



# Byggstenar till en HANDLINGSPLAN för en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030

Vi har identifierat de första byggstenarna i *en konkret handlingsplan* för hur Sverige ska kunna nå målet om en fossilbränsleoberoende fordonflotta år 2030.

Denna handlingsplan är framtagen i *dialog* med många aktörer inom transportområdet. Om vi ska kunna nå målet till år 2030 är en bred samverkan enda möjligheten. Vi vill med denna första skiss till handlingsplan visa på hur Sverige kan – och redan har påbörjat att – genomföra omställningsarbetet för att nå målet om ett fossilbränsleoberoende fordonflotta år 2030.

## ALLA MÅSTE BIDRA – men vågar politiken?

De åtgärder som måste vidtas för att nå målet om en fossilbränsleoberoende fordonflotta innebär på många sätt en betydande omställning. *Det kommer inte att räcka med effektivare fordon och att gå över till förnybar energi och elektrifiering av vägtransporterna. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning när det gäller vårt sätt att resa och transportera samt betydande förändringar i vår infrastruktur.*

Flera av åtgärderna kommer säkert att uppfattas som ingrepp i vår vardag. De medför ökade kostnader för samhället och berör i hög grad både näringslivet och privatpersoner. *Om vi ska ha en sportslig chans att nå målet måste vi börja agera nu.* Alla sektorer måste vara med och ta sitt ansvar. *Frågan är om politikerna vågar anta denna utmaning.*

## BILDA EN PARLAMENTARISK TRANSPORTKOMMISSION – som tar fram en handlingsplan för att nå målet om en fossilbränsleoberoende fordonflotta år 2030

Det saknas idag brett politiskt stöd för målet om en fossilbränsleoberoende fordonflotta år 2030. Det skapar osäkerhet för aktörerna på marknaden. Utöver det saknas det långsiktiga spelregler och åtgärder som leder till det av riksdagen antagna målet. En definition av fossilbränsleoberoende och en samlad handlingsplan är det hög tid att ta sig an.

*Vi föreslår att en bred parlamentarisk transportkommission tillsätts för att göra avvägningarna mellan olika intressen och skapa ett långsiktigt åtagande från de politiska partierna och berörda aktörer.*

Det finns en beredskap och ett intresse från transportsektorns alla aktörer att bistå en sådan kommission i arbetet. Det har vi noterat under vårt eget arbete hittills.

## SVERIGE KAN GÅ FÖRE – men är beroende av andra länder

Sverige kan inte ställa om transportsektorn på egen hand. Vi måste göra detta i samverkan inom Europa. Sverige kan dock vara pådrivande och i vissa fall gå före. Genom att gå före skapas nya möjligheter för teknisk utveckling och innovation. Sverige har också mycket goda förutsättningar. Vi har ett elsystem som i det närmaste är fossilfritt, stor potential att bli leverantör av förnybara drivmedel och vi har en betydande fordonsindustri och elkraftteknisk industri.



# TIO PLUS TIO

## – en rivstart och ett stort steg på vägen

*Vi ger här exempel på byggestenar till handlingsplanen.*

Dessa omfattar tio konkreta åtgärder som kan ge stor påverkan i omställningen samt tio "lågthängande frukter", som är relativt kostnadseffektiva och förhållandevis snabbt kan ge effekter på klimat, miljö och energieffektivitet.

Vi vill betona att de åtgärder som föreslås inte hunnit analyseras utifrån ett kostnadseffektivitetsperspektiv. Men listan på åtgärder tror vi visar på vilka typer av åtgärder som kommer att krävas och att det handlar om styrmedel som griper in ganska påtagligt och investeringar som i vissa fall är kostnadskrävande.

Innan åtgärderna genomförs måste nyttan avvägas mot kostnader. Vi föreslår att det sker genom att en bred parlamentarisk transportkommission tillsätts som består av berörda aktörer inom transportområdet. Det är vårt 11:e förslag i handlingsplanen.

## TIO KONKRETA ÅTGÄRDER

### – som kan ge stor påverkan

Varje åtgärd i handlingsplanen har tilldelats en eller flera ansvariga för beslut och genomförande. Det är ingalunda så att ansvaret helt ligger på våra politiker, utan vi kan tydligt se att alla måste ta ansvar och bidra.

#### 1. ETT STATLIGT STYRMEDELSPAKET

Ta fram och införa ett styrmedelspaket som ansluter till nuvarande EU-direktiv och samtidigt hanterar det som är typiskt svenskt. Här kan ingå harmoniserade drivmedelsskatter, bonus/malus, kilometerskatter samt förändring av förmånsbeskattning och reseavdrag. Alla skatter bör främja minskade koldioxidutsläpp.

*Ansvariga: Regering och riksdag*

#### 2. ETT LOKALT/REGIONALT STYRMEDELSPAKET

Inför ett styrmedelspaket som kan verka på lokal nivå, som att göra det möjligt för kommuner att arbeta effektivt med parkeringsstrategier, trängselskatter, bilfria zoner och handelslokalisering.

*Ansvariga: Regering och riksdag tillsammans med kommuner och landsting*

#### 3. VERKA PÅ EU-NIVÅ FÖR EFFEKTIVARE FORDON

Verka för en omdefiniering och fortsatt skärpning av EU-normerna för fordon med en tydligare styrning mot energieffektivitet parallellt med minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp.

*Ansvariga: Departement och myndigheter har huvudansvar, men alla som påverkar i EU bör agera*

#### 4. NATIONELL TRANSPORTPLANERINGSSTRATEGI

Ta fram en övergripande nationell transportplaneringsstrategi som vägleder och påverkar kommunernas möjligheter till styre av transportområdet. Strategin bör även innehålla möjligheten för staten att gå över det kommunala planmonopolet. Syftet är att inom all samhällsplanering verka för ett hållbart transportsystem.

*Ansvariga: Regering och riksdag, kommuner, Länsstyrelser, Trafikverket, Boverket och andra myndigheter*

#### 5. DEMONSTRATION AV ELFORDON INKLUSIVE ELEKTRIFIERING AV VISSA VÄGAR FÖR FORDON

Genomför storskaliga demonstrationsprojekt av elfordon, laddinfrastruktur samt elektrifiering av vägar för tunga fordon (elvägar).

*Ansvariga: Företag, regering/riksdag, myndigheter och kommuner/regioner*

#### 6. ÖKA AMBITIONSNIVÅN TILL 20 PROCENT FÖRNYBART I TRANSPORTSEKTORN

Påverka EU att förlänga och skärpa det nuvarande målet om 10 procent förnybara drivmedel år 2020.

*Ansvariga: Regering och riksdag*

#### 7. INVESTERA I JÄRNVÄG

Investera i järnvägsnätet. Tänk på ändamålsenliga terminaler för omlastning. Underlätta även för överflytt till sjöfart.

*Ansvariga: Regering och riksdag, Trafikverket, kommuner och företag*

#### 8. STORSATSA PÅ KOLLEKTIVTRAFIK

Genomför en satsning på kollektivtrafik för att öka attraktiviteten och tillgängligheten samt turtäthet.

*Ansvariga: Kommuner och landsting med stöd av regering och riksdag*

#### 9. ARBETSMASKINER

Arbetsmaskiner svarar för en betydande del av fossilberoendet. Inled en dialog med tillverkarna om att gå över till el och alternativa drivmedel.

*Ansvariga: Industrin, offentliga aktörer, universitet och högskolor*

#### 10. FORTSATT FORSKNING

Det saknas ännu mycket kunskap om hur vi bäst når en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030, så en bred satsning på forskning inom transportområdet är nödvändig.

*Ansvariga: Regering och riksdag, myndigheter, industrin, universitet och högskolor*

## TIO "LÅGT HÄNGANDE FRUKTER"

Vissa åtgärder skulle förmodligen kunna införas relativt omgående och då snabbt ge effekter på klimat, miljö och energieffektivitet. Vi kallar dem för lågt hängande frukter även om vi inser att de ställer betydande krav på införande och kontroll.

### 1. HÅLL HASTIGHETEN

Om hastighetsgränser följs sparas klimat och miljö. Samtidigt ökar trafiksäkerheten. Hastighetssänkningar kan övervägas.

*Ansvariga: Polisen, transportföretag och allmänheten*

### 2. KONTROLL AV REGLER FÖR RESEAVDRAG OCH FÖRMÅNS-BESKATTADE PARKERINGSPLATSER VID ARBETET

Bättre efterlevnad av redan existerande regelverk, kan främja alternativ för resor till arbetet.

*Ansvariga: Skatteverket*

### 3. UTVECKLA SAMDISTRIBUTION

Ställ krav på företag att öka samordning vid varuleverans, både kort- och långdistans. Certifiering och koppling till miljözoner. "Showroom" utan lager i butik, och istället hemleverans av varor. Främja internethandel.

*Ansvariga: Kommuner och företag*

### 4. ÅTGÄRDA FLASKHALSAR I JÄRNVÄGSTRAFIKEN

Utnyttja existerande kunskap och erfarenheter om flaskhalsar och problemområden och gör snabba satsningar på rätt ställen.

*Ansvariga: Regering och riksdag samt järnvägsoperatörer och Banverket*

### 5. ÖKA TILLGÅNGEN AV DIESEL FRÅN BIOMASSA

Biodiesel med samma egenskaper som "vanlig" dieselolja kan snabbt introduceras i existerande fordon. Demonstrationsstöd för produktion kan behövas.

*Ansvariga: Raffinaderier samt regering och riksdag*

### 6. SATSA PÅ BILPOOLSPAKET

En satsning kan vara att möjliggöra samarbete mellan bilpoolsföretag och kollektivtrafikoperatörer. Man kan ge incitament för miljöbilspooler för företag istället för förmånsbilar.

*Ansvariga: Trafikverket och kommuner i samverkan med företag/kollektivtrafikhuvudmän*

### 7. STIMULERA ELBILSINTRODUKTION

Bred satsning med elbilspremie, förmånsbeskattningsregler, boendeparkering med laddplats i bostadsområden och vid arbetsplatser, parkeringsregler, med mera.

*Ansvariga: Regering och riksdag, kommuner, bostadsbolag och företag*

### 8. ÅTGÄRDER SOM STIMULERAR ANVÄNDNING AV MILJÖBILAR

Bred satsning med förmåner för miljöbilar. Det kan handla om lägre trängselavgifter, gratis boendeparkering med laddplats i bostadsområden och vid arbetsplatser och liknande.

*Ansvariga: Regering och riksdag, kommuner, bostadsbolag och företag*

### 9. EN TEKNIKNEUTRAL MILJÖ-BILSDEFINITION SOM LEDER TILL MINSKADE UTSLÄPP AV KOLDIOXID

Miljöbilsdefinitionen måste vara långsiktig, förutsägbar och teknikneutral. Den bör också konsekvent användas i de olika regelverken för förmånsbeskattning, befrielse från trängselskatt, fordonsskattens nedsättning, parkeringsregler med mera. Utgångspunkten för utformningen bör vara minskade koldioxidutsläpp.

*Ansvariga: Regering och riksdag*

### 10. EN SUCCESSIVT HÖJD SKATT PÅ FOSSILA DRIVMEDEL

Skärp successivt skatten på bensin och diesel i takt med att alternativen blir tillgängliga.

*Ansvariga: Regering och riksdag*

## FÖRANKRA BRETT

En viktig politisk uppgift blir att förankra omställningen hos väljarna i deras vardagsliv. Svensken är van att använda sin bil och att jaga bilisterna kommer att stöta på motstånd. Samtidigt måste svenskar vara de än bor uppmantras att välja de mer koldioxidsnåla alternativen för transporter. Här kommer det att krävas morot och piska för att gå i mål.



## AVSLUTANDE ORD

Målet om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030 är mycket ambitiöst. Målet kan inte nås utan kraftfulla styrmedel och omställningen måste börja nu. Att bedöma kostnader och nytta av olika beslutsalternativ är en gedigen uppgift som återstår, men samtidigt är inte ett fortsatt fossilberoende gratis utan har andra kostnader, inte minst i form av miljö- och klimatkonsekvenser.

De förslag till åtgärder på kort och lång sikt som vi presenterat är i första hand exempel på vad politiker, myndigheter, kommuner, organisationer och företag kan göra. Syftet är att visa på de utmaningar vi står inför. Elbranschen har tagit ett initiativ till att påskynda utvecklingen mot en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Vår erfarenhet av dialogen som föregått innehållet denna korta skrift är att det finns ett stort intresse och beredskap att bidra hos alla aktörer. Samverkan och politiskt mod är nödvändigt om Sverige ska nå målet år 2030 och bli klimatneutralt år 2050.

## BAKGRUND

### – en vision om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030

Regeringen har i sin klimat- och energiproposition formulerat ett mål om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta i Sverige år 2030. Svensk Energi och Elforsk tog under år 2010 fram en **vision för transportsektorn**, i linje med regeringens mål. Visionen syftar till:

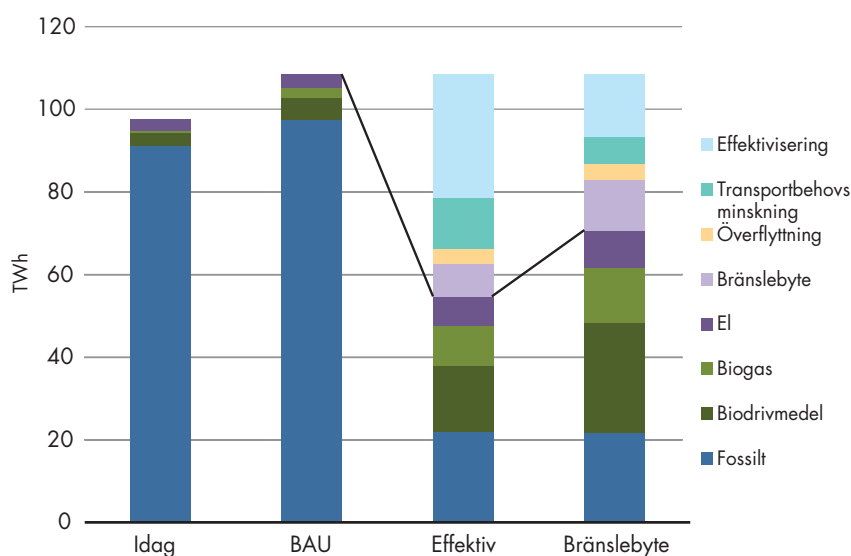
- en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030 och
- en klimatneutral transportsektor år 2050, det vill säga fri från utsläpp från fossila bränslen



Våren 2010 genomförde Svensk Energi och Elforsk, med Profus hjälp, ett visionsprojekt med målet att beskriva ett fossilbränsleoberoende transportsystem år 2030 (Elforsk rapport 10:55). Visionen bygger på att alla fordon år 2030 skall kunna drivas med energibärare som är fossilbränsleoberoende. Åtgärder genomförs inom fyra delområden:

- Minskade transportbehov
- Överflyttning
- Effektivisering
- Drivmedelsbyten

År 2030 kommer det dock att finnas kvar användning av fossila bränslen i transportsystemet, men vi har kommit långt i arbetet med att minska användningen av fossila bränslen. Visionens bild av transportsektorns energianvändning framgår av figuren till höger.



Energianvändning inom det svenska transportsystemet i dag, och scenarierna "Business as usual" (BAU), Effektiv samt Bränslebyte [TWh/år.]

## DET FINNS MÅNGA VISIONER – men alla har samma byggstenar och liknande mål

Vid sidan av vår vision, har många andra organisationer också tagit fram sina framtidsbilder för det framtida transportsystemets utveckling i hållbar riktning. Ett svenskt exempel är Trafikverkets rapport "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" från år 2010.

## ARBETET FORTSÄTTER under hösten...

Elforsk och Svensk Energi fortsätter nu med arbetet kring en handlingsplan för en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Här ingår en konkretisering av handlingsplanen och analyser av hur långt man kan komma inom respektive kategori av åtgärder. Även i det kommande arbetet är målet att uppnå en bred uppslutning bakom den resulterande handlingsplanen. Vi välkomnar alltså även fortsättningsvis synpunkter och idéer från många aktörer inom transportområdet!



SVENSK ENERGI – SWEDENERGY – AB

101 53 Stockholm • Besöksadress: Olof Palmes Gata 31

Tel: 08 – 677 25 00 • Fax: 08 – 677 25 06

E-post: info@svenskenergi.se • Hemsida: www.svenskenergi.se

## ELFORSK

SVENSKA ELFÖRETAGENS FORSKNINGS- OCH UTVECKLINGS - ELFORSK - AB

Elforsk AB, 101 53 Stockholm • Besöksadress: Olof Palmes Gata 31

Telefon: 08-677 25 30 • Telefax: 08-677 25 35

Hemsida: www.elforsk.se