

# Klimatpolitiska handlingsplanen – bedömning och förslag från 2030-sekretariatet

## Innehåll

Bakgrund .....	1
Övergripande.....	1
Klimatmålen .....	2
Fokus .....	3
EU-mål.....	4
Stöd och stimulans .....	4
Ansvarsfördelning .....	5
Fordon .....	5
Laddning.....	7
Drivmedel.....	6
Beteendeskifte .....	8
Kompensatoriska åtgärder .....	8
Utredningar .....	8
Folkligt stöd .....	9

## Bakgrund

Den klimatpolitiska handlingsplanen ska enligt det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket sammanställa regeringens samlade politik för att nå de beslutade klimatplanen. Varje mandatperiods första år ska planen presenteras, vilket också skedde i slutet av december 2023. Ramverket anger dock inte i vilken form handlingsplanen ska presenteras, och det skedde denna gång i form av en skrivelse, utan skarpa beslutsförslag, utan formell behandling av riksdagen och utan formellt remissförfarande. 2030-sekretariatet har därför i andra format kommenterat planen och föreslagit kompletteringar, men efter att det uppstått efterfrågan på ett samlat dokument från vår sida presenterar vi härmed remissvaret som vi inte fått skicka in.

## Övergripande

Vi instämmer i planens bedömning att "Det fossilfria samhället är inte fattigare eller sämre än dagens samhälle. Tvärtom finns det avsevärda synergier mellan klimatmålen och andra samhällsmål som tillväxt, försörjningstrygghet och miljömål" samt att "Genom att Sverige är bland de främsta länderna i omställningen skaffar sig de svenska företagen fördelar på en global marknad med ökande krav på klimatneutralitet samtidigt som det skapar framtida ekonomiska vinster." (s 14) Vi instämmer också i regeringens bedömning när planen lanserades, att man endast blir ett föregångsland om andra väljer att ta efter. Vi avser efter bästa förmåga bidra till att detta uppnås

För detta krävs dock konkreta förslag som leder till betydande utsläppsminskningar i närtid, vilket planen i stort sett saknar. De utsläppsminskningar förslagen kan leda till är inte i paritet med de konkreta utsläppsökningar i närtid på drygt fem miljoner ton Co<sub>2</sub>/år som sänkt skatt på fossila drivmedel och kraftigt sänkt reduktionsplikt leder till. Vare sig nationella 2030-mål – övergripande och för transportsektorn – eller EU:s beting för 2030 kan sägas vara tryggade. Inte heller finns en tryggad färdväg till nettonoll 2045, som varit regeringens huvudfokus – tvärtemot klimatforskningen som betonar vikten av utsläppsminskningar i närtid, och i strid med klimatlagstiftningen som inte ger utrymme för någon rankning eller prioritering mellan klimatmålen.

## Klimatmålen

Handlingsplanen anger att "Klimatpolitiken bör styra mot det långsiktiga klimatmålet att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045 och därefter negativa utsläpp. De nationella etappmålen är viktiga kontrollstationer på vägen mot det långsiktiga klimatmålet." Så är det de facto *inte* – det svenska, lagstiftade klimatpolitiska ramverket rangordnar inte målen, och såväl IPCC som överenskommelsen från COP28 betonar att mål och utsläppsminskningar under "detta kritiska årtionde" är avgörande.

"Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att se över utformningen av de nationella etappmålen så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU. Beredningen bör också se över etappmålet för inrikes transporter till 2030." Vi beklagar den osäkerhet och otydlighet detta innebär; inga klimatmål är perfekta och det finns rimliga invändningar mot exempelvis Parisavtalet eller de globala hållbara utvecklingsmålen – men det är förödande för framdriften och omställningen att signalera att de eventuellt inte kommer att gälla längre. Därtill är de svenska klimatmålen framtagna i en mycket omfattande process med utförlig remissbehandling och antagna av sju partier i riksdagen (endast Sverigedemokraterna var emot) – att med en långt mindre involverande process riva upp eller förändra dem skulle minska delaktigheten i svenskt klimatarbete just när det behöver öka. Särskilt allvarligt är att regeringen agerar som att klimatmålen i närtid faktiskt har urholkats eller satts på paus, när de de facto är fullt ut gällande och måste ligga till grund för klimathandlingsplanen.

Regeringen anger att "Målet för inrikes transporter till 2030 är utformat på ett sätt som innebär att andra sektorer i praktiken knappt behöver minska sina utsläpp till 2030 för att klara målet för ESR-sektorn. Detta minskar omställningstrycket för dessa sektorer, vilket riskerar att leda till suboptimering där transportköpare och resenärer drabbas av högre priser än vad som annars hade varit nödvändigt." I näringslivet råder mycket bred enighet om en helt annan bedömning; att en snabb omställning av transportsektorn lägger grunden för en framgångsrik svensk export inom sektorn. Det bör regeringen ta större hänsyn till än hittills, utifrån sin egen skrivning " Exporterande företag är avgörande för att stärka Sveriges konkurrenskraft och för att industrin ska vara ledande i den gröna omställningen [...] Den svenska fordonsindustrin har en stark ställning i EU och har potential att bli ledande i den gröna omställningen. Genom höga klimatambitioner har de svenska tillverkarna potential att även driva på andra tillverkare i omställningen. På det nationella klimatmötet som hölls den 16 juni 2023 underströks även möjligheterna med omställningen av transportsektorn." Därtill är det i praktiken bara skogs- och jordbrukssektorn som också ingår i ESR, och att i närtid minska klimatpåverkan kraftigt i dessa sektorer måste ske med minskad produktion just när behovet av ökad självtillit och självförsörjning förstärks genom krig i vårt närområde.

Regeringen anger att "Målet bedöms i dag inte kunna nås utan en stor inblandning av dyra biobaserade bränslen till 2030, vilket flyttar fokus från den långsiktiga omställningen av transportsektorn." Också här har en mycket bred näringslivskonstellation tydligt angett att två parallella processer måste vara möjliga; en snabb och omfattande elektrifiering av nya fordon och

ett snabbt och omfattande skifte från fossila till förnybara, hållbara drivmedel för befintliga fordon samt de fordon som svårligen låter sig elektrifieras (främst sjöfart och flyg).

Regeringen konstaterar helt korrekt att ”Utsläppen från inrikes transporter utgör mer än hälften av Sveriges utsläpp inom ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och en tredjedel av Sveriges samlade växthusgasutsläpp. Transportsektorns klimatomställning är därför av avgörande betydelse för att kunna nå både Sveriges åtagande om att minska utsläppen inom ESR med 50 procent till 2030, jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045.” Utifrån detta *måste en eventuell förändring av klimatmålen innebära höjda ambitioner*; ett sänkt procenttal eller en omvandling till indikatorer av typen antal laddpunkter eller andel elbilar kan inte godtas.

Att inom ramen för befintliga mål komplettera med mer specifika mål kan däremot vara klokt, och följer [2030:s långvariga arbete med indikatorer](#). Liksom VTI [föreslår vi ett nationellt mål för cykling](#), och menar att Klimatråtsutredningen bör ligga till grund för mål om transporteffektivitet och smart multimodalitet.

## Fokus

Regeringen betonar att omställningen ska vara kostnadseffektiv, en inriktning vi helt ställer oss bakom – inte många vill ta efter åtgärder som är onödigt dyra, och dyra åtgärder gör att vi inte åstadkommer så mycket som vi skulle behöva. Men det går inte att bedöma hur kostnadseffektiva åtgärderna som föreslås är; de har varken kostnadsberäkningar eller kostnadskalkyl. Enligt vad vi erfar fanns en ansats till att inkludera detta i planen, men som ströks i sista stund. Vi beklagar detta men ser fram emot klimatministerns utfästelse att sådana beräkningar istället ska komma i budgetpropositionen och förutsätter att det en första gång sker i 2024 års vårbudget.

På femte textsidan slår regeringen fast att ”För att kunna nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU är den allra viktigaste förutsättningen tillgången till fossilfri energi till konkurrenskraftiga priser”, utan att någon gång i den 245 sidor långa skrivelsen hämta hem påståendet. Vi menar att andra aspekter också måste ses som centrala, såsom tillgång till arbetskraft, kapital och marknadsmässiga förutsättningar. Trots denna starka betoning ges inga nya besked om till när det ska finnas ny fossilfri el; målbilden 300 TWh 2045 anges men inte resan dit, varken gällande ekonomiska villkor för kärnkraft eller havsbaserad vind, kommunala vetot, slutförvaret eller andra knäckfrågor.

Som framgått både i regeringens egen presentation och den mediala återgivningen av planen, är ny kärnkraft ett starkt fokus för planen; det omnämns 75 gånger i planen, mot vindkraft 25, biobränsle 18, fjärrvärme 18 och inga alls för solel/solenergi eller effektivisering. Det är inte vår roll att bedöma vilka fossilfria energislag som är lämpligast för omställningen, men vi konstaterar att förslaget inte är kostnadsberäknat och att behovet av mer el och effekt i närtid knappast uppnås bäst på detta sätt.

Regeringen slår fast att Sverige ska planera för 300 TWh el, ungefär en fördubbling mot idag, och tycks se detta som enbart positivt trots att varje energislag ju för med sig kostnader och ingrepp i naturen. Effektiviseringar nämns bara i helt allmänna ordalag, utan skarpa förslag och regeringen öppnar för att ”se över” det nu gällande effektiviseringsmålet. Vi beklagar detta, då effektiviseringar ofta har minst negativa sidoeffekter, kan genomföras snabbt och kan utformas så att de fördelningspolitiska effekterna blir positiva.

Bland färdslagen nämns flyget nämns 210 gånger, kollektivtrafik 12, tåg 5, cykel 4. Detta avspeglar en skev fokusering i planen; ett starkt fokus på flygets omställning är välkommet men det bör inte som nu ske på bekostnad av färdslag som står för större delar av resandet och har bättre förutsättningar att bidra till klimatmålen i närtid.

Bland drivmedel nämns vätgas 53 gånger, elektrobränsle 20, etanol 14, biogas 37, metanol 2 gånger och HVO 3. Vi välkomnar ett starkt fokus på vätgas, men ser även här en allvarlig diskrepans jämfört med vad som främst kan bidra till att klimatmålen i närtid nås – i det fortsatta arbetet behövs en bättre balans.

## EU-mål

Regeringen konstaterar att EU snart har en närmast heltäckande klimatpolitik genom ETS, det tillkommande utsläppshandelssystemet ETS2 för transporter och bostäder, samt ESR-kraven som ger ramarna för transportsektorn och jord- och skogsbruket. Detta tas i Klimathandlingsplanen och tidigare i [Hasslers snabbutredning för regeringen](#) som intäkt för betydelsen av nationell, regional och lokal klimatpolitik minskar – men det är en ögonblicksbild som säger väldigt lite om framtiden.

EU-parlamentsvalet i juni, Ungern som EU-ordförande andra halvåret 2024 och en ny EU-kommission hösten 2024 pekar sammantaget på att klimatarbetet på EU-nivå riskerar att avstanna, och att nationell klimatpolitik fortsatt är betydelsefull. Sverige riskerar också att bidra till detta försvagande, t.ex. genom att inte medverkat i de många EU-länders (inkl Danmark och Finlands) uppvakning av EU-kommissionen med förslag på långtgående klimatmål för 2040.

## Stöd och stimulans

Sveriges fossila subventioner har kraftigt ökat på senare år, enligt OECD:s officiella mätmetod – ännu mer om också sänkt pris på fossila drivmedel räknas in. Därmed ökar också behovet av att stimulera den omställning som behöver ske.

I praktiken sker nu motsatsen: Stadsmiljöavtalen finns visserligen kvar men tar inte emot nya ansökningar, regeringens regleringsbrev för 2024 aviserar en översyn av Klimatklivet, och Klimathandlingsplanen anger att Industriklivet ska ”ses över” och resonerar om andra verktyg ”såsom s.k. Klimatkontrakt (Carbon Contracts for Difference)”.

Vi är positiva till att styrmedel utvecklas och nya tas fram, men marknaden behöver inte nu ökad osäkerhet kring stödsystemen. Regeringen bör därför klargöra att Klimatklivet behålls och förstärks fram till 2030 med snabbare handläggning och fler utlysningstillfällen, att Industriklivet behålls och får förtydligade ansökningsinriktningar och att Stadsmiljöavtalen utvecklas till ett bredare stöd för gemensamt, multimodalt resande där också landsbygdens behov arbetas in.

Vi föreslår vidare att

- tidigare ”kollektivtrafikmiljard” utvecklas till en ”Transporteffektivitetspremie”,
- bonus-malus förändras så att det blir kostnadsneutralt (idag är det en ensidig intäktskälla för staten), med förlängd malus till 5/7 år och ny bonus för rimligt prissatta elbilar
- delningstjänster såsom bilpooler och hyrbilar får 6% moms som annan kollektivtrafik
- flygskatten differentieras utifrån klimatpåverkan, med bonus för flyg på el och SAF och återföring till flygets omställning
- stöden till regionala flygplatser villkoras kopplas till klimatomställningen i enlighet med Peter Normans utredning
- drivmedlens beskattning tydligt och långsiktigt gynnar förnybara, hållbara drivmedel och el

## Ansvarsfördelning

Regeringen anger att ”Merparten av de beslut som krävs för samhällsomvandlingen fattas *självständigt* av individer, företag och offentliga och privata organisationer.” Det stämmer inte; klimatarbetet sker och bör ske i bred samverkan och med utgångspunkt i statliga styrmedel som mer entydigt behöver stimulera en utveckling i linje med beslutade klimatmål. Här behöver regeringen säkra att staten tar en mer tydligt ledande och samlande roll, i linje med skrivningen ”Samordningen av transportsektorns klimatomställning behöver stärkas. En myndighet bör få i uppgift att samordna sektorns arbete med att ställa om så att transportsektorn når i princip noll växthusgasutsläpp senast 2045” – dock bör förstås transportsektorns gällande klimatmål vara i fokus. Vi ser positivt på att Trafikverket tycks få denna roll, liksom att Energimyndigheten ska samordna insatser för utbyggnaden av laddinfrastruktur. Vi konstaterar med glädje att ansvar redan konkretiseras med 2024 års regleringsbrev.

Vi är positiva till att alla departement nu får i uppdrag att följa klimathandlingsplanen och påminner departementen om att de är bundna av svensk lag inklusive klimatmålen för år 2030. Hur detta konkret ska utformas är i dagsläget oklart; vi föreslår att inspiration hämtas från brittiska Climate Act som i hög utsträckning var modellen för svenska klimatpolitiska ramverket, men som till skillnad från det svenska har inslag av att departementen behöver visa hur deras respektive områden bidrar till klimatmålen och där en otillräcklig utsläppsminskning från en sektor behöver kompenseras med att en annan sektor överpresterar. En sådan inriktning vore välkommen också för Sverige.

En delvis ändrad ansvarsfördelning i form av stärkt beslutanderätt för kommunerna påskyndar och underlättar omställningen. Bland det kommuner bör få besluta själva finns parkeringsavgifter och -förmåner (t.ex. att reservera gatumark för delningsfordon), införande och justering av trängselavgifter och var cykel får framföras (t.ex. mot enkelriktning).

## Fordon

Tabell 9.2 Åtgärds paket för omställningen till nollutsläppsfordon

Paket 1: Förstärkta incitament till inköp av nollutsläppsfordon	Paket 2: Regeländringar för att främja nollutsläppsfordon	Paket 3: Utfasning av äldre fordon
Klimatpremie till lätta ellastbilar (se avsnitt 9.2.2)	Ändrade körkortsregler för ellastbilar under 4,25 ton (se avsnitt 9.2.3)	Skrotningspremie införs (se avsnitt 9.2.1)
Klimatpremie till tunga fordon (se avsnitt 9.2.4)	Fordonsmärkning utifrån effektivitet och livscykelutsläpp (se avsnitt 9.2.5)	

- **Klimatpremie:** Det är utmärkt att omställningen av lätta och tunga fordon gynnas, men den premie som nu införs för tunga lastbilar är otillräcklig för att kompensera för den mycket kraftiga prissänkningen på fossil diesel. För lätta lastbilar borde också gasdrift inkluderas, begagnade fordon bör få halv premie för att inte exporteras, och en utfasning redan till hösten 2025 är alltför snabb. Också el- och gasbussar bör premieras. [Se vidare vårt remissvar.](#)
- **4.25 ton på B-körkort:** Vi har drivit frågan länge och är glada att det äntligen genomförs, men vill säkra att det inte blir i form av ett begränsat försök, och att alla nyttofordon på el och gas omfattas. [Se vidare vår fördjupning.](#)

- **Fordonsmärkning** är välkommet men regeringens förslag som i skrivande stund behandlas av riksdagen är otillräckligt; [Energimyndighetens remissbehandlade förslag om mer ambitiös miljödeklaration](#) behöver bli grunden för det fortsatta arbetet.
- **Skrotningspremie** får mycket begränsad effekt om det endast gäller de som går direkt från skrotbil till ny elbil; även begagnade el- och gasbilar bör ingå, liksom bildelning och skifte till kollektivtrafik. [Se vidare vår fördjupning](#).

Vi delar regeringens bedömning att tidig introduktion av elflyg och eldrivna fartyg bör gynnas, men vill säkra att stimulansen avser minskad klimatpåverkan och inte ett specifikt teknikval; regeringen har rätt i att ”det är utsläppen som ska bekämpas” men tycks inte följa denna devis fullt ut.

Bland förslag vi saknar inom detta område finns

- Hur elbilar stannar i Sverige istället för att exporteras. [Utvecklas här](#).
- En begränsad premie för rimligt prissatta el- och gasbilar, [enligt Hasslers förslag](#).
- Stimulans till konvertering av befintliga fordon, [se webinarium här](#).

## Drivmedel

**Tabell 7.1** Åtgärds paket för utfasning av fossil bensin och diesel

<b>Paket 1: Ökad produktion av fossilfria drivmedel</b>	<b>Paket 2: Acceptans för drivmedelspolitiken</b>
Utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen främjas fortsatt (se avsnitt 7.5.1).	Reduktionsplikten justeras tillfälligt för att sänka drivmedelspriset (se avsnitt 7.2.3)
Utfasning av kol, olja och fossilgas för att bidra till att nå klimatmålet om utsläppsneutralitet till 2045 (avsnitt 7.2.3)	Analys av säker och acceptabel utfasning av fossil bensin och diesel för vägfordon (se avsnitt 7.1.2)
En bred styrmedelsutredning tillsätts för att Sveriges åtaganden i EU nås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt (avsnitt 7.2.3)	
Analys av en utvecklad reduktionsplikt där även el från publika laddstationer ingår (avsnitt 7.2.1)	

Vi delar regeringens bedömning att fossila bränslen måste fasas ut med en tydlighet gentemot marknaden, samt att ”en utfasning av fossila bränslen [kan] komma att öka behovet av inblandning av fossilfria bränslen till högre nivåer än vad som i dag är möjligt.” Vi är också eniga med regeringen om att ”En ökad produktion av fossilfria drivmedel, gaser och oljor i Sverige kan öka den nationella försörjningstryggheten, minska det svenska näringslivets sårbarhet mot omvärldshändelser, skapa jobb och bidra till regional utveckling. Det kan också öka den totala tillgången på hållbara förnybara Skr. 2023/24:59 drivmedel och fossilfria gaser och oljor på den europeiska marknaden vilket också främjar klimatmålet i andra medlemsstater.”

Utifrån detta beklagar vi att det idag helt saknas såväl tydlighet som en process för ökad andel fossilfria drivmedel, genom den mycket kraftigt sänkta reduktionsplikten och den sänkta beskattningen av fossila drivmedel.

Reduktionsplikten har, som ofta påpekats, haft aspekter som behövde korrigeras, vilket det också fanns en formell process för genom de beslutade kontrollstationerna i Energimyndighetens regi. Efter år 2026 bör en återgång till denna tydliga process ske, inklusive de justeringar som föreslås av Riksrevisionen, som övergripande bedömer reduktionsplikten som ett kostnadseffektivt styrmedel. Denna process bör skyndsamt inledas, samordnas med Finlands där reduktionspliktens ökningstakt sänkts, och inkludera hur RED III räknar in el såld från publika laddstationer i reduktionsplikten. Den fortsatta skattemässiga fördelen för biodrivmedel gentemot fossila bör tryggas, inklusive biogasen som nu mycket olyckligt belagts med full skatt efter EU-påbud.

Regeringen ”bedömer utrymmet för att styra mot klimatmål genom skattenedsättningar som begränsat och regeringen kommer därför analysera andra alternativ för att främja användning och produktionen av fossilfria gaser och oljor.” Därtill vill regeringen stimulera ökad biodrivmedelsproduktion i Sverige. Det är svårt att läsa in det som något annat än reduktionspliktens återkomst, men under annat namn och med någon form av kompensation för eventuella prisstegringar vid pump.

Drivmedel kommer att omfattas av EU:s kompletterande utsläppshandel ETS2, vilket i grunden är positivt men där klimateffekten beror på kompletterande politik. ”Regeringen anser att konsumenterna och verksamheter fullt ut ska kompenseras för effekterna på drivmedelspriserna som införandet av EU ETS 2 medför, exempelvis genom sänkt skatt på bränsle, kompensatoriska åtgärder finansierade av EU:s sociala klimatfond (SKF), eller stöd till verksamheter som vid införandet av ETS 2 omfattas av dieselskattenedsättning för s.k. jordbruksdiesel eller som inte betalar skatt på sitt bränsle såsom fiskefartyg och spårtrafik.” Väljs den förstnämnda vägen, kan den positiva effekten utbli; vi ser fram emot mer träffsäker stimulans riktad mot t.ex. lands- och glesbygd, åkerier och kollektivtrafik och föreslår denna inriktning för den aviserade utredningen kring hur ”Sveriges åtaganden i EU nås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt som säkerställer att inte orimligt höga kostnader för hushåll och näringsliv uppstår med risk för allvarlig påverkan på konkurrenskraften för svenska företag.” Detta gäller också förslaget om ny nationell utsläppshandel, vars utformning och kompensatoriska åtgärder avgör i vad mån förslaget bidrar till utsläppsminskningar från transportsektorn.

## Laddning

Klimathandlingsplanen innehåller en rad förslag kring laddinfrastruktur, bl.a. för snabbare tillståndprocesser, utredning om principen tillträde till laddning (”rätt att ladda”), samt en analys av hur förutsättningar för installation av laddningspunkter kan förbättras för samfällighetsföreningar och fastighetsägare, inklusive gruppundantaget från EU:s statsstödsregler. Vi är i huvudsak positiva till alla dessa förslag, konstaterar med glädje att flera av dem redan hanteras och fördelas i regleringsbrev till respektive myndigheter. Vi är också glada att det nu tydligt också avser tung trafik, sjöfart och flyg.

Det är positivt att klimathandlingsplanen relativt utförligt behandlar såväl vätgas för fordonsdrift – som är att se som en annan form av elektrifiering (även om också flytande vätgas i förbränningsmotor kan ha en roll) – som elvägar. Vi saknar dock tydlighet i hur försöken med elvägar ska fortskrida utan betydande tempotapp efter att upphandlingen av första omfattande teststräckan avbröts sommaren 2023. Därtill önskar vi ett påskyndat arbete med V2G, vehicle-to-grid, där elfordons batterier blir en del av att balansera elnätet samtidigt som det kan bli en intäktskälla för fordonets ägare eller operatörer.

## Beteendeskitte

Regeringen aviserar att den vill se mer av Steg 1- och 2-åtgärder i infrastrukturplaneringen; befintliga vägar och system ska utnyttjas bättre istället för att bygga nytt. De ”bedömer att en eller flera myndigheter bör få i uppdrag att lämna förslag på hur gällande villkor för statlig medfinansiering av kommunala och regionala steg 1- och steg 2-åtgärder kan förtydligas i relevanta förordningar. I uppdraget bör ingå att ta fram en åtgärds katalog med samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva steg 1- och steg-2 åtgärder”. Detta behöver ske i det fortsatta arbetet med nationella planen för infrastruktur 2026-2037, där Trafikverkets förslag i alltför begränsad omfattning fokuserar på dessa steg, [se vidare vårt remissvar](#).

2030-sekretariatet har med [Beteendepraktikan](#) presenterat 55 färdiga förslag, utredda och remissbehandlade och/eller redan beprövade i andra länder. Vi beklagar att Klimathandlingsplanen saknar beteendepåverkande förslag såsom stimulans till fordonsdelning, reviderade regelverk för cykling eller förtydligad lagstiftning kring rätten att jobba distans, [vilket vi utvecklat här](#).

## Kompensatoriska åtgärder

Sveriges befintliga klimatmål tillåter att en del av utsläppsminskningen sker utanför landets gränser, och Parisavtalets artikel 6 konkretiserar hur det kan ske i utvecklingsländer. [2030-sekretariatet har tidigare lyft fram](#) hur det kan påskynda omställningen till t.ex. elektriska bussar i asiatiska megastäder och ser fram emot att Sverige följer Schweiz ledande exempel på området – men vi konstaterar också att de inte går att nå vare sig EU:s eller Sveriges eget 2030-mål med utsläppsminskningar utomlands.

”Givet utmaningarna med att nå Sveriges åtaganden instämmer regeringen i att åtgärder bör vidtas för att undersöka möjligheterna för Sverige att förvärva utsläppsutrymme från andra medlemsstater”, skriver regeringen som i nästa andetag anger att ”Det betyder inte att Sverige ska slå av på takten på hemmaplan” – men precis detta innebär det; att öppna för köp av utsläppsrätter från t.ex. Bulgarien urholkar tryggheten i att Sverige kommer att hålla den omställningstakt som krävs för att nationellt nå målen.

Regeringen konstaterar att ”Åtgärder i andra medlemsstater kan vara utmanande att hinna genomföra i stor skala i närtid, vilket kan kräva att ytterligare åtgärder för att nå ESR-åtagandet behöver vidtas nationellt” – just denna risk att det inte finns ett överskott av utsläppsrätter från andra EU-länder att köpa stärker vikten av att minska utsläppen själva. Det förstärks av att Tyskland, EU:s största ekonomi, bedömer att de kommer att köpa stora [mängder utsläppsrätter](#). Därtill multipliceras de kommande utsläppskraven på Sverige med 1.08 för [varje år vi inte uppnår kraven enligt ESR](#).

## Utredningar

De flesta förslagen i klimathandlingsplanen är i form av kommande utredningar. Bland det som ska utredas är nationell utsläppshandel inför och utöver EU:s kommande för transportsektorn, hur hushåll och näringsliv ska kompenseras för höjda kostnader för fossil energi, ”rätten att ladda”, ännu en utredning om avståndsbaserad beskattning av godstransporter samt en generell översyn av styrmedel. Därtill ska ett antal ”analyser” göras, bl.a. kring utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen.

Vi beklagar att regeringen inte inför framtagandet av klimathandlingsplanen använt sig av utredningar som redan slutförts och remissbehandlats, ex. Klimaträttsutredningen och



Bioenergiutredningen. I kommande utredningar bör säkerställas att slutsatser från redan gjorda utredningar används. Regeringen bör också säkra att den breda expertis som finns på många områden inom omställningen kommer till tals genom breda dialoger, riksdagsbehandling och ett omfattande remissförfarande – också Klimathandlingsplanen bör behandlas på detta vis.

## Folkligt stöd

Regeringen anger återkommande att klimatarbetet måste ha ”folkligt stöd”, utan att närmare precisera vad det innebär. Vi delar denna bild, och vill betona att det i återkommande opinionsmätningar finns ett mycket brett stöd från allmänheten för omfattande utsläppsminskningar, ett snabbt teknik- och beteendeskifte och en ledande roll för Sverige i den omställning hela världen nu står inför. De sju riksdagspartier, inklusive alla som ingår i regeringen, hade och har fortsatt starkt stöd för det klimatpolitiska ramverk och de klimatmål som riksdagen beslutade med röstsiffrorna 299-50.

Därför beklagar vi att regeringens – och dess stödpartis – agerande återkommande utmanar det folkliga stödet, exempelvis med en profilering av att sänkta priser på fossila drivmedel är vad hushållen behöver. Vi delar [Klimatkommunernas inriktning](#) att folkligt stöd skapas med stöd för lokala åtgärder med möjlighet för delaktighet i processerna, samt med fokus på de många områden där minskad klimatpåverkan går hand i hand med ökad livskvalitet; tåg som går i tid, elbilar som är tystare än fossilbilen, cykling som bidrar till folkhälsan, distansarbete som gör att livspusslet går ihop – i allt detta har politiken en central roll som den inte i nuläget axlar.

Vi är också övertygade om att flera av förslagen i klimathandlingsplanen försvårar för folkligt stöd. Att skicka miljardtals kronor till Bucharest och Sofia för utsläppsrätter istället för att investera i Sverige försvagar acceptansen. Att gynna åkeriet som vill skaffa elfordon (i sig välkommet) men inte hushållet som vill göra det samma framstår som orimligt. Att den som tar fossilbilen får högre milersättning än den som skaffat elbil, och att den som tar cykeln inte får något alls – tvärtemot sjupartiöverenskommelsen strax före valet om ett färdmedelsneutralt ersättningsystem – urholkar legitimiteten för systemet. Att på COP28 skriva under att fossila subventioner ska minska, för att någon vecka senare kraftfullt öka dem, urholkar förtroendet för de internationella processerna med Parisavtalet i spetsen, samma sak gäller regeringens beslut att stryka de globala hållbara utvecklingsmålen som hela världen arbetar för ur direktiven till myndigheterna. Att mycket snabbt dra ner på eller helt avskaffa stödet till konsumentorganisationer med miljö- och hållbarhetsinriktning, försvagar det medborgerliga engagemang i klimatfrågan som i grunden är avgörande för omställningen. Även processen kring Klimathandlingsplanen lämnar mycket övrigt att önska gällande folkligt stöd; den begränsade dialogen under framtagandet och att planen nu varken ska beslutas av riksdagen eller remissbehandlas är en missad chans till folklig förankring och acceptans.

Vi uppmanar regeringen och dess stödparti att framgent bättre värna det breda folkliga engagemang och stöd som finns i klimatfrågan, och att bygga vidare på den mycket breda parlamentariska enighet som de nuvarande klimatmålen är ett resultat av.

## Slutord

Vi beklagar att det inte anordnats formella fora för att till regeringen framföra synpunkter på klimatpolitiska handlingsplanen, men ser fram emot den fortsatta dialogen för att förverkliga de positiva förslag planen innehåller, korrigera de förslag som inte är tillräckligt ändamålsenliga och komplettera med åtgärder som sammantaget leder till att de beslutade och gällande klimatmålen för Sverige, EU och världen för 2030, 2040, 2045 och 2050 nås.

*För 2030-sekretariatet, den 8 februari 2024*

Mattias Goldmann