar varje arbetsdag ersätta bilresor på en mil med att gå eller cykla; det ger de sista 600 000 ton koldioxidutsläpp för att kompensera den sänkta reduktionsplikten.

Exemplen visar att det i praktiken är mycket svårt eller omöjligt och Naturvårdsverket har i princip rätt: 2030-målet inte nås med en långvarigt sänkt reduktionsplikt.¹⁷



Andelen förnybar energi i vägtrafiken beror i huvudsak på reduktionsplikten, men också på fordon som drivs med koncentrerade biodrivmedel. Förnybar el till laddbara fordon ingår inte, men får successivt större betydelse.

Jord-, vatten- och skogsbruket fick den 1 juli 2022 retroaktivt sänkt skatt på fossil bensin och diesel med motsvarande 4,40 kronor per liter. Förändringen gäller från 1 januari 2022 till och med sista juni 2023 och kostar statskassan drygt en halv miljard kronor. Regeringen föreslår nu att denna skattesänkning gäller hela år 2023. Det vore olyckligt eftersom prissignaler som dessa försvårar omställningen: den som kör på förnybara bränslen som biogas, RME eller HVO100, eller investerat i att byta till eldrift, får ingenting – bara försämrade konkurrensvillkor jämfört med den som driver sitt lant- eller skogsbruk fossilt.¹⁸

En bättre utgångspunkt vore förslagen i utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk"; en grön skatteväxling där skatterna för drivmedel ökas samtidigt som det införs ett kompenserande jordbruksavdrag som sänker inkomstskatten från jordbruk. Till detta en biopremie per liter rena biodrivmedel som lantbrukare använder.¹⁹

¹⁷ <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/sankt-reduktionsplikt-okar-utslappen-med-tio-procent-ar-du-saker-pa-det>

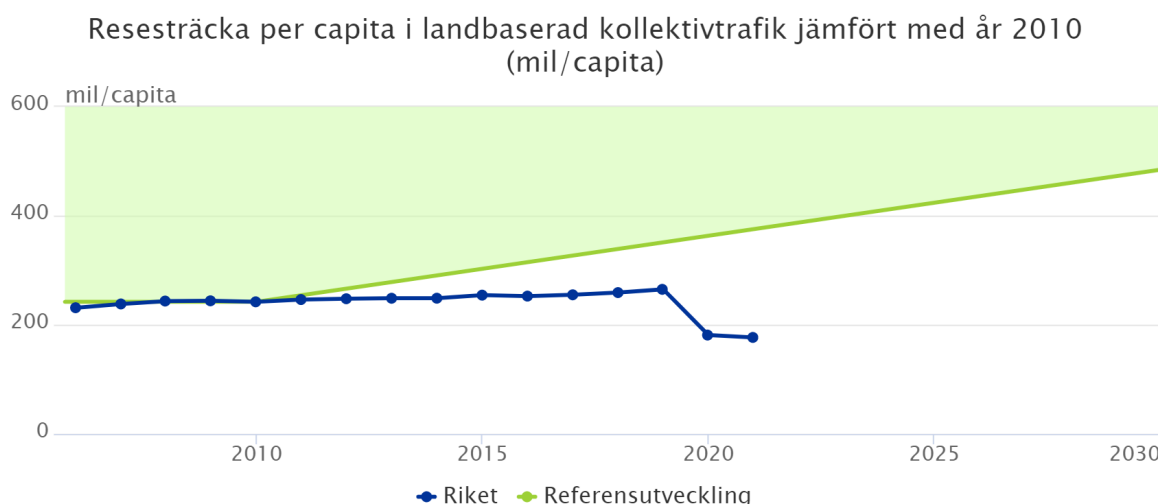
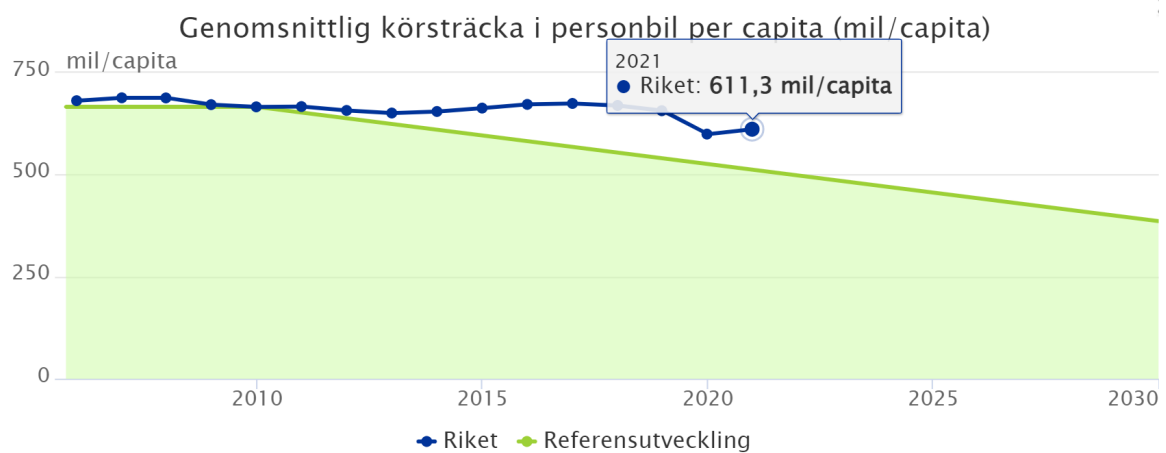
¹⁸ <https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/regeringen-bryter-mot-stockholm-50-gynnar-fossila-drivmedel/>

¹⁹ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2021/07/sou-202167/>

3 Mobilist, javisst

En viktig del i att klara 2030-målet är att effektivisera transportarbetet. Det gäller såväl att minska onödigt resande för personer och gods, som att varje transport bör bli effektivare, och här har en bättre samverkan mellan transportslagen en viktig roll. Vi såg ett minskat resande under pandemins värsta nedstängning, men att det troligen inte var ett egentligt trendbrott visade sig under 2021 då resandet åter ökade.

Centralt för att effektivisera resandet är att inte längre uppleva sig vara bilist, utan mobilist, som kombinerar gång, cykel, bil, buss, tåg, flyg och andra transportslag utifrån vad som bäst svarar mot behoven och önskemålen. En betydande ökning av kollektivtrafikens andel av det totala resandet underlättar för 2030-målet, eftersom det är effektivare att resa tillsammans. Regeringens etappmål anger att "andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik."²⁰ Branschen har tidigare presenterat ett fördubblingsmål med 2010 som basår och har nu målet att fyra av tio motoriserade resor år 2030 ska vara kollektiva, vilket vi ställer oss bakom och har som utgångspunkt för våra indikatorer.²¹



²⁰ <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/>

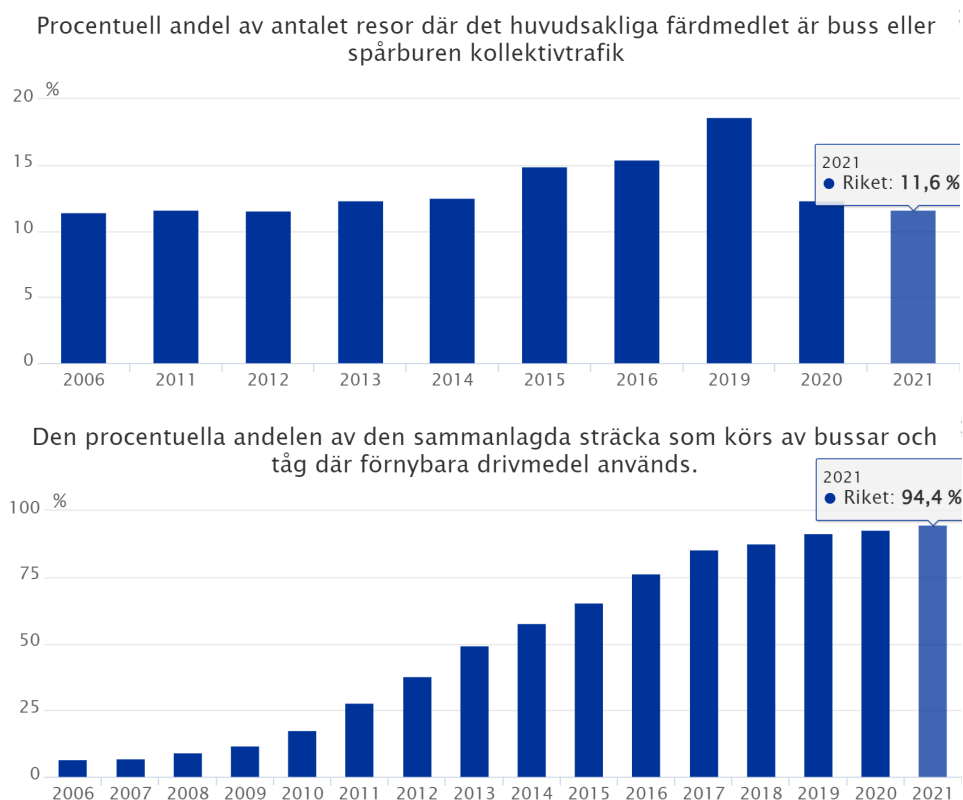
²¹ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/kollektivtrafiken/>

Andelen resande där det huvudsakliga färdmedlet är buss, spårvagn eller tåg var år 2021 samma som år 2011.²² Under coronapandemin minskade kollektivtrafikens andel av resandet med motordrivna fordon, till 20 % år 2021 jämfört med 32 % år 2019.²³ Detta har i viss mån skett till förmån för gång och cykel – vilket ur klimatperspektiv är positivt – men framför allt till förmån för bil²⁴.

Kundnöjdheten bland kollektivtrafikens resenärer har sjunkit till nästintill den lägsta nivån sedan mätningarna började 2010.²⁵ 2030:s lokala och regionala indikatorer visar dock på stora skillnader också mellan direkt jämförbara städer, vilket visar möjligheter till förbättring.²⁶

Klimatnyttan av en ökad andel resor med kollektivtrafiken är extra stor i Sverige, eftersom bussar, spårvagnar och tåg de senaste fem åren konsekvent legat på över 90 % eldrift och förnybara drivmedel, huvudsakligen HVO, biogas och eldrift – långt över andelen för privatbilism. Det pekar på möjligheten för delar av transportsektorn att gå före i omställningen och visar på värdet av utökad kollektivt resande.²⁷ Därmed är det också centralt för kollektivtrafiken att skattebefrielsen för biodrivmedel faktiskt förlängs till 2030.

Kollektivtrafiken bör kompenseras mer än hittills skett för uteblivna intäkter under och efter pandemin, liksom för den senaste tidens höjda drivmedels- och elpriser. Större satsningar inom transportsektorn, med regeringens nationella plan i spetsen, bör också tydligare utgå ifrån fyrstegsprincipen där ett ökat kollektivt resande kan minska behovet av ny infrastruktur.



²² <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/andel-persontransporter-med-kollektivtrafik-b3c/andel-resor-med-kollektivtrafik/>

²³ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/kollektivtrafiken/fakta-och-statistik/>

²⁴ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/pendling-och-arbetsresor-b3l/resestrackor/>

²⁵ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2021.pdf>

²⁶ Se även <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2021.pdf>

²⁷ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/branslet/andel-fornybara-drivmedel-i-kollektivtrafiken-b2b/>

Bilpooler och bildelning är en annan del av kollektivt resande, där 2030-sekretariatet tidigare presenterat årlig statistik. Att denna nu är svår att sammanställa är i grunden en framgång; nu delas fordon på många sätt inklusive att vissa biltillverkare underlättar att dela deras bilar och att gränsen mellan hyrbil och bilpool suddas ut. Utan att det ännu finns färdig statistik som styrker det, bedömer vi ändå att pandemin lett till att fler ifrågasätter fordonsdelning till förmån för individuella lösningar.

Bilpooler och bildelning bör, som redan den statliga utredningen om cirkulär ekonomi lyfte fram²⁸, få samma momssats som annan kollektivtrafik. Idag betalar man 6 % moms för bussresor, limousineservice och helikopterhyra, men 25 % för bilpooler.

Flyget är kollektivt resande och ingår i EU:s kollektivtrafikförordning.²⁹ Det inrikes flygandet ingår i 2030-sekretariatets målbild och indikatorer, men har begränsad betydelse för måluppfyllelsen. Det kan ändå noteras att finanskrisen 2008 medförde en vågdal i flygandet följande år, varpå flygandet återhämtade sig, med en ny minskning under pandemin och en ny uppgång under 2022.³⁰ Flyget är idag starkt förknippat med hög klimatpåverkan per resa, men tvärt emot hur det ibland kan låta i debatten är det inte för evigt givet att flyget ska vara en del av klimatproblemet. Ett skifte till hållbara bio- och elektrobränslen, vätgas och eldrift kan tillsammans med effektivare flygplan, bättre förståelse för hur höghöjdeeffekten undviks och ett mer transporteffektivt samhälle innebära att flyget blir ett fullt ut hållbart transportslag. Inom projektet RE-SAFE visar vi, tillsammans med bl.a. Växjö Universitet, Södra, SkyNRG och KLM, att en betydande produktion av biobaserade flygbränslen genom förgasning av organiskt avfall kan ske redan år 2028. Samtidigt visar bl.a. svenska Heart Aerospace att elflyg för kortare regionala resor är möjligt innan år 2030.

Flygskatten, som finns kvar i den nya regeringens budgetförslag och för år 2023 beräknas ge drygt 1.1 miljarder kronor, kan förslagsvis användas för att stimulera omställningen till hållbart flyg. Den skulle därmed gå från att vara en rent fiskal skatt till att ha en direkt miljöstyrning. Vi önskar också att reduktionsplikten för flygbränsle behålls minst i den takt som tidigare beslutats, och är positiva till att Industriklivet möjliggör en kraftfull satsning på produktion av elektro- och biobränslen för flyget.

Det färdmedelsneutrala system som riksdagen i juni 2022 beslutade införa från 1 januari 2023 vore ett viktigt steg på vägen mot hållbar mobilitet där bilen inte är ett självklart förstaval.³¹ Regeringen föreslår nu istället att ett reseavdrag enligt gamla modellen behålls, dock med höjda ersättningsnivåer för arbetsresor med egen bil från 18,50 till 25 kronor per mil och höjt drivmedelsavdrag för arbetsresor med förmånsbil från 6,50 respektive 9,50 till 12 kronor per mil. Avdraget för förmånsbilar som helt drivs med elektricitet föreslås fortsatt uppgå till 9,50 kronor per mil. 2030-sekretariatet uppmanar riksdagen att hålla fast vid riksdagens beslut från juni 2022, som alla partier utom Sverigedemokraterna röstade för, utifrån fem betydande nackdelar med regeringens förslag, som alla framgår av Finansdepartementets konsekvensbeskrivning av förslaget (Fi2022/02813 Bibehållet reseavdrag):

- 1) **För statskassan** anger departementet att "höja ersättningsnivåerna för resor med egen bil och förmånsbil bedöms minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 1,6 miljarder kronor 2023." Därtill kommer ett omfattande fusk; Skatteverket visade 2019 att 56% av reseavdragen var felaktiga, i 98% av fallen till den sökandes fördel.
- 2) **För kommuner och regioner** anges att förslaget "beräknas varaktigt minska de kommunala skatteintäkterna med 6,8 miljarder kronor per år från 2023, jämfört med beslutade regler".

²⁸ <https://www.di.se/digital/utredning-skatteerabatt-ska-lyfta-delningsekonomin/>

²⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/>

³⁰ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/resestrackor-i-olika-transportslag-b3a/inrikes-transporter-fordelning/>

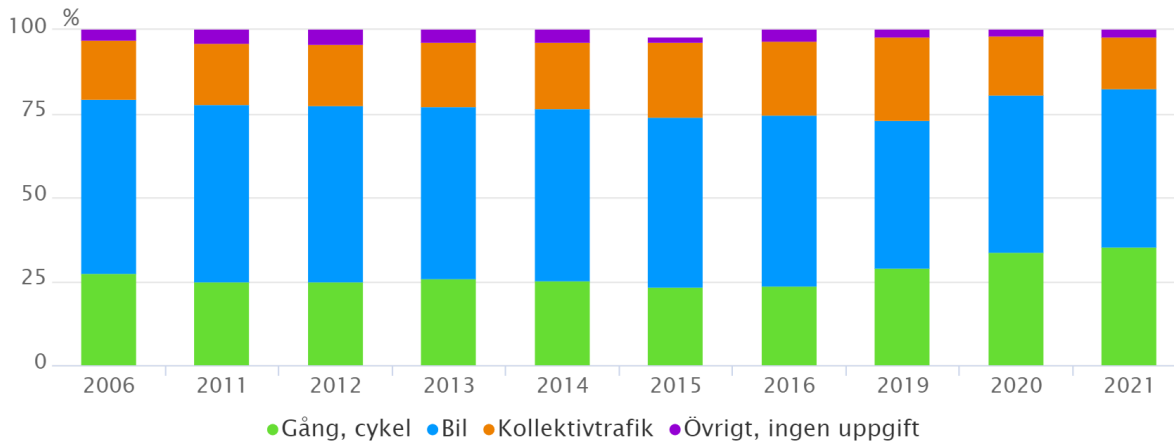
³¹ <https://www.2030sekretariatet.se/reseavdraget-regeringen-gor-som-planerat/>

Landsbygdskommuner drabbas värst. Kommuner och regioner drabbas också av att ”kollektivtrafikresande i de flesta fall förlorar på en återgång till ett reseavdrag jämfört med beslutade regler.”

- 3) **För låginkomsttagare** anger promemorian att förslaget ”innebär en större skattelättnad ju högre individens marginalskatt är”. Antalet individer som omfattas av skattelättnaden minskar med ca 290 000.
- 4) **För jämställdheten** är regeringens förslag negativt; ”mäns individuella disponibla inkomst ökar mer än kvinnors till följd av förslaget.”
- 5) **För klimatet** anger Finansdepartementet att ”en återgång till ett reseavdrag enligt tidigare utformning bedöms innebära ökade utsläpp av växthusgaser och övrig miljöpåverkan (såsom utsläpp av partiklar och kväveoxider) från arbetsresor.” Vidare att ”förslaget om att höja avdragsbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil bedöms bidra till ytterligare höjda utsläpp”, samt ”förslaget kan även bidra med indirekta effekter på transporteffektiviteten genom att biltrafik gynnas i förhållande till kollektivtrafik.” Därtill blir drivmedelsavdraget lägst för den som kör på el, vilket inverkar negativt på transportsektorns omställning.

Skulle regeringen trots allt gå vidare med detta förslag, är det viktigt att Skatteverket ges uppdrag och resurser att säkerställa att enbart berättigade avdrag godkänns, samt att arbetsgivare korrekt uppger t.ex. parkeringsplats på jobbet för förmånsbeskattning – själva laddningen på arbetsplatsen föreslås dock av regeringen vara befriad från förmånsbeskattning åtminstone 2023, vilket vi instämmer i. Det blir också viktigt med kontrollstationer så att ersättningsnivåer avspeglar faktiska kostnader, som korrelerar med drivmedels- och elpris, samt fordons förbrukning.³²

Procentuella andelar av antalet arbets-, tjänste- och skolresor med olika färdmedel



Fördelning av resor för olika färdslag, med en tydlig ökning för gång och cykel de senaste åren, en viss ökning för bilåkandet och en över tid nästan oförändrad andel kollektivt resande.³³

Stadsplaneringen spelar en viktig roll i att minska resebehov och förändra resebeteenden. Det är viktigt att göra rätt från början, t.ex. så att kollektivtrafik och laddinfrastruktur är på plats redan när de första flyttar in i en ny stadsdel. Men de flesta bor och arbetar i områden som sedan länge är

³² <https://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/10/2030-sekretariatet-remissvar-reseavdrag.pdf>

³³ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/pendling-och-arbetsresor-b3l/antal-resor-fordelning/>

etablerade, och därför är det särskilt viktigt att använda oss av exempel från vår omvärld på hur det också i befintliga städer är möjligt att uppnå ”femtonminutersstaden”, där arbete, utbildning, handel, nöje och annat finns inom 15 minuters rörlighet³⁴. För mindre samhällen är utmaningen att säkerställa ett tillräckligt utbud lokalt och därmed onödiggöra transporter till större städer.

Med en växande befolkning och pågående urbanisering, är det viktigt att vara yteffektiv. **Cykling** är ett av de mest effektiva transportslagen och det är glädjande att den långsiktigt nedåtgående trenden med allt mindre cykling tycks vara på väg att vända, om än med stora regionala variationer. Vi ser också med oro på att cykling i lägre åldrar t.ex. till och från skolan är allt mindre självklart. Därför är det utmärkt med en betydande cykelsatsning i den nationella planen för 2022–2033, men den bör kombineras med möjligheter till ett mer självständigt nationellt cykelvägnät – alltså inte beroende av att vara intill en bilväg – och utgå ifrån ett nationellt cyklingsmål, som föreslagits av VTI och som vi i huvudsak ställer oss bakom.³⁵

Ny **mikromobilitet** kan bidra till ”last mile” och behöver utgöra 60 % av stadstrafiken år 2050 för att transportsystemet ska vara hållbart, enligt OECD:s International Transport forum (ITF). Vi bedömer att elscooter/sparkcykelaktörerna i huvudsak snabbt hanterat kritik om såväl miljömässig som social hållbarhet, och att hållbarheten kan förbättras genom att kommuner upphandlar mikromobilitet.³⁶ Över 90 europeiska städer gör redan detta, bl.a. Stavanger, Odense, Madrid, London, Paris och Rom. Då kan varje kommun bestämma hur många elsparkcyklar som är lagom utifrån lokala förutsättningar, vilket kan höjas i takt med efterfrågan, ställa krav på var elsparkcyklarna parkeras, var hastigheten sänks med geofencing, kräva rimliga arbetsvillkor för dem som laddar och flyttar elsparkcyklarna och reglera hur uttjänta batterier hanteras. Därtill kan kommunerna ange vilken trafikinformation aktörerna ska dela med sig av liksom hur samverkan med kollektivtrafiken ska ske. Däremot är det i nuläget oklart om kommuner som upphandlar elsparkcyklar eller annan mikromobilitet också får begränsa antalet – vilket är ett huvudsyfte och måste säkras.³⁷

Mobilitet handlar också om vad man lär sig. För att påskynda omställningen till hållbar bilism bör villkoret automat i **körkortet** tas bort och det bör bli tillåtet att med B-körkort framföra el- och gasdrivna nyttofordon på upp till 4 250 kilo – vi beklagar att den statliga utredning som granskade detta inte levererade konkreta förslag till hur svensk lagstiftning bäst förändras i denna riktning.³⁸ Vi vill också se en konstruktiv väg framåt gällande epa-traktorer, där olycksrisken och illegala hastigheter måste stoppas, men ungdomars rörlighet bör ses som positiv och möjligheten att tidigt introducera hållbara transporter bör tas tillvara.

Distansarbete minskar resandet och kan, rätt utformat, ge människor mer makt över sin vardag. De som jobbar distans reser också i högre utsträckning kollektivt än andra.³⁹ Därför är erfarenheterna från ökningen under pandemin värda att ta till vara, och offentliga arbetsgivare bör vara föredömen i att erbjuda distansarbete någon/några dagar i veckan.

³⁴ Se t.ex. <https://www.di.se/hallbar-t-naringsliv/paris-leder-revolutionen-bli-forsta-15-minutersstaden/>

³⁵ <https://www.regeringen.se/remisser/2022/07/remiss-av-statens-vag--och-transportforskningsinstituts-vti-utredning-av-mal-om-okad-andel-cykling-i-sverige/>

³⁶ <https://www.dagenssamhalle.se/opinion/debatt/kommunerna-bor-upphandla-elsparkcyklar-samordnat/>

³⁷ <https://www.svd.se/a/eJMqQy/jonkoping-far-inte-begransa-elsparkcyklarna>

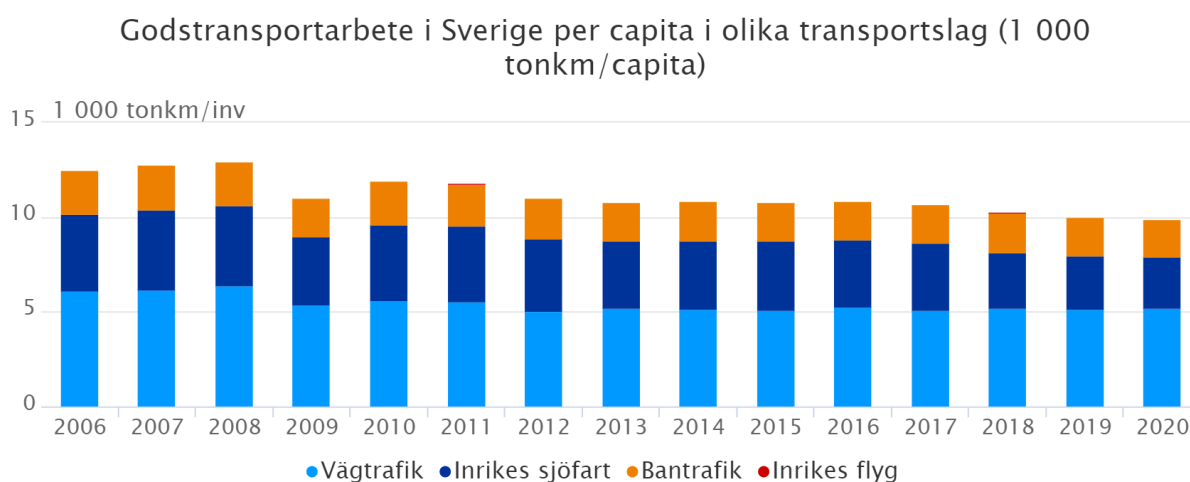
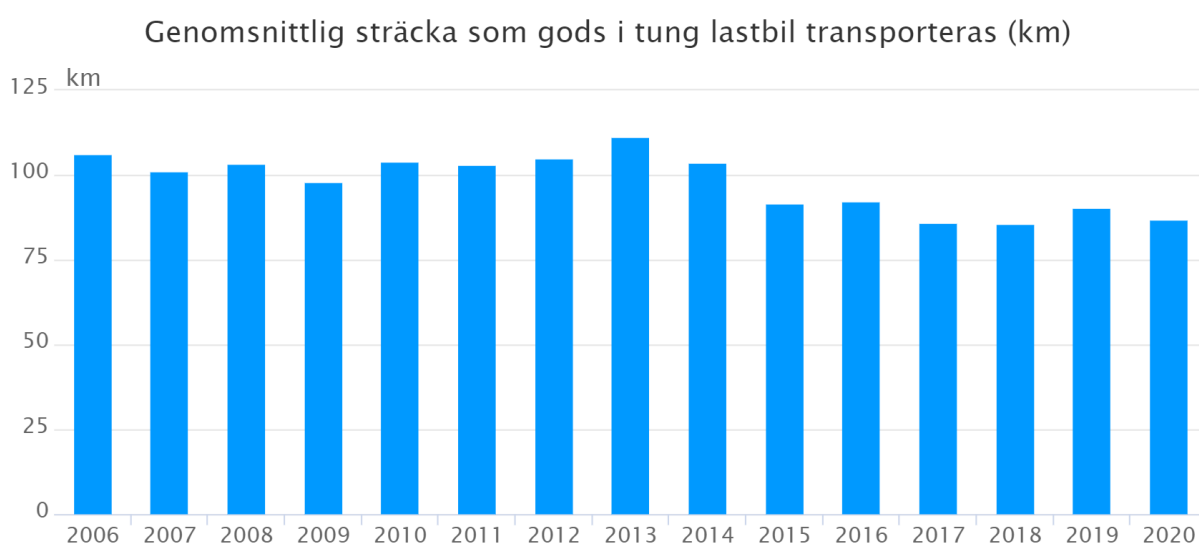
³⁸ Se utredningen <https://www.regeringen.se/remisser/2021/12/remiss-av-transportstyrelsens-utredning-om-forutsattningarna-for-att-fora-vissa-fordon-som-drivs-med-el-eller-andra-drivmedel-med-b-korkort/> och 2030:s remissvar http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/04/2030-sekretariatets-remissvar-Bkorkort-for-elfordon-I2021_02956.pdf

³⁹ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-rapport-tema-distansarbete-2021.pdf>

4 Samordna godset

Att minska godstransporternas klimatpåverkan är en viktig del av att nå 2030-målet. Det kan ske bland annat genom att minska transportvolymerna, att öka samlastningen, att byta transportslag från lastbil till sjöfart och järnväg, att skifta bränsle i lastbilarna och att minska transportavstånden.

2030-sekretariatets indikatorer visar att fördelningen mellan olika transportslag för godset varit i stort sett oförändrad alltsedan 2005.⁴⁰ Ansträngningar för ökad samlastning och liknande har inte burit frukt, eller motverkats av att det gods som transporteras successivt blir lättare.⁴¹ Tunga lastbilar har i genomsnitt blivit både tyngre och längre samtidigt som godsivån är oförändrad, vilket innebär att fordonsflottan används allt mindre effektivt. Däremot ser vi en långsiktig minskning av tonkilometer, vilket troligen beror på en mer utvecklad ekonomi där allt mindre av transporterna består av tunga bulkvaror och alltmer av processade slutprodukter.⁴²

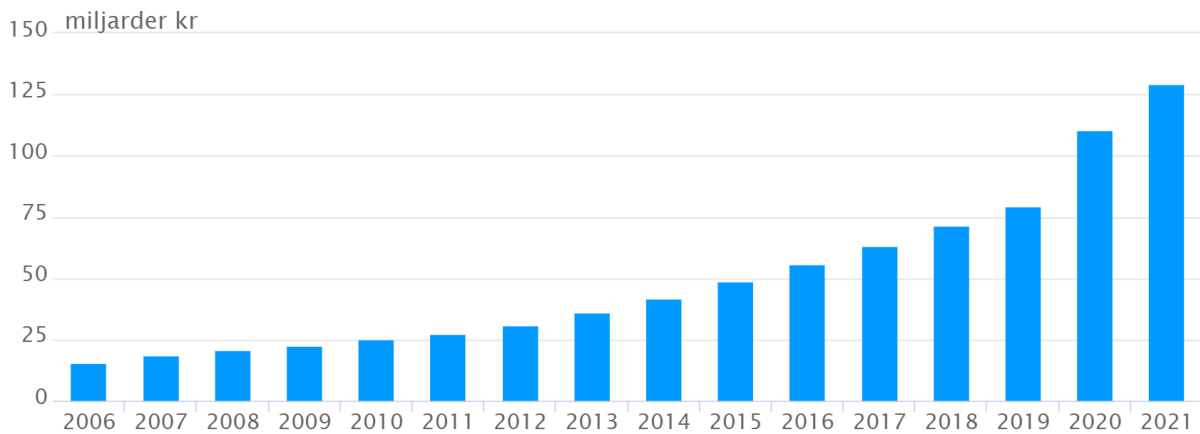


⁴⁰ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/andel-godstransporter-pa-vag-jarnvag-och-till-sjoss-b3n/>

⁴¹ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/genomsnittlig-mangd-gods-i-varje-lastbil-b3o/>

⁴² <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/mangd-godstransporter-i-olika-transportslag-b3m/inrikes-godstransporter/>

Inflationsjusterad omsättning i e-handeln (Miljarder kr)



Vi ser en mycket snabb ökning av **e-handeln**, räknat i ekonomisk omsättning. Uppgången år 2020 blev extra stor på grund av coronakrisen, som fick oss att stanna hemma och beställa varor för att undvika smitta.⁴³ Det finns förhoppningar att ökande e-handel ska leda till effektivare transporter, bl.a. genom att godstransporter kan samordnas istället för att var och en åker till affären. I nuläget är det svårt att se en sådan utveckling, vilket är ett skäl till att 2030-sekretariatet arbetar nära ledande aktörer inom e-handels olika delar med målet att e-handels transporter ska samordnas bättre, kunderbidanden ska vara klimatdrivna och inte t.ex. ”fri frakt” eller ”fria returer” och att städer ska gynna hållbara transporter ex på el eller med cykel.

För en påskyndad **effektivisering av godstransporterna** vill vi, jämfört med den nationella plan som regeringen lade fram för 2022–2033, se ökade investeringar i järnväg som i högre utsträckning än idag utgår ifrån överflyttning av gods till järnväg, och långt högre anslag till underhåll av befintlig järnväg. Vi föreslår också att Stadsmiljöavtalen, om de blir kvar, i ökad utsträckning stimulerar planering för ökad intermodalitet med omlastningsstationer och -stöd. Vi önskar att de statliga bolagen agerar föregångare i att upphandla och erbjuda effektivare, mer samlastade transporter på el eller hållbara drivmedel, med bl.a. PostNord och Green Cargo som stora aktörer inom tunga godstransporter.

En viktig del i att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle är att planera för det. I den nya nationella planen anges att ”Trafikverket ska fortsatt aktivt verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå”. Vi önskar en starkare styrning, konstaterar att Trafikverket själva har velat ha ett tydligare uppdrag att utgå från **fyrstegsprincipen** och klimatmålen i sitt arbete och menar att statliga Klimatråtsutredningens förändringsförslag bör genomföras i dessa delar.⁴⁴ Därtill bör kommande nationell plan inte längre behandla transportslagen vart och ett för sig, utan hitta synergier för ökad transporteffektivitet.

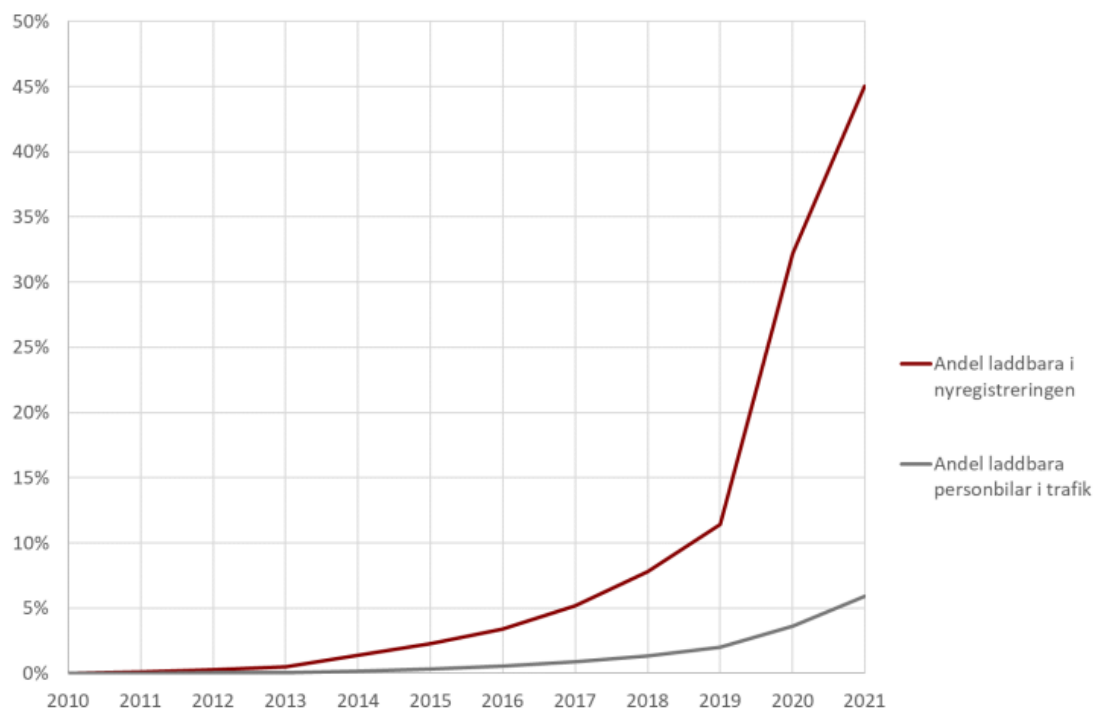
⁴³ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/e-handelsvolym-b3r/>

⁴⁴ <https://miljo-utveckling.se/mattias-goldmann-10-svagheter-med-klimatratsutredningen/>

5 Fy för fossilt

Klimatmålet för transportsektorn illustreras ofta med elbilar, vilket är både rätt och fel. *Rätt*, eftersom eldrift i Sverige med vår gröna elmix innebär att elbilen har mycket låg klimatpåverkan, hög energieffektivitet, inga lokala utsläpp och lågt buller. *Fel*, eftersom 2030-målet avser alla fordonskategorier, och inte bara nya fordon utan också allt som redan används. Eldrift kommer att dröja längre för tunga fordon än för lätta, och komma sent till långväga sjöfart och flyg, och konvertering av befintliga fordon till eldrift kommer av allt att döma att bli en marginell företeelse.

För nya bilar är laddbart det nya normala – september och oktober 2022 var rena elbilar rentav vanligare än bensin- och diesebilarna tillsammans.⁴⁵ Men eftersom 2030-målet avser hela fordonsflottan, är det viktigt att skilja på den snabba ökningen av laddbara fordon i nybilsregistreringen, som ofta diskuteras i dagspressen, och tillståndet i hela fordonsflottan, illustrerat av ett diagram från Trafikverket⁴⁶:



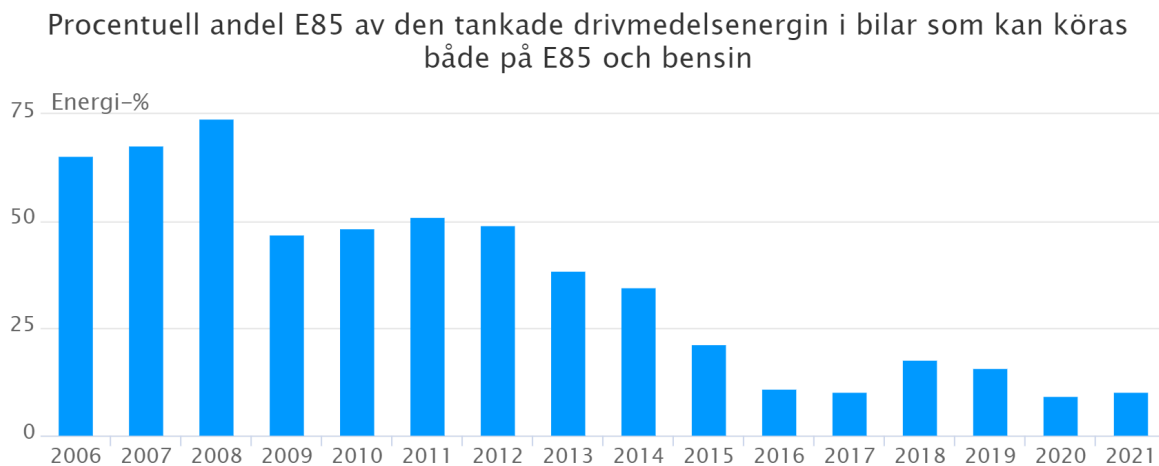
Koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade under 2021 från 93 g/km till 75 g/km. Det är en stor framgång men den har inte i sig särskilt stort genomslag på hela fordonsflottans utsläpp. Dessbättre är även den långsiktiga trenden tydligt positiv: sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar halverats från 153 g/km, främst beroende på en ökad andel elbilar och laddhybrider, som tillsammans stod för 45 % av nyregistrerade personbilar 2021 mot 32 % 2020.

Bilar som är tänkta att framföras på förnybara drivmedel utom el är nu väldigt få i nyregistreringen; 2021 var det 0,5 % gas och 0,4 % etanol. Av totala antalet personbilar i trafik vid årsskiftet 2021/2022 var 5,9 % laddbara varav 2,2 % elbilar och 3,7 % laddhybrider; etanolbilarna är ännu lika vanliga som laddhybriderna men minskar nu eftersom deras högsta andel av nybilsregistreringen inträffade för

⁴⁵ <https://www.mynewsdesk.com/se/2030-sekretariatet/pressreleases/2030-sekretariatet-elbilsboomen- visar-styrmedlens-betydelse-3214965>

⁴⁶ <https://www.trafikverket.se/contentassets/7ce1527807fa44ff9aa195ab440d5184/pm-vagtrafikens-utslapp-220207.pdf>. Dessa finns också hos 2030-sekretariatet, se <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/andel-nya-fordon-som-kan-koras-med-nollutslapp-b1j/personbilar/> samt <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/andel-fordon-i-trafik-som-kan-koras-med-nollutslapp-b1i/personbilar/>

över tio år sedan. Därtill visar vår sammanställning att "flexifuelbilar" som kan köras på både etanol och bensin nu till bara drygt 10 % tankas med det förnybara drivmedlet – den tidigare osanna kritiken "de körs ju ändå på bensin" är nu tyvärr korrekt.⁴⁷



För att ställa till en hållbar fordonsflotta om är det också viktigt att "rätt" fordon lämnar marknaden. Så är det inte idag; exporten av elbilar, laddhybrider och gasfordon har successivt ökat trots regeringens uttalade ambition att minska den.⁴⁸ För gasbilar har utflödet till tider varit lika stort som antalet nyregistrerade bilar, vilket förstås försvårar en omställning till hållbarhet. Mer positivt är utskrotningen av gamla bränsletörstiga fordon, som i genomsnitt sker efter 17 år, dvs av bilar av 2005 års modell. De hade då i snitt koldioxidutsläpp på 194 g/km, drygt det dubbla mot nybilssnittet.

För nya personbilar och lätta lastbilar har **bonus-malus** varit det främsta verktyget för omställning. När regeringen med i princip omedelbar verkan avskaffade bonusen, drogs också ett viktigt incitament bort – utan att riksdagen ens tillfrågades, trots att det är en budgetpost på cirka 7 miljarder kronor årligen. Argumenten från regeringens sida måste underkännas: Elbilar har inte sjunkit så mycket i pris att de är direkt jämförbara med bensin- eller dieselbilar, tvärtom har brist på halvledare och stigande priser på bl.a. litium lett till stigande priser på sistone. Även gasbilar är fortsatt klart dyrare än motsvarande bensin- eller dieselbil. De rimliga invändningar som den nya regeringen haft mot bonus-malus kan också med fördel hanteras inom systemet, vilket dessutom delvis redan beslutats – men regeringen avskaffar bonusen innan ändringarna hunnit träda i kraft. Eftersom det genom åren varit många turer kring bonus och premier, är det möjligt för regeringen att redan i samband med den klimatpolitiska färdplanen avisera en kraftigt förändrad modell:

- Ta fasta på bonus-malus ursprungstanke, att utgifterna för bonus skulle motsvaras av intäkterna av malus. Det uppnås med en stegvist sänkt bonus, skärpta utsläppskrav som fasar ut laddhybriderna och en förlängd malus från tre till fem år.
- Ge skåpbilar, mindre lastbilar och minibussar en egen klassning i bonus-malus, till glädje för bland annat storfamiljer, taxinäringen och hantverkare.
- Tapp till exporten av bonus-bilar till bland annat Norge, genom att bonusen betalas ut över en flerårsperiod i stället för hela beloppet direkt, liksom KD föreslog maj 2022.

⁴⁷ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/branslet/andel-ratt-tankning-b2i/etanol-e85/>

⁴⁸ <https://sverigesradio.se/artikel/fler-elbilar-exporteras-fran-sverige-trots-kritik>

- Pristaket på 700 000 kronor för bonus svarar upp mot farhågan att bonusen ska gå till elbilar med prislapp på över miljonen – inte en enda skattekrona går längre till dessa bilar. För ett starkare fokus på de som verkligen behöver stödet för att ha råd med elbil, kan man tänka sig ett inkomsttak som USA infört, eller en högre premie för de med lägst inkomster som i Frankrike.
- Höj premien för gasdrift till cirka 40 000 kronor, vilket bättre motsvarar dess klimatnytta utan risk att köparen överkompenseras. Fordon som tankas med biodiesel (HVO eller FAME/RME) undantas från malus-beskattningen, liksom det som redan gäller etanoldrift, kombinerat med krav på ”rätt tankning”.

För **lätta lastbilar** har omställningen gått betydligt långsammare än för personbilar, trots att deras fordonsskatt är koldioxidifferentierad sedan drygt tio år och att de sedan 2018 ingår i bonus-malus-beskattningen. Av de cirka 600 000 lätta lastbilar som finns i Sverige är cirka 90 % drivna av diesel, 8 % bensin och 1,5 % gas.⁴⁹ Innan bonusen togs bort började vi dock se ett snabbt skifte, med en marknadsandel för eldrivna lätta lastbilar på över 10 % första halvåret varav över hälften är nya modeller.⁵⁰ Om regeringen trots allt fortsatt vill avskaffa bonus för personbilar, bör den kvarstå för lätta lastbilar.

Enligt regeringens förslag ska **malus-delen** av beskattningen finnas kvar, vilket är positivt. Dock bör intäkterna från malus användas till att stimulera klimatbonusklassade bilar. Malus bör också kunna utvecklas, med (som ovan) förlängd period från tre till fem år och successivt sänkta gränsvärden för när malus träder i kraft. Också den koldioxidbaserade fordonsskatten finns kvar, där den årliga avgiften på 360 kr för nollutsläppsilar bör tas bort, och såväl gränssatser som kostnaden per gram bör kunna skäras i samband med de ovan föreslagna kontrollstationerna.

För **tunga lastbilar** var andelen eldrivna i nyregistreringen år 2021 blott 3,2 % (därtill 0,3% elhybrid), med gasdrivna tunga lastbilar var exakt dubbelt så hög, 6,4 % på gas, med 0,1% etanoldrivna och resterande 90 % dieseldrivna. Utöver det som syns i statistiken väljer åtskilliga åkerier att köra sina dieseldrivna lastbilar på HVO eller RME, med en betydande klimatnytta jämfört med att köra fossilt, men detta är prisberoende – är merkostnaden bortom smärtgränsen, återgår många förstås till fossildrift.⁵¹

Lastbilar bör snarast få en kilometerskatt i huvudsak enligt statliga utredningen *Godstransporter på väg*⁵², vilket gynnar ökad samlastning och skifte till eldrift, vätgas eller hållbara biodrivmedel. Sammanför stöden för inköp av miljölastbilar och öka det så att kunden inte ansvarar för 60 % av merkostnaden då modellutbudet ännu är begränsat, väntetiderna långa och laddinfrastrukturen är dåligt utbyggd. Liksom för lätta lastbilar bör det finnas ett stöd som hanterar risken för dåligt restvärde på fordonen – om det utformas som en garanti, blir kostnaden för staten lägre ju bättre förutsättningar staten ger för dessa fordon. När det finns officiella utsläppsvärden för tunga lastbilar, bör Sverige införa bonus-malus för de typer av lastbils ekipage som omfattas, med målet att intäkter från fordon med hög förbrukning ska motsvaras av stöd till fordon med låga utsläpp.

Vi välkomnar att budgetpropositionen lägger grunden för en rekordstor, snabb satsning på laddinfrastruktur i hela landet, med snabbbladdare längs de stora vägarna, ett arbete att få bort de vita fläckarna på laddkartorna, fokus på destinationsladdning för godstransporter, ökade satsningar

⁴⁹ <https://www.byggnadsarbetaren.se/hojd-skatt-pa-dieseldrivna-firmabilar-men-trogt-for-alternativen/>

⁵⁰ <https://www.mynewsdesk.com/se/ecomexpo/pressreleases/elboom-bland-laetta-lastbilar-3166030>

⁵¹ <https://www.2030sekretariatet.se/tunga-argument-for-tunga-hallbara-transporter/>

⁵² <https://www.regeringen.se/remisser/2022/05/remiss-av-sou-202213-godstransporter-pa-vag--vissa-fragestallningar-kring-ett-nytt-miljostyrande-system/>

på laddning vid bostads- och hyresrättshus och i samfälligheter. Detta bör ske utifrån Sveriges elektrifieringsstrategi⁵³. Vi påminner om uppdraget att se över och samordna befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav på laddinfrastruktur; Klimatklivet har en post, den särskilda laddinfrastrukturposten är betydligt större men har i huvudsak samma syfte, medan el- och gasdrivna arbetsfordon, bussar och lastbilar kan få klimatpremie från ännu ett anslag, Stadsmiljöavtalen kan delfinansiera kollektivtrafikens omställning och Industriklivet kan bidra till produktion av bl.a. elektrobränslen.⁵⁴

Vi välkomnar också att systemet är teknikneutralt, så att vätgas, elvägar och batteribytesstationer kan konkurrera på lika villkor om medlen. Detta delvis i kontrast mot EU:s mål för laddinfrastruktur och vätgasstationer, som också bör gälla icke-publik depå- och destinationsladdning samt flytande biogas och grön vätgas för transporter. Vi önskar också en konkret plan i närtid för målet är att elektrifiera 2 000 km väg till år 2030 och ytterligare 1 000 km väg till år 2035.⁵⁵

Sedan länge är huvuddelen av svensk järnväg elektrifierad – värt att komma ihåg när man ibland pratar om att godstransporterna ska gå på el i framtiden. Men vissa sträckor har varit svåra eller olönsamma att ställa om till eldrift. I nationella planen anger regeringen att förutsättningarna för elektrifiering på bl.a. Inlandsbanan och Stångådalsbanan, ska utredas längre fram, utan något årtal.⁵⁶ Vi vill skynda på elektrifieringen, med prioritet för vätgas- eller batteridrift, för att dra nytta av möjligheterna till delfinansiering och så att detta kan bidra till 2030-målet.

Kopplat till elektrifiering är frågan om **elnätets utbyggnad**. Vi vill utforma ekonomiska villkor så att det blir attraktivt att medverka i att stabilisera elnätet, framför allt genom att elfordonens batterier kan lagra el när det finns mycket och återföra det till nätet när det råder brist, men också genom att under körning på elvägar återföra el till nätet vid inbromsning och i nerförsbackar. I juridisk mening blir åkerierna då elhandlare, vilket bör underlättas t.ex. genom en gräns under vilken detta inte beskattas. Samtidigt varnar vi för en övertro på potentialen eftersom lastbilar ska rulla så mycket som möjligt, medan bussar visserligen står still under natten men den el de då kan ladda behöver de under dagen. 2030-sekretariatet har nyligen publicerat en rapport som prognosticerar fordonsflottan år 2030, som vi hänvisar till för utförligare redovisningar i denna del.⁵⁷

⁵³ <https://www.regeringen.se/490fda/contentassets/d6a6d34c455c4f13be990fb835895718/atgarder-i-en-nationell-strategi-for-elektrifiering.pdf>

⁵⁴ <https://www.regeringen.se/490fda/contentassets/d6a6d34c455c4f13be990fb835895718/atgarder-i-en-nationell-strategi-for-elektrifiering.pdf>

⁵⁵ <https://www.ncc.se/vart-erbjudande/infrastruktur/vagar/elvagar-laddinfrastruktur/>

⁵⁶ <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2022/06/faststallelse-av-nationell-trafikslagsovergripande-plan-for-transportinfrastrukturen-for-perioden-20222033/>

⁵⁷ <https://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2020/01/Prognos-bilparken-2030-2030-sekretariatet-januari-2020.pdf>

6 Ta ton i Europa

EU:s samlade klimatpåverkan ska minska med 55 % 1990–2030 och 2050 ska EU vara klimatneutralt. EU-kommissionen har en lång rad förslag på hur målen ska nås som förhandlas med EU-parlamentet och ministerrådet, mycket kan beslutas under Sveriges EU-ordförandeskap första halvåret 2023.⁵⁸

Sverige och andra enskilda medlemsstater som har mer ambitiösa mål bör ses som värdefulla i arbetet, och den svenska positionen bör vara klart pådrivande. Det är ett mycket omfattande åtgärds paket som diskuteras på EU-nivå, och som 2030-sekretariatet kommer att återkomma till i en särskild rapport inför det svenska ordförandeskapet, men där vi i nuläget vill lyfta fram ett antal exempel på positioner och förslag som Sverige bör driva:

- **Nollutsläppsbilar från 2035.** Att nya personbilar inte ska få släppa ut någon fossil koldioxid efter år 2035 är utmärkt, särskilt om Sverige avskaffar nationell stimulans till elbilar. Vi är också positiva till den en öppning för klimatneutrala bio- och e-drivmedel som kommissionen kan utveckla, se 2030:s kommentar till parlamentet.⁵⁹
- **Skärpta 2030-mål för personbilars och lätta lastbilars utsläpp** (i nuläget 147 g CO₂/km respektive 95 g/km). Det är för oss självklart att samtliga värden ska vara well-to-wheel, inte tailpipe som nu.
- **Särskilt mål för tunga transporters utsläpp.** I nuläget är EU:s mål för tunga transporter 30 % minskad klimatpåverkan 2020–2030. För att vara i linje med den övriga skärpningen i Fit For 55, bör det skäras till -41 % till 2030, med delmål för 2040 och klimatneutralitet 2050.
- **Incitamentsmekanism för differentierade transportlösningar** enligt kommissionens förslag.
- **Minimikrav för publik laddinfrastruktur** för lätta och tunga fordon vid TEN-T vägnätet, men vill att dessa krav utformas så att de också tydligt gagnar tunga transporters omställning och bidrar till utbyggnaden av vätgas, elektrobränslen och hållbara biodrivmedel – dessa bör inte hanteras i separata strategier och planer utan t.ex. Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR, bör integreras.⁶⁰ EU bör medfinansiera satsningarna.
- **Förnybarhetsdirektivet REDII utifrån faktisk klimatpåverkan well-to-wheel**, mer användbart, mindre byråkratiskt och tydligare.
- **Transporter bör in i en ny utsläppshandel** (EU ETS), så som redan beslutats för flyget. Gratistilldelning av utsläppsrätter som flyget fått för förnybara drivmedel bör undvikas.
- Energiskattereformen bör leda till ett **successivt höjt golv för beskattning av fossil energi**, med generell möjlighet för lägre eller ingen beskattning av hållbara biodrivmedel.
- EU bör införa en **gemensam lägsta-reduktionsplikt** för samtliga drivmedel per transportslag, med särskilda kvoter för vätgas för flyg och sjöfart.⁶¹

⁵⁸ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2021.pdf>

⁵⁹ <https://www.2030sekretariatet.se/fossilbilsforbud-firande-med-forbehall-och-fem-punkter-for-medlemslanderna-att-driva/>

⁶⁰ https://gantrack2.com/t/6687679/1_MzA4Nzk5NzU1MTM=/

⁶¹ [https://www.transportenvironment.org/discover/broad-industry-ngo-coalition-calls-for-eu-hydrogen-quota-for-shipment/?utm_source=Email+alerts+-+Transport+%26+Environment&utm_campaign=ccb5917d24-EMAIL_CAMPAIGN_2022_06_17_shipping_letter&utm_medium=email&utm_term=0_50e72c3d00-ccb5917d24-120009274&ct=t\(EMAIL_CAMPAIGN_2022_06_17_shipping_letter\)&mc_cid=ccb5917d24&mc_eid=206b240f11](https://www.transportenvironment.org/discover/broad-industry-ngo-coalition-calls-for-eu-hydrogen-quota-for-shipment/?utm_source=Email+alerts+-+Transport+%26+Environment&utm_campaign=ccb5917d24-EMAIL_CAMPAIGN_2022_06_17_shipping_letter&utm_medium=email&utm_term=0_50e72c3d00-ccb5917d24-120009274&ct=t(EMAIL_CAMPAIGN_2022_06_17_shipping_letter)&mc_cid=ccb5917d24&mc_eid=206b240f11)

- Inom alla områden där EU flyttar fram positionerna bör **enskilda medlemsländer uppmuntras att gå längre**, till skillnad från idag där det ofta försvåras.

Utöver detta har 2030 detaljerat lämnat sina synpunkter på EU-kommissionens förslag till grön mobilitet.⁶² EU är också dess medlemsländer, och här efterlyser vi mer av myndighetsdrivna benchmarkjämförelser avseende styrmedel, så att vi gemensamt utvecklar de mest effektiva styrmedlen och så att de styrmedel Sverige har är relativt lika de som möter marknadens aktörer på andra håll. Genom att systematiskt lära av varandra, kommer vi snabbare framåt. **Tillsammans.**

Slutord

2030-sekretariatet är politikens löftesleverantörer. Vi bidrar med förslag till hur 2030-målet kan nås, och reviderar vårt förslag till färdplan utifrån vad som händer i politiken. Vill våra folkvalda göra mindre inom ett område, kan vi dra ner den parametern och öka andra. I grunden tror vi på en rimligt jämn fördelning mellan bilen, bränslet och beteendet, men klimatmålet kräver det egentligen inte. På samma sätt förespråkar vi en någorlunda jämn utsläppsminskning fram till år 2030, men konstaterar att klimatmålet egentligen inte kräver det. Det som däremot är omöjligt är att t.ex. kompensera otillräckliga utsläppsminskningar eller utsläppsökningar inom transportsektorn med större utsläppsminskningar inom andra sektorer.

Denna rapport har reviderats utifrån regeringens budgetproposition, men i skrivande stund är det mesta inte beslutat. Vissa beslut ligger också längre fram i tiden, såsom reduktionsplikten som behöver utredas ordentligt innan beslut kan fattas. Därför är flera av våra förslag fortsatt sådant som regeringen i budgetpropositionen eller Tidöavtalet har avvisat – väljer regeringen och riksdagen att gå vidare med dessa, reviderar vi igen. Prestigelöst och samarbetsinriktat – men också med en smärtgräns, där vi måste konstatera att 2030-målet inte längre är möjligt att uppfylla. Vår helt centrala ambition är att aldrig hamna i det läget, och därför önskar vi också vara mycket tydliga nu:

De förslag regeringen hittills lagt innebär mycket väsentliga svårigheter i att nå 2030-målet. Det behövs nu en kombination av besinnande kring de utsläppsmässigt minst gynnsamma förslagen och en arsenal av nya, utsläppsminskande förslag. I detta arbete finns vi, med 2030-målet som mandat och uppgift.

⁶² <http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/04/The-Swedish-2030-secretariat-comments-on-the-Green-Mobility-package.pdf>