

# Regeringens 10 kloka uttalanden – och hur de förverkligas

## 2030-sekretariatets underlag till Sveriges nationella klimat- och energiplan

### Innehåll

Inledning: Vi vill kunna lita på regeringen .....	1
Utgångspunkt: Läget är akut och Sverige kan visa vägen.....	2
Övergripande inriktning: God vandel, lag och ordning .....	2
Effektivisering .....	4
Rimliga priser för hushåll och näringsliv.....	5
Stimulans till omställning .....	6
Utsläppshandel.....	7
Infrastruktur .....	7
Minskad sårbarhet .....	8
Ansvarsfördelning .....	8
Slutord.....	9

### Inledning: Vi vill kunna lita på regeringen

Ingen kommer undan politiken och dess högsta utförande instans är regeringen. Redan i [regeringsförklaringen](#) slås det fast att "Sveriges klimat- och miljöpolitik ska vara ambitiös", [statsminister Ulf Kristersson slår fast att "alla klimatmål är lika viktiga"](#) och när [John Hasslers snabbutredning](#) tycks öppna för att stryka eller urholka 2030-målen, [betonar klimatminister Romina Pourmokhtari att samtliga klimatmål gäller och ska nås](#). Klimatministern har angett att [Sveriges klimatpåverkan "minskar hela tiden"](#) medan Sverigedemokraternas klimatpolitiska talesperson anger sig vara övertygad om att [transporternas klimatpåverkan minskar redan 2025](#).

Enligt regeringens egna beräkningar ökar dock transportsektorns klimatpåverkan med ungefär 18 miljoner ton till år 2026, regeringens klimatpolitiska handlingsplan presenterar endast mycket begränsade utsläppsminskningar och den hittills förda politiken denna mandatperiod allokerar långt större resurser för sådant som *ökar* Sveriges klimatpåverkan än sådant som minskar den. När klimatministern betonar att Sverige inte bara ska gå först, utan att andra länder också ska ta efter, är nulägesbilden dessvärre att inget av detta sker.

2030-sekretariatet har i rapporter som [Konkretisera mera](#), [Beteendepraktikan](#), i [årliga fokuslandsrapporter](#) och i [otaliga remissvar](#) visat hur omställningen kan ske och klimatmålen nås. Därtill visar vi med [över 40 ständigt uppdaterade indikatorer](#) hur omställningen faktiskt går; nationellt, regionalt och kommunalt. Vi hänvisar för det fortsatta arbetet till dessa dokument, och utgår här helt ifrån vad regeringen själv har uttalat och hur det bäst konkretiseras när Sverige senast den 30 juni ska lämna sin uppdaterade nationella klimat- och energiplan till EU-kommissionen.

## Utgångspunkt: Läget är akut och Sverige kan visa vägen

1. *”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 *”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.”*

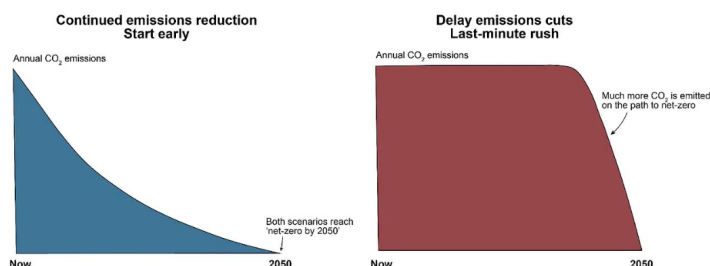
Regeringens klimathandlingsplan

Regeringen har helt rätt om fördelarna av att vara ledande i klimatomställningen – det bekräftas hela tiden från näringslivet, såväl av uppstartsaktörer som av etablerade storföretag. Regeringen preciserar därtill detta för transportsektorn: *”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.”* Därför är det mycket bekymmersamt att Sveriges klimatpåverkan nu kraftigt ökar och att större satsningar görs på sådant som ökar klimatpåverkan jämfört med vad som minskar. Till EU måste regeringen visa att klimathandlingsplanens skrivning gäller.

2. *”Vi måste öka takten i klimatomställningen och det är bråttom. Klimatfrågan är global och den är en av vår tids allra största ödesfrågor. Vi befinner oss nu i ett kritiskt stadium om vi ska lyckas att ställa om.”* [Regeringen, 30 november 2023](#)

Regeringen beskriver klimatkrisen korrekt, i linje med COP28:s betoning av *”this critical decade”* som i sin tur baserar sig på etablerad klimatforskning som visar på vikten av tidiga utsläppsminskningar. Olika sätt att nå samma mål kan göra mycket stor skillnad, vilket nedanstående illustration visar:

**Net-zero: it's not just where you end up, but how you get there that matters**  
It's cumulative CO<sub>2</sub> emissions that matter for warming. That means the area under the curve is important - not just getting to zero in 2050. The blue curve - which starts reducing emissions early - emits much less than the red curve, which delays emissions cuts.



Utifrån detta behöver regeringen till EU, i uppdraget till miljömålsberedningen och i samtliga klimatmålsrelaterade processer betona att huvudfokus *inte* är det tidsmässigt mest avlägsna klimatmålet, utan målen i närtid.

## Övergripande inriktning: God vandel, lag och ordning

3. *”Med bristande vandel avses förhållanden såsom bristande regelefterlevnad”* (Tidöavtalet)

Regeringen och Tidöavtalets partier betonar god vandel, ordning och regelefterlevnad. **Att inte vara olaglig** bör vara Sveriges självklara utgångspunkt gentemot EU:s – Sverige är EU-medlem sedan 1995 och vi har varit med om att besluta om de EU-krav som vi nu ska uppfylla, däribland:

- **EU ESR** (effort sharing regulation), som i princip omfattar klimatpåverkan från transporter, jordbruk och skogsbruk, innebär att Sveriges klimatpåverkan ska halveras 2005-2030. Då målet är kumulativt, innebär varje fördröjning av utsläppsminskningarna att ännu mer måste ske längre fram. Kravet kvarstår även efter att EU år 2027 inför det kompletterande utsläppshandelssystemet ETS2 som täcker nästan alla koldioxidutsläpp inom ESR-sektorn. För att klara målet, måste Sveriges klimatpåverkan från transportsektorn minska kraftigt år för år, och dröjer utsläppsminskningarna till efter år 2025 måste de vara ungefär 10 % per år därefter. I den klimatpolitiska handlingsplanen anger regeringen 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."* Så långt är regeringens resonemang klokt, fortsättningen om att öka förändringstrycket i jord- och skogsbruket inte lika genomtänkt eftersom det med den korta tid som kvarstår till 2030 skulle innebära en minskad livsmedelsproduktion just när vi behöver öka självförsörjningsgraden. Genom att snabbt minska transportsektorns utsläpp kan Sverige nå ESR-målet utan att drakoniskt minska produktionen i jord- och skogsbruket.
- **Förnybarhetsdirektivet** kräver att Sverige ökar andelen förnybar energi från 63 procent till 76 procent år 2030 (kärnkraft ingår inte). Sverige ser ut att endast nå cirka 64%, alltså långt ifrån målet – för att nå målet måste sol, vind och biomassa byggas ut snabbt samtidigt som kvarvarande fossila delar snabbt minskas – exempelvis genom att öka andelen förnybart i transportsektorns drivmedel.
- **Energieffektiviseringsdirektivet** kräver att Sveriges slutliga energianvändning minskar med över 20 procent till 2030 jämfört med 2021. För att klara målet är en påskyndad elektrifiering av transportsektorn central, liksom ett skifte till mer energieffektiva transportslag än privatbilism.
- **LULUCF** (land use, land use change and forestry) ställer krav på Sverige att öka inlagringen av kol i skog och mark, vilket i huvudsak kan ske genom ökad tillväxt i skogen eller genom minskad avverkning.

Regeringens fokus på regelefterlevnad bör också appliceras på en rad områden i Sverige där betydande utsläppsminskningar skulle åstadkommas med en ökad laglydighet, såsom:

- **Hastighetsgränser.** Trafikens klimatpåverkan skulle minska med nästan 10% om alla höll gällande hastighetsgränser, vilket bör vara en självklar utgångspunkt för politiken. Trafikverkets förslag med mätningar mellan fartkameror, och inte bara vid själva kameran, skulle vara ett viktigt steg i rätt riktning, kombinerat med inkomstrelaterade bötesbelopp som i Finland.
- **Reseavdrag.** Avdrag för resa i egen bil får endast göras om tidsvinsten uppgår till minst två timmer jämfört med att åka kollektivt, och Skatteverket visar återkommande att uppemot 90% av de granskade avdragen *inte* uppfyller kraven – dvs de är olagliga.
- **Myndigheters fordonsinköp.** Statliga myndigheter får endast köpa, leasa och hyra miljöbilar, om de inte kan redovisa giltiga skäl för undantag. Men Transportstyrelsens sammanställning visar att [många myndigheter inklusive Trafikverket, Kronofogdemyndigheten och flera länsstyrelser inte följer reglerna](#) – vilket ger högre klimatpåverkan och är dålig vandel.

- **Resepolicies.** [Regeringskansliets resepolicy](#) slår fast att "Alla möten ska planeras så att största möjliga hänsyn tas till miljön. Telefon- eller videomöten kan vara ett alternativ till möten som kräver resor." De flesta statliga myndigheter har liknande skrivelser, men myndigheters resor ökade kraftigt 2023 och samverkansprojektet REMM – Resfria Möten i Myndigheter tycks ha avstannat. När flyg väljs, är det endast ett fåtal myndigheter som köper till hållbara flygbränslen, trots att Swedavia erbjuder det och resepolicyen kräver det. Regeringen bör gentemot samtliga myndigheter och statliga bolag insistera på att resepolicyen följs till punkt och pricka.

## Effektivisering

4. "Sveriges åtaganden i EU [ska] nås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt" skriver regeringen och vi är helt eniga. Onödigt dyra åtgärder gör att vi inte åstadkommer så mycket som vi skulle behöva och föregångslandstanken går förlorad om vi satsar på åtgärder som är onödigt dyra. Regeringens starka fokus på kostnadseffektivitet bör konkretiseras genom fem övergripande inriktningsbeslut:
  - a) **Utsläppsminskningarna ska i allt väsentligt ske i Sverige** – det är samhällsekonomiskt effektivt för Sverige att använda medlen för vår egen omställning istället för att köpa köpa utsläppsrätter för mångmiljardbelopp från exempelvis Bulgarien eller Rumänien, eller betala dryga böter till EU för att vi inte klarar EU:s åtaganden.
  - b) **Förorenaren ska betala och fossilsubventioner avvecklas.** Regeringen har ändrat kostnadsbilden till förmån för fossila, ohållbara lösningar, med sänkt skatt på fossila drivmedel, höjt reseavdrag enbart för bilresor på fossila drivmedel och snabbare prishöjning på kollektivtrafik än på bilanvändning. Detta strider mot principen om att förorenaren betalar, och skattepolitiken bör skyndsamt ses över så att det hållbara är lönsamt.
  - c) **Statsfinanserna bör inte urholkas av klimatsatsningarna.** Med verktyg som bonus-malus-beskattnings kan stödet till förnybara drivmedel och el, effektiva fordon och smarta beteendeval finansieras genom höjda skatter och avgifter på det ohållbara som ska fasas ut. Trängselskatt och andra avgifter bidrar till hållbara transportmönster samtidigt som de ger betydande intäkter för statskassan.
  - d) **Kostnads- och utsläppsberäkningar** är en naturlig hörnsten i effektiv klimatpolitik och klimatministerns löfte att sådana beräkningar ska komma i budgetpropositionen bör infrias snarast – och i görligaste mån finnas med i den nationella klimat- och energiplanen.
  - e) **Teknikneutralitet bör råda.** "Det är utsläppen som ska bekämpas" anger regeringen – inte en viss teknik som ska premieras. Detta bör präglade de stöd som införs, men t.ex. för [lätta lastbilar gäller premien enbart eldrift](#), inte exempelvis biogas, och samma sak gäller [premien för den som skrotar sin bil](#) – premien ges enbart vid byte till elbil, inte vid byte till andra klimatsmarta transportval.

**Effektivisering avser också Sveriges energianvändning**, där regeringen vill "se över" Sveriges nationella effektiviseringsmål. Vi delar Finanspolitiska Rådets bild att det kan vara klokt, så att inte en påskyndad elektrifiering av tung industri och fordonsflottan räknas som minskad effektivisering. Däremot varken kan eller bör Sverige se över EU:s effektiviseringsmål, som måste uppfyllas till 2030. Nyckeln till att klara det är åtgärder inom transportsektorn, framför allt:

- a) **Skiftet till eldriven mobilitet** som är en rejäl effektivisering jämfört med förbränningsmotorn. Det måste entydigt vara lönsamt att välja elbil framför fossilbil, vilket bör ske genom en förnyad bonus-malus-ansats [enligt Hasslers förslag](#), kombinerat med [insatser för att säkra att exporten av elbilar minskar](#). Hur elbilar stannar i Sverige istället för att exporteras och stimulans till konvertering av befintliga fordon, [se webinarium här](#).
- b) **Gång, cykel och delad mobilitet** som innebär stora effektiviseringsvinster jämfört med dagens transportmönster som är starkt fokuserat på individuell bilism. Det uppnås bl.a. genom ett nyutvecklat stöd till kollektivtrafiken efter kollektivtrafikmiljarden, och till kollektivtrafik och cykel efter Stadsmiljöavtalen (se ovan).
- c) **Minskade resebehov** t.ex. genom ökat distansarbete, vilket bör stimuleras med en [”rätt att begära”-lagstiftning enligt nederländsk, brittisk eller spansk modell](#). Arbetsgivaren måste då motivera ett avslag om önskat distansarbete, och detta avslag kan prövas juridiskt.

## Rimliga priser för hushåll och näringsliv

- 5. *”Vi väljer att värna hushållen som pressas hårt i denna svåra ekonomiska situation”, [anger regeringen på DN Debatt](#) som utgångspunkt för sin satsning på rimliga priser på drivmedel. För att nå ESR-målen, måste användningen av fossila drivmedel till 2030 minska mer än vad som är möjligt med enbart en – i sig viktig – satsning på att elektrifiera fordonsflottan, konstaterar Finanspolitiska Rådet. Orsaken är att fordonsflottan på cirka fem miljoner personbilar byts ut för långsamt. Den minskade användningen av fossila drivmedel kan enligt Konjunkturinstitutet i huvudsak ske på två sätt:*
  - a) **Kraftigt minskad drivmedelsförbrukning**, vilket enligt KI kräver bensin- och dieselpriiser på ca 35 kronor litern med nuvarande nivå på reduktionsplikten.
  - b) **Återställd reduktionsplikt** till den nivå som skulle ha gällt år 2024, så att förbrukningen av fossila drivmedel minskar kraftigt utan att den totala drivmedelsförbrukningen behöver minska. Då krävs enligt KI endast ett pris på 24 kronor per liter bensin och 23 kronor per liter diesel för att nå målen.

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.”* Denna analys bör kunna göras relativt snabbt; det är genom krav på ökad inblandning som användning och produktion främst stöttas, och det kan utöver vägtrafiken också ske för flyget (som har en separat reduktionsplikt) och sjöfarten (som ännu saknar detsamma).

I klimathandlingsplanen anger regeringen 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.”* På dieselsidan är det entydigt inte så, eftersom HVO kan blandas in i vilka proportioner som helst, medan det på bensinsidan går en gräns vid cirka 15% etanol, varefter biobensin och elektrobränslen behövs. Utifrån detta bör en uppskalningsplan för att nå den tekniska gränsen för inblandning i respektive drivmedel tas fram, kombinerad med ett fortsatt gynnande av koncentrerade fossilfria drivmedel – principen om att *”förorenaren betalar”* ska tydligt märkas vid pump. Det gäller också biogas som nu mycket olyckligt belagts med full skatt efter EU-påbud.

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.

Senast efter år 2026 bör en återgång till denna tydliga process ske, inklusive de justeringar som föreslagits 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.

I klimathandlingsplanen nämns vätgas 53 gånger, biogas 37 och elektrobränsle 20 gånger. Vi välkomnar ett starkt fokus på vätgas, och beklagar att Sverige i EU:s första vätgasauktion endast hade två anbud och ingen vinnare – kontrasten mot grannländer som Tyskland, Norge och Finland är tydlig och bekymmersam. Det pekar på vikten av att Sverige skyndsamt tar fram en nationell vätgasstrategi och -handlingsplan.

## Stimulans till omställning

6. *”Inom klimatpolitiken förbättras förutsättningarna för att industrin och transporter ska kunna ställas om och därmed bidra till Sveriges effektiva klimatomställning. Det sker genom en effektivisering av styrmedel och stöd, färre administrativa hinder och satsningar på ny teknik.”* (Tidöavtalet)

Tidöpartiernas inställning att transporter ska bidra till att klimatmålen nås må vara lite av en tautologi eftersom ett av klimatmålen specifikt gäller transportsektorn, men fokuseringen är korrekt och kan konkretiseras genom:

- *Effektivisering av styrmedel och stöd:* Säkerställ att styrmedel entydigt stimulerar hållbar omställning, innebärande ett fundamentalt omtag jämfört med den senaste tidens förslag från regeringen. Det inkluderar drivmedelsbeskattning, reduktionsplikt och reseavdrag, men också [kontraproduktiva förslag som att avskaffa malus för vissa typer av personbilar](#).
- *Fokus på stora skiften:* Dagens huvudfokus på försäljning av nya fordon bör kompletteras med styrmedel så att el- och gasfordon stannar i Sverige, samt att befintliga fordon skiftar från fossila till förnybara drivmedel och eldrift. Transportstyrelsens förslag till underlättad konvertering är en bra grund, men behöver [kompletteras med ekonomiska styrmedel](#).
- *Utökning av välfungerande verktyg.* I vårbudgeten 2024 ökade regeringen anslaget för Klimatklivet med 100 miljoner kronor, vilket bland annat kan gå till laddinfrastruktur. Det är klokt av regeringen, detta verktyg har med tiden blivit mycket kostnadseffektivt och är numera välkänt av aktörer som vill minska sin klimatpåverkan. Det är också positivt att Industriklivet finns kvar, även om beskedet att stödet ska ”ses över” skapar osäkerhet.
- *Omarbetning av utstrangerade stöd.* När Stadsmiljöavtalen nu i praktiken avvecklas (nya ansökningar tas inte emot), frigör det medel för nya satsningar, t.ex.
  - Landsbygdsavtal, för kostnadseffektiva utsläppsminskningar i lands- och glesbygd
  - Effektiviseringsavtal, i linje med norska byvekstavtal där staten samverkar med kommuner och regioner för att ställa om transporter i hållbar riktning
  - Framkomlighetspeng, där staten bidrar till satsningar som gör att kollektivtrafik och andra hållbara färdslag kommer snabbare fram och därmed blir attraktivare

## Utsläppshandel

7. *”Regeringen anser att konsumenter 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.”*

Det är positivt att regeringen vill att Sverige ska delta fullt ut och direkt i ETS2 – genom att vi har en koldioxidskatt på högre nivå än det förväntade priset på ETS2-utsläppsrätter kan vi vänta till 2030, och en rad sektorer kan hållas utanför, dock med stora gränsdragningssvårigheter. Det är dock helt avgörande för ETS2:s klimatnytta att kompensationen är mer träffsäker än ”sänkt skatt vid pump för alla”. Det kan t.ex. vara stimulans riktad mot lands- och glesbygd, åkerier och kollektivtrafik – finansdepartementets egna opolitiska tjänstemän har lagt sådana förslag t.ex. i promemorian om sänkt drivmedelsbeskattning.

Överskott från EU:s befintliga utsläppshandel EU ETS kan användas för att nå ESR-målet, dock endast upp till tre procent av målet. Därtill kan Sverige utan begränsningar köpa ESR-rätter av andra EU-länder, men både tillgång och prisbild är okänd eftersom det inte finns någon organiserad handel med ESR. I en bilateral förhandling är sannolikheten stor att priset blir högt eftersom flera länder väntas få svårt att nå sina mål. Om det inte inom en mycket snar framtid står klart att Sverige till ett rimligt pris kan köpa stora mängder ESR-rätter från andra medlemsstater, menar Finanspolitiska rådet att det behövs snabba beslut om ytterligare inhemska styrmedel för minskade ESR-utsläpp till år 2030, en analys vi delar och som bör präglare regeringens svar till EU.

## Infrastruktur

8. *”Behoven inom den svenska infrastrukturen är stora och underhållet är eftersatt. Satsningar på järnvägen ska i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik, som stärker jobb och tillväxt.”* (Regeringsförklaringen)

Regeringen gör helt rätt i att fokusera på människors resor i vardagen; det är genom att de kan lösas bättre som hållbara transportlösningar blir praktiskt möjliga. Regeringen gör också rätt i att önska mer av Steg 1- och 2-åtgärder i infrastrukturplaneringen; befintliga vägar och system ska utnyttjas bättre istället för att bygga nytt.

Regeringen ”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”. [Trafikverkets underlag till nationell plan för åren 2026-2037](#) präglas dock inte av detta, och utgår inte heller ifrån klimatmålen utan ifrån prognosticerade transportmönster – därtill med prognosmodeller som konsekvent överskattat privatbilismen. I vårt [omfattande remissvar](#) utvecklar vi hur infrastrukturplaneringen kan utformas så att den bäst bidrar till 2030-målen och uppfyller regeringens inriktning, kompletterat med [Beteendepraktikans](#) 55 färdiga förslag, utredda och remissbehandlade och/eller redan beprövade i andra länder.

## Minskad sårbarhet

9. *”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 drivmedel och fossilfria gaser och oljor på den europeiska marknaden vilket också främjar klimatomställningen i andra medlemsstater.”*

Regeringen har helt rätt i att Sveriges sårbarhet minskar med ökad nationell produktion av fossilfria drivmedel, vilket nationellt kan stimuleras genom att öka inblandningen i de fossila drivmedlen och öka efterfrågan på koncentrerade förnybara drivmedel.

Sårbarheten minskar också genom bättre fungerande infrastruktur, där bl.a. de dubbla urspårningarna på Malmbanan visar att dagens situation är oacceptabel, där Nato kritiserar Sverige för att tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo är otidsenlig, och där raset vid E6 utanför Stenungsund visar att klimatanpassning måste ske mer proaktivt och med redundans i form av alternativa färdvägar.

Regeringen konstaterar i den klimatpolitiska handlingsplanen att klimatmålet 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.

## Ansvarsfördelning

10. *”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”. Det är klokt av regeringen, även om transportsektorns gällande klimatmål förstås bör vara i fokus. Vi ser positivt på att Trafikverket tycks få denna roll, liksom att Energimyndigheten ska samordna insatser för utbyggnaden av laddinfrastruktur.*

Det är också klokt av regeringen att ge alla departement i uppdrag att följa klimathandlingsplanen, men eftersom den inte är särskilt precis, kan det vara mer verkningsfullt att koppla departementens



ansvar direkt till svensk lag inklusive klimatmålen för år 2030. Inspiration kan hämtas från brittiska Climate Act eller franska kravet på statliga, departementsvisa klimatbudgetar.

## Slutord

I detta dokument har vi tagit en delvis annan ansats än vad som är brukligt i inlagor och remissvar, i det att vi fokuserar på det som regeringen redan uttalat som sin önskade inriktning och hur det bäst kan konkretiseras. Vi finner att regeringens tydligt uttalade ambitioner kan leda till att klimatmålen nås, att svensk export ökar, nya arbetstillfällen skapas och EU-böter undviks – men också att den hittills förda politiken leder till motsatsen.

Eftersom diskrepansen är så stor mellan regeringens uttryckta önskan och den hittills förda politiken, tar vi fasta på vad regeringen önskar och har här visat hur det konkretiseras i Sveriges nationella energi- och klimatplan till EU. Vi ser fram emot att bidra till att regeringens uttalade ambitioner förverkligas enligt den beskrivning vi här lämnar.

*För 2030-sekretariatet, den 11 maj 2024*

Mattias Goldmann