

**2030-sekretariatets nulägesanalys  
augusti 2023**

**Politiska prioriteringar  
för uppfyllelse av transportsektorns  
klimatmål**

# Innehåll

## **Nulägesanalys ..... 2**

Den nationella planen.....2

Transporter och hållbara drivmedel för nationell säkerhet .....3

Fordonen.....3

Drivmedlen och reduktionsplikten .....4

Transporteffektivitet.....4

Beteendeskiftet.....5

Det lokala perspektivet .....6

## **Mer läsning ..... 7**

Aktuella dokument .....7

Remissvar .....7

Seminarier.....7

Viktiga datum.....8

Varmt välkommen tillbaka till jobbet och en intensiv höst med avgörande beslut för klimatpolitiken. Vi på 2030-sekretariatet vill dela vår analys med några av höstens viktigaste frågor för transportsektorns fortsatta klimatomställning.

Kort före Almedalen kunde Sverige klubba igenom stora delar av **EU:s Fit for 55-paket**, med kraftigt skärpta klimatkrav och påskyndad omställning av fordons- och drivmedelssektorn. EU ställer höga krav på medlemsländerna och för att Sverige inte ska riskera dryga böter måste regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan visa på konkreta och omfattande utsläppsminskningar.

EU visar också att det finns en marknad för föregångare – efter att Fit for 55-paketet klubbats är risken att vara ensam på ett stickspår nu obefintlig. Att i detta läge avskaffa eller urholka de svenska klimatmålen vore galet. En grön ledartröja stärker konkurrenskraften, ökar exporten och skapar en gynnsam marknad för investeringar och gröna jobb.

Samtidigt lyfter vi ett varningens finger för EU-parlamentsvalet nästa juni, troligen med framgångar för mindre klimatdrivande partier och därpå en kommission som tyvärr kan utmana och nedmontera mycket av det vi nu gläds åt från EU:s håll. På så sätt utgör EU både ett riktmärke och en varningsflagg, och det blir centralt för Sverige med både hängslan och livrem; [svenska klimatmål och handlingsplaner utöver EU:s gemensamma](#).

När regeringen nu gett **John Hassler** i [uppdrag att utvärdera Sveriges klimatpolitik](#) i perspektiv av EU:s Fit for 55 framhåller han att den [europeiska klimatpolitiken ställer tuffa krav på oss](#)

att sänka våra utsläpp. Det är också centralt [att trygga den svenska föregångsmetodiken](#), och utmärkt att [regeringens direktiv inte](#) öppnar för att stryka befintliga klimatmål. [2030-målet har också starkt folkligt stöd](#) och näringslivet ser målet som en möjlig marknadsfördel och manar regeringen till tydliga besked, långsiktiga spelregler och förutsättningar för en snabb omställning. Se [Circle K:s seminarium på samma tema här](#), där bland annat Maria Stockhaus (M), trafikpolitisk talesperson, Naznoush Habashian, hållbarhetschef, PostNord Sverige och Johan Söderberg, Director Fuel & E-mobility, Circle K medverkar.

Vi har lämnat över vårt [sammanfattande underlag till regeringen](#) och vill rikta uppmärksamhet mot sju centrala områden för transportsektorns omställning:

### Den nationella planen

Regeringen drog tillbaka den nationella planen för infrastruktur och [Trafikverket ska till 15 januari 2024](#) ta fram ett nytt inriktningsunderlag för åren 2026–2037 inom ramen 799 mdr kr. Utgångspunkter är kostnadseffektivitet och satsningar som ger resultat i närtid; sammanhängande nya stambanor för höghastighetståg prioriteras inte. 2030-sekretariatet ser redan nu [10 områden där vi önskar intensifierat arbete och tydligare besked](#), och att planen bidrar till att klimat- och hållbarhetsmålen nås med stärkt intermodalitet, ökat fokus på steg 1- och 2-åtgärder och upprustad järnväg. Vi önskar också ökad

medfinansiering från klimatbelastande transporter.

## Stärkt nationell säkerhet

I en orolig omvärld med krig i vårt närområde, är det viktigt att öka självförsörjningsgraden inte minst på drivmedelssidan. En bred palett av förnybara bränslen är inte bara ett effektivt sätt att snabbt ställa om från fossila drivmedel, det är också en säkerhetsfråga. Egen produktion, beredskapslager och handel i vårt närområde är säkerhetspolitiska aspekter där förnybara drivmedel spelar en viktig roll. Utöver klimatnyttan ger detta goda skäl för regeringen att fortsatt investera i en bred palett av förnybara drivmedel utöver ökad eldrift.

Hur vi tryggar säkerheten och ökar självförsörjandegraden var också utgångspunkt för Neste, St1 och 2030s [panel-samtal i Almedalen](#).

Se också St1:s [Hur producerar vi framtidens hållbara flygbränsle i Sverige?](#) och [Förnybart flygbränsle för en hållbar flygindustri – vad krävs?](#) som arrangerades av Neste och Norwegian på [2030-arenan i Almedalen](#).

## Fordonen

Regeringen har varit tydlig med att transportsektorns elektrifiering är det främsta verktyget för minskade utsläpp. Hur elektrifierade transporter bäst gynnas ska [Trafikanalys utreda till 31/12 2024](#), bl.a. gällande utökade möjligheter för kommuner att gynna elektrifierade transporter, hur samfälligheter lättare kan bygga laddpunkter och kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur. Men mycket är redan känt

och utrett sedan tidigare och 2030-sekretariatet ser en överhängande risk att omställningen försenas. Redan i höst kan regeringen ge ett antal viktiga besked i sin klimatpolitiska handlingsplan:

1. Klimatfordon behöver ekonomisk stimulans – inte minst för nyttofordon, där lätta lastbilar är utan premie, premien för tunga lastbilar är mycket mer begränsad än i t.ex. Tyskland och stadsbussar på el och biogas behöver fortsatt stimulans.
2. Gränsen för B-körkort bör höjas till 4,25 ton för el- och gasdrivna fordon, så att de bättre konkurrerar med fossila och så att bristen på chaufförer avhjälpas. [Transportstyrelsen har fått i uppdrag](#) att införa detta på försök, men först mot slutet av 2024. 2030-sekretariatet förordar ett permanent införande snarast.
3. Huvuddelen av laddningen sker vid hemmen, vilket behöver underlättas i flerfamiljshus, med en "rätt att ladda"-lagstiftning. Laddning i samfällighet bör underlättas genom en förändring av Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, så att inte varje boendes skriftliga intyg krävs. Inkludera laddinfrastruktur i definitionen av särskild infrastruktur så att krav på anläggningsbeslut slopas.
4. I många EU-länder är roaming för laddning nu en självklarhet, antingen genom lagstiftning eller genom uppgörelser i branschen. 2030-sekretariatet vill skyndsamt se detta också i Sverige.

5. Eldrift behöver inte alltid vara snabbbladdning av batterier, underlätta också vätgasdrift där det är lämpligt och [batteribyte där det kan påskynda omställningen](#).
6. Elbilarnas batteri kan lagras eller flytta energi, användas som backuplösning lokalt, ladda en annan bil och driva utrustning, samt erbjuda stödtjänster till elnätet. Att integrera elbilar i nätet kräver dock innovation i många led. Det behövs smarta incitament så att användarna ska kunna och vilja bidra till elsystemet. [Se Power Circle och Volvo Cars seminarium här](#).
7. [Elektrifieringen är nödvändig men inte tillräcklig](#) för att lösa transporternas klimatpåverkan. Konvertering av befintliga fordon är centralt för att nå klimatmålen. Transport-styrelsen föreslår regeländringar så att konvertering underlättas, bland annat samordnat god-kännande med andra EU-stater och enklare process efter konverteringen. 2030 förser regeringen med [fem kompletterande förslag](#).

## Drivmedlen och reduktionsplikten

Bl.a. Trafikanalys, Riksrevisionen och Bioekonomiutredningen har konstaterat att reduktionsplikten är ett kostnads-effektivt styrmedel, eftersom den sänker utsläppen inom ramen för befintliga drivmedel, fordon och infrastruktur. Justering av reduktionspliktens nivåer och utformning kan hanteras inom ramen för de inbyggda kontrollstationerna.

När regeringen nu [föreslår att kraftigt sänka reduktionsplikten](#) åren 2024–2026, ger det enligt Naturvårdsverket, Klimatpolitiska rådet och [2030-sekretariatets analyser ökade utsläpp på uppemot fem miljoner ton CO<sub>2</sub>](#). Avgörande för Sveriges möjlighet att nå sina klimatmål är att nivåerna likt i Finland därefter åter höjs – men regeringen ger inga besked för åren 2027 till 2030. Samtidigt uppnås regeringens utlovade 5,50 kronor lägre dieselpris per liter troligen inte; inflation, den svaga kronan, Rysslands krig mot Ukraina och OPEC:s åtskrivade kranar driver upp priset. För att skydda de mest utsatta föreslår 2030-sekretariatet istället [riktade insatser utan negativ klimatpåverkan](#), och analyserade tillsammans med Mobility Sweden, Drivkraft Sverige, Vätgas Sverige och Candela [förutsättningarna för en snabbare omställning](#).

23 juni i år antog EU-kommissionen formellt ändringen av allmänna gruppundantagsförordningen (GBER), som möjliggör full skattebefrielse till hållbar biogas utan ansökningsförfarande och godkännande från EU-kommissionen. Nu bör [regeringen omgående återställa full skattebefrielse](#) för biogasen och verka för att det inte blir några återkrav på den skattebefrielse som redan beviljats, i linje med vad [Fossilfritt Sverige uppmanar](#).

## Transporteffektivitet

Ett mer transporteffektivt samhälle kan nås med relativt små medel. Exempel på lågt hängande frukt för den kommande klimatpolitiska handlingsplanen är:

1. Steg 1- och 2-åtgärder. Trafikverket bör få en tydligare

inriktning att arbeta med Steg 1- och 2-åtgärder, för att stimulera bättre utnyttjande och upp- rustning av befintlig infrastruktur. Det bör vara en [central utgångs- punkt för den nationella planen](#) för infrastruktur 2022–2033, där regeringen har betonat att människors vardagsresande ska stå i centrum.

2. Tillstånd för längre och tyngre lastbilar på fler sträckor än dagens prov. Regeringen bör uppdra åt Trafikverket att finansiera ökad bärighet på broar och annan infrastruktur där det har störst betydelse.
3. Bevarad flygskatt, som klimat- differentieras och återförs till flygsektorn i form av klimat- investeringar, med fokus på fossil- fria drivmedel och el.
4. Ökad cykling. EU-parlamentets [resolution](#) slår fast att cyklingen ska fördubblas till 2030, med uppmaning till kommissionen att ta fram en europeisk cykel- strategi, inkludera cykling i europeisk transportplanering (TEN-T) och utse 2024 till Cykelns år. [Paris investerar 3 mdr kr](#) i cykling under fem år, [Flandern 3 mdr kr per år](#) i cykel- infrastruktur, i [Irland går 10%](#) av nationella transportbudgeten till cykling, mot Sveriges knappt 2%, Belgien ger skatteavdrag för [arbetsresor på cykel](#). 2030- sekretariatet föreslår att VTI:s [nationella mål för ökad cykling antas](#), statliga cykelvägar kan anläggas utan att vara kopplad till bilväg och att

reseavdraget görs färdmedels- neutralt i enlighet med riksdagens beslut.

5. Främja bildelning. Bildelning frigör plats, minskar utsläppen och är ofta billigare än att äga egen bil, men de ekonomiska förutsättningarna är betydligt sämre i Sverige än i våra grann- länder. [Regeringen bör främja ökad bildelning](#) genom att bl.a. införa en legal definition för att i lagens mening veta vad vi pratar om, sänka momsen till samma nivå som kollektivtrafik (6%), ta bort kravet på momstillägg på trängselskatt, ändra parkerings- lagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till bil- delningstjänster. Aktörer från [branschen har gått samman i ett bildelningsforum](#) för att enklare kunna kommunicera med regeringen i dessa frågor, och vi uppmuntrar till ökad dialog.
6. Ökad multimodal samverkan mellan transportslagen, inte minst på godssidan. Tåg, lastbil och fartyg står inte mot varandra, utan kompletterar varandra, vilket Tågföretagen, Sveriges Åkeriföretag och Svensk Sjöfart visar i seminariet [Hur ökar vi transporteffektiviteten genom samverkan mellan järnväg, väg och sjöfart?](#) Inquire berättar hur [effektivare godslogistik för- verkligas](#), med framgångsrika exempel som kan skalas upp.

## Beteendeskiftet

För att klara Sveriges klimatmål och minska utsläppen från transportsektorn

behöver inte bara fordonen och drivmedlen bli klimatsmartare, utan även vi resenärer.

Beteendeskiftets potential förverkligas med rätt politiska beslut. Om *hur* vi ändrar vårt beteende resonerar bland annat psykologen och beteendevetaren [Niklas Laninge tillsammans med Trivector Traffic, K2, Inquire, Svenska cykelstäder och Liquid Wind](#). 2030-sekretariatets har samlat [55 färdiga förslag som regeringen bör överväga i sin klimatpolitiska handlingsplan](#), där bl.a. bättre villkor för bildelning, ny stimulans till kollektivtrafik, ett nationellt cykelmål och klimatvillkor för e-handeln finns med.

Inför höstens återgång till arbetet lyfter vi särskilt fram distansarbetets potential till utsläppsminskningar, med minskade arbetsresor i rusningstrafik. När distansarbete normaliseras, behöver inte vägnät och kollektivtrafik dimensioneras efter att alla ska till och från jobbet samma tid varje dag, parkerings- och kontorsytor kan minskas till förmån för en mer levande stadsbild. Andelen som arbetade distans ökade under pandemin från 15% till 57%, och 88% av svenskarna vill jobba hemifrån minst en dag i veckan. Men den som har rätt att jobba distans har branschkollegor som trots likartade arbetsförhållanden fått nej och tre av tio är oroliga att chansen till befordran sjunker om de arbetar distans, en fjärdedel, tror att det är negativt för löneutvecklingen. [2030-sekretariatet uppmanar regeringen](#) att Sverige följer Nederländernas och Storbritanniens exempel och antar en lag om flexibelt arbete som ger anställda rätt att begära att delvis arbeta hemifrån, om inte

arbetsgivaren har goda skäl att neka distansarbete.

## Det lokala perspektivet

Trots att den klimatpolitiska färdplanen är nationell, sker mycket av klimatomställningen i landets kommuner och regioner. Det är därför avgörande att de får rätt förutsättningar och stimulans att bidra till omställningen. Det gäller inte minst att gynna kollektivtrafik och cykling; centralt i tider då vi efter pandemin får nya resvanor. Därför är 2030-sekretariatet positiva till en rad [Stadsmiljöavtal-delfinansierade](#) satsningar i landets kommuner, och oroade att Stadsmiljöavtalen-anslaget 2023 nästan halverades från 1,45 mdr kr till 775 milj kr, sänks år 2024–2025 till 540 milj/år och därefter föreslås avskaffas. Också Klimatklivet, viktigt för den lokala omställningen, sänks år 2025 med 75%, till en miljard kronor mot drygt fyra mdr kr/år innan dess. [2030 uppmanar regeringen att säkra kostnadseffektiv delfinansiering av lokal omställning](#).

*In i hösten tar vi med oss en känsla av momentum – en drivkraft framåt. Enade och motiverade står aktörerna som är en del av lösningen, och våra folkvalda gör klokt i att leverera rätt förutsättningar för att branschen ska kunna ställa om. 2030-sekretariatet med partners fortsätter dialogen med regering och riksdag och bjuder även in dig till höstens [analyser](#), [rapporter](#), [remissvar](#) och seminarium – tillsammans når vi klimatmålen, skapar de gröna jobben och den klimatdrivna välfärden!*

## Aktuella dokument

[Beteendepraktikan – 55 färdiga förslag för måluppfyllelse](#)

[Summerande underlag till regeringen i arbetet med den klimatpolitiska handlingsplanen](#)

## Remissvar

Utkast: [Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel](#)

Utkast: [Förordningsändringar för att genomföra ändringar i EU ETS](#)

Remissvar: [Remiss av kommissionens förslag om \(1\) nytt körkortsdirektiv](#)

Remissvar: [Remissvar förslag om koldioxidnormer för tunga fordon](#)

Remissvar: [Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp](#)

Remissvar: [Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen](#)

[Se alla pågående remisser och remissvar här](#)

## Seminarier

[Förnybart flygbränsle för en hållbar flygindustri – vad krävs?](#)

[Hur producerar vi framtidens hållbara flygbränsle i Sverige?](#)

[Infrastrukturplanering i ett transporteffektivt samhälle](#)

[Hur skapar vi affärsavtal med fokus på samarbete för att nå kollektivtrafikens branschmål till 2030?](#)

[Hur ökar vi transporteffektiviteten genom samverkan mellan järnväg, väg och sjöfart?](#)

[Vad händer med transportsektorns omställning när politiken ritar om spelplanen?](#)

[Hur avgörande är rätt kompetens för att lyckas med omställningen till mer hållbara transporter?](#)

[Mikromobilitet för makroeffekt – en resurs i utvecklingen av hållbara städer?](#)

[Elektrifierat transportsystem – en organisatorisk utmaning?](#)

[När blir elbilarna en tillgång i energisystemet?](#)

[Kan taxi ersätta kommunala tjänstefordon?](#)

[En ny frihetsreform – bortom bilen?](#)

[Hur ställer vi om transportsektorn för att nå 2030-målet?](#)

[Laddning på väg – en möjlighet till lättare, billigare och mer energieffektiva elfordon](#)

[Batteribyte – bättre än snabbladdning?](#)

[Från Göteborg till Venedig – hur gör vi det enklare att boka tågbiljetter genom Europa?](#)

[Fordonsmarknaden – hur ska den bli grön tillräckligt snabbt?](#)

[Transporterna och drivmedlen vid kris – hur tryggar vi säkerheten och ökar självförsörjandegraden?](#)

[Föregångsländer för fossilfrihet – vilka länder kan Sverige lära av?](#)

[Effektiv logistik – äntligen?](#)

[Att kommunicera kring hållbarhetsfrågor – hur undviker vi greenwash och greenhush?](#)

[Frågor från framtiden – Barnen driver klimatdebatten, ställer frågorna och levererar kritiken](#)



## Viktiga datum

[Läs 2030-sekretariatets kommenterande artikel här.](#)

20 aug	Deadline: <a href="#">Remiss om koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släp</a>
25 aug	Deadline: <a href="#">Remiss om Reduktionsplikten</a>
8 sep	Deadline: <a href="#">Remiss om ändrade EU-regler om avgifter på väg</a>
12 sep	Riksdagen öppnas
13 sep	Första partiledardebatt
18–23 sep	FN:s högnivåvecka, halvtid för 2030-målen
20 sep	Climate Ambition Summit, FN
20 sep	Budgetproposition presenteras
Sep	Proposition sänkt reduktionsplikt
2 okt	EU:s energi- och klimatmöte, Madrid
6 okt	Deadline <a href="#">Remissvar på förändringar av EU:s utsläppshandelssystem ETS</a>
16 okt	John Hasslers utredning om effektiv klimatpolitik
18 okt	Ett år sedan regeringsbildningen
19–22 okt	Moderaternas partistämma, Umeå
31 okt	Deadline: En nationell bioekonomistrategi
31 okt	Deadline: <a href="#">Kortare ledtider för elnätsutbyggnad</a>
17–19 nov	Liberalernas landsmöte, Linköping
24–26 nov	Sverigedemokraternas landsdagar, Västerås
30 nov–12 dec	COP28, Abu Dhabi
Dec	Regeringens klimatpolitiska handlingsplan
Dec	Budgetpropositionen antas, regleringsbrev och ägardirektiv beslutas
15 jan	<a href="#">Trafikverkets inriktningsunderlag för nationella planen</a>