

Inledning

Bilen och bränslena håller successivt på att ställas om, även om takten är onödigt långsam. Däremot står vi allt för stilla när det gäller att förändra beteenden.

Beteendepraktikan ger stöd till politiken för att peka ut vart fokus bör riktas så att vi ska lyckas med en förflyttning även gällande beteenden. 2030-sekretariatet har med sina partners jobbat febrilt för att ta fram denna uppdaterade version av beteendepraktikan och nu är det väl ändå beteendeskifte på gång?

Avgränsning

Det finns mycket politiken kan göra för att främja hållbar tillväxt genom att göra det lätt att göra rätt. I Beteendepraktikan lyfter vi fram de politiska beslut som behöver fattas för att möjliggöra nödvändiga beteendeförändringar.

I praktiken sker beteendeförändringar hos individer när rätt förutsättningar finns på plats. Dessa förutsättningar tillhandahålls ofta av de aktörer som ingår i 2030-sekretariatet – förutsatt att de i sin tur får stöd från nationell politik.

Metod

Beteendepraktikan, med sina 55 förslag, togs fram 2023. Sedan dess har utvecklingen gått framåt, vilket motiverar en uppdatering.

Arbetet med denna version har genomförts tillsammans med konsult Victor Barring och en arbetsgrupp bestående av partners inom 2030-sekretariatet, vilket har säkerställt en bred förankring. Därutöver hölls under Almedalsveckan ett rundabordssamtal med bred representation.

Under perioden 3 juli till 10 augusti gavs samtliga partners samt särskilt inbjudna aktörer möjlighet att ta del av en remissversion och lämna synpunkter. Den slutliga versionen antogs den XX/XX.

Tillämpning

Förslagen i *Beteendepraktikan* riktar sig i första hand till nationell politik, men är relevanta för alla som berörs av utvecklingen av transportsystemet i Sverige. Även den som inte själv är beslutsfattare har skäl att intressera sig för vilka åtgärder som bör prioriteras.

Av samtliga förslag har 2030-sekretariatet identifierat ett antal som bedöms vara mest aktuella. Dessa presenteras under rubriken *Förslagen*. Därutöver finns ytterligare förslag med hög aktualitet, vilka återfinns i bilagan *Inte helt färdiga förslag*. Förslag som redan har genomförts samlas i bilagan *Genomförda förslag*.

För att hålla dokumentet aktuellt kommer 2030-sekretariatet att följa upp förslagens status minst en gång per kvartal, samt en årlig måluppföljning. *Beteendepraktikan* kommer även att genomgå en mer omfattande revidering under 2028, som en sista avstämning inför slutspurten mot 2030.

Förslagen

Jämna ut spelplanen

1. Att förmånsskattebefria kollektivtrafikkort

Förslaget i promemoria Fi2025/01063 innehåller viktiga skattelättnader för resenärer inom kollektivtrafik. Kostnadsutvecklingen har varit klart högre för de som pendlar med kollektivtrafik än de som pendlar med bil, och därför är denna typ av förslag betydelsefulla för att minska kostnadsskillnaderna. Samtidigt som vi sett välkomna initiativ, såsom skattebefrielse för laddning av elfordon på arbetsplats och elbilspremie, saknas förslag för att stärka andra delar av mobilitetssystemet.

[Läs mer om förslaget](#)

2. Att en ny skrotningspremie kommer på plats.

Den skrotningspremie som testades under Tidö-regeringen skulle ha haft en bredare intention genom att uppmuntra till beteendeskifte, inte bara teknikskifte. I samband med att en individ uppmuntras till en förändring, såsom att skrota sin nuvarande bil, uppstår ett perfekt tillfälle för varaktig beteendeförändring där individen formar nya vanor som inte nödvändigtvis är lika starkt knutna till sina nuvarande resvanor.

3. Att transportel skattebefrias.

Likvärdigt såsom biodrivmedlen är skattebefriade bör den el som används för transporter skattebefrias.

4. Att en bilpoolsreform genomförs med syfte att definiera och inkludera delade bilar i mobilitetssystemet.

I SOU (2020:22) framkommer att det finns ett grundläggande behov att på statlig nivå definiera bilpoolsverksamhet, som i dag inte omfattas av biluthyrningslagen. Med en definition på plats går det sedan att göra lagändringar som främjar delad

mobilitet, dels att uppdatera parkeringslagstiftning för att ge kommuner rätt att avsätta parkeringsplatser för delade bilar, dels att ge instruktioner till Skatteverket att bilpoolsbilar ska momsbeFrias vid trängselskatt.

Infrastruktur

5. **Att lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter förändras så att inte varje boendes skriftliga intyg krävs. Inkludera laddinfrastruktur i definitionen av särskild infrastruktur så att krav på anläggningsbeslut slopas.**

Laddning i samfällighet kom inte med i nya lagen Rätt att ladda, men på sida 16 i propositionen står uttryckligen att "[Regeringen avser alltså att återkomma till denna fråga](#)".

6. **Att Trafikverket tillförs nya medel till stadsmiljöavtalen enligt ursprunglig budget (1 miljard per år + indexuppräknings) under hela planperioden 2026–2037.**

Starta upp för nya ansökningar så snart som möjligt. Utöver ordinarie utlysningar två gånger per år, genomför även utlysningar riktade till mindre kommuner. De riktade utlysningarna bör ha mindre krav på motprestationer och uppföljning, i likhet med de riktade cykelutlysningar som gjordes 2020–2022. Utveckla stadsmiljöavtalsförordningen för att i kommande utlysningar även kunna innefatta bilfria zoner och infrastruktur för gångtrafik. Detta bör ske parallellt med att utlysningar genomförs.

7. **Att mobilitetshubbar får en tydligare roll i infrastrukturplanering**

Den som bilpendlar från mindre ort till större stad behöver ges bättre incitament och möjligheter till att inte köra bil hela vägen in till centrum. Genom att samordna servicefunktioner och erbjuda trygg parkering/samåkning/delad mobilitet på en strategisk plats minskar trängsel i stadskärnor.

Mål

8. **Att Nollvisionen vidgas till att även inkludera de som dör av trafiken.**

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.

9. Att det införs nollväxtmål enligt liknande modell som i Norge

Ekonomisk tillväxt är bra för Sverige men tillväxt i personbilstrafiken kan vara både kostsam genom dyr infrastruktur och kostsam genom oundviklig trängsel.

<https://trivectormobility.se/wp-content/uploads/2025/03/malstyrning-mot-okad-transporteffektivitet.pdf>

10. Att ett nationellt cykelmål införs.

Cyklandet borde år 2030 kunna 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.

En tillfällig knuff

11. Att fossilfria transporter blir norm i offentliga upphandlingar.

Det ska finnas synnerliga skäl i upphandlingar där transporter inte genomförs fossilfritt.

12. Att företag ges stöd för hållbara fordonspolicys

Den svenska fordonsflottan har en betydande andel bilar som är kopplade till företag. Genom att fler företag har fordonspolicys som styr mot klimatneutralitet minskar inflödet av ny fossila fordon till svensk fordonsflotta, företag blir mer motståndskraftiga gentemot geopolitik och företag blir mer lönsamma med transporteffektivare fordon.

13. Att införa en elcykelpremie 2.0

Elcykelpremie har testats och det fanns då såväl positiva som negativa aspekter, i denna 2.0 variant tas lärdom av det som fungerade dåligt och undviker dessa fällor. Den kan på många vis utformas på liknande vis som nuvarande elbilspremie med skillnad att alla i Sverige ska omfattas. Syftet med elcykelpremien är 1) stärka folkhälsa med mer rörelse 2) avlasta hushållens plånböcker i tider med dyr bensin och diesel 3) minska bilberoendet genom att få individer att testa nya former av mobilitet och därigenom en friare vardag.

14. Att flygskatten återinförs och klimattedifferentieras.

Medlen återförs till flygsektorn för klimatinvesteringar, med fokus på fossilfria drivmedel och el. Flygsektorns omställningsresa är i sin linda och för att skynda på den bör hållbara alternativ tydligt premieras.

15. Att det sluts en politisk överenskommelse gällande pris på fossila drivmedel

Detta är en politiskt het fråga där partierna resonerar väldigt olika, något som resulterar i allt för oförutsägbara svängningar som gör det svårt för svenska företag att navigera. Små svenska åkeriföretag har varken råd eller möjlighet att chansa när det kommer till investeringar i deras fordonspark, dessa är de som drabbas hårdast av att vänta med att ställa om sin fordonspark. Svensk politik behöver samordna sig och minska riskmomenten för svenska åkerier.

16. Att det tillfälligt införs dispens för batteriernas vikt i tunga transporter.

Åkerier som väljer batteridrift ska inte få komparativa nackdelar genom sämre lastkapacitet, utan det ska vara lätt att välja rätt.

Nå ut till individer

17. Att det ställs krav om förnyat körkort vart tionde år med ett enklare test.

Syftet är att alla med körkort ska uppdateras inom miljö och trafiksäkerhet.

18. Att individer uppmuntras till mer hållbar e-handel

För åkerier skulle det göra stor skillnad i deras arbete med transporteffektivitet ifall konsumenter tog mer aktiva beslut gällande leveranser. E-handel är smidigt och en del leveranser kommer kräva snabb leverans men vi vet att en del leveranser inte har alls samma krav utan där förutsägbarhet är mer viktigt. I samband med att leveransalternativ presenteras bör CO2 utsläpp redovisas och skillnader i olika val bör illustreras så att konsumenter kan göra mer aktiva val.

19. Att det säkerställs statlig finansiering för 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.

20. Att anställda ges möjlighet delad mobilitet som skatteförmån

Som anställd kan du idag få skatteförmån för privatbilism men inte för att uppmuntra anställda till delad mobilitet eller aktiv mobilitet. Konkret exempel är att en parkeringsplats kostar pengar för ett företag, om företaget istället vill använda

motsvarande medel för en anställd som väljer bort en parkeringsplats till förmån för delad mobilitet då är det inte en skattebefriad förmån.

21. Att mobilitet tas med i skolans läroplan.

Alla barn ska lära sig att cykla, hur kollektivtrafik fungerar samt få resonera om fördelar och nackdelar med bilkörning. Vidare uppmuntras utvecklingssamtal att ta upp temat mobilitet för att på ett mjukare sätt lyfta ämnet och främja god elevhälsa.

Avslutning

Detta är de förslag som 2030-sekretariatet, tillsammans med sina partners, lyfter fram som prioriterade för politiken i arbetet med att möjliggöra de beteendeförändringar som företag och organisationer i Sverige redan driver med stor kraft.

En avgörande aspekt som inte kan betonas nog är behovet av att minska Sveriges fossilberoende. Genom att ställa om från fossila bränslen till fossilfri energi stärker vi inte bara klimatet, utan också vår egen trygghet och motståndskraft.

På 2030-sekretariatet fortsätter vi att imponeras av det driv som finns hos företag och organisationer i omställningen. Dessa aktörer efterfrågar i allt mindre utsträckning bidrag eller subventioner – i stället är behovet av en mer rättvis spelplan tydligt.

Oavsett om du som läser detta är politiker, medborgare, entreprenör eller något annat, vill vi på 2030-sekretariatet uppmana dig att ta kontakt med oss om du vill bidra. Vi samlar inte bara företag och organisationer, utan också idéer och initiativ – alla med målet att minska Sveriges klimatutsläpp inom transportsektorn.

Bilaga Inte helt färdiga förslag

- Att kollektivtrafikens framkomlighet tydligare ska betonas i planering, åtgärder som påverkar trafikflöden ska också kunna beskriva hur det påverkar kollektivtrafikens framkomlighet.
- Kommuner ska krävas mer svar om hur deras P-avgift motiveras, låga p-avgifter som subventionerar kostnaden för parkering behöver synliggöras.
- Bilfria söndagar i hela Sverige på olika vägar för att synliggöra alternativ användning av bilväg.

- Inför avdrag och miljöpremie för jord- och skogsbruket istället för dagens skattebefriade dieselanvändning, i linje med den statliga utredningen Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67).
- 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.
- 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.
- Separata cykelvägar ska kunna få statlig finansiering – inte som nu om de enbart är intill en bilväg. Cykelväg ska kunna klassas som allmän väg.
- 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.
- Elektrifiera A-traktorer, lätta kraven.
- Landsbygdsavtal: För att bidra till rättvis omställning kan nivåerna för finansiering viktas så att de insatser som särskilt riktas till sårbara grupper, som äldre personer, studenter och låginkomsttagare boende på landsbygden eller i städernas utkanter, ger högre finansieringsgrad från staten.
- Reformera samhällsekonomiska beräkningar.
- Förenkla förmånscykel.
- **Att införa 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.
- **Att det införs transporteffektivitet som mål, i linje med Klimaträttsutredningens förslag, men tydligt underordnat det övergripande klimatmålet.**
Transporteffektivitet innebär minskade utsläpp och mer pengar i folks plånböcker.

Bilaga Genomförda förslag

1. Skattebefria förmånen av laddning på jobbet, som regeringen föreslår.

Det bör genom en schablon också gälla elkostnad vid laddning hemma.

2. **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 avhjälpas. Transportstyrelsen har avfärdat detta, men en rad EU-länder har redan gjort så och en majoritet remissinstanser önskar förändringen.

3. **Att banavgifter differentieras och sänks.**

Så att effektiva transportlösningar som järnvägen inte är dyrare än väg. Med differentierade banavgifter kommer infrastrukturen att användas effektivare, vilket främjar svensk konkurrenskraft. [Får intryck att man redan är på bollen?](#)