

Konkretisera mera

—

**så utformas budgetpropositionens förslag för bästa
möjliga omställning av transportsektorn**

sammanställt av 2030-sekretariatet, november 2023

Inledning: Konkretisera mera!

Regeringens budgetproposition kommer att gå igenom; det är enkel matematik att såsom Tidöpartierna vill ha det, så blir det. Mycket av det som beslutas behöver preciseras; hur stöd ska utformas, vilka nivåer ersättningar ska läggas på, vilka tekniker som ska omfattas, hur länge åtgärder ska gälla och vad som ska hända sen.

2030-sekretariatet har varit tydliga med att delar av budgetpropositionen bekymrar oss; regeringen konstaterar själv att transportsektorns klimatpåverkan kommer att öka kraftigt på grund av den sänkta reduktionsplikten och skattesänkningen på fossila drivmedel. Men vi vill vara lika tydliga med att vi konstruktivt vill bidra till att de förslag som regeringen nu lagt fram ska utformas så klokt som möjligt – för att transportsektorns klimatomställning *kan* ske kostnadseffektivt, näringslivsfrämjande, för hela landet, med positiva synergieffekter för andra mål, och på ett sätt som stimulerar andra att ta efter.

I detta ändamål har vi sammanställt och kategoriserat budgetpropositionens alla konkreta förslag för transportsektorns omställning, som underlag för regeringens, riksdagens, myndigheternas och berörda branschers fortsatta arbete. Vi konkretiserar hur förslagen bör utformas för att – som regeringsförklaringen tydligt anger – säkerställa att klimatmålen uppnås, såväl de svenska som vår del av EU:s.

Vi ser fram emot det fortsatta arbetet utifrån övertygelsen om att en organisation som vår, i god demokratisk anda, bör bistå riksdag och regering att på bästa sätt utforma de förslag de väljer att gå vidare med.

Mattias Goldmann & Maria Stenström

2030-sekretariatet

Arbetsmaskiner, bussar och lastbilar

Regeringen satsar 992 miljoner kronor 2024 på det befintliga marknadsintroduktionsstödet till eldrivna och andra typer av miljövänliga tunga fordon och arbetsmaskiner, vilket år 2025 höjs till 1 493 miljoner kronor och år 2026 till 2023 miljoner kronor. Exakt vilka fordon som omfattas är inte klart; regeringen ska "se över de stödberättigade fordonstyperna".

Vi föreslår:

- 1) Premien omfattar alla tunga fordon som omfattas av 2030-målet, dvs lastbilar och bussar över 3.5/4.25 ton, men inte arbetsmaskiner (vars utsläpp inte ingår i 2030-målet). Därmed ingår även stadsbussar, dvs. den begränsning regeringen nyligen införts upphävs. Förordningen ändras så att även vätgas i förbränningsmotorer ingår.
- 2) "Miljövänliga" tolkas som eldrift inklusive elvägar, vätgas och batteribyte samt tvingande biodrivmedelsdrift, dvs biogas och E95 men inte biodiesel eller laddhybridteknik.
- 3) Premien höjs till [motsvarande tysk nivå](#), så att det inte blir någon merkostnad jämfört med inköp av dieseldrivna fordon. Premien samordnas med stöd för laddinfrastruktur enligt "one stop shop"-principen. Liksom med den tidigare klimatbonusen för personbilar och lätta lastbilar, garanteras utbetalning av premien, dvs regeringen skjuter till mer medel om budgetanslaget inte räcker.
- 4) När officiella utsläppsvärden för tunga fordon införs, blir det grunden för ett begynnande bonus-malus system för tunga fordon, som dock inte ska utgå från "tailpipe" utan från officiella utsläppsvärden över livscykelperspektiv. Malus bör inte betalas för tunga dieselfordon som framförs förnybart (RME eller HVO).

CCS

Anslaget minskas åren 2024–2025 med 10 miljoner kronor per år, till 15 miljoner kr, eftersom kostnaderna inte beräknas uppgå till vad som tidigare beräknats. Anslaget beräknas öka med 1 309 miljoner kronor fr.o.m. 2026 för att beräknade medel ska vara i linje med föreslaget beställningsbemyndigandet för att genomföra "omvända auktioner" i Energimyndighetens regi med ett beställningsbemyndigande på totalt 36 mdr kr för 2026–2046.

Vi föreslår:

- 5) Energimyndigheten får i uppdrag att specifikt stimulera bio-CCS kopplat till produktion av biodrivmedel.
- 6) Att använda infångad koldioxid (CCU) bör ses som mer angeläget än att enbart lagra den, förutsatt att denna CO₂ ersätter fossil CO₂ eller att materialet som framställs innebär en långvarig (över tio år) bindning av koldioxiden (tex i produkter)
- 7) CCS och CCU ska ske i Sverige; export av koldioxid är inte en uppgift att finansiera med svenska skattemedel.

Drivmedel

För bensin (miljöklass 1) sänks energiskatten 2024 med 1 krona och 31 öre per liter jämfört nuvarande indexomräkning, sammantaget blir skatten 60 öre lägre per liter. Skatten på diesel sänks med 34 öre per liter, till EU:s minimiskattenivå 2024. Skattesänkningen kostar statskassan 5,64 miljarder kronor år 2024, 7,77 miljarder 2025 och 8,05 miljarder 2026. Skatten på alkylatbensin höjs med 10 öre per liter 2024 utöver den nivå som följer av indexeringen. För 2025 räknas skatten upp med KPI plus två procentenheter, för bensin dock med ett avdrag på 60 öre per liter.

Regeringen anger att "Nivån på drivmedelsskatterna ska fortsatt beakta världsmarknadspriset samt effekterna av den kommande neddragningen av reduktionsplikten. Nivån kan därför komma att justeras upp om prisläget motiverar det."

Jord- och skogsbrukets nedsättning av skatt på fossil diesel förlängs år 2024, till en kostnad av 870 milj kr 2024.

Skattebefrielsen för biodrivmedel utanför reduktionsplikten består enligt regeringen, fram till och med år 2026 som är slutåret för propositionens prognoser.

Produktionsstödet för biogas var 2023 650 milj kronor vilket förstärks till 933 milj kr 2024 och 900 milj kr/år 2025–2026, varav 250 milj kr 2024–2026 för förlängning av produktionsstödet för biogas från gödsel och 33 milj kr 2024 för stöd till produktion av biogas från gödsel under sista kvartalet 2023. Inga nya besked ges om skattebefrielsen.

Vi föreslår:

- 8) Regeringen förtydligar i följdpropositionen kommande prislägesjusteringar; priset vid pump förväntas inte hamna under den nivå som uppnås med skattesänkningen plus uppskrivning med KPI +2%. Sker detta räknat som ett

kvartalsvist snitt, höjs skatten i motsvarande mån. Från år 2026 återställs skatten till 2023 års nivå, uppräknat med KPI plus två procentenheter per år. Årliga kontrollstationer i Energimyndighetens regi inrättas, som följer och utvärderar drivmedelsbeskattningen med utgångspunkt att den ska bidra till att 2030-målet för Sverige samt Sveriges del av EU:s mål uppfylls.

- 9) Jordbruket får från år 2025 en långsiktigt stimulerad övergång till förnybara drivmedel, i linje med den statliga utredningen om fossilfritt jordbruk, vilket också jordbrukets aktörer ställt sig bakom. Se <https://www.atl.nu/rea-pa-fossilt-ar-inte-framtiden>. Ett långsiktigt produktionsstöd för biodrivmedel från rest- och biprodukter samt mellangrödor införs. Jord- och skogsbruk som valt att framföra sina fordon på förnybara drivmedel kompenseras för detta, så att de inte missgynnas. Hur det ska ske måste utredas.
- 10) Skattebefrielsen för biodrivmedel (etanol i E85 och E95, RME, HVO, biobensin och biogas) bör tydligt gälla till och med år 2030 och uttryckligen även för förnybart producerade elektrobränslen och förnybar vätgas, även när den används i förbränningsmotorer.
- 11) Skattebefrielse bör också gälla förnybara smörjoljor, hydrauloljor och andra oljor som används i tunga fordon och arbetsmaskiner.
- 12) För att främja en snabb etablering och långsiktig självförsörjning av grön vätgas införs ett treårigt driftsstöd för stationer och ett särskilt produktionsstöd för grön vätgas enligt RFNBO-standarderna.
- 13) Regeringen återinför skattebefrielsen för biogas så fort EU-kommissionen ger Sverige rätt att göra så. Målet bör vara en tioårig skattebefrielse, tex 2024–2034.

Energiplanering

För att stärka och samordna lokal, regional och nationell energiplanering, för att bana väg för elektrifieringen, konkurrenskraften och den gröna omställningen, avsätts 250 miljoner kronor 2024 och 290 miljoner kronor per år från år 2025.

Vi föreslår:

- 14) Kommuner och regioner som önskar stöd för energiplanering bör med konkreta handlingsplaner visa hur de önskar bidra till de nationella klimatmålen.

Flyg

Flygskatten finns kvar oförändrad, med intäkter på 1,83 miljarder kronor år 2024. Icke statliga flygplatser får en pott på 141,5 milj kr/år 2024–2026.

Vi föreslår:

- 15) Flygskatten relateras till fossila utsläpp per passagerare, så att hållbara bio- och elektrobränslen och elflyg gynnas, och att effektivare flygplan betalar mindre. Flygskatten används till att finansiera flygets omställning, med medel för biobränslen och laddinfrastruktur.
- 16) Stödet till icke statliga flygplatser villkoras med att respektive flygplats har en handlingsplan för att uppnå flygets mål om fossilfritt inrikesflyg 2030, i linje med Peter Normans utredningsförslag.
- 17) Reduktionsplikten för flyg behålls enligt nuvarande lagstiftning till och med år 2025 och därefter ersätts med EU:s kvotplikt för flygbränsle. Sverige bör inte utnyttja möjligheten att undanta bl.a. Gotland från krav på biobränsle. Avgifter från flygbränsleaktörer som inte uppfyller nuvarande reduktionsplikt används för inköp av bio-/elektrobränsle för flyg i Swedavias regi.
- 18) Statliga myndigheter och bolag åläggs att köpa bio-/elektrobränsle för sina flygresor, med en årlig upphandling utförd av Energimyndigheten.

Fordon

Anslaget för klimatpremier ska främja marknadsintroduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser samt utfasning av fordon med höga utsläpp av växthusgaser, samt för stöd för att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg och intermodala transportlösningar. 2023 omfattas cirka 671 milj kr, 2024 anslås 2 122 milj kr, året därpå 2 313 milj kr och sedan 2 703 milj kronor. Detta anslag finansierar premien för arbetsmaskiner, bussar och lastbilar, samt den nya skrotningspremien.

För ett tillfälligt marknadsintroduktionsstöd till lätta eldrivna lastbilar införs ett anslag på 450 milj kronor 2024, 550 milj kronor 2025 och 660 milj kronor 2026, inom ramen för Klimatpremier. [Dessa förslag har nu konkretiserats i en promemoria från regeringen.](#)

Klimatbonusen avskaffades hösten 2023, men den som köpte en bonusberättigad bil innan dess är berättigad till bonus sex månader efter att bilen för första gången ställts på (50 000 kr för elbilar, 10 000 kr för gasbilar). För detta anslås 1,3 miljarder kronor 2024, därefter inget. Någon form av stimulans kan dock komma framgent; "Regeringen avser även att genomföra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläppsbilar".

Regeringen föreslår ett anslag på 250 miljoner kronor per år 2024–2025 för en premie för den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil, [mer preciserat är det ännu inte](#).

Vi föreslår:

19) En utredning om skattevillkoren för lågutsläppsbilar tillsätts snarast, ska vara klar tidig höst 2024 för att nya skattevillkor ska kunna gälla från år 2025. Översynen avser skattevillkor för alla personbilar, mc, mopeder och lätta lastbilar. Utgångspunkterna ska vara:

- Ett statsfinansiellt neutralt system, där intäkter för fordon med höga utsläpp kompenserar för utgifter för fordon med låga utsläpp. Det sker förslagsvis genom en successivt stigande malusskatt som också förlängs till att gälla fordonets första sju år (mot idag tre).
- LCA-perspektivet ska successivt arbetas in, dvs fordon med låg klimatpåverkan i tillverkningen från t.ex. batterier, stål för karossen och val av återvunnet eller material ska premieras. Detta stimulerar också till att inte välja tyngre fordon och större batterier än vad som krävs för fordonets uppgift.
- Reella klimatnyttan av biodrivmedel ska återspeglas, och någon form av säkerhet att de faktiskt används arbetas in
- Stödet ska vara additionellt, dvs sådant som ändå sker ska inte premieras; stöd till eldrivna personbilar bör vara övergående.
- Skattevillkoren ska bidra till att fordon med låga utsläpp stannar i landet, t.ex. genom att betalas ut i flera delar och återbetalningskrav vid export utanför EU de första tre åren.
- Även inköp av begagnade el- och gasfordon omfattas, vilket bidrar till att de stannar i landet och till att stimulansen får en bättre fördelningspolitisk prägel.
- Stimulansen för omställning ska också gälla annat skatteuttag för fordon, t.ex. trängselskatterna, vilket påskyndar omställningen i våra största städer.

- 20) Stödet för lätta lastbilar bör justeras [jämfört med regeringens promemoria](#) så att det också omfattar minibussar och vans med fler än sex passagerarplatser. Utsläppsgränsen bör vara enligt tidigare premie; ren eldrift, vätgas, biogas samt laddhybrider med utsläpp under 30 g CO₂/km enligt well-to-wheel. EU:s De Minimis-regler bör användas för att tillåta detta, såsom Finland avser göra. Stödet föreslås vara 50 000 kronor, som regeringens förslag, men med en långsammare nedtrappning: 10 000 kronor per tvåårsperiod (40 tkr år 2026, 30 tkr år 2028, 20 tkr år 2030 varefter det avskaffas). [Se vidare 2030-sekretariatets remissvar.](#)
- 21) Stödet för tunga fordon bör justeras [jämfört med regeringens promemoria](#) så att det också omfattar bussar för stads-, regional- och långväga trafik. Förutom el- och vätgasdrift bör också biogasdrift vara stödberättigat, via EU:s De Minimis-regler. Om stödet för dessa fordon ska ske via Klimatklivet, måste det delas ut oftare, helst kontinuerligt, med en förenklad ansökningsprocess. [Se vidare 2030-sekretariatets remissvar.](#)
- 22) För inköp av begagnade el- och gasdrivna lätta och tunga lastbilar samt bussar ges halva stödet jämfört med inköp av motsvarande fordon som nytt.
- 23) Viktgränsen för lätta lastbilar på el och gas för B-körkort och ekonomiskt stöd sätts till 4 250 kg, i linje med Transportstyrelsens uppdrag.
- 24) För personbilar och lätta lastbilar höjs och förlängs malus-skatten till 7 år, vilket finansierar ny bonus för lätta lastbilar och en mindre bonus för el-, biogas- och vätgasbilar.
- 25) En förhöjd skrotningspremie på 10 000 kronor går till den som skrotar sin nuvarande bil och köper eller leasar en ny, begagnad eller konverterad el- eller gasbil, skaffar årskort i kollektivtrafiken eller går med i en bilpool.

Infrastruktur

Huvuddelen av järnvägsfrågorna hanteras i den nationella planen, som regeringen nu arbetar fram för åren 2026–2037; "Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås. Under nästa år avser regeringen att lämna en infrastrukturproposition med ekonomiska ramar för planperioden. Parallellt avser regeringen att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla förutsättningarna för godstransporterna."

För järnvägsinvesteringar budgeteras knappt 16 miljarder kronor för år 2024, 18,5 mdr kr år 2025 och 23,7 mdr kr år 2026; de höjda investeringarna i vägar och järnvägar med totalt 7,9 miljarder kronor beror främst på en högre produktionstakt i befintliga kontrakt. Trafikverket ska stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra

järnvägsunderhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken. Internationell tågtrafik får fortsatt 95 miljoner kronor per år 2024–2025, för upphandlad trafik till bl.a. Hamburg. 2026 sänks det till 65 miljoner.

Vägunderhållet utökas med 300 miljoner kronor per år 2024 och 2025, vilket Trafikverket disponerar och prioriterar. En särskild satsning på 100 miljoner kronor för 2024 görs på förstärkt vägunderhåll av enskilda vägar.

Vi föreslår:

26) Det utökade underhållet för väg förtydligat också avser järnväg.

27) En utredning tillsätts avseende utökat behov av väg- och järnvägsunderhåll på grund av klimatförändringar.

28) För nationella planen återkommer vi med specifika synpunkter, men vill bl.a. se:

- Prognosstyrning med 2030-klimatmålen (Sveriges och EU:s) som utgångspunkter för prognosen.
- Kompletterande mål avseende cykling och kollektivtrafik enligt VTI:s respektive branschens eget förslag.
- Starkt fokus på intermodalitet järnväg-landsväg-sjöfart-flyg, där transportslagen i högre grad behandlas gemensamt och där vi särskilt ser betydelsen av en omfattande järnvägssatsning.
- Klimatberäkningar, så att planen bidrar till att 2030-målet nås.
- Fyrstegsprincipen som förstärkt styrning.
- Tydliga slutår för pågående projekt: Vad ska vara klart till när?
- Autonoma fordon och transporter som en komponent, utifrån att de mot slutet av planperioden troligen finns i reguljär trafik, främst på kollektivtrafik- och godssidan, med andra krav på infrastrukturens utformning och nya möjligheter att effektivisera transporterna och minska ytorna som krävs.
- Möjligheter till ett mer självständigt nationellt cykelvägnät, utan krav på att vara intill en bilväg.
- Öppna skrivningar från regeringen så att framtida EU-finansiering av stambanor inte omöjliggörs.

- Utredning vad Nato-medlemskap innebär i termer av möjlig medfinansiering för utveckling av kritisk infrastruktur, såsom elektrifiering (inkl. eventuell vätgasdrift) av Inlandsbanan.
- Öppenhet för lånefinansiering av prioriterade projekt såsom Norrbotniabanan.

Internationella klimatinvesteringar

Anslaget för internationella klimatinvesteringar utökas 2024 till 263 milj kr, lika mycket 2025, upp från 113 milj kr som beräknas gå åt i år. Det får användas för att förvärva utrymme av utsläpp och upptag från andra medlemsstater, för att utveckla och stödja internationellt klimatsamarbete enligt Parisavtalets enligt artikel 6. Regeringen bemyndigas att överföra utsläppsutrymme från EU:s utsläppshandelssystem till ESR genom att annullera utsläppsrätter från Sveriges auktionsvolym.

Vi föreslår:

- 29) Det preciseras att utsläppsminskningarna från internationella klimatinvesteringar endast kan användas för avräkning mot de svenska klimatmålen om de inte dubbelräknas (enbart Sverige eller värdlandet kan nyttja dem), och om de inte leder till minskade ambitioner nationellt – endast den delen som klimatlagen redan pekat ut får nås på detta sätt (tex de sista 15% till nettonoll 2045)
- 30) [Energimyndigheten](#) får i uppdrag att särskilt fokusera på transportsektorns omställning, i linje med det svenska 2030-målet, bl.a. med inriktning elektromobilitet och förnybar energi för kollektivtrafiken.

Klimatanpassning

Anslaget är på 140 milj kr 2023, vilket sänks till 90 milj kr/år 2024 och 2025. Därutöver finns ett särskilt anslag för skred- och rasrisk vid Göta Älv. Ingen preciserad inriktning anges.

Vi föreslår:

- 31) Medlen för klimatanpassning kraftigt utökas i en särskild tilläggsbudget. De separata medlen för Göta Älv samordnas med övrig klimatanpassning.

- 32) Statens ansvar för klimatanpassning av samhällskritisk infrastruktur tydliggörs, däribland järnväg och vägar som nyttjas av kollektivtrafik. Statligt finansierad klimatanpassning måste ha en komponent av utsläppsminskning, så att den bidrar till att klimatmålen nås.

Laddinfrastruktur

Anslaget på 1,09 miljarder kronor år 2023 sänks år 2024 till 995 miljoner kr, men höjs åren 2025–2026 till 950 miljoner kronor respektive 625 miljoner kronor, totalt 2,5 miljarder för 2024–2026. För att underlätta fleråriga projekt bemyndigas regeringen att ingå ekonomiska åtaganden på totalt två miljarder kronor åren 2025–2027. Energimyndigheten får åtta miljoner för att stärka den nationella samordningen av utbyggnaden.

Regeringen föreslår en satsning på 123 miljoner kronor per år mellan 2024 och 2026 för att förstärka myndigheternas förutsättningar att snabba på tillstånds- och tillsynsprocesserna för miljöprövningar, främst till länsstyrelserna (100 miljoner kronor) men också Sveriges Domstolar (10 miljoner kronor) och Naturvårdsverket (13 miljoner kronor).

Vi föreslår:

- 33) Regeringen bör, i likhet med flera andra medlemsstater, utnyttja EU-kommissionens rätt att undanta laddinfrastruktur från statsstödsreglerna, så att det blir möjligt för t.ex. bostadsbolag att få stöd för laddinfrastruktur för en betydande del av beståndet.
- 34) "Rätt att ladda" bör införas, med fokus på privatpersoner gentemot t.ex. fastighetsägare men ev (efter utredning) också för juridiska personer.
- 35) Stöd för laddinfrastruktur kopplas till krav på öppna betallosningar; roaming och för snabbaddning kreditkortsbetalning och plug-and-play. Förhöjd ersättning ges till V2X-kompatibel laddinfrastruktur.
- 36) Gröna teknikavdraget ses över för att möjliggöra stöd till batterilager "på hjul" om det har samma stödtjänster som ett stationärt batteri.
- 37) Stödet för laddinfrastruktur bör uttryckligen också kunna gå till batteri-bytesstationer och vätgasmackar.
- 38) Bidrag för laddinfrastruktur bör utgå ifrån kostnadseffektivitet, men det bör finnas ett särskilt anslag för investeringar som i närtid har sämre kostnadseffektivitet

men som behövs för omställningen, t.ex. för laddning av sjöfart och flyg samt för laddning i glesbygd med sämre kundunderlag.

- 39) Stödet för lagring av el bör ändras så att det också omfattar lagring i batterier "på hjul", samt lagring i vätgas.
- 40) Hur vehicle-to-grid bäst utformas för att elfordon effektivt ska bidra till att elnätet avlastas och balanseras bör vara fokus för Trafikanalys pågående utredning av hinder för påskyndad elektrifiering, liksom hur samfälligheters laddning löses bäst.
- 41) En förnyad upphandling av elväg görs, med större del av drifts- och säkerhetsansvar hos myndigheterna än i den upphandling som Trafikverket avbröt av kostnadsskäl

Projektfinansiering

Anslaget för Klimatinvesteringar höjs 2024 till 4,95 mdr kr, mot prognosen för år 2023 på 3.17 mdr år, och sänks 2025–26 till 2 995 miljoner kronor per år. Anslaget ska gå till klimatinvesteringar på lokal och regional nivå samt laddinfrastruktur för elfordon.

Klimatklivet får ett höjt anslag på 800 miljoner kronor år 2024, 2 miljarder kronor 2025 och 2,5 miljarder kronor 2026. Samtidigt förlängs *Klimatklivet* till år 2028.

Industriklivets anslag är på 1 457 miljoner kronor för 2024, en förstärkning med 100 miljoner jämfört med föregående år. 2025 återgår budgeten till 1 357 milj kr, 2026 drygt halveras det till 665 milj kr. Regeringen nämner specifikt att "i den tunga industrin, särskilt stålindustrin, kan utsläppen minska i stor utsträckning genom elektrifiering och vätgas." Anslaget får användas för forskning, förstudier och investeringar, som minskar processrelaterade utsläpp av växthusgaser, liksom till negativa utsläpp av växthusgaser, såsom forskning, utveckling, test, demonstration och investeringar, exklusive driftstöd för bio-CCS.

Stadsmiljöavtalen fasas ut, inga nya ansökningar beviljas från nu. Anslaget nästan halverades 2023 till 775 miljoner kronor, sänks ytterligare 50 milj kr 2024, 350 milj 2025, och 600 milj 2026 för att vara helt borta år 2027. "Investeringar i gång- och cykeltrafik förväntas minska och bidra med viss överflyttning" anger regeringen.

Vi föreslår:

- 42) *Industriklivet* förlängs till och med år 2030, på 2025 års nivåer, med fokus på sådant som tydligt bidrar till de svenska och EU:s klimatmålen, som kan skalas upp och som bidrar till utsläppsminskningar i närtid. Anslaget utvidgas, handläggningstiden kortas och formaliakraven på den sökande förenklas.

- 43) *Klimatklivet* behålls till och med år 2030, med utökade anslag jämfört med 2024 års nivå. Även beteendeförändringar ska kunna delfinansieras, såsom skifte till delad mobilitet. Den nu pågående utlysningen revideras, så att även projekt som först slutförs längre fram än 2024 kan beviljas, inklusive t.ex. snabbbladdare där tillstånd ännu saknas eller vätgas där leveransen av elektrolysörer dröjer. Villkoren ses över, så att kraven är tydligt klimatrelaterade utan att i onödan vara kostnadsdrivande (t.ex. bör kravet på egenproducerad el för vätgasproduktion strykas).
- 44) *Stadsmiljöavtalets* avveckling till år 2027 bör inte innebära att det redan nu stängs för nya ansökningar; det finns fortsatt medel att söka inklusive sådant som återbetalas eller inte fullt ut utnyttjas. Regeringen bör, om den mot vår rekommendation håller fast vid detta beslut, återkomma med ett upplägg för nya stöd till kommuners och regioners arbete för hållbar mobilitet, bl.a. cykling och kollektivtrafik.
- 45) *En internationell konkurrenskraftsöversyn görs*, för att säkra att svensk stimulans är i linje med viktiga konkurrentländer. Exempelvis ser vi att [Frankrike](#) har en långt mer omfattande stimulans för vätgas, [Tyskland](#) för elektrobränslen och avancerade biodrivmedel och [USA](#) för tillverkning av batterier och elfordon.

Reduktionsplikt

Regeringens inriktning är att reduktionsplikten sänks till 6% 2024–2026, för både bensin och diesel. Regeringen återkommer till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030; "Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas. De styrmedel som beslutas för 2027 och framåt bör tillsammans med klimatpolitiken i övrigt säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås, och bidra till att nå de nationella etappmålen till miljö kvalitetsmålet 'Begränsad klimatpåverkan' på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. I denna klimatredovisning har regeringen utgått från ett utsläppsutrymme som sträcker sig mellan motsvarande reduktionspliktsnivåer på 6% och nivåer som klarar Sveriges EU-åtagande inom ESR." Konjunkturinstitutet får 5 miljoner kronor för att analysera drivmedelspriser.

Vi föreslår:

- 46) Beslut år 2024 om reduktionsplikten åren 2027–2030, med utgångspunkt att den ska bidra till att säkra att klimatmålen nås, bidra till Sveriges EU ESR-åtagande och hantera REDIII-direktivets minskade efterfrågan på biodrivmedel genom elektrifiering.
- 47) Koncentrerade biodrivmedel hålls fortsatt utanför reduktionsplikten och stimuleras för att så vitt möjligt täcka upp för den mycket kraftigt minskade volymen 2024–2026.

- 48) Metodiken med kontrollstationer för att föreslå förändringar behålls och respekteras, dvs mycket kraftfulla förändringar som saknar expertmässig förankring undviks.
- 49) Reduktionsplikten för flygbränsle kvarstår år 2024 enligt Energimyndighetens förslag.

Sjöfart

1,5 mdr kr ges i sjöfartsstöd år 2024, 50 miljoner kronor mer än 2023. Kommande år höjs det med 50 milj kronor per år. Sjöfartsinvesteringar ökas kraftigt, från 1 066 milj kr 2023 till 1 937 milj kr 2024 och 2 458 milj kr 2025. Regeringen anger att "inom sjöfartsområdet, är bedömningen att underskotten fortsätter att öka under 2023, varför fortsatta avgiftshöjningar är nödvändiga för att uppnå balans till 2028."

Vi föreslår:

- 50) Avgiftshöjningar ska undvikas, Sverige tappar i konkurrenskraft inte minst jämfört med Finland vars halverade farledsavgifter nu troligen permanentas. Större avgiftsförändringar ska avvakta den nu pågående utredningen.
- 51) Stimulansen för en grön omställning bör förtydligas, med ett bonus-malus-utformat system för sjöfartens kostnader.

Trängselskatter

Avgiftsnivåerna lämnas oförändrade, vilket ger ett anslag på 1 521 285 000 kronor för Stockholm 2024, 1 923 761 000 kronor respektive 1 921 024 000 kronor för 2025 och 2026. För Göteborg är anslaget 2024 760 milj kr, 2025 945 milj kr och 2026 951 milj kr.

Vi föreslår:

- 52) En förtydligad inriktning att intäkterna från trängselskatt ska avsättas för investeringar hållbar mobilitet som bidrar till att klimatmålen nås.
- 53) En kompletterande utredning om att stegvis höja nivåerna, åtminstone på samma sätt som drivmedelsbeskattningen (KPI +2% per år), samt att införa en differentiering så att fordon som jämförelsevis bidrar till bättre luftkvalitet gynnas.

Utbildning

Kompetenslyft för klimatet avvecklas, med ett tidigare anslag på 45 miljoner kronor. Andra satsningar görs på förstärkt civilingenjörsutbildning etc.

Vi föreslår:

- 54) En inventering av bristyrken för omställning görs skyndsamt. Identifierade brister (tex för elektromobilitet, busschaufförer, lokförare etc) åtgärdas snarast inom ramen för de satsningar som görs på utbildning, med en långsiktig plan för utökade satsningar.
- 55) En förstärkning av den näringslivsmässiga komponenten av tekniska utbildningar görs så att steget till kommersialisering av tekniska framsteg minskas, inklusive en översyn av utrustningsbehov på universiteten, så att t.ex. kötid för laborietest och liknande kortas.

Vidare läsning

Hela [budgetpropositionen finns här](#).

De mest centrala utgiftsområdena är:

[miljö och natur](#)

[energi](#)

[kommunikationer](#)

[landsbygd](#)

[näringsliv](#)

2030-sekretariatets fördjupade förslag finns på www.2030sekretariatet.se, bland annat under [remissvar](#) samt i form av rapporter som [Beteendepraktikan](#) och [Gör inte om, gör rätt – 6 punkter för måluppfyllelse](#).