



## Förord

Bilen (alla fordon), Bränslet (alla färdmedel) och Beteendet – i lika delar. Så bedömer 2030-sekretariatet att klimatmålet för transportsektorn bäst nås: 70 procents minskning av klimatpåverkan mellan 2010 och 2030. Fördelningen behöver inte alltid vara exakt jämn. Tyngdpunkten kan variera över tid, så länge en lägre ambition inom ett område kompenseras av minst lika stora framsteg inom andra.

Det som däremot inte fungerar är att sänka ambitionen överallt samtidigt. Omställningen är ännu inte säkrad – den sker inte av sig själv. Politik, styrmedel och ett aktivt förändringsarbete är avgörande.

Nu är det beteendets tid. Regeringen tycks minska ambitionen inom både Bilen och Bränslet, genom att avskaffa premien för el- och gasbilar, halvera stödet till tunga klimatfordon och ensidigt sänka skatten på fossila drivmedel. Då behöver mer göras på beteendesidan. Samtidigt gör sämre ekonomiska tider, höga energipriser och stigande räntor det både rimligt och nödvändigt att satsa på mer hållbara transportval.

2030-målet har ett brett politiskt stöd – från alla regeringspartier och från sju av riksdagens åtta partier. Det stöds även av näringslivet, kommunerna och civilsamhället. Målet är en viktig del av hur Sverige positionerar sig internationellt.

Men stödet behöver omsättas i en trovärdig färdplan. Därför är det positivt att regeringen samlat in förslag till en klimatpolitisk handlingsplan. Som ett bidrag till detta presenterar 2030-sekretariatet Beteendepraktikan – 55 färdiga förslag inom Bilen och Bränslet, för att nå 2030-målet.

## Målsättning

1. **Inför transporteffektivitet som mål**, i linje med [Klimatråtsutredningens förslag](#), men tydligt underordnat det övergripande klimatmålet.
2. **Inför ett nationellt cykelmål**; att [cyklandet år 2030 ska stå för 20 procent av alla resor och fördubblas till 2035](#). Det ger Trafikverket och andra myndigheter en tydlig målbild för sitt arbete och fungerar som riktmärke för Sveriges regioner, där 8 av 21 har mål om ökad cykelandel av det totala resandet, men utan en gemensam målbild.
3. **Inför ett nationellt mål för kollektivtrafiken**. [Branschens eget mål](#) att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva bör bli nationellt mål. Det bidrar till både minskad klimatpåverkan och högre effektivitet.
4. **Vidga Nollvisionen för trafikdödlighet**. [Nollvisionen](#) har varit ett starkt policydokument för svenskt arbete, med betydande statlig finansiering, men omfattar enbart de som dör i trafiken, cirka 300 årligen. De mångdubbelt fler som dör av trafiken bör också ingå. Det blir då uppenbart att åtgärder som minskar hälsopåverkande utsläpp, som fler elbilar eller ökad cykling, bidrar till Nollvisionens uppfyllande.
5. **Distansarbete-utredning**. Det ökade distansarbetet och den därmed minskade arbetspendlingen kan innebära stora utsläppsminskningar. Men för att både arbetsgivare och arbetstagare ska stötta omställningen krävs en rad förändringar och förtydliganden i stora delar av arbetsrätten. Detta behöver utredas, inklusive vad som är ett lämpligt mål för distansarbete år 2030.
6. **E-handel för klimatet**. Den ökande e-handeln kan vara positiv för klimatet, eftersom den ersätter individuella resor till och från affären. Men ”fri frakt”, ”fria returer” och liknande erbjudanden innebär att potentialen inte realiserar. Hur e-handeln bäst bidrar till 2030-målet bör vara föremål för ett nationellt rådslag, inklusive vad som är ett lämpligt mål för e-handelns bidrag till 2030-målet.

## Beskattning och avdrag

7. **Justera [reseavdraget](#)** så att milersättningen i elbil blir samma som för bensin- och dieselbil. Inför snarast det färdmedelsneutrala bidraget enligt riksdagens beslut (7 partier för, 1 emot) från juni 2022, så att den som tar cykeln eller åker kollektivt får samma ersättning som bilisten.
8. **Säkerställ att parkeringsförmån skattas för**. [Skatteverket](#) uppdras säkerställa att den skattepliktiga förmånen av fri parkering på jobbet beskattas, och att arbetsgivare redovisar vem som har denna förmån.

9. **Skattebefria förmånen av laddning på jobbet**, som regeringen föreslår. Det bör genom en schablon också gälla elkostnad vid laddning hemma.
10. **Förmånsskattebefria kollektivtrafikkort och förmånscykel** för anställda från förmåns-beskattnings, som komplement till regeringens förslag om skattebefriad laddning på jobbet.
11. **Momsbefria uttag av trängselskatt**. Skatteverkets bedömning att [bilpooler och hyrbilar ska lägga på moms när trängselskatt](#) tas ut av kund, behöver ändras så att delad mobilitet gynnas. Även annan momsproblematik, som när yrkesförare ersätts för laddning hemma och arbetsgivaren inte får dra av momsen, behöver ses över.

## Kollektivtrafik

12. **Vidga definitionen av kollektivtrafik**, utifrån [det innovationsarbete som K2 bedriver](#) och i syfte att underlätta hållbar mobilitet i många former. Hållbara former av bildelning, taxi, hyrbil och flyg bör också kunna räknas som kollektivtrafik, med krav på att vara i linje med de svenska klimatmålen. På så vis kan en hållbar mobilitetskedja alltid eftersträvas.
13. **Vidga möjligheterna att stödja kollektivtrafik**. Ändra [Stadsmiljöavtalsförordningen](#) så att stöd i tidiga skeden blir möjliga i enlighet med Klimaträttsutredningens förslag, och [förordningen om statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik \(2009:237\)](#) så att driftsstöd möjliggörs. P-avgifter bör kunna gå direkt till förbättrad hållbar mobilitet.
14. **Prioritera kollektivtrafikkörfält**. På det [statliga vägnätet](#) har [Trafikverket rådighet att planera för kollektivkörfält](#), och bör ges i uppdrag att sammanställa var det skulle göra störst skillnad för kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet.
15. **Se över [Stadsmiljöavtalsförordningen](#)** i syfte att göra det enklare för mindre kommuner att söka, samt så att projekt över kommungränser uppmuntras.
16. **Skattebefria el till kollektivtrafik**, likvärdigt såsom biodrivmedlen är skattebefriade.
17. **Tillåt inte korta flygresor** där motsvarande tågresor tar under tre timmar, i linje med [franska statens beslut](#). Gör undantag för flyg huvudsakligen drivet på fossila drivmedel som biodrivmedel, el eller elektrobränslen, räknat på massbalansnivå.
18. **Förläng och bredda ekobonusen**, så att fler aktörer kan ta del av investerings- och driftstöd för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, som en del i att använda rätt transportslag på rätt plats.
19. **Sänk och differentiera banavgifterna**, så att effektiva transportlösningar som järnvägen inte är dyrare än väg. Med differentierade banavgifter kommer infrastrukturen att användas effektivare vilket främjar svensk konkurrenskraft.

## Yrkestrafik

20. **Inför vägavgifter för tung transport** baserade på avstånd och klimatpåverkan, i enlighet med utredningen [Godstransporter på väg \(SOU 2022:13\)](#). Se samtidigt över den totala kostnadsbilden så att svenska åkeriers konkurrenskraft inte försämras.
21. **Tillåt längre och tyngre lastbilar** på fler sträckor än, uppdra åt Trafikverket att finansiera ökad bärighet på broar och annan infrastruktur där det har störst betydelse.
22. **Möjliggör geofencing för tunga transporter**, med lägre och jämn hastighet och därmed lägre klimatpåverkan. Utgå ifrån [Trafikverkets befintliga och lyckade pilotprojekt med timmerbilar](#) och utred hur detta ur klimatperspektiv bäst kan breddas.
23. **Inför avdrag och miljöpremie för jord- och skogsbruket** istället för dagens skattebefriade dieselanvändning, i linje med den statliga utredningen [Vägen mot fossiloberoende jordbruk \(SOU2021:67\)](#).

## Personbilar

24. **Inför skrotningspremie** för den som skrotar sin äldre bil (pre-Euro 5) och skaffar ny klimatbonusbil, elcykel eller årskort för kollektivtrafik eller bildelning, i likhet med bl.a. [Frankrike och Finland](#).
25. **Ladda och tanka rätt.** Lägre skatt för laddhybrider, gas- och etanolbilar bör vara kopplade till att dessa huvudsakligen framförs på el respektive förnybart drivmedel. Detta kan kontrolleras med stickprov, vilket t.ex. Göteborg stad tidigare gjort för lokala förmåner.
26. **Stävja exporten av elbilar, gasbilar och laddhybrider**, som innebär stora [subventioner av framför allt Norges klimatmål](#). Betala ut premier – om sådana återinförs – i flera omgångar och öka stimulansen för klimatbonusbilar i trafik, t.ex. genom en premie för inköp av dem som begagnade, reducerad trängselskatt och lokala förmåner som billigare parkering.

## Bildelning

27. **Inför en nationell definition av bildelning**, i enlighet med [2020 års statliga Bilpoolsutredning \(SOU2020:22\)](#), och där delade fordon klassas som kollektivt resande.
28. **Ändra bilpools-momssatsen till 6%**, som för annan kollektivtrafik inklusive hyra av limousine och helikopter. Det kräver att bilpooler klassas som kollektivtrafik, och ett EU-godkännande.

29. **Låt kommuner själva bestämma över sin gatumark.** Genom att ändra parkeringslagstiftningen i enlighet med [2020 års statliga Bilpoolsutredning](#) (SOU2020:22), så kan poolbilar reserveras p-plats, få billigare eller gratis parkering och ”mängdrabatt”.
30. **Låt kommuner dela sina fordon med medborgare** när de inte används. Många kommuners bilar är lediga kvällar och helger, men kommunen anses bedriva näringsverksamhet om de hyrs ut. På vissa håll sköts detta av kommersiella bilpooler, men i de flesta kommuner saknas de, och därför bör kommuner ges denna möjlighet.
31. **Inför en check för delad mobilitet**, såsom [Frankrike nyligen gjort](#). Checken kan användas för att prova delad mobilitet.

## Mikromobilitet

32. **Upphandla mikromobilitet.** När elsparkcyklar och annan mikromobilitet upphandlas, kan funktions- och hållbarhetskrav ställas, med minskad klimatpåverkan som följd. Upphandlingsmyndigheten bör ta fram best-practice som stöd.
33. **Tillåt statligt stöd till mikromobilitet.** Lånesystem som ägs och förvaltas helt eller delvis av privata aktörer, kan inte medges medfinansiering via varken nationell plan eller länsplan. Detta bör ändras, klimatnyttan bör avgöra – inte ägandeformen.

## Körkortsregler

34. **Höj gränsen för B-körkort** till 4,25 ton för el- och gasdrivna fordon, så att de bättre konkurrerar med fossila och så att bristen på chaufförer avhjälps. Transportstyrelsen har avfärdat detta, men en rad EU-länder har redan gjort så och en majoritet remissinstanser önskar förändringen.
35. **Slopa körkortskravet på manuell växellåda**, så att körkort för elbil med automatlåda blir det normala och inte ett körkort med begränsningar.
36. **Kräv förnyat körkort vart tionde år**, med ett enklare prov, så att bland annat dagens moment om klimat och miljö även kommer äldre körkortsinnehavare till godo.

## Finansiering

37. **Trängselavgifter** och avgifter för t.ex. broar bör kunna tas ut av kommuner, utan att det sker via staten och utan en särskild lag för varje sådan avgift. Medlen bör kunna kopplas direkt till utbyggnaden av hållbar mobilitet.

38. **P-avgifter** bör kunna tas ut på det sätt och den nivå som kommunen anser lämplig, dvs. utan det tak som dagens parkeringslagstiftning i ett antal rättsfall visat sig ha. Detta förutsätter en ändring av parkeringslagstiftningen.
39. **Flygskatten behålls och klimat-differentieras.** Medlen återförs till flygsektorn för klimatinvesteringar, med [fokus på fossilfria drivmedel och el](#).
40. **Bidrag till flygplatser** bör kopplas till klimatmålen; de bör konkret visa att de bidrar till transportsektorns klimatomställning. Bidraget bör utvidgas till att också kunna gälla annan transportinfrastruktur som anses vara av strategisk nationell betydelse.
41. **Energilager-stödet bör förändras** så att det inte kräver installation av solceller utan t.ex. kan användas för att lagra billig el och ladda fordon med senare.

## Infrastruktur och användning

42. **Målstyr.** Trafikverkets myndighetsinstruktion bör ändras så att den utgår ifrån 2030-målet och andra beslutade klimat- och miljömål, inte ifrån prognoser för trafikarbetet. Detta finns redan som punkt 66 i nu gällande klimatpolitisk handlingsplan, men har inte genomförts.
43. **Underlätta steg 1- och 2-åtgärder.** Medan Trafikverket menar att de i princip inte är tillåtna att arbeta med, och delfinansiera, Steg 1- och 2-åtgärder, menar Naturvårdsverket att denna begränsning inte finns. Det bör tydliggöras att det senare gäller, och att Trafikverket ska arbeta med dessa åtgärder.
44. **Separata cykelvägar ska kunna få statlig finansiering** - inte som nu om de enbart är intill en bilväg. Cykelväg ska kunna klassas som allmän väg.
45. **Gångtrafik ska kunna få stöd från Stadsmiljöavtalen**, liksom åtgärder för att begränsa biltrafiken.
46. **Regionala länstransportplaner ska utgå ifrån 2030-målet, i stället för dagens** fokus på steg 3- och 4-åtgärder, dvs satsningar på ny infrastruktur. Därtill bör planerna obligatoriskt hantera suboptimeringar, till exempel etableringar av externa köpcentrum som förutsätter bil.
47. **Översiktsplaner ska ha klimatmål.** Det kommunala planmonopolet bör kompletteras med ett uttryckligt uppdrag att bidra till att de nationella klimatmålen nås. Kommuner bör utifrån det kommunala självstyret fritt utforma egna klimatmål inom ramen för de nationella målen.

48. **Större parkeringsanläggningar ska bli mobilitetscenter.** Det kan uppnås genom att de blir tillståndspliktiga enligt miljöbalken, med möjlighet att ställa krav på till exempel laddinfrastruktur, tillgång till kollektivtrafik etc.
49. **Ändra beräkningen av tidsvinst.** Värdet av att kunna arbeta på t.ex. kollektivtrafiken bör få större genomslag, medan värdet av sparade sekunder genom t.ex. en ny motorväg eller höjd hastighetsgräns sänks eftersom det inte kan nyttiggöras, allt i enlighet med Klimaträttsutredningens förslag.
50. **Laddning i samfällighet underlättas** genom en förändring av Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, så att inte varje boendes skriftliga intyg krävs. Inkludera laddinfrastruktur i definitionen av särskild infrastruktur så att krav på anläggningsbeslut slopas.
51. **30 km/h blir generell bashastighet i städer.** Klimatpåverkan minskar genom att attraktiviteten för kollektivtrafik och cykling ökar, vilket också gynnar trafiksäkerheten, och den tidsmässiga förlusten är begränsad.
52. **100 km/h blir bashastighet på motorvägar,** vilket minskar förbrukningen och utsläppen med ungefär 10%. Elfordon, som i Sverige drivs med nästan uteslutande fossilfri el, tillåts fortsatt köra upp till 120 km/h, liksom [Österrike infört på vissa sträckor](#), vilket också ökar elbilars attraktivitet – dock kommer de i praktiken sällan att köras i hög hastighet eftersom det slår mot räckvidden.

## Information

53. **Klimatmedvetna** val av medborgaren underlättas genom att klimatpåverkan framgår vid inköp av biljetter för t.ex. tåg och flyg. Eventuella möjligheter att minska densamma ska också framkomma vid samma tillfälle.
54. **Mobilitetscenter gynnas.** Möjliggör för Stadsmiljöavtalet att delfinansiera mobilitetscenter som i [EU:s gröna huvudstad 2022 Grenoble](#), där alla typer av hållbar mobilitet samlas.
55. **Finansiera beteendeskifte.** [En överdriven oro för oseriösa åtgärder](#) har lett till att Klimatklivet inte alls kan delfinansiera projekt som syftar till beteendeförändringar för minskad klimatpåverkan. Med tydlig metodik och etablerade beräkningsmetoder är det rimligt att också kunna delfinansiera beteendesatsningar.