

2030-sekretariatets remissvar på Miljömålsberedningens slutbetänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige SOU 2016:47

Sammanfattning

2030-sekretariatets viktigaste synpunkter och förslag är:

1. **Delad målbild och sektorsmål.** 2030-sekretariatet instämmer i Miljömålsberedningens ambition att klimattförändringarna orsakade av oss människor måste hejdas, att Sverige ska vara ledande inom klimatomställningen och att särskilt höga ambitioner bör gälla för transportsektorn. Vi bedömer att målet om 70% minskad klimatpåverkan från inrikes transporter är i linje med det tidigare målet om en fossiloberoende fordonsflotta, och ser det som mycket viktigt att samtliga sju partier i beredningen står bakom detta mål - det ger grunden för de långsiktiga spelregler som omställningen kräver.
2. **Ökat fokus på kostnadseffektivitet.** Vi menar att beredningen inte tillräckligt kostnadsanalyserat sina åtgärder, vare sig övergripande eller när olika handlingsalternativ vägs mot varann. Det är särskilt olyckligt eftersom det är troligt att en global ledarposition också innebär höga initiala kostnader. Lika viktigt är att lyfta potentiella exportvinster av teknikutveckling i Sverige.
3. **Stärkta synergier.** Utifrån att beredningen också har att föreslå åtgärder för bl.a. bättre luftkvalitet, samt att ta hänsyn till samtliga 16 miljömål, hade vi förväntat oss ett tydligare fokus på att uppnå många nyttor med samma åtgärd, och bedömer att det bör vara utslagsgivande när åtgärder prioriteras framgent. På samma sätt saknar vi tydligt framarbetade synergier mellan framför allt transport- och bostadssektorn, där "smart grid" och "smart housing" är exempel på hur dessa integreras, med ökad kostnadseffektivitet i klimatarbetet som följd.
4. **Tydligare lagstiftningsförslag.** Beredningen föreslår en lång rad utredningar och uppdrag. Detta bör i regeringens behandling konkretiseras till lagförslag, regleringsbrev och ägardirektiv och endast i vissa fall mynna ut i förnyade utredningar.
5. **Mer konstruktiv EU-syn.** Beredningens utgångspunkt är att EU innebär ett kraftigt försvårande för de svenska klimatambitionerna. Denna inställning, som vi i viss mån delar, måste bättre än vad beredningen föreslår, kombineras med att utnyttja de fördelar EU-medlemskapet ger, och de möjligheter Sverige har genom att vara det föregångsland EU behöver. Därtill bör det tydliggöras på vilka områden Sverige bör driva på för en förändring av EU:s regler, och på vilka områden ett undantag från dessa regler är tillfyllest.
6. **Till beslut.** Beredningens skrivningar och förslag är i mycket hög grad hämtade från - eller ett eko av - tidigare utredningar, främst FFF-utredningen och Trafikverkets särskilda utredning om lägre utsläpp från transporter, men också specifika utredningar som bonus-malus-beskattnig. Därmed finns i flertalet frågor det beslutsunderlag som krävs. Beredningen bidrar knappast till handling genom att efterfråga över 20 nya utredningar.

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Detta remissvar fokuserar på transportsektorn, övriga delar av miljömålsberedningens förslag behandlas inte.

Många av beredningens förslag har redan presenterats utförligare på annan plats, t.ex. förslaget om bonus-malus-beskattnings av personbilar. Andra förslag utreds för närvarande, t.ex. miljözoner för personbilar och kilometerskatt/vägsnitageavgift för tunga fordon och en satsning på höghastighetståg i södra Sverige. Vi presenterar inte här våra synpunkter på dessa förslag utan hänvisar till våra remissvar – skrivna respektive kommande.

Direktiv och bakgrund

Regeringen tillsatte den 1 juli 2010 en parlamentarisk kommitté med uppdrag att lämna förslag till regeringen om hur miljö kvalitetsmålen och generationsmålet kan nås, med uppdrag t.o.m. 2020 (dir. 2010:74). Enligt tilläggsdirektiv från 18 december 2014 (dir. 2014:165) ska beredningen också föreslå ett klimatpolitiskt ramverk som reglerar mål och uppföljning samt utveckla en strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik.¹

Som beredningen själv påpekar, finns en rad tidigare utredningar som i många fall har minst lika konkreta förslag baserade på minst lika genomgripande analyser, och vars direktiv i många fall påminner om beredningens. Detta framför vi inte som kritik mot beredningen som sådan, men konstaterar gentemot regeringen att den tempoförlust det innebär att utreda vad som redan utretts är svår att ta igen. Beredningen aviserar dock behov av drygt 20 nya utredningar. Vi menar att mycket är väl utrett, och att fokus skall finnas på genomförande och att ge näringslivet tydliga spelregler.

Övergripande ambition

Beredningen anger som övergripande ambition att *“Sverige ska vara ett ledande land i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets ambitiösa målsättningar och ta ansvar för landets historiska utsläpp. Sverige ska även bedriva en ambitiös och långsiktig hållbar nationell klimatpolitik och vara en förebild för andra länder, med bibehållen konkurrenskraft och på ett sätt som inte innebär att utsläppen av växthusgaser ökar utanför Sveriges gränser.”*

Vi delar denna inriktning, som också är grunden för 2030-sekretariatets arbete, där vi dock konstaterar att en liten nation har svårt att vara förebild i alla områden; det behövs en specialisering. Beredningen föreslår mer långtgående klimatmål för transportområdet än för andra sektorer, men inte egentligen med avsikt att ge Sverige globalt ledarskap just här. Vi menar att detta bör vara grunden för inriktningen, och att det bör utformas så att det leder till en ökad - inte bibehållen - konkurrenskraft för Sverige.

Etapp- och sektorsmål

Miljömålsberedningen föreslår, redan i den tidigare remissade delutredningen, att Sveriges klimatpåverkan år 2045 ska vara nettonoll, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Som delmål föreslås nu för den icke-handlande sektorn 63 procent lägre utsläpp 2030 jämfört med 1990, 75 procent för år 2040. Specifikt och enbart för transportsektorn föreslås ett sektormål, utifrån att sektorn står för den högsta andelen utsläpp i den icke-handlande sektorn.

¹ Läs delbetänkandet på

<http://www.regeringen.se/contentassets/01cd0e73c9b446a5937a43a347a911b1/en-klimat--och-luftvardsstrategi-for-sverige-sou-201647>

Vi delar beredningens generella skepsis mot sektorsmål; det är kostnadsineffektivt och leder totalt sett till mindre utsläppsminskningar än om man helt enkelt får minska utsläppen där det kostar minst. Vi delar dock också bilden att en riktad satsning på en sektor kan ge internationellt ledarskap vilket är lönsamt både för nationen och klimatet. Resonemangen utvecklar vi bl.a. på DN Debatt, där detta diskuterats.²

Sektorsmålet föreslås vara 70 procent minskade utsläpp till 2030, vilket vissa av beredningens experter ser som försvagat jämfört med FFF-målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 som uttryckligen hänvisas till. Vi bedömer att 80 procent minskad användning av fossila drivmedel, som vi använt som FFF:s huvudsakliga mål med en rimlig mix av åtgärder ger 70 procent minskade utsläpp och ser därför målet som logiskt – även om vi bedömer att de klimatmål världen enats om i FN:s regi troligen kräver en mer långtgående utsläppsminskning. Vi vill också uppmärksamma att detta mål *inte* garanterar svenskt ledarskap i omställningen; såväl Nederländerna och Tyskland som Indien har lanserat mål som är i linje med det svenska som föreslås.

Beredningen föreslår en utvidgad omfattning av målet så att det, vid sidan av vägtransporterna, även omfattar utsläppen från inrikes sjöfart, järnväg och arbetsmaskiner. Flyget berörs men ingår inte i målet. Detta är samma avgränsning som 2030-sekretariatet redan gör, vilket vi välkomnar, även om vi delar den grundläggande inriktningen i de reservationer och expertutlåtanden som lyfter fram att också flygets utsläpp bör minska.

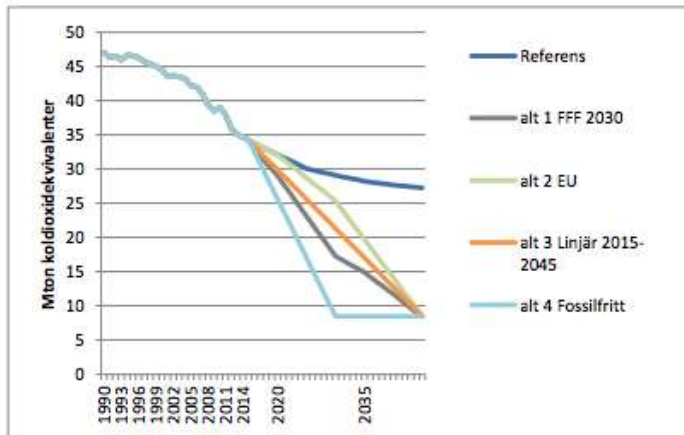
Vi är positiva till att det finns förslag till utsläppskurvor (se nedan), men saknar en prioriterad, kostnadsberäknad väg till sektorsmålet liksom ett sektorsmål bortom år 2030.

Beredningen föreslår också att persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer. Vi delar inriktningen att dessa transportslag bör öka, och att denna ökning inte bara - som Miljömålsberedningens fokus är - gäller för innerstadstransporter, utan också t.ex. för tågtrafik mellan våra städer. Vi är dock skeptiska till om detta mål lever upp till de nyttor ett sektorsmål bör nå för att införas. Vi menar också att målet, så som det är uttryckt, är svårt att överföra till en lokal kontext – i många kommuner är denna andel redan över 25%, medan det i andra kommuner är närmast ouppnåeligt. Vi är mer positiva till ett mål av norsk modell, som slår fast att all eventuell ökning av trafikflödena måste ske utsläppsfritt och/eller med kollektiva och icke-motoriserade färdmedel.

Utsläppsbana

Utredningen lanserar fyra alternativa utsläppsbaner, som alla når det utsläppsmål beredningen föreslår för år 2045. Det enskilt viktigaste är att referensscenariot en gång för alla avvisas, men vår preferens och grunden för vårt arbete är scenario ett som följer Trafikverkets klimatscenario och Utredningen om fossilfri fordonstrafik; detta är esxpertbehandlat, remissbehandlat och tar (till skillnad från det linjära alternativet) fasta på att en viss teknikutveckling förstås sker över tid.

² <http://www.dn.se/debatt/repliker/fossilfri-fordonsflotta-gor-sverige-relevant/>



Vi noterar att utredningen anger att alternativ 2 inte kräver nya åtgärder för effektivare fordon om samhällsplaneringen optimeras, och tvärtom, samt att "Användningen av biodrivmedel behöver inte öka jämfört med dagens nivåer i denna utsläppsbana". Eftersom det finns en bred samsyn om att vi behöver såväl effektivare fordon (Bilen) som mer biodrivmedel (Bränslet) och ändrad planering (Beteendet), menar vi att det pekar på att målet är klart realistiskt att nå.

Uppföljning

Beredningen föreslår ett uppföljningssystem med årliga klimatårsredovisningar och handlingsplaner vart fjärde år. Vi är positiva till detta; det ger både övergripande långsiktig trygghet och den flexibilitet inom åtgärderna som möjliggör att t.ex. minska stimulansen på de områden där tekniken utvecklas snabbt och kostnaden sjunker.

Inom transportsektorn vill beredningen särskilt följa upp introduktionen av elbilar, laddhybrider och bränslecellsfordon, utvecklingen av biodrivmedels volym och klimatnytta, utvecklingen av godstransporters bränsleeffektivitet, person- och godstransportarbetets utveckling i och utanför tätort, särskilt gång-, cykel- och kollektivtrafik samt i vilken utsträckning som gods flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Vi menar att detta i praktiken inte utesluter särskilt mycket och att man för varje fyraårsperiod bör fokusera på något å några områden som är särskilt relevanta för den närmaste tiden. För tiden fram till 2020 (första fyraårsperioden) är frågan om biodrivmedel särskilt relevant, inte minst gällande vilken stimulans Sverige som EU-medlem tillåts ha; begränsas detta så kommer behovet av andra åtgärder att öka.

Styrmedel

Det är för omställningen till fossiloberoende mycket viktigt att det finns en större tydlighet gällande centrala styrmedel än vad beredningen åstadkommit;

"Beredningen gör bedömningen att nivån på koldioxidskatten framöver bör anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn så att etappmålet till 2030 nås."

Vi menar att koldioxidskatten i närtid bör förbli ett centralt instrument för omställning, och att den relativt snart bör kunna påföras drivmedel utifrån dess faktiska klimatpåverkan enligt RED. På sikt, när biodrivmedel tagit en lejonpart av marknaden, blir inkomsttappet för statskassan stort och alternativa eller kompletterande intäktskällor behöver införas. Vi bedömer att det bör ske med ett "pay as you drive"-system, som förmår skilja på var man kör, hur man kör och när man kör, så att den som t.ex. kör elbil mellan Arjeplog och Arvidsjaur (där det inte finns mycket alternativ till bilen) betalar avsevärt mindre än den som

kör fossilbränslebil i Stockholms innerstad i rusningstrafik. Medan vi generellt är kritiska till att beredningen i så många fall föreslår utredningar, behöver en sådan avgift utredas och remissbehandlas, vilket är rimligt också eftersom ett införande inte behöver ske på ännu ett antal år. Detta bör kompletteras med ett bonus-malus för alla typer av motoriserade fordon, för drivmedel och för beteende, vilket också bör tas fram i form av en utredning.

Vi delar beredningens syn att fyrstegsprincipen bör vara central för infrastrukturplaneringen, där även digital infrastruktur bör ingå. All infrastrukturplanering och all fordons- och drivmedelspolitik bör ha klimatmålen för transportsektorn som självklar utgångspunkt

Att öka kommunernas inflytande över skatter och styrmedel på trafikområdet är en rimlig åtgärd, som vi beklagar att beredningen bara föreslår i allmänna termer - frågan är inte ny och det bör nu vara möjligt att parkeringen via lokala parkeringsföreskrifter. Beredningens förslag om kvot- eller reduktionsplikt, bonus-malus-beskattning, reseavdrag, miljözoner och differentierad avgift på parkeringsplatser utvecklas i särskilda remissvar. Vi kommenterar inte heller i detta remissvar i detalj stadsmiljöavtal, klimatkliv, elbusspremie och andra begränsade insatser, men slår övergripande fast att det finns en stor risk för "projektitis", där stimulansen inte blir kostnadseffektiv eftersom den sprids till så många åtgärder, varav man får anta att en del hade skett även utan stimulans.

Kostnadseffektivitet

Miljömålsberedningen anger som mål att "den samlade styrningen för att nå målen är kostnadseffektiv. Samtidigt bör Sveriges samlade konkurrenskraft behållas." Vi delar denna inriktning, med den viktiga skillnaden att en världsledande omställning bör utformas med målet att det *stärker* svensk konkurrenskraft och därmed har förutsättningar att bli lönsamt. En sådan inriktning och analys saknar vi; till exempel behandlas skogen helt separat från transportsektorn istället för att se skogssektorn som en central framtida försörjare av biodrivmedel för Sverige och omvärlden.

Vi delar inte beredningens påstående att sektorsmålet för transporter inte behöver ekonomiskt "analyseras specifikt då de styrmedel och åtgärder som vidtas i hög utsträckning sammanfaller med de som krävs för att nå etappmålet till 2030". Tvärtom ser vi det som en mycket allvarlig brist att ingen kostnadsbedömning gjorts och ser därtill att det finns ett mycket stort kostnads- och intäktsspann som beror på hur åtgärderna genomförs.

Koppling till andra mål

Ju större bidrag omställningen av transportsektorn har till andra miljö- och samhällsmål än det klimatmål som är i fokus för Miljömålsberedningens förslag, desto större blir kostnadseffektiviteten. Det samma gäller kopplingen mellan minskad klimatpåverkan från transporter och från andra sektorer såsom bostäder, där "smart grid" och "smart housing" kopplar samman sektorerna på ett sätt som utredningen huvudsakligen missat. Vi vill också särskilt lyfta fram den säkerhetsmässiga aspekten av ett skifte från importerade fossila drivmedel från huvudsakligen Ryssland och Nigeria, till en ökad andel inhemskt producerade drivmedel.

Teknikutveckling

Vi delar beredningens positiva syn på teknikutveckling, men menar att den alltför ensidigt fokuserar på elsidan. Det stämmer att "utvecklingen av självkörande fordon kan gå relativt snabbt" (ett försiktigt påstående), att eldrivna lastbilar i fjärrtrafik kan komma relativt snart och att vätgas som källa för att lagra energi blir mer intressant framöver. Men politiken bör också ta hänsyn till och stimulera framkomsten av biobensin, avancerad biodiesel, klimatsmart etanol från bl.a. skogsråvara och överskottsprodukter och biogas t.ex. genom förgasning. För år 2030 delar vi beredningens inställning att eldrift (inklusive vätgas) dominerar nya fordon, särskilt personbilar, medan befintliga fordon för att klara målen måste

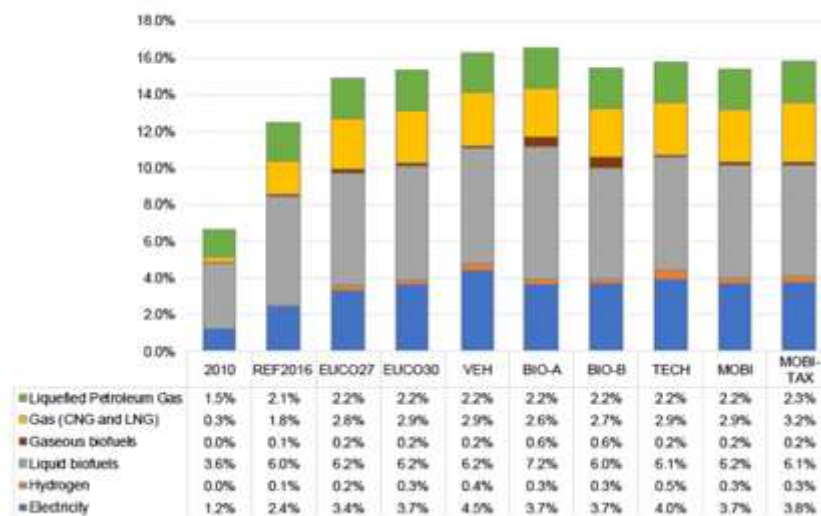
använda mycket klimateffektiva biodrivmedel. På beteendesidan är utvecklingen minst lika snabb, distansmöten och andra digitala tjänster kan revolutionera logistik och persontransporter. Det är viktigt att skapa utrymme för att introducera denna teknik som stödjer en fossilbränslesnål utveckling.

EU-lagstiftning

EU anges återkommande som ett hinder för svensk målpuppfyllelse, inte minst när det gäller omställningen av fordonsflottan. Det som diskuterats främst är statsstödsreglerna som hindrar ett land från att med skatter justera biobränslepriser så att de blir lägre för kunden än fossila bränslen. Finansdepartementets tjänstemän har hävdat att så är fallet, medan 2030-sekretariatet menar att olika EU-direktiv måste vägas mot varandra, och att inte mist klimatstrategin öppnar för en annan utveckling. EU presenterade sommaren 2016 Strategy for Low-Emission Mobility, där det förefaller som om EU anpassat sig till verkligheten och där man kan tolka in satsningar som liknar utvecklingen i Sverige. I november kommer EUs tunga Renewable Energy Package som anger inriktningen avseende biobränslen, inklusive revideringen av Förnybarhetsdirektivet (RED) och Bränslekvalitetsdirektivet (FQD). Dessa är helt centrala för Sverige att påverka och förhålla sig till.

Faktum kvarstår dock att EU-kommissionen i nuläget inte har stor tilltro till biodrivmedel. I det "staff working paper" som kommissionen presenterade sommaren 2016 anger de följande scenario för framtida energimix för transportsektorn:

Figure 7: Alternative fuels and energy carriers in transport in 2030 (in % of total energy demand)



Source: PRIMES-TREMOVE transport model (JCCS-E3MLab)

I samtliga scenarier har så kallade alternativa bränslen en begränsad roll, totalt omkring 15% där flytande biobränslen ligger kvar på i princip dagens nivå (5,4%). Enligt EU-kommissionens vitbok för transportsektorn har mål uppställts om att 30 procent av lastbiltransporterna över 300 km ska flyttas över till järnväg, inre vattenvägar och sjöfart till år 2030, samt mer än 50 procent till 2050. Samma mål återfinns i Trafikverkets infrastruktur plan, och bör vara styrande för utvecklingen av de förslag som beredningen nu lagt.

Vi delar beredningens bedömning att EU-kraven på nya bilars genomsnittliga koldioxidutsläpp skärps från 95 g/km år 2021 till 70 g/km år 2025 och 50 g/km år 2030, men ser det som otillräcklig ambition att "De nya bilar som introduceras i Sverige följer detta genomsnitt." Sverige har, vilket BilSweden ofta förtjänstfullt påpekar, gått från att vara i princip sämst i klassen när det gäller nya bilars utsläpp till att ligga ungefär i mitten av EU-länderna, och det finns inget som talar för att denna resa slutar här – målet bör givetvis vara

att vara ledande inom EU när det gäller nya bilars utsläpp. Därtill har EU redan en utsläppsbana för lätta lastbilar och vi räknar med att EU tar fram liknande bana för tunga fordon. Även här bör ambitionen vara att Sverige år 2030 har lägst utsläpp per nytt fordon av EU-länderna.

Utredningsbehov

Miljömålsberedningen föreslår över 20 nya utredningar. Detta i ett läge när bonus-malus för fordon utretts flera gånger de senaste åren, Fossilfrihet på väg-utredningen presenterades 2013 (1200 sidor), dubbdäck har utretts med mera. Varje utredning av klass omfattar minst 500 sidor, har ett stort antal beställda bilagor och representerar minst ett års arbete för de direkt medverkande och ytterligare veckor för åtskilliga aktörer som medverkar i processen, remissbehandlar och utreder. Att föreslå ytterligare utredningar ska alltså inte göras lättvindigt; de tenderar att försena utvecklingen och lägga en död hand på vad som sker i närtid, man "avvaktar pågående utredning".

2030-sekretariatet menar att Miljömålsberedningen bör fokusera på några övergripande samhällsförändringar/gynnande av en positiv utveckling, och föreslå att dessa genomförs.

Några av dessa är:

- **Två steg för Bilen.** Genomför Bonus-malus för lätta fordon. I takt med att EU klassar tunga fordon, gör samma sak där. Låt elbilen bli den nya normen för stadstrafik, och låt bara bilar med förbränningsmotor som klarar motsvarande krav få tillgång till stadskärnorna.
- **Fem steg för Bränslet.** Påverka EU att inta en mer positiv inställning till biodrivmedel. Satsa resurser tillsammans med det svenska näringslivet att påverka EUs post 2020 strategi. Behåll en tydlig klimatdifferentiering av bränslen, och öka prisskillnaden mellan de bästa och de sämsta bränslena. Inför en märkning av bränslen. Skapa en "FFI" för bränsleutveckling, finansierad med avgifter på fossila bränslen, som gynnar den svenska innovativa bränsleindustrin. Inför en reduktionsplikt för bränslen, som säkrar villkoren för rena biobränslen.
- **Sju steg för Beteendet.** Förändra reseavdraget. Lagg de resurser som sparas (<1,7 miljarder kronor per år) på en riktad satsning kring digitalisering av svensk gles- och landsbygd. Inför incitament för mobilitet utan resande, resfria möten. Låt parkeringsbolagen i kommunerna använda de lokala parkeringsförordningarna att skapa städer med glesare biltrafik. Skapa skarpa incitament för en förbättrad logistik, med ökad fyllningsgrad och klimatsmartare logistik. Inför en tydlig incitamentsstruktur för att gynna överflyttning av gods från väg till järnväg och fartyg. Inför en klimatslitageavgift för transporter, med tydlig CO2 koppling.

Stockholm den 20 oktober 2016

Mattias Goldmann & Jakob Lagercrantz, för 2030-sekretariatet

Bilaga: Tio vägval för världens bästa omställning

2030-sekretariatet skrev en särskild text till Miljömålsberedningens bok "Om jag vore statsminister". Texten återges nedan, då den direkt berör de mål beredningen satt och den remiss vi nu skickar in.

Ska vi nå nettonoll i samlad klimatpåverkan till år 2045 är det dags att sätta fart. Ska vi bli "ett av världens första fossilfria välfärdsländer" är det dags att öka tempot.

Dessa mål, och delmålen på vägen, kan uppnås på många olika sätt, med skilda kostnadskalkyler och med stor skillnad i relevans för omvärlden och för klimatet i stort. Vi pekar här på tio vägval för att nå världens bästa omställning. Fokus är år 2030, en tidshorisont dagens beslutsfattare kan överblicka. Det är också ett årtal både Sverige och EU redan etablerat, med målet om fossiloberoende fordonsflotta respektive det nya klimatmålet. Därmed vill vi också signalera att delmålen och etapperna är väl så viktiga i klimatpolitiken som det långsiktiga slutmålet.

Detta kapitel kan ses som ett förspel till den färdplan för uppfyllande av 2030-målet som presenteras till hösten. Vi har redan tagit fram en nulägesanalys samt årliga indikatorer för måluppfyllelse.

1. Stor relevans för litet land

Vi träffar många som menar att det inte spelar någon roll vad Sverige gör, eftersom vi står för en så liten del av världens samlade utsläpp. Därför är det avgörande att formulera en klimatvision för Sverige, som svarar på frågan "hur blir det globalt relevant att vi minskar våra utsläpp?". Vårt svar är att vi som litet land behöver vara världsbäst på något; genom att vara en förebild som världen behöver få vi uppväxling på våra utsläppsminskningar. Våra grannländer har på liknande sätt hittat sina nischer i klimatarbetet:

- *Norge har världens högsta andel elbilar* – trots att det i grunden inte är ett särskilt lämpligt land för elbilar; kyla, långa avstånd, egen olja och kuperad terräng.
- *Danmark har världens högsta andel vindkraftel, 42% för helåret 2015*, trots att det i ett så tätbefolkat land lättare blir konflikt mellan intressena.
- *Tyskland har högst andel solex i världen, 38.5 TWh 2015*, motsvarande nästan 7% av den totala elförbrukningen, trots att instrålningen är långt ifrån bäst i världen.

Dessa ledande exempel har varit till stor glädje för den globala omställningen till förnybar energi. Den tyska satsningen har varit en viktig del i att solceller blivit så mycket billigare att de nu konkurrerar med andra energislag på marknadsmässiga grunder. Studiebesöken avlöser varann i Oslo för att lära av elbilsboomen och rapporterna om vad som egentligen varit viktigast för omställningen är många. Vindkraften är Danmarks största exportindustri, med 27 000 direkta arbetstillfällen och en årlig export på över 50 miljarder kronor; större än någon annan exportprodukt.

Med en konkret och avgränsad klimatdriven satsning kan Sverige vara globalt relevanta i klimatfrågan och bidra till att industriella grenar utvecklas, jobb skapas, exportmiljarder uppnås och utsläppen minskas. Vår bedömning är att det sker bäst genom att förverkliga målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Det lanserades som vision av alliansregeringen 2008, utreddes av FFF-utredningen 2013 och anammades av den rödgröna regeringen efter valet 2014. I 2030-sekretariatets politiska referensgrupp medverkar sju av åtta riksdagspartier – vi vet ingen annan fråga, inget annat område där den politiska enigheten om det långsiktiga målet är så stor.

2. Slå fast mål, delmål och färdplan

Omställningen till fossiloberoende fordonsflotta kräver stora investeringar, inte minst i produktionen av förnybara drivmedel. Det är angeläget att mycket av detta sker i Sverige, eftersom det då blir till gagn för den svenska arbetsmarknaden och handelsbalansen. Men i nuläget är det svårt att gå till banken och be om ett lån för att t.ex. etablera en produktionsanläggning, eftersom sjupartisamsynen om att nå en fossiloberoende fordonsflotta inte är formellt beslutad. Vi ser också hur flera redan beslutade investeringar som vore till stor gagn för uppfyllandet av 2030-målet skrinlagts, skrotats eller fått minskade ambitioner, såsom:

- E.Ons biogasprojekt i Skåne som trots 1,9 miljarder kronor i EU-stöd ligger i malpåse.
- GoBiGas första steg av en anläggning för cellulosebaserad biogas går bra, men ägaren Göteborgs stad har skrivit ner värdet på anläggningen till noll på grund av den osäkra marknaden och trots delfinansiering av både Energimyndigheten och EU kommissionen har ägaren beslutat att avvakta med fortsatt utveckling.
- DME-produktionen i Piteå, som nu drivs i minskad omfattning av Luleå Tekniska Universitet.
- Agroetanol i Norrköping, som med de låga etanolpriserna och den osäkra marknaden dragit ner på produktionen och skrivit ner värdet av sin investering.
- Sekab som fortsatt tillverkar etanol men i princip lämnat marknaden för E85 på grund av för osäkra villkor och för begränsad antagen framtida volym.

Med en lag som slår fast att Sverige år 2030 ska nå en fossiloberoende fordonsflotta, skapas grunden för de investeringar som behövs för att nå målet. Det gäller särskilt om beslutet tas med bred majoritet, och helst med delmål på vägen. FFF-utredningens tolkning, 80 % minskad användning av de fossila drivmedlen inom den landbaserade transportsektorn, bör vara grunden. Men på samma sätt som Miljömålsberedningen föreslår att det långsiktiga klimatmålet skärps, kan det vara rimligt att skärpa FFF-målet. Det kan ske t.ex. genom att

- tidigarelägga året då Sverige ska nå en fossiloberoende fordonsflotta, till 2028
- skärpa tolkningen, 85 % förnybart, 80 % minskad klimatpåverkan, eller "fossilfri fordonsflotta" vilket regeringen redan ibland använder.
- inkludera sektorer som inte ingår, såsom sjöfarten och flyget.

En lag om slutår för fossila drivmedel i fordonssektorn vore världsledande, men inte längre unikt. Underhuset i Nederländernas parlament har redan beslutat att enbart tillåta elbilar från 2025 och Indiens regering har satt målet att 2030 vara världens första nation med enbart eldrivna fordon. I Sverige har åtskilliga kommuner, landsting och regioner redan beslutat om mer långtgående mål än den nationella visionen, ofta genom att byta "fossiloberoende" mot "fossilfri" och/eller genom att ersätta 2030 med 2025.

3. Säkerställ konkurrenskraft för förnybara drivmedel

Redan år 2005 slog den statliga utredningen "Bilen, Biffen, Bostaden" fast att en omställning av transporterna från fossilt till förnybart är helt central för att klara hållbarhets- och klimatutmaningen. Åren närmast därefter slog andelen nya bilar för förnybara drivmedel rekord, vilket Sverige uppmärksammades globalt för. Senare vände det, med ökad andel dieseldrivna bilar, på gas- och etanolbilarnas bekostnad, och 2015 minskade för första gången miljöbilsandelen. Andelen biodrivmedel ökar fortfarande, men det beror på ökad låginblandning av biodiesel i den fossila dieseln. Det är värdefullt, men det går inte - som man kan tro - att låginblanda sig till en fossilfri framtid. Inte heller kan vi realistiskt sett ersätta bensin och diesel med eldrift i befintliga fordon. De koncentrerade biodrivmedlen behövs, och de är akut hotade.

Hotet stavas EU. Förnybarhetsdirektivet anger att det efter år 2020 inte får ges skattebefrielse för biodrivmedel från "livsmedelsbaserade grödor" från anläggningar som etableras fr.o.m. 2014, eller anläggningar som redan är avskrivna. Det skulle troligen slå ut stora delar av svensk och europeisk biodrivmedelsproduktion, minska möjligheten för lantbruket att få betalt för att producera drivmedel snarare än för att hålla mark i träda, och definitivt försvåra för nya aktörer i t.ex. Afrika eller andra utvecklingsländer att komma in på marknaden. FN:s livsmedelsorgan FAO har med "Food AND Fuel" visat att en sådan satsning kan öka tillgången till mat, istället för tvärtom.

På EU-nivå är det avgörande att det Renewable Energy Package som kommissionen avser presentera i slutet av 2016 gör skillnad mellan fossila och förnybara bränslen, utgår ifrån klimatpåverkan och hållbarhet istället för generationstillhörighet, sätter golv istället för tak för biodrivmedels andelar och låter medlemsstaterna gå före. Det bör exempelvis vara möjligt att gynna biodrivmedel utan att hindras av regler om överkompensation. Övergripande måste EU finna *en* röst och *en* linje i sitt arbete; det har i många år nu varit för mångfacetterat och oklart. Sverige har alla möjligheter att visa för dessa delvis motstående aktörer att det går att hitta en balanserad utveckling med fortsatt tillväxt och minskad klimatpåverkan.

Det är också hög tid att ställa krav på de fossila drivmedlen, både avseende ursprung och klimatpåverkan. Bland de tio största exportländerna av fossila bränslen bara finns en demokrati med stabil politisk utveckling och respekt för mänskliga rättigheter (Norge). De fossila bränslenas påverkan bedöms som "tailpipe emissions", och det görs ingen åtskillnad mellan olika oljeursprung, trots att skillnaden i utsläpp i extraktionsledet kan vara över 50 %. En rimlig väg att gå kan vara den som Kalifornien haft sedan 2008, där företag som importerar eller producerar bränslen med låg fossil kolhalt får betalt av den smutsiga bränsleimporten.

4. Avveckla perversa subventioner

Den som tar bilen till och från jobbet får 18,50 kronor i milersättning. Den som åker kollektivt får bara göra avdrag för den del av de faktiska kostnaderna som överstiger 10 000 kronor, den som cyklar får göra avdrag på 250 (!) kronor, den som jobbar distans får ingen ersättning alls - ett ofta underkänt försök till skatteavdrag är för att inreda arbetsrum hemma.

När bilisten kommit till sin arbetsplats, väntar ofta en gratis, uppvärmd p-plats under tak, kanske bevakad och kanske med ett ladduttag där bilen kan "tankas" gratis under arbetsdagen. Den som cyklar kan inte räkna med lika fina förhållanden, den som åker buss får gå sista biten - och har man bilen kvar hemma kan man få betala dyr boendeparkering.

Den som parkerar bilen på gatemark betalar ingenting alls för parkeringsplatsen i ungefär 200 av landets 290 kommuner, trots att skötseln inte är gratis och markvärdet inte är noll. De flesta av de kommuner som har p-avgift tar bara ut den vardagar dagtid, som om marknadsvärdet blir noll så fort klockan slår fem. Solna är så vitt bekant landets enda kommun där alla p-platser är avgiftsbelagda dygnet runt, veckans alla dagar.

Allt detta är exempel på perversa subventioner, som motverkar de politiska klimatmål vi satt upp. Flera av exemplen är egentligen lagmässigt begränsade, till exempel får man bara reseavdrag för egen bil om det är en tidsvinst på minst två timmar jämfört med att åka kollektivt. Men Skatteverket fann vid sin senaste granskning - gjord för närmare tio år sedan - att mer än hälften av reseavdragen var felaktigt gjorda, varav över 90% till den deklarerandes fördel. Samma sak gäller för den som har fri p-plats på jobbet; förmånen ska beskattas. Men eftersom frågan inte prioriteras, är det långt ifrån alla som gör det.

Sammantaget skulle det få stor effekt om de lagar och regler vi beslutat om faktiskt efterlevs - "vän av ordning" räcker långt. I ett nästa steg borde ersättningen per kilometer vara den samma oavsett vilket transportslag man väljer. En mer långtgående reform vore förstås att staten helt skulle avstå från att värdera var medborgarna bor i relation till sin arbetsplats. Det är närmast en förbjuden tanke eftersom det - helt felaktigt - finns en föreställning om att reseavdraget framför allt går till glesbygden (det går främst till höginkomsttagare i kranskommuner till Stockholm och Göteborg).

Momssatserna har också perversa effekter. Den som bokar en förlängd Hummer-limousine, hyr en helikopter eller tar kabinbanan upp till Åreskutan betalar 6 % moms för resan. Den som använder en eldriven Nissan Leaf från bilpoolen MoveAbout, skaffar cykel eller kopplar upp sig via Skype betalar 25% moms. I grunden ligger säkerligen en miljö- eller fördelningspolitisk ambition att gynna kollektivtrafiken, men det slår nu så ofta fel att systemet behöver göras om.

Tjänstebilsbeskattningen måste också ses som en miljömässigt skadlig subvention. Den gör det mer lönsamt att välja en bil som löneförmån än att välja mer pengar i lönekuvertet, eller andra typer av förmåner. Utformningen gynnar dessutom relativt stora bilar, enligt en känd konspirationsteori för att den typen av bilar tillverkas i Sverige.

Flyget subventioneras genom att drivmedlen är skattebefriade, även om det inom-europeiska flyget betalar en viss avgift genom EU:s utsläppshandel - i dagsläget ungefär 6 euro per ton koldioxid mot 1 120 kronor per ton koldioxid för motsvarande bränsle för marktransporter. Därmed försvåras omställningen till minskat flygresande och flygindustrin fjättras vid de fossila drivmedlen. Det får också den märkliga effekten att statliga ägda Swedavia ser sig nödgade att subventionera de förnybara drivmedlen för att få igång en viss omställning. Därmed blir det dubbelt dyrt för statskassan; först genom uteblivna skatteintäkter från det fossila, sedan genom kostnader för subventioner av det förnybara.

Utöver allt detta kommer de subventioner i form av skattebefrielse för vissa sektorer som statsmakten vill gynna eller skydda från konkurrens. Det gäller t.ex. att jordbruket, skogsbruk och vattenbruk inte betalar koldioxid- eller energiskatt för de drivmedel de använder. Effekten blir att lantbrukare som odlar grödor för biodrivmedel inte har råd att använda dessa drivmedel eftersom de är så mycket dyrare än de fossila.

5. Global helpdesk för fossiloberoende transporter

På klimatmötet COP21 i Paris, liksom på COP20 i Lima, höll 2030-sekretariatet konferensen "Fossil independent transport sector - Sweden leading the way". Vi fann ett stort intresse för det svenska målet, av det enkla skälet att en stor del av världens länder står inför liknande utmaningar. Vår egen bedömning av de INDC-klimatåtaganden som FN:s medlemsstater avgett i samband med COP21 visar att huvuddelen har åtaganden som rör effektivisering av transporter. En mycket stor del av dessa gäller också omställning till förnybara drivmedel - att Sverige tar ett bredare grepp i frågan än t.ex. Norge gör oss mer globalt relevanta.

Nu har Sverige chansen att göra verklig, stor och bestående skillnad långt bortom vår egen klimatpåverkan, genom att skapa en global helpdesk dit man kan vända sig för att få hjälp i sitt omställningsarbete. Genom att många länder genomför liknande satsningar, sjunker kostnaden och marknader för hållbara lösningar utvecklas.

Några exempel på vad Sverige bör visa upp är:

- *Biogas för fordonsdrift.* Sverige har världens största huvudsakligen biogasdrivna fordonsflotta, världens nordligaste biogasmack och nordligaste biogasdrivna bussflotta

finns i Boden, Helsingborg är ledande med att ha pipelines åt båda håll mellan jordbruket och biogasproduktionen, GoBiGas i Göteborg är världsledande på termisk förgasning av skogsråvara, Lidköping är ledande på produktion av flytande biogas och den tekniska expertisen i bl.a. Linköping och Malmö anlitas redan över hela världen.

- *Biodiesel.* Preem förädlar råtalldiesel till HVO som används i fossil diesel med upp till 50% förnybart innehåll, långt över vad andra länder har, och Perstorp tillverkar RME med långt större klimatnytta än konkurrenterna.
- Avancerade biodrivmedel, RenFuel kan med en katalytisk process förädla lignin ur skogsindustrins svartlut till både biobensin och biodiesel som kan användas som drop-in i befintlig fordonsflotta.”
- *Etanol.* Agroetanol i Norrköping minskar klimatpåverkan med över 90% jämfört med bensin, tack vare ett innovativt och mycket långtgående helhetstänk. St1 tillverkar redan avfallsetanol av bl.a. gammalt godis och härsket bröd, på Bensinvägen i Göteborg och Sekab i Örnsköldsvik är ledande på etanol för dieselmotorer i tunga fordon.
- *Elvägar.* Gävleborg blir först i världen med elvägar för lastbil på allmän väg, i samarbete med bl.a. Scania.
- *Elbilar.* Om den tidigare Saab-fabriken i Trollhättan blir en bas för NEVS produktion av elbilar för bilpooler i Kina, blir det världens kanske tydligaste exempel på hur den nya ekonomin slår den gamla.

6. Ta rätt fight i kollektivtrafiken

De närmaste åren är järnvägens utbyggnad en mycket central fråga för infrastrukturplaneringen. Om den föreslagna snabbjärnvägen mellan Sveriges tre största städer förverkligas, innebär den potentiellt sett nya resemönster, men för också med sig mycket höga kostnader såväl i bygg- som i driftsfasen. De ledande aktörerna inom både passagerar- och godstrafik på räls ser andra satsningar som mer relevanta, och alltifrån oppositionspartier via nationalekonomer till miljöorganisationer har uttryckt starka tvivel kring om detta är rätt satsade medel, eller om Sverige är rätt land för en sådan satsning. Många ställer investeringen mot behovet av att underhålla och upprusta det befintliga järnvägsnätet, samt att friare kunna prioritera sträckor som behöver byggas ut på olika ställen i landet.

Frågan “Hur ska vi konkurrera ut inrikesflyget?” är klimatmässigt långt mindre viktigt än hur vi kan minska bilanvändningen. Bilresor på 5-20 mil är en viktig del av vår vardag och står, pådrivna av den sällan ifrågasatta regionförstoringen, för en ökande del av Sveriges klimatpåverkan. Mycket skulle vara vunnet om järnvägssatsningen inriktades på att göra det enkelt, snabbt och lönsamt att ta tåget t.ex. Halmstad-Göteborg, Norrköping-Stockholm, Kalmar-Jönköping, Sundsvall-Härnösand, Umeå-Skellefteå och liknande sträckor.

Vi ser också att de länder som ligger bäst till i andel transporter på räls inte självklart är de som fokuserat på snabbtåg. Kanada, med en basindustri och ett klimat liknande den svenska, har 68% av de långväga godstransporterna på räls, räknat på tonkilometer, och har världens näst högsta tonkilometer per capita. I Schweiz sker 17.2% av alla personresor med tåg, räknat på km/capita, mot 9.1% för Sverige. Tågen i Schweiz går inte snabbare än i Sverige, tvärtom, men punktligheten är bättre, turtätheten högre, sammanlänkningen till andra transportslag bättre och antalet stationer är fler - faktorer vi upplever att resenärerna oftare lyfter fram än exakt hur lång tid tåget tar mellan Stockholm och Göteborg.

En liknande tveksam fight tar kollektivtrafiken i våra städer, där många anammat fördubblingsmålet utan att fokusera på varifrån resenärerna tas. En enkel väg att gå är då att låta bussbiljetten vara “gratis”, eller mer korrekt 100% skattefinansierad. De ställen som genomfört det har ungefär fördubblat antalet resenärer. I Ockelbo, som ofta citeras, tycks det vara en hög andel bilister som bytt till buss, men trafikexperterna på Trivektor anger i sina granskningar att nolltaxa sällan är effektivt för att nå överflyttning från bil till buss.

Vanebilister avskräcks redan av att det är trångt i kollektivtrafiken och om nolltaxan leder till fler resenärer utan att systemet byggs ut blir det inte lättare att få folk att ställa bilen. Därtill innebär förstås varje cyklist och fotgängare som byter till gratisbussen en ökad klimatpåverkan. Om kostnaderna för kollektivtrafiken ökar, vilket många lokala kollektivtrafikaktörer som avrått från nolltaxan bedömer, kan dessa medel kan göra större nytta för nya bussar, ökad turtäthet, realtidsupplysning, elektrifiering och annat som gör kollektivtrafiken attraktivare. Här tycks aktörerna med nolltaxa släpa efter.

7. Bonus-malus bortom personbilen

Regeringen önskar att beskattningen av nya bilar och lätta lastbilar från år 2017 ska utformas enligt bonus-malus-modell. Bilarna med lägst klimatpåverkan får en premie som finansieras av en förhöjd skatt på bilarna med högst utsläpp. Regeringens uttalade syfte med bonus-malus-systemet är "att öka andelen miljöanpassade fordon och bidra till att uppnå prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta. Därmed kan systemet komplettera koldioxid- och energiskatterna på drivmedel och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. De fordon som kommer att beröras är nya personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar." Flera oppositionspartier har ställt sig bakom modellen, med egna förslag till hur den ska utformas.

Att låta en ökad skatt på det smutsiga finansiera omställningen till det renare är en attraktiv modell. Det påskyndar omställningen och lugnar finansdepartementet och andra aktörer som är oroliga för skenande kostnader när alltfler ska få gröna premier. Rätt utformat innebär modellen att statskassan inte behöver belastas. Därmed uppkommer aldrig diskussionen om att "man tog från dagis och äldreomsorg och gav till miljöbilarna". Vi slipper den situation vi haft tidigare där miljöbilsstimulans snabbskrotats eftersom kostnaderna skjutit i höjden, som med undantaget från trängselskatterna, eller där de anslagna medlen tar slut, som med supermiljöbilspremien.

Bonus-malus-skatten är central i att nå 2030-målet, och bör uppfylla fem kriterier:

- **Långsiktigt och lätt att fatta.** Använd A-G-klassning som för kylskåp.
- **Klimaträttvist.** Utgå ifrån bilens faktiska klimatpåverkan, well-to-wheel, inte de officiella certifieringsvärdena som inte tar hänsyn till förnybara drivmedels klimatnytta.
- **Krafttag i båda ändarna.** Bilar med riktigt låg klimatpåverkan har dyrare teknik och kräver mer av bilisten och behöver en förhöjd bonuspremie för att påskynda introduktionen, medan köparna av bilarna med högst utsläpp behöver en kraftig prissignal för att ändra beteende.
- **Förutsägbar.** Slå fast stegvisa skärpningar vart tredje år, med ständig kunskap om två perioder framåt.
- **Enkel.** Avstå från att väga in fordonets vikt, storlek, antal platser eller andra kriterier som försvårar jämförelser. Likaså är partiklar, kväveoxider, krocksäkerhet, återvinningsbarhet och mer därtill mycket angeläget, men bör hanteras i den löpande miljölagstiftningen.

I debatten verkar det ibland som om bonus-malus för bilar räcker för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Så är det inte. Vi behöver också bonus-malus för tunga fordon, och för drivmedel så att det fossila verkligen växlas ut mot förnybart. Även på beteendesidan är systemet möjligt – trängselskatterna var ursprungligen utformade på detta sätt, där den som tog bilen till/från Stockholms innerstad bidrog till finansieringen av kollektivtrafiken. Modellen har sedermera frångåtts vilket vi beklagar, och trängselskatten finansierar nu vägbyggen vilket snarast försvårar beteendeskiftet.

8. Inkludera sjöfarten och flyget

Utredningen Fossiloberoende på väg visade vilken stor roll sjöfarten kan spela i att göra transportsektorn fossiloberoende. Transporter till havs är energieffektiva, kan relativt enkelt ställa om till förnybara bränslen och kräver mycket mindre infrastruktursatsningar än väg och järnväg. Sveriges nya maritima strategi och vision har tagit fasta på detta med målet "Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö".

Trots detta är sjöfarten styvmoderligt behandlad i infrastrukturplaneringen och fortsätter att vara det, enligt Trafikverkets förslag till inriktning för transportinfrastrukturplanering för åren 2018-2029. Det gäller också finansieringen, t.ex. stadsmiljöavtalen och KlimatKlivet som i nuläget inte alls gått till sjöfarten. Detta trots att regeringen själv betonar sjöfartens roll i kollektivtrafiken, och slår fast att de som kan bidra till en hållbar sjöfart ofta är "mindre eller medelstora företagare som inte alltid har tillgång till större internt utvecklingskapital", och därför behöver man "stimulera maritima näringar".

Det är nu dags för Sverige att anamma den strategi som branschorganisationen Svensk Sjöfart tagit fram för den svenska sjöfarten, med 30% minskad klimatpåverkan till 2030 och 100% till 2050. En del i detta är att bygga vidare på avgiftsdifferentieringen i hamnar, som utvidgas till farleder och bör få en mycket tydlig koppling till klimatfrågan.

På flygsidan är det inspirerande att Swedavias mål är att den egna verksamheten inte ska släppa ut någon fossil koldioxid 2020. Delmålen har överträffats, med hjälp av världens första biogasdrivna snöröjningsfordon och många andra satsningar som andra delar av världen kan dra nytta av. Men målet gäller *inte* flygtrafiken, som i Sverige inte har något annat mål än det globala om att halvera sina globala koldioxidutsläpp 2050 jämfört med 2005 och att branschens tillväxt ska vara koldioxidneutral från 2020. Flyget skulle alltså avsevärt försvåra 2030-måluppfyllelsen om det var med. Nyligen blev Oslos flygplats Gardemoen först i världen att leverera biobränslen via den centrala tankanläggningen, vilket redan används av bland annat flygbolagen BRA och KLM. Sverige äger 21.4 % av SAS, men flygbolaget har inte uttryckt ambitioner om att ställa sig bakom 2030-målet eller miljömålsberedningens överenskommelse. I den mån det ses som relevant för Sverige som land att äga flygbolag som konkurrerar med privata aktörer, bör de förstås medverka till att de mål riksdagen beslutar uppfylls.

9. Upphandla innovativt - på riktigt

Teknikupphandlingar har varit avgörande bland annat för introduktionen av Flexifuel-bilar och elfordon. Men för att klara klimatmålen är det dags för nästa steg. Fler upphandlingar bör öppna för verkligt nytänkande, långt bortom flertalet av dagens "innovationsupphandlingar" - ett ord i tiden med otydlig innebörd.

Det bör till exempel uppmuntras att upphandla en kommuns behov av att mötas, snarare än att upphandla tjänstebilar. Svårigheten ligger givetvis i att jämföra bud som innehåller bilpoolslösningar med bud som fokuserar på utbyggt ultrasnabbt bredband för distansmöten - men ska vi fullt ut få till en omställning bort från *business as usual* måste vi hitta en väg framåt här.

Den nya Upphandlingsmyndigheten har fortsatt arbetet som Miljöstyrningsrådet tidigare gjorde, med säkerligen nyttiga men relativt konventionella råd om hur man upphandlar bilar, däck och liknande. Det räcker inte längre. Nu behövs systematisk och omfattande rådgivning om hur vi kan upphandla innovativt - på riktigt.

10. Utrota projektitis-sjukan

Idag sker en stor del av transportsektorns omställning till minskad klimatpåverkan, ökad andel förnybarhet och högre effektivitet med hjälp av tidsbegränsade stöd i olika former. Det gäller t.ex.

- KlimatKlivet, som gått till bl.a. laddmöjligheter för elbilar och biogasproduktion och -distribution för fordonsdrift
- Stadsmiljöavtal för kommuner och landstings främjande av hållbara stadsmiljöer
- Särskild premie för eldrivna bussar
- Supermiljöbilspremien för elbilar och laddhybrider
- Nedsatt förmånsvärde för vissa typer av miljöbilar

Denna lista kan göras mycket längre, medan listan på vilka systematiska lärdomar vi som nation dragit av tidigare projektstöd är besvärande kort. Detta *projektitis* riskerar leda till en mycket flack lärandekurva, där incitamenten att inte låtsas om redan gjorda erfarenheter kan vara väl så starka som de att systematiskt bygga vidare på vad som redan gjorts. Det kan också ge oss mängder av one off-projekt, med vita fläckar på kartan däremellan och dålig kommunikation sinsemellan. Det ger oss definitivt mängder av satsningar som inte förmår stå på egna ben när projekttiden är slut. Sammantaget ser vi att det nu är dags att ta nästa steg; från projektvisa och tidsbundna stöd till en långsiktig, strukturerad måldriven, nationell handlingsplan.