

Framåt tillsammans

—

**Underlag för partipolitisk enighet i transportsektorns
omställning utifrån oppositionspartiernas skuggbudgetar**

2030-sekretariatet, november 2023

Inledning

För att nå Sveriges och EU:s klimatmål till 2030 behöver Sveriges utsläpp minska i närtid. Utan anspråk på klimatpolitiska prioriteringar *efter* 2030 krävs omfattande utsläppsminskningar från inrikes transporter de kommande sju åren för att klara kraven från EU, givet att transportsektorn utgör nära en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Regeringen betonar vikten av en långsiktig och effektiv klimatpolitik, och har i arbetet med den klimatpolitiska handlingsplanen potential att leda arbetet för bred partipolitisk enighet i avgörande frågor.

I detta dokument har 2030-sekretariatet med anledning av regeringens ambitioner sammanställt oppositionspartiernas budgetmotioner med fokus på vad som föreslås för att ställa om transportsektorn i linje med Sveriges och EU:s klimatmål. Andra satsningar inom miljö och klimat, t.ex. på klimatanpassning eller biologisk mångfald, ligger utanför denna sammanställning.

Vi har *inte* rankat partierna och inte heller jämfört oppositionens förslag med regeringens och dess samarbetspartis. Däremot lyfter vi fram sådant som skulle kunna bidra till att Sverige uppfyller sitt klimatmål för transportsektorn och i förlängningen EU:s ackumulerande 2030-mål för Sverige.

Vi finner åtminstone fem områden där oppositionen visar bred enighet, vilket regeringspartierna och deras samarbetsparti kan ta fasta på som grund för breda överenskommelser som leder till att klimatmålen nås. Därtill finner vi minst fem förslag som i nuläget kommer från något enskilt oppositionsparti, men som vi bedömer att regeringen kan ta fasta på och utveckla i det fortsatta klimatarbetet, med fokus på den klimatpolitiska handlingsplanen.

Eftersom regeringen kommer att presentera den klimatpolitiska handlingsplanen i form av en skrivelse, utan möjlighet för oppositionspartierna att föreslå kompletteringar eller förändringar i motionsform, är det särskilt angeläget att klimatminister Pourmokhtari fångar upp, tar fasta på och inkluderar relevanta förslag med potential till bred partipolitisk enighet. På så vis tryggas långsiktigheten, den bredd i besluten som näringslivet efterfrågar, och regeringens tydliga uttalande att klimatmålen ska nås kan förverkligas.

Mattias Goldmann

2030-sekretariatet

Denna rapport är sammanställd utifrån underlag från Karl Ljungstedt, som vi riktar ett varmt tack till.

Bred enighet att bygga på

Vi uppmanar samtliga partier till breda lösningar inom klimatomställningen, och ser utifrån detta ett antal områden där majoriteten av riksdagens partier visar samförstånd. Här ger vi fem exempel som regeringspartierna och deras samarbetsparti kan ta fasta på i arbetet med den klimatpolitiska handlingsplanen:

1. **2030-målets starka stöd.** Samtliga oppositionspartier står tydligt bakom 2030-målet för transportsektorn, i linje med det starka stöd som uttalats från näringslivet, kommuner, intresseorganisationer, fackförbund och kyrka.
2. **Premie för miljöbilar – men med förnuft.** Samtliga oppositionspartier, samt John Hassler i sin rapport "Sveriges klimatstrategi" (KN2023/03828), föreslår en förnyad premie för elbilar, med något skilda utformningar men alltid med ett skärpt pristak jämfört med tidigare regler, merparten vill också inkludera begagnade elbilar.
3. **Färdslogsneutralt resebidrag.** I slutet av föregående mandatperiod enades sju partier (alla utom Sverigedemokraterna) om att reseavdraget som ensidigt gynnar privatbilism ska ersättas med ett färdslogsneutralt system. Regeringen rev upp detta beslut, men bör när de högsta drivmedelspriserna passerat åter kunna göra gemensam sak med oppositionen och genomföra detta som har brett stöd även från transportaktörer och resenärer.
4. **Kompensation för höga drivmedelskostnader till de som drabbas värst.** Enigheten är bred mellan opposition och majoritetspartier att de som drabbas av höga drivmedelspriser ska kompenseras. Oppositionen avvisar generellt sänkta skatter på fossila drivmedel, vilket också regeringen markerar kan vara kortvarigt, och fokuserar på stöd för boende på lands- och glesbygd.
5. **Omställningsstöd.** Klimatklivet och Industriklivet ska behållas och utvecklas, anger oppositionspartierna. Båda dessa anslag finns med i regeringens satsningar, och det kan finnas bred enighet om att inte trappa ned dem såsom budgetpropositionen föreslår.

Därtill ser vi några förslag som bara lyfts av något enskilt parti och som behöver utvecklas för att kunna förverkligas, men som vi bedömer värdefullt före regeringen att utreda:

1. **Upphandling av biodrivmedel.** Centerpartiet och Socialdemokraterna vill stimulera produktion av biodrivmedel och pressa priserna genom att staten upphandlar dessa med långa kontrakt. Utformningen behöver preciseras, men

med den föreslagna sänkningen av reduktionsplikten är det en intressant och viktig öppning för branschens utveckling.

2. **Sverigebiljett.** Framför allt Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill ta efter Tysklands och flera EU-staters sänkta priser på kollektivtrafikresande i hela landet. Med en mer konkurrensutsatt marknad t.ex. på tågstråkan behöver utformningen preciseras, vilket kan ske inför kommande sommar.
3. **Vägtrafikminskningsmål.** Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill införa mål för transporteffektivitet, vilket [Klimatråtsutredningen](#) föreslår och bl.a. [Skottland](#), [Wales](#), [Österrike](#) och [Norge](#) har. Ett sådant mål bör ligga till grund för den kommande nationella planen, med en preciserad utformning som t.ex. kan tas fram av Miljömålsberedningen.
4. **Stimulans till kollektivtrafiken.** I någon form har merparten av oppositionen med stimulans till kollektivtrafikens huvudmän, med ett direkt anslag, förlängt Stadsmiljöavtal, premie för elbussar eller liknande.
5. **Skrotningspremie för båtar.** Centerpartiet tar fasta på att miljö- och klimatproblemen med att många båtar överges, och föreslår en skrotningspremie för båtar. Hur den bäst utformas bör utredas, inklusive om den liksom den kommande skrotningspremien för bilar kan ha incitament för särskilt klimatsmarta beteenden framgent.

Parti för parti

[Centerpartiet](#)

Transporter

Fordonsskatten fördubblas för fossildrivna tunga fordon över 3,5 ton, med intäkter på 139 miljoner kronor per år 2024–2026.

En klimatbonus på 50 000 kronor för elbilar som kostar mindre än 400 000 kronor införs för minst 100 000 bilar per år, med prioritet för boende på landsbygden som är beroende av bilen, totalt för 3.8 miljarder kronor 2024, 5 miljarder 2025 och lika mycket 2026.

Industriklivet stärks med 500 miljoner kronor per år 2024–2026, riktade satsningar mot bl.a. insamling och användning av biologisk koldioxid, (grön vätgas, fossilfri gödsel samt klimatsmart biodrivmedelsproduktion.

En skrotbåtspremie införs för 10 miljoner kronor per år 2024–2026. En biopremie införs enligt SOU 2021:67, med ett anslag på 37 miljoner kronor år 2024, 117 miljoner kronor

2025 och 170 miljoner kronor 2026. Gröna avdraget med skattereduktion för arbete och material breddas till att också omfatta konvertering av bilar till gas eller etanol.

En plan tas fram för hur infrastrukturen ska rustas i hela Sverige under de kommande 25 åren. Centerpartiet vill införa cykel som ett nationellt transportslag, bygga fler lokala och regionala cykelbanor och cykelmotorvägar samt minska barriäreffekter från korsande spår och vägar på landsbygden. Flygets omställning ska påskyndas genom ökad forskning och utveckling samt stöd för elflyg. Järnvägen behöver fler sträckor med dubbelspår, nya järnvägslinjer, elektrifiering av befintliga spår eller drift med t.ex. vätgas. Arbetet med nya stambanor återupptas och intensifieras. Trafikverket bör låta mobiloperatörerna använda den digitala infrastruktur som redan finns för bättre mobiltäckning. Ytterligare 100 miljoner kronor anslås för färjetrafik till Gotland 2024, 120 milj kr/år 2025 och 2026. Ytterligare 300 miljoner kronor anslås till bredband 2024, 200 miljoner kronor under 2025 och 2026.

Drivmedel

Med "tanka svenskt"-politik ska staten så billigt som möjligt upphandla en omfattande beredskapsproduktion av inhemskt biobränsle vilket skapar en inhemsk produktionsbas på 2–3 miljarder liter biobränsle, som säljs billigt i Sverige.

Regeringens förslag om sänkt energiskatt på bensin och diesel avvisas, vilket ger ökade skatteintäkter om 5760 miljoner kronor 2024, 7770 miljoner kronor 2025 och 8050 miljoner kronor 2026. Även sänkningen av skatten på bensin och diesel som genomfördes i Budgetproposition 2023 dras tillbaka, med ökade skatteintäkter om 6 860 miljoner kronor år 2024 och 6 860 miljoner kronor år 2025.

Centerpartiet anser att det är prioriterat att till del kompensera hushåll på landsbygden för ökade kostnader för drivmedel, med en nedsättning motsvarande tre kronor litern för en körsträcka upp till 2 000 mil, maximalt 3 600 kronor per år i lägre kostnader. Anslaget beräknas kosta 5 900 miljoner per år 2024–2026. Gröna näringar får fortsatt skatterabatt på bränslet, samt ett program för grön omställning.

Skattebefrielsen för biogas återinförs med motsvarande stödinsatser tills den är på plats. Nedsättningen av energiskatt på naturgas och gasol som används som drivmedel tas bort, med ökade skatteintäkter på 220 miljoner kronor per år. Skatten på bioolja avskaffas, vilket ger minskade intäkter om 10 miljoner kronor per år.

Miljöpartiet

Transporter/infrastruktur

Miljöpartiet vill införa en klimatbonus på 50 000 kr för klimatbonusbilar med inköpskostnad upp till 399 999 kronor, 30 000 kronor för klimatbonusbilar med inköpskostnad 400 000 - 550 000 kronor, inget stöd för bilar med högre pris. Laddhybrider och biogas omfattas inte; "Fokus är att fasa ut förbränningsmotorer" och "Stödet begränsas till nollutsläpps-bilar som maximalt drar 1,6 kWh/mil enligt WLTP." Därtill föreslås en extra bonus på 10 000 kronor för boende på landsbygden som köper en klimatbonusbil. Anslaget är på totalt 2,1 miljarder kronor 2024, med successiv översyn. Elbusspremien behålls med 300 miljoner kronor tillförda för 2024. Miljöpartiet föreslår en särskild bonus på maximalt 1500 kronor i månaden för att leasa en elbil, inkomstprövat med högsta stödnivån enbart för de med inkomster upp till 23 500 kronor i månaden. 1,8 miljarder avsätts.

Miljöpartiet utökar anslaget för skrotningspremie till 750 miljoner kronor, med en premie på 20 000 kronor för den fordonsägare som skrotar en minst 15 år gammal bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil, alternativt köper periodkort i kollektivtrafiken eller köper elcykel.

Miljöpartiet önskar nationella planer för utbyggnad av laddinfrastruktur, biogas och vätgas, förbättrad tillgång till laddinfrastruktur längs de större vägarna samt för att kunna ladda hemma, med 100 miljoner kronor extra för laddinfrastruktur. En grön hamnstrategi ska tas fram.

För att finansiera nya stambanor i södra Sverige, dubbelspår på nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbotniabanan samt Oslo-Stockholm stärks anslaget Utveckling av statens transportinfrastruktur med 14,13 miljarder kronor, och 5 miljarder kronor extra anslås för underhåll av järnväg, som delvis åter ska skötas av Trafikverket.

Miljöpartiet vill sänka taxorna, bygga ut kollektivtrafik med hög kvalitet och stor kapacitet, bland annat genom spårtrafik och bussfiler i fler städer. Stadsmiljöavtalen behålls och förstärks, bidraget till upprätthållande av kollektivtrafiken permanentas och höjs, finansieringen till ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken återställs och en kollektivtrafikmyndighet införs. Ett Sverigekort införs för resor med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 499 kronor per månad för vuxna och 250 kronor per månad för ungdomar, studenter och pensionärer, kostnad 10,41 miljarder 2024.

Anslaget för utveckling av statens transportinfrastruktur höjs för fler nationella åtgärder inom kollektivtrafik och cykel, ett cykelstöd på 100 miljoner kronor om året införs för personer med funktionsnedsättning.

Miljöpartiet vill införa ett vägtrafikminskningsmål med olika målbilder för storstad, större stödjer, tätort och landsbygd, med statlig medfinansiering av fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2- åtgärder.

Miljöpartiet vill införa en färdmedelsneutral reform av reseavdraget. Flygresorna minskas och flyget avveckas på sträckor med bra järnväg. Flygskatten fördubblas, Bromma flygplats läggs ned och privatflyg förbjuds. Anslaget för icke statliga flygplatser återgår till 2022 års nivå.

Drivmedel

Miljöpartiet föreslår sänkt skatt för boende i glesbygd istället för sänkt drivmedelsskatt, med 2325 kronor om året vilket kostar staten 1,8 miljarder 2024, medan att inte sänka skatten på fossila drivmedel ökar skatteintäkterna med 5,6 miljarder 2024.

Regeringens förslag om sänkt skatt på diesel inom jord- och skogsbruk avvsas till förmån för ett jordbruksavdrag som minskar skatteintäkterna med 2 miljarder kronor 2024 medan den avvisade skattesänkningen ökar intäkterna med 840 miljoner kronor.

Socialdemokraterna

Klimat övergripande

För klimat, miljö och natur föreslår Socialdemokraterna en utökad budget på 880 miljoner kronor år 2024, samma utökning 2025 och 630 miljoner kronor 2026.

Socialdemokraterna vill "rusta Sverige mot extremväder", med 100 miljoner kronor för klimatanpassning utöver regeringens budget, bl.a. för infrastruktur.

Anslagsförslag 2024 för utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Naturvårdsverket	635 535	±0
1:2 Miljöövervakning m.m.	417 714	30 000
1:3 Åtgärder för värdefull natur	1 212 035	250 000
1:4 Sanering och återställning av förorenade områden	1 064 318	-250 000
1:5 Miljöforskning	96 825	±0
1:6 Kemikalieinspektionen	324 678	±0
1:7 Avgifter till internationella organisationer	314 431	±0
1:8 Klimatbonus	1 300 000	±0
1:9 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	292 107	±0
1:10 Klimatanpassning	89 500	100 000
1:11 Åtgärder för havs- och vattenmiljö	1 367 565	±0
1:12 Insatser för internationella klimatinvesteringar	262 900	±0
1:13 Internationellt miljösamarbete	37 400	±0
1:14 Skydd av värdefull natur	1 670 500	250 000
1:15 Havs- och vattenmyndigheten	321 930	±0
1:16 Klimatinvesteringar	4 950 000	±0
1:17 Klimatpremier	2 122 000	±0
1:18 Industriklivet	1 457 000	500 000
1:19 Åtgärder för ras- och skredsäkkring längs Göta älv	115 000	±0
1:20 Driftstöd för bio-CCS	15 000	±0
2:1 Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande	133 513	±0
2:2 Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande: Forskning	1 107 408	±0
Summa	19 307 359	880 000

Transporter/infrastruktur

Inom Kommunikationer (utgiftsområde 22) är skillnaderna gentemot regeringens förslag små: 500 miljoner extra anslås för järnvägsunderhåll medan anslaget för lån till körkort minskas med 50 miljoner kronor. 2025 är avvikelsen 550 miljoner kronor, 2026 400.

Drivmedel

Socialdemokraterna kritiserar att "Priset vid pump är högre i september 2023 än vid regeringsskiftet – de tio kronor som utlovades av Sverigedemokraterna i valrörelsen har inga hushåll sett röken av. Istället öser de ut miljardbelopp som riskerar att hamna i bensinbolagens fickor." De föreslår en "särskild tankrabatt" där en person boende på glesbygden ska kunna få 2 000 kronor per bil. Därtill föreslår de i kommande följdmotion att [Sverigebränsle införs](#), med sänkt reduktionsplikt till 19 procent för diesel medan nivån för bensin år 2024 behålls på 2023 års nivå, [därtill sänkt reduktionspliktsavgift](#), sänkt skatt på biobränslen till EU:s miniminivå och en övergång till MK3-diesel. Sammantaget ska detta ge 4 kronor lägre dieselpriis per liter. Därtill vill de att staten med "omvända auktioner" köper in biodrivmedel med löptider på uppemot tio år, vilket pressar priserna och skapar en långsiktigt trygg marknad.

Vänsterpartiet

Klimat övergripande

Vänsterpartiet vill investera 700 miljarder kronor kommande tio år för att accelerera klimatomställningen och bli världens första fossilfria välfärdsland, bl.a. med 490 miljarder kronor över tio år i en stärkt transportinfrastruktur med fokus på järnvägsutbyggnad och 170 miljarder kronor i upprustning och utbyggnad av transportinfrastrukturen. 2024 prioriteras sänka biljettpriser i kollektivtrafiken och stärkt järnvägsunderhåll. En klimatinvesteringsmyndighet inrättas med uppdrag att planera, samverka och strukturera det gröna investeringsprogram som sätts fullt ut 2025.

Klimatklivet förstärks med 2 miljarder kronor 2024 och 4 miljarder kronor 2025 respektive 2026 så att nivån uppnår 7 miljarder kronor per år, fram till och med 2033.

Reseavdragen ersätts med ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag.

En avståndsbaserad och differentierad skatt på tunga lastbilar införs. Regeringen uppdras presentera en handlingsplan för hur klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid. Inom ett decennium avvecklas inrikesflyget i södra Sverige och flygbehovet minskar kraftigt i norra Sverige. En progressiv flygbeskattning införs där resenärerna betalar mer ju mer de flyger, lojalitetsprogrammen i flygbranschen ses över.

Regeringens förslag på sänkt bensin- och dieselskatt avisas. Förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar utreds.

Fordon

Ett elbilsstöd införs på 30% av bilens pris upp till 350 000 kronor, för bilar över 350 000 kronor betalas 105 000 kronor minus 25 % av den överskjutande delen, med ett pristak på 550 000 kronor. Begagnade bilar omfattas med ett pristak på 400 000 kronor och en ersättningsgrad om 10 % oavsett pris. Klimatbonus för begagnad bil ges först tre år efter nybilregistrering, måste säljas av ursprungliga ägaren och kan bara ges en gång. Förändringarna beräknas vara kostnadsneutrala för staten jämfört med det system som gällde före den 8 november 2022. Ett klimatomställningsstöd för personbilar införs bestående av skrotningspremie samt stöd till konvertering från bensin- och dieselbil till drift med förnybara bränslen, för 250 miljoner kronor 2024 och 550 miljoner kronor per år från 2025.

Företag som erbjuder anställda tjänstebil måste erbjuda ett fossilfritt alternativ, på längre sikt bör tjänstebilar endast undantagsvis tillåtas vara fossildrivna.

Drivmedel

I en [särskild motion](#) föreslår Vänsterpartiet att regeringens förslag till sänkt reduktionsplikt avslås och att regeringen istället tar fram förslag på handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen, samt förslag på hur ekonomiskt svagare grupper kan skyddas och kompenseras för effekter i form av höga drivmedelspriser

Infrastruktur

En Sverigebiljett införs med obegränsat resande i all kollektivtrafik i hela landet för 450 kronor i månaden. För 5 miljarder kronor 2024 och 10 miljarder kronor 2025 och 2026. Ett statligt investeringsstöd på 5 miljarder kronor årligen införs för regionala kollektivtrafiken varav 1 miljard kronor för elbusspremie.

Inlandsbanan och Dalabanan, Bohusbanan/Lysekilsbanan, Kinnekullebanan, Stångadalsbanan och Tjustbanan samt Kust-till-kust-banan och Västkustbanan rustas upp snarast, med 5.5 miljarder kronor per år för att åtgärda underhållsskulden. Gotlandstrafiken överförs till statlig regi och fartygen ägs och drivs av Trafikverket, med tillskott på 200 miljoner kronor per år 2024–2026.