



Regeringsinitiativ med relevans för klimatplansuppdraget

PM: 2022:7

Datum: 2022-05-23

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2022-05-23

Förord

Trafikanalys har, inför regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan, i uppdrag att ta fram underlag med analyser och förslag till styrmedel för transportsektorns klimatomställning.

Denna promemoria utgör en kartläggning av pågående och nyligen avslutade initiativ som tagits av regeringen i syfte att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn och som bedöms vara av relevans för klimatplansuppdraget. Kartläggningen syftar till att underlätta det fortsatta arbetet inom klimatplansuppdraget, genom att ge en samlad överblick av sådana initiativ.

Promemorian är författad av Samuel Andersson, praktikant på Trafikanalys som har bistått projektledningen i klimatplansuppdraget under våren 2022. Projektledningen består av Pia Sundbergh, huvudprojektledare och Lennart Thörn, biträdande projektledare som också granskat innehållet.

Ett stort tack riktas även till de personer på myndigheter och Regeringskansliet som bidragit med viktig information till denna promemoria.

Stockholm i maj 2022

Gunnar Eriksson
Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund och syfte	7
1.2 Metod.....	7
1.3 Avgränsningar	8
2 Initiativ inom luftfarten	9
2.1 Klimatdeklaration för flygresor	9
2.2 Trängselavgifter inom svensk luftfart	10
3 Initiativ inom vägtrafiken	11
3.1 Inhemsk produktion av biodrivmedel	12
3.2 Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel	13
3.3 Ny och enklare subvention av arbetsresor.....	14
3.4 Bättre tillgång till hemmaladdning	15
3.5 Elvägsutredningen.....	16
3.6 Samordning för bostadsbyggande.....	17
3.7 Bilpoolsutredningen	18
3.8 Utfasningsutredningen.....	19
3.9 Elektrifieringskommissionen	20
3.10 Förlängd och breddad ekobonus	21
4 Initiativ inom sjöfarten	23
4.1 Omställning till fossilfri fartygsflotta.....	24
5 Trafikslagsövergripande initiativ	25
5.1 Nationell vätgasstrategi	26
5.2 Strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtion	27
6 Pågående uppdrag som inte har redovisats.....	29
7 Källförteckning	39

Sammanfattning

Transportsektorn står enligt 2020 års statistik för cirka en tredjedel av de fossila utsläppen i Sverige.¹ Samtidigt bedöms transportsektorn besitta goda förutsättningar att ställa om till att bli fossilfri och arbetet i att genomföra en sådan omställning står idag högt upp på den politiska agendan.

Denna promemoria utgör en kartläggning av pågående och nyligen avslutade regeringsinitiativ som hänförs till transportsektorns klimatomställning och ett underlag i det pågående arbetet inom klimatplansuppdraget.

Omställningen till fossilfrihet bedöms vila på tre ben, vilka utgörs av en ökad energieffektivitet i fordon och fartyg, en högre andel förnybara drivmedel för fordon samt en omställning till ett transporteffektivt samhälle. Initiativen som har kartlagts utgör styrmedel som i hög utsträckning är sprungna ur dessa tre ben. I övrigt förekommer i kartläggningen ekonomiska styrmedel (som t.ex. skattelättnader och avgifter), insatser kopplade till forskning och innovation samt styrmedel som syftar till att ändra människors beteenden (s.k. "nudging").

En central slutsats av kartläggningen är att det pågår väldigt mycket inom transportsektorns klimatomställning just nu. Kartläggningen innefattar sexton initiativ inom vägtrafiken - varav tre ansluter sig till kategorin transporteffektivt samhälle, men som ytterst sett verkar för att minska vägtrafiken genom att främja andra färdmedel, fyra inom sjöfart, fem inom luftfart samt fyra trafikslagsövergripande initiativ. Att det pågår så mycket mer inom vägtrafiken i förhållande till övriga trafikslag är inte särskilt konstigt, då vägtransporter enligt 2020 års statistik står för omkring 94 procent av transportsektorns totala utsläpp.² Vidare omfattas sjö- och luftfart i hög utsträckning av EU-reglering och annan internationell reglering, vilket innebär att regeringen har begränsad kompetens att initiera förslag med reell genomslagskraft.

I övrigt kan man konstatera av kartläggningen att nya initiativ till stor del handlar om att analysera och föreslå åtgärder avseende elektrifieringen av transportsektorn. Detta beror dels på att elektrifieringen är under pågående utveckling och därmed är i stort behov av sådana analyser, dels för att det utgör ett viktigt område för att sektorn ska uppnå det stipulerade målet om en minskning av växthusgasutsläpp med minst 70 procent till senast 2030, jämfört med 2010.³

¹ Naturvårdsverket, Klimatet och transporterna.

² Naturvårdsverket, Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser.

³ Regeringskansliet, Mål för transportpolitiken.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Trafikanalys har på uppdrag av regeringen att tillsammans med fem bistående myndigheter ta fram underlag med analyser och förslag till styrmedel avseende transportsektorns klimatomställning. Arbetet ska sedermera utgöra ett underlag för regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan för åren 2023 till 2026.

I uppdraget ingår dels att analysera och föreslå hur redan befintliga styrmedel och kombinationer av dessa kan utvecklas, dels att identifiera och utforma förslag till nya styrmedel och åtgärder.⁴ Vidare framgår av uppdraget att pågående initiativ och processer med koppling till klimatpåverkan från transporter ska beaktas vid genomförandet av arbetet.

I enlighet med uppdragets direktiv har projektledningen inom klimatplansuppdraget beslutat att genomföra en kartläggning av pågående och nyligen avslutade regeringsinitiativ som hänförs till transportsektorns klimatomställning.

Syftet med kartläggningen är att man inom projektet ska få en samlad överblick av sådana initiativ, så att inget förslag riskerar att glömmas bort. Hur denna kategori av initiativ ska hanteras inför själva framtagandet av det samlade förslaget är en fråga som är under behandling inom projektet. I möten med Regeringskansliet har projektledningen dock uppmanats att tydligt skilja mellan nya förslag och sådant som man inom departementen redan har arbetat med.

Således är ambitionen att kartläggningen i flera avseenden ska utgöra ett användbart material i det fortsatta arbetet med att utforma förslag till regeringens nästa klimatpolitiska handlingsplan.

1.2 Metod

Utgångspunkt för denna kartläggning är en inom projektledningen formulerad uppdragsbeskrivning. I beskrivningens dokument finns länkar till viktiga uppdrag, utredningar och andra initiativ som har varit vägledande i kartläggningen. Ett fåtal myndighetsrapporter är inte bifogade i dokumentet och har även varit svåra att hitta genom individuella sökningsinsatser. I dessa fall har det varit till stor nytta att etablera kontakt med handläggare på berörd myndighet, som personligen har tillhandahållit den aktuella rapporten via mejl. Vidare har återkommande eftersökningar av nyligen utfärdade eller inrapporterade uppdrag och utredningar genomförts, på såväl regeringens som berörda myndigheters hemsidor. I övrigt har det funnits användbart material att tillgå inom Trafikanalys databas samt i klimatplansuppdragets gemensamma arbetsyta i Teams.

Presentationen av initiativ sker kategoriserat utifrån det trafikslag som initiativet (styrmedlet) avser minska utsläppen från. De trafikslag som görs gällande är luftfart, vägtrafik samt sjöfart. Styrmedel för järnvägen har avsiktligt uteslutits i kartläggningen, eftersom järnvägens bidrag till koldioxidutsläpp är mycket begränsade. Vidare inkluderar kartläggningen en kategori

⁴ Infrastrukturdokumentet, Uppdrag att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, I2021/01006.

avseende "trafikslagsövergripande" styrmedel, dvs. styrmedel som syftar till att ta ett helhetsgrepp om transportsektorns klimatomställning. Pågående och ännu ej inrapporterade uppdrag och utredningar presenteras på ett samlat och över lag mer komprimerat sätt i förhållande till övriga initiativ som ryms inom ramen för kartläggningen. Detta av den enkla anledningen att inget konkret har hunnit redovisas eller föreslagits inom dessa uppdrag.

Varje enskilt initiativ är kort beskrivet utifrån dess syfte, eventuella förslag samt nuvarande status. Status för initiativ har huvudsakligen fastställts efter mejlkorrespondens med ansvarig handläggare på Regeringskansliet, som har etablerats med hjälp av dåvarande kontaktpersonen Kajsa Lindström. Klimat- och miljöeffekter redovisas i den utsträckning sådana beräkningar förekommer i det enskilda förslaget. En kort redogörelse kring tidigare utredning eller uppdrag som legat till grund för initiativ anges också, i den mån det är relevant att lyfta.

Slutligen bör understrykas att promemorian inte omfattar alla pågående och nyligen avslutade initiativ rörande transportsektorns klimatomställning. I och med att det pågår väldigt mycket på området just nu och kartläggningen har varit en tidsbegränsad process, är det ofrånkomligt att en del initiativ kan ha missats. Ambitionen och förhoppningen är dock att de flesta initiativ trots allt har kommit med.

1.3 Avgränsningar

Kartläggningen är avgränsad till pågående och nyligen avslutade initiativ som beslutats av regeringen i syfte att minska växthusgasutsläppen från transportsektorn. Detta inbegriper statliga utredningar, myndighetsuppdrag, regeringspromemorior, departementsskrivelser samt andra initiativ. Initiativ som har beslutats på internationell nivå utgör följaktligen inte ett underlag i kartläggningen. Inte heller ingår initiativ där staten finansierar klimatarbete till exempel klimat- och industriklivet eller olika forskningssatsningar.

Det är även avgörande att initiativet i fråga definieras som eller innefattar förslag om styrmedel. Styrmedel kan beskrivas som "*de verktyg som regeringen kan ta i anspråk för att påverka olika aktörers agerande i en riktning som är gynnsam för uppfyllande av specifika politiska mål*".⁵

I redovisningen av "Nyligen avslutade initiativ" har vi tagit med uppdrag som redovisats cirka tre år tillbaka i tiden fram till och med den 30 april 2022. Pågående initiativ är, utöver att de faktiskt är pågående, avgränsat till uppdrag som utfärdats senast den 30 april 2022. Kartläggningen i sin helhet är en process som påbörjades i mars 2022.

⁵ Ej publicerad rapport.

2 Initiativ inom luftfarten

Kartläggningen innefattar följande två initiativ avseende luftfartens klimatomställning:

- Klimatdeklaration för flygresor
- Trängselavgifter inom den svenska luftfarten

2.1 Klimatdeklaration för flygresor

Typ	Regeringspromemoria
Myndighet / Utredning	Infrastrukturdepartementet
Rapporteringsdatum	Uppdraget redovisades 10 september 2021.
Vad har regeringen gjort	Lag och förordning om obligatoriska klimatdeklarationer för flygresor föreslås träda i kraft den 1 juli 2022. Promemorian har remitterats och bereds för närvarande i Regeringskansliet.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Regeringen bedömer det som troligt att klimatdeklarationerna kan påverka individers resande och därmed bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Omfattningen av effekterna är dock svåra att beräkna, då det redan finns ett antal ekonomiska styrmedel som bidrar till minskad klimatpåverkan från långväga resor.

Den 4 oktober 2019 uppdrog regeringen åt Trafikanalys att utarbeta förslag kring hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan för långväga resor med flyg, buss, tåg och färja, i samband med försäljning eller marknadsföring av sådana typer av resor.⁶ Den 30 april 2020 inkom myndigheten med sin redovisning av uppdraget, där man presenterade ett lagförslag om klimatdeklarationer för långväga resor.⁷ Regeringen valde sedermera att ta förslaget vidare för ytterligare bearbetning och fördjupade analyser. Resultatet av detta presenterades den 10 september 2021 inom ramen för en promemoria.

Promemorian innefattar förslag till lag om obligatoriska klimatdeklarationer för flygresor, som stipulerar transportörens skyldighet att tillhandahålla klimatdeklarationer vid försäljning eller erbjudande av försäljning av resor som påbörjas i Sverige och om det rör sig om en tur- och returresa, avslutas i Sverige.⁸ Promemorian innefattar även förslag till en förordning, där närmare bestämmelser om klimatdeklarationens omfattning och innehåll beräknas och anges.

Syftet med lagförslaget är att synliggöra en resas klimatpåverkan för resenärer före köpet av resan. Genom att deklarerat en resas negativa klimat- och miljöeffekter skapas en medvetenhet bland allmänheten och ger resenärer som önskar att minska sin klimatpåverkan möjlighet att fatta informerade och välgrundade beslut.

⁶ Infrastrukturdepartementet, Enklare att se resors klimatpåverkan.

⁷ Trafikanalys (2020). Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor. Rapport 2020:6.

⁸ Regeringskansliet, Promemoria - Klimatdeklarationer.

2.2 Trängselavgifter inom svensk luftfart

Typ	Regeringsuppdrag
Myndighet / Utredning	Transportstyrelsen
Rapporteringsdatum	Uppdraget redovisades 24 januari 2022.
Vad har regeringen gjort	Förslaget remitterades till och med den 16 maj 2022.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Effekterna av förslaget är svåra att fastställa, då det finns ett antal faktorer som kan begränsa avgiftens effekt på kapacitetsutnyttjandet: Det finns inga tillförlitliga studier som visar på att flygresenärer som reser under peak skulle vara känsliga för förändringar i biljettpriser, flygföretagen har störst ekonomisk marginal under peak vilket innebär att det kan krävas en hög startavgift för att företagen ska ställa in avgångar eller lägga resan utanför peak och det finns redan två system som motverkar trängsel inom luftfarten (flygtrafikledning och slotkoordineringen).

I september 2021 uppdrogs Transportstyrelsen av regeringen att se över möjligheterna om att införa trängselavgifter inom den svenska luftfarten samt analysera huruvida sådana avgifter kan effektivisera kapacitetsutnyttjandet och främja en minskad klimatpåverkan.⁹ I uppdraget ingick även att föreslå författningsförslag om införande av trängselavgifter, i enlighet med regeringens föreskriftsbemyndigande i 6 § andra stycket lagen (2011:866) om flygplatsavgifter. I januari 2022 lämnade Transportstyrelsen sin rapport med förslag om en ny bestämmelse i förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter, som föreskriver att flygplatsavgifter ska differentieras i relation till hur stor del av rullbanans kapacitet som de facto utnyttjas.¹⁰

Enligt myndighetens bedömning föreligger viss problematik i att göra kopplingar mellan en trängselavgift och en minskad miljöpåverkan i ett svenskt sammanhang. Givet detta valde Transportstyrelsen i stället att studera kopplingar som hänförs till antalet flygrörelser och rullbanornas kapacitet. Svårigheterna i att identifiera kopplingar mellan en trängselavgift och miljöeffekter innebär således att en bestämmelse om trängselavgift inte heller är genomförbar i enlighet med regeringens föreskriftsbemyndigande. Därav föreslår myndigheten att bemyndigandet i 6 § andra stycket ska utvidgas till att även omfatta flygplatsens kapacitet. Förslaget innebär att flygplatsen åläggs att differentiera avgifterna i förhållande till hur stor del av rullbanans kapacitet som utnyttjas. I övrigt lämnar det till flygplatsen att bestämma hur differentieringen ska utformas, om än på ett sätt som bäst främjar ett jämnt kapacitetsutnyttjande över tid.

Ett införande av trängselavgifter bedöms kunna leda till att fler flygföretag ställer in avgångar eller avskaffar linjer, vilket resulterar i en minskad trafik totalt sett. Trängselavgifter kan även leda till en mindre intensiv trafik under peak, vilket innebär att färre luftfartyg tvingas dela på den tillgängliga kapaciteten. Inställda avgångar och en minskad trafik under peak leder i sin tur till lägre klimatpåverkan, minskade utsläpp till luft och mindre bullerexponering.

⁹ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten. I2021/02471.

¹⁰ Transportstyrelsen (2021). Trängselavgifter inom den svenska luftfarten. TSG 2021-9269.

3 Initiativ inom vägtrafiken

Kartläggningen innefattar följande tio initiativ avseende vägtrafikens klimatomställning:

- Inhemsk produktion av biodrivmedel
- Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel
- Ny och enklare subvention för arbetsresor
- Bättre tillgång till hemmaladdning
- Elvägsutredningen
- Samordning för bostadsbyggande
- Bilpoolsutredningen
- Utfasningsutredningen
- Elektrifieringskommissionen
- Förlängd och breddad ekobonus

3.1 Inhemsk produktion av biodrivmedel

Typ	Regeringsuppdrag
Myndighet / Utredning	Energimyndigheten
Rapporteringsdatum	Uppdraget redovisades i september 2021.
Vad har regeringen gjort	I mars 2022 beslutade regeringen om en förordning som ger statligt stöd till den som producerar biogas, såtillvida att biogasen uppgraderas till samma kvalitet som naturgas. ¹¹ Syftet med förordningen är att minska beroendet av import av fossil naturgas. Vidare har regeringen i budgetpropositionen för 2022 avsatt 500 miljoner kr i syfte att öka nationell produktion av biogas. ¹²
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Med de föreslagna styrmedlen kan Sverige komma till stånd med en produktion om cirka 10 TWh biodrivmedel från inhemska råvaror samt skogsbaserade restprodukter till och med 2030. För miljön innebär detta ett minskat tryck på importerade råvaror som bidrar till negativa markanvändningseffekter, medan de råvaror som i stället skulle användas framför allt utgörs av restprodukter från skogsbruk och skogsindustri, där uttagsnivåerna bedöms rymmas inom hållbara ramar.

I oktober 2020 uppdrogs Energimyndigheten av regeringen att utreda behovet av ytterligare styrmedel för att främja ökad inhemsk produktion av biodrivmedel.¹³ I september 2021 redovisande Energimyndigheten sin rapport, där man fastslår att redan befintliga styrmedel ger goda förutsättningar till att fortsatt driva fram en svensk produktion av biodrivmedel som motsvarar den efterfrågan som skapas genom reduktionsplikten och andra viktiga styrmedel.¹⁴ Den nuvarande produktionen baseras dock primärt på importerade råvaror, i form av konventionella fetter och oljor som kan bearbetas med etablerad teknik. Mot bakgrund till detta konstaterar myndigheten att ett införande av ytterligare styrmedel skulle kunna öka produktionskapaciteten för biodrivmedel även från inhemska råvaror.

Myndigheten identifierar en riktad kvot inom reduktionsplikten och en förstärkning av Industriklivet som lämpliga styrmedel för det aktuella ändamålet. Den riktade kvoten föreslås gälla lika för diesel och bensin och öka från 0,7 procent 2024 till 15,9 procent 2030. För att främja råvaror som inte kan omvandlas till biodrivmedel med etablerade tekniker, bedömer myndigheten att endast sådana råvaror som består av lignocellulosa bör omfattas. Då bränslestandardernas utformning idag försvårar för biobaserat flygbränsle från nya processvägar föreslås ingen riktad kvot för flygbränsle. Vidare beräknar myndigheten att Industriklivet behöver skjutas till ett ökat anslag om 1,2 miljarder kr under perioden 2023 till 2026, för att styrmedlet ska kunna uppnå önskad effekt.

¹¹ Förordning (2022:225) om statligt stöd till produktion av biogas som uppgraderas till biometan.

¹² Infrastrukturdepartementet, Stöd till produktion av biogas.

¹³ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att utreda behovet av ytterligare styrmedel för att främja ökad inhemsk produktion av biodrivmedel, I2020/02769

¹⁴ Energimyndigheten (2021). Styrmedel för nya biodrivmedel – Behov och utformning av styrmedel för att främja produktion av biodrivmedel med nya tekniker. ER 2021:22.

3.2 Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel

Typ	Regeringspromemoria
Myndighet / Utredning	Infrastrukturdepartementet
Rapporteringsdatum	Uppdraget rapporterades 27 december 2021.
Vad har regeringen gjort	Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. Förslaget har remitterats och bereds för närvarande i Regeringskansliet.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Regeringen bedömer att en utvidgad reduktionsplikt kan generera en minskning av växthusgasutsläpp med 0,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter mellan åren 2022 och 2023. Utsläppen från produktion av biodrivmedel och risken för utsläpp från indirekt ändrad markanvändning bedöms också kunna minska, då reduktionsplikten gynnar biodrivmedel med låga livscykelutsläpp.

Den 3 september 2021 beslutade EU-kommissionen att godkänna Sveriges ansökan angående förlängt statsstödsgodkännande för skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel fram till den 31 december 2022.¹⁵ Däremot råder det i dagsläget oklarheter kring huruvida statsstödsgodkännandet förlängs även bortom 2022.

Givet ovanstående presenterade regeringen den 27 december 2021 ett förslag om att befrielsen från energi- och koldioxidskatt för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska slopas. I stället föreslås rena och höginblandade drivmedel ingå inom ramen för reduktionsplikten.¹⁶ För att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel inom reduktionsplikten föreslås ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och bibränslen samt lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Den 14 februari 2022 deklarerade regeringen att man avser att lämna in en ny ansökan till EU-kommissionen om fortsatt statsstödsgodkännande för att skattebefria höginblandade flytande biodrivmedel under en 10-årsperiod framåt.¹⁷ Lagförslaget om att inkludera höginblandade i reduktionsplikten skulle i sådana fall säkerställa att dessa biodrivmedel inte står helt utan någon form av stöd efter den 1 januari 2023. Godkänns ansökan är det emellertid EU:s skattebefrielse som fortsatt stipulerar villkoren på området.

¹⁵ Finansdepartementet, Klart med fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel.

¹⁶ Regeringskansliet, Promemoria - Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel.

¹⁷ Finansdepartementet, Regeringen ansöker om fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel.

3.3 Ny och enklare subvention av arbetsresor

Typ	Regeringspromemoria
Myndighet / Utredning	Finansdepartementet
Rapporteringsdatum	Uppdraget rapporterades 22 oktober 2021.
Vad har regeringen gjort	Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. Den 19 april 2022 presenterade regeringen propositionen <i>Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk</i> .
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Genom att gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar förväntas förslaget generera minskade utsläpp från arbetsresor. En simulering av Sweco visar på att förslaget skulle leda till en minskning av CO ₂ -utsläpp (såväl som andra utsläpp) från arbetsresor med cirka 11 procent. Detta motsvarar en minskning av personbilstrafikens totala utsläpp med lite drygt 2 procent.

Den 22 oktober 2021 presenterade regeringen en promemoria med förslag om att ersätta det nuvarande reseavdraget med en enklare färdmedelsneutral skattereduktion som kan omfatta fler personer.¹⁸

En färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion innebär att skattelättnaden utgår från avståndet mellan bostad och arbetsplats, oberoende av vilket färdmedel som har använts för arbetsresan. Vidare är det endast avstånd som överskrider en viss gräns som ska generera rätt till skattereduktion vilket kan skifta beroende på var i landet man bor, t.ex. ska en lägre avståndsgräns gälla i kommuner som inte betraktas som storstadskommuner. En regional differentiering av skattereduktionen innebär således att villkoren för att få en skattelättnad för arbetsresor beror på var i landet den skatteskyldige arbetar och bor. För att implementera förslaget bedömer regeringen att det krävs ändringar i lagen (1984:468) om avräkning av utländsk skatt, inkomstskattelagen (1999:1229) samt skatteförfarandelagen (2011:1244).

I propositionen föreslås en skattereduktion om 50 öre per kilometer för arbetsresor till den del resan överskrider en nedre avståndsgräns, men inte en övre avståndsgräns.¹⁹ Den nedre avståndsgränsen föreslås vara högre för dem som arbetar eller bor i vissa storstadskommuner i Skånes, Västra Götalands och Stockholms län, medan den övre avståndsgränsen föreslås vara den samma i hela landet.

¹⁸ Finansdepartementet, Promemoria - Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, Fi2021/03460.

¹⁹ Prop. 2021/22:228, Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.

3.4 Bättre tillgång till hemmaladdning

Typ	Regeringsuppdrag
Myndighet / Utredning	Energimyndigheten, i samarbete med Boverket och Lantmäteriet. SKR ska ges möjlighet att lämna synpunkter.
Rapporteringsdatum	Uppdraget redovisades 1 november 2021.
Vad har regeringen gjort	Förslaget omfattas numera inom ramen för elektrifieringsstrategin och utgör en punkt i strategins handlingsprogram. ²⁰
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Det förekommer inga beräkningar av klimat- och miljöeffekter i myndighetens rapport.

Den 14 januari 2021 uppdrog regeringen åt Energimyndigheten att i samarbete med Boverket och Lantmäteriet och med utgångspunkt i Boverkets rapport 2019:15 *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon*, utreda och redovisa föreliggande hinder för hemmaladdning av laddfordon oavsett boendeform.²¹ I uppdraget ingick även att lämna förslag på samhällsekonomiskt effektiva åtgärder som bedöms kunna gynna tillgången till laddinfrastruktur i närheten av bostad och arbetsplats samt möjlighet att lämna förslag till författningsändringar.

Den 1 november 2021 presenterade Energimyndigheten sin redovisning.²² Där fastslår man att problem kopplade till samfälligheter, förrätningskostnader och handläggningstider går att komma till rätta med utan att genomföra ändringar i befintligt regelverk.

Vidare förordar myndigheten följande:

- ett införande av en gemensam definition av begreppet "laddstation" på nationell nivå.
- en översyn kring huruvida tolkningen av ordningslagen bidrar till problemen att etablera en laddningspunkt.
- ett ändrat regelverk för delningsfordon och taxifordon så att det blir möjligt att kombinera reservation för dessa fordonstyper med reservation för en laddplats.
- ändringar i det befintliga regelverket i syfte att underlätta för en kommun eller länsstyrelse att föreskriva om avgiftsplikt, tidsbegränsning eller dylika villkor som hänförs till rätten att parkera på en laddplats.

Dessutom anser myndigheten att Right-to-Charge-bestämmelser om tillträde till laddning bör kunna utgöra ett underlag för nationell lagstiftning, men att det kräver ytterligare utredning innan konkreta förslag kan lämnas.

Slutligen presenterar utredningen ett antal ytterligare övergripande förslag och åtgärder för att underlätta tillgången till laddinfrastruktur, vilka är: samordna myndighetsinformation kring laddinfrastruktur, utveckla kunskap och ta fram bättre underlag, förenkla förmånsbeskattning av el, vidareutveckla utformningen av stöd till laddinfrastruktur samt säkerställa tillgänglighet vid laddningspunkter i tillräcklig omfattning.

²⁰ Regeringskansliet, Nationell strategi för elektrifiering - en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning. En sammanfattning.

²¹ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform, I2021/00109.

²² Energimyndigheten (2021). Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform. ER 2021:24.

3.5 Elvägsutredningen

Typ	SOU
Myndighet / Utredning	Elvägsutredningen
Rapporteringsdatum	Utredningen redovisade uppdraget 1 september 2021.
Vad har regeringen gjort	Förslaget har remitterats. Den 25 mars 2022 uppdrogs Transportstyrelsen att, med utgångspunkt i de förslag som lämnats av Elvägsutredningen, se över ett avgiftssystem för statliga elvägar. ²³ Uppdraget ska redovisas senast den 1 november 2022.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	I den nationella färdplanen för elvägar bedömds ett införande av elvägar kunna bidra till de klimat- och transportpolitiska målen. ²⁴ Den viktigaste aspekten i detta är att elvägar främjar transporters oberoende av fossila bränslen samt att de inte ger upphov till några avgasutsläpp. Kvantifiering av effekter förekommer inte i utredningen.

I oktober 2020 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredare med uppgift att analysera och föreslå hur underhåll och drift av elvägar kan finansieras samt hur en reglering av elvägar kan utformas.²⁵

I september 2021 redovisade Elvägsutredningen sitt betänkande *Regler för statliga elvägar*, som bl.a. innefattar förslag om fyra författningsändringar.²⁶ Det rör sig om ändringar i väglagen (1971:948), lagen (1993:891) om indrivning av statliga fodringar m.m., offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) samt lagen (1990:313) om Europarådets- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

Utredningen konstaterar även att redan existerande väglag är tillämplig för underhåll, drift och byggande av elvägar, men att det i lagstiftningen krävs ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning.

Vidare förordar utredningen följande:

- ett förtydligande i väglagen avseende samråden inför byggande av elväg, då det delvis är andra intressenter och frågeställningar som berörs vid byggande av en elväg.
- att väglagen kompletteras med en ny bestämmelse som innebär att den som har i avsikt att bygga en elväg vid upprättande av en vägplan alltid ska samråda med Elsäkerhetsverket och berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen.
- ett införande av lag om villkor i elvägssystem som ska innehålla bestämmelser om avgifter och övriga villkor för tillträde till elväg som utgör allmän väg och för vilken staten är väghållare.
- att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om tekniska krav på ett elvägsfordon och att Trafikverket åläggs att stipulera krav på elvägsanläggningar i samband med upphandlingen av anläggningarna.

²³ Infrastrukturdirektoratet, Uppdrag till Transportstyrelsen att föreslå ett avgiftssystem för statliga elvägar, I2022/00772.

²⁴ Trafikverket (2017). Nationell färdplan för elvägar, 2017-11-29.

²⁵ Dir. 2020:105, Elvägar.

²⁶ SOU 2021:73, Regler för statliga elvägar.

3.6 Samordning för bostadsbyggande

Typ	SOU
Myndighet / Utredning	Utredningen <i>Stärkt planering för en hållbar utveckling</i>
Rapporteringsdatum	Utredningen redovisades 30 mars 2021.
Vad har regeringen gjort	Förslaget har remitterats, men det är oklart huruvida regeringen tänker ta förslaget vidare.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Förslagen syftar till att främja transporteffektivitet, främst genom ändringar och förtydliganden i Plan- och bygglagen. Kvantifieringar av effekter förekommer inte i utredningen.

Den 13 december 2017 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att underlätta samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar.²⁷ Den 13 februari 2020 utfärdade regeringen ett tilläggsdirektiv till utredningen om att genomföra en översyn av plan- och bygglagen, i syfte att analysera huruvida ett förändrat regelverk kan skapa bättre förutsättningar för en samhällsplanering som främjar transporteffektivitet och en hållbar livsmiljö med minskad miljö- och klimatpåverkan.²⁸ Den 30 mars 2021 redovisade utredningen sitt betänkande, som innefattar ett antal förslag till ändringar i PBL samt en nationell strategi för hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur.²⁹

Utredningen föreslår följande ändringar i PBL inom områdena transporteffektivitet, mobilitetsåtgärder samt mobilitetstjänster:

- att tillkommande och förändrade fysiska strukturer ska bidra till ökad transporteffektivitet, bland annat genom att skapa bättre förutsättningar för cykel-, gång- och kollektivtrafik samt hållbara varustransporter.
- att kommuner åläggs att ta hänsyn till transporteffektivitet vid beslut om detaljplan för sammanhållen bebyggelse samt att den tillämpbara planbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för hur planer uppfyller de generella kraven om transporteffektivitet.
- att kommuner bemyndigas att bestämma om krav om mobilitetsåtgärder i detaljplan samt att dessa ges ett ökat mandat att se till att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs.

Dessutom föreslår utredningen att regeringen utarbetar en nationell strategi avseende hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur samt att det genomförs ytterligare översyn av bestämmelserna avseende estetik i 2 kap. PBL, för att svara upp mot ett riksdagsbeslut som fattades 2018 angående design, form och arkitektur.

²⁷ Dir. 2017:126, Samordning för ökat och hållbart bostadsbyggande.

²⁸ Dir. 2020:15, Tilläggsdirektiv till utredningen Samordning för bostadsbyggande.

²⁹ SOU 2021:23, Stärkt planering för en hållbar utveckling.

3.7 Bilpoolsutredningen

Typ	SOU
Myndighet / Utredning	Bilpoolsutredningen
Rapporteringsdatum	Utredningen redovisades den 29 april 2020.
Vad har regeringen gjort	Den föreslagna lagen med tillhörande förordningsändringar planerades träda i kraft den 1 januari 2021. Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande i Regeringskansliet.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Utredningen hänvisar till flera studier som visar på att användning av bilpooler leder till minskade CO ₂ -utsläpp, bl.a. en genomförd av IVL som visar på effekter av medlemskap i bilpoolen Mobility i Schweiz. ³⁰ I studien fastslås en uppskattad minskning av CO ₂ -utsläpp om 290 kg per år per aktiv helårskund. Mot bakgrund till studien, med förutsättningar ur ett svenskt perspektiv samt Bilpoolsutredningens föreslagna åtgärder, uppskattas en minskning om cirka 1 620 ton koldioxidutsläpp kunna uppnås per år.

I augusti 2018 beslutade regeringen om att uppdraga en särskild utredare att lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster på bästa sätt kan främjas.³¹

I april 2020 redovisade utredningen sitt betänkande, där man föreslår att en lag om motorfordonspooler införs.³² Lagen innefattar en definition av begreppet motorfordonspool som en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon, bortsett från fordonsslaget klass II moped. Vidare föreskrivs i lagen att tjänsten ska vara allmänt tillgänglig och erbjuda uthyrning av fordon under en viss begränsad tid. För att kommuner ska kunna möjliggöra tillgång till parkeringsplatser för delningsfordon föreslår utredningen även en ändring i trafikförordningen (1998:1276). Förordningsändringen innebär att kommuner får möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Vidare förordar utredningen att regeringen uppdragar åt Trafikverket att tillsammans med Naturvårdsverket och Konsumentverket genomföra en informationsinsats i syfte att öka kunskapen hos konsumenter om motorfordonspooler och hur detta koncept kan främja ett hållbart resande på ett övergripande plan.

Enligt utredningens bedömning bör åtgärderna kunna bidra till att fler hushåll väljer att dela på användningen av motorfordon, vilket leder till att den sammantagna bilanvändningen minskar och följaktligen även utsläppen av koldioxid och luftföroreningar.

³⁰ IVL (2016). Bilpoolsdefinition - förslag till nationella kriterier och möjliga användningsområden. Nr C 290.

³¹ Dir. 2018:93, Utredning om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster.

³² SOU 2020:22, Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon.

3.8 Utfasningsutredningen

Typ	SOU
Myndighet / Utredning	Utfasningsutredningen
Rapporteringsdatum	Utredningen redovisades 1 juni 2021.
Vad har regeringen gjort	Betänkandet remitterades till och med den 30 juni 2021. Ett antal förslag har tagits vidare för ytterligare utredning och det har även lämnats konkreta lagförslag.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Utredningen beräknar drivmedelsvolymerna vid tre olika utfasningsår samt kumulativa direkta utsläpp från flytande och gasformiga drivmedel från 2020 till det alternativa utfasningsåret, utifrån scenarier om LågEL, MedelEL och HögEL. Man konstaterar att en hög elektrifieringstakt inte kräver särskilt mycket större volymer förnybara drivmedel vid en utfasning 2040 kontra 2045. De kumulativa utsläppen beräknas dock bli cirka 6–12 miljoner ton koldioxidkvivalenter lägre vid en utfasning 2040 i stället för 2045.

I december 2019 beslutade regeringen om att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att dels lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel, dels att utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya diesel- och bensindrivna bilar.³³ I juni 2021 inkom utredningen med sitt betänkande.

Utredningen föreslår ett införande av en nationell målsättning om att fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner ska ha upphört att användas senast till år 2040. Denna utfasning bör ska ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom elektrifiering, övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel samt minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle.³⁴ Vidare förordar utredningen att kontrollstationer ska genomföras kontinuerligt samt att utfasningsåret ska utgöra ett riksdagsbundet etappmål.

De främsta styrmedlen som utredningen identifierar för att uppnå utfasningen är följande:

- att Sverige ska verka för EU-omfattande nollutsläppskrav genom att tidtabeller införs på tunga fordon, nya personbilar och lätta lastbilar.
- att offentliga åtgärder för laddinfrastruktur ska samordnas bättre och i högre utsträckning.
- förändra reduktionsplikten genom att inkludera rena och höginblandade flytande biodrivmedel, ställa samma reduktionskrav på bensin och diesel samt införa en särskild kvot för avancerade elektrobränslen och biodrivmedel, alternativt se över förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem i enlighet med utvecklingen inom EU.
- införa ett nationellt förbud mot nya diesel- och bensindrivna personbilar. Som alternativ till detta bör Sverige verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilar koldioxidutsläpp till 2030 eller senast 2035 och att man på nationell nivå föreslår ett riksdagsbundet mål om att endast nollutsläppsfordon (NUF) får förekomma i nybilsförsäljningen av personbilar från och med 2030.

³³ Dir. 2019:106, Utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar.

³⁴ SOU 2021:48, I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040.

3.9 Elektrifieringskommissionen

Typ	Kommission inrättad av regeringen.
Myndighet / Utredning	Elektrifieringskommissionen
Rapporteringsdatum	Kommissionen tillsattes under hösten 2020 och rapporterar löpande sitt arbete.
Vad har regeringen gjort	Den 7 april 2022 redovisade kommissionen hur elnätet behöver förstärkas för att bättre möta det ökade behovet av laddinfrastruktur för tunga fordon. ³⁵ Den 7 april 2022 aviserade kommissionen en ny kartläggning av tunga lastbilars behov av publika snabbladdningspunkter och hur elnäten möter behoven. ³⁶ Den 20 april 2022 beslutade kommissionen tillsammans med sex bostadsbolag om initiativet "Klart för laddplats", som syftar till att ge fler hyresgäster tillgång till hemmaladdning. ³⁷
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	Kommissionen har inte utfört några kvantifierade effektbedömningar, utan det förekommer inom de enskilda uppdragen.

I 2020 års budgetproposition beslutade regeringen om att inrätta en elektrifieringskommission med uppdrag att påskynda det pågående arbetet med att elektrifiera tunga vägtransporter och transportsektorn i sin helhet.³⁸ Kommissionen är tillsatt som ett rådgivande organ, utan konkret mandat att ingå i överenskommelser som förutsätter eventuella åtaganden för staten. Kommissionen förväntas snarare att löpande förse regeringen med slutsatser och analyser samt samråda med berörda aktörer och identifiera relevanta åtgärder som kan antas bidra till genomförandet av den nationella strategin för elektrifiering.³⁹

Arbetet innefattar analys av person- och godstransporter inom samtliga trafikslag, men med särskilt fokus på hur regionala godstransporter, viktiga stråk för industrin, statliga vägar och transporter i bygg- och anläggningsprojekt kan elektrifieras. Kommissionens uppdrag ska komplettera arbetet i Elvägsutredningen (dir. 2020:105) samt Trafikverkets, Energimyndighetens, Affärsverkets Svenska kraftnäts och Elsäkerhetsverkets uppdrag om att planera för utbyggnad av elvägar (dnr I2020/02590). Uppdraget stipulerar även kommissionen att, tillsammans med näringsliv och andra berörda aktörer, utarbeta en handlingsplan avseende elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige.

Mot bakgrund till ovanstående presenterade kommissionen den 28 december 2021 en handlingsplan i syfte att möjliggöra eldrivna transporter längs större vägar, med huvudsakligt fokus på tunga transporter.⁴⁰ I handlingsplanen formuleras den övergripande inriktningen för utbyggnad av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas längs större vägar. Dessutom identifieras 10 steg som syftar till att påskynda elektrifieringen av såväl tunga som lätta transporter.

³⁵ Infrastrukturdepartementet, Kartläggning av nätkapacitet för tunga lastbilars laddbehov.

³⁶ Infrastrukturdepartementet, Elektrifieringskommissionen presenterar kartläggning av laddinfrastruktur och nätkapacitet.

³⁷ Infrastrukturdepartementet, Elektrifieringskommissionens initiativ Klart för laddplats.

³⁸ Regeringskansliet, Elektrifieringskommissionen.

³⁹ Infrastrukturdepartementet, Elektrifieringskommissionens uppdrag, I2020/02592.

⁴⁰ Infrastrukturdepartementet, En handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige.

3.10 Förlängd och breddad ekobonus

Typ	Regeringsuppdrag
Myndighet / Utredning	Trafikverket
Rapporteringsdatum	Uppdraget redovisades 8 mars 2022.
Vad har regeringen gjort	Förordningen om Breddad ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg samt underlättande för intermodala godstransporter föreslås träda i kraft den 22 september 2022.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	I förslaget är det beräknat reducerad mängd växthusgaser i kontrast till beräknat stöd som är utslagsgivande faktor i prioritering mellan ansökningar. I en ansökan om breddad ekobonus ska de totala årliga växthusgasutsläppen för befintlig transport på väg redovisas samt motsvarande beräkning för en alternativ mer hållbar transportlösning. Även energianvändning för respektive transportlösning ska inkluderas i ansökan. Beräkningarna ska utföras med hjälp av för ändamålet verifierade verktyg. CO ₂ -effekterna är således kvantifierbara, även om det inte förekommer exakta beräkningar i själva förslaget.

I september 2018 uppdrogs Trafikanalys av regeringen att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter samt förutsättningar för hur ett sådant främjande kan ske.⁴¹ Syftet med uppdraget var att öka incitamenten för att prioritera transportupplägg som avser sjöfart och järnväg. I mars 2019 redovisade myndigheten sin rapport, som innefattar förslag om en breddad ekobonus till aktörer i den intermodala transportkedjan.⁴² Ekobonussystemet i sin nuvarande form avser endast stöd i sjöfarten, men skulle i och med Trafikanalys förslag omfatta fler trafikslag. I december 2021 uppdrogs Trafikverket av regeringen att, med utgångspunkt i Trafikanalys rapport, analysera hur en förlängd och breddad ekobonus kan utformas, i syfte att ytterligare påskynda överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg.⁴³ Uppdraget redovisades av myndigheten i mars 2022.⁴⁴

Trafikverket föreslår att det nuvarande stödet bör utökas till att även inbegripa järnväg och intermodala transportupplägg samt att systemet även ska kunna omfatta en bredare krets av potentiella stödmottagare. För genomförandet av detta föreslår myndigheten ett införande av förordning om breddad ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg samt underlättande för intermodala godstransporter.

En breddad ekobonus syftar till att minska transporterarnas miljöbelastning, genom att främja överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg. De projekt som beviljas stöd i enlighet med systemet ska kunna uppvisa hur projektet kan antas ha en klimatnytta. Stödet utgår endast vid en betydande förbättring - minst 20 procent minskade utsläpp av växthusgaser i förhållande till motsvarande lösning vid transport med tung lastbil. Anslag prioriteras av Trafikverket utifrån parametern "överflyttningspotential".

⁴¹ Näringsdepartementet, Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas, N2018/04589/TS.

⁴² Trafikanalys (2019). En breddad ekobonus. Rapport 2019:1.

⁴³ Infrastrukturdokumentet, Nu utformas stödet för en förlängd och breddad ekobonus.

⁴⁴ Trafikverket (2022). Förlängd och breddad ekobonus. I20221/03302.

4 Initiativ inom sjöfarten

Kartläggningen innefattar följande initiativ avseende sjöfartens klimatomställning:

- Omställning till fossilfri fartygsflotta

4.1 Omställning till fossilfri fartygsflotta

Typ	Regeringsuppdrag
Myndighet / Utredning	Sjöfartsverket
Rapporteringsdatum	Den 31 januari 2021.
Vad har regeringen gjort	Regeringen har avsatt 45 miljoner kr till Sjöfartsverket för perioden 2022–2024, i syfte att påbörja de facto omställningen till en fossilfri fartygsflotta. ⁴⁵ Sjöfartsverket ska kontinuerligt redovisa hur arbetet fortskrider samt vilka åtgärder man beslutar om att vidta.
Beräknade klimat- och miljöeffekter	För att åstadkomma en fossilfri fartygsflotta bedömer myndigheten att det krävs operationella och tekniska energieffektiviseringsåtgärder. Den sammanlagda potentialen för minskning av CO ₂ -utsläpp genom dessa åtgärder beräknas till en halvering av nuvarande energibehov till 2045. Som komplement till åtgärderna förordas även en övergång till biobaserat dieselsubstitut. Med förslagen uppskattas utsläppsminskningarna enligt det indikativa målplanet uppnå till 52 procent till 2025, 80 procent till 2035 och slutligen 100 procent till 2045.

Den 16 april 2020 uppdrog regeringen åt Sjöfartsverket att analysera och föreslå åtgärder för hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri.⁴⁶ Den 31 januari 2021 redovisade myndigheten uppdraget i rapporten *Fossilfri flotta*.⁴⁷

I rapporten fastslår Sjöfartsverket att en genomgripande konvertering med omfattande tekniska åtgärder avseende myndighetens flotta i dagsläget inte är genomförbar. I stället identifierar myndigheten ett antal viktiga åtgärder utifrån befintlig plan för att åstadkomma en omställning. Åtgärderna som förordas är följande:

- en högre grad av verksamhetsstyrning likväl som kontinuerlig kartläggning, utvärdering samt uppföljning av potentiella förändringar och efterkommande genomföranden. Detta avser gemensamma bestämmelser och rutiner avseende uppdrags genomförande, förbättrade kedjor inom ett produktionsflöde så att fartyg kan korta ner körsträckor samt en högre grad av tekniskt stöd i genomförandet av operationer.
- en förändrad planering, vilket avser förändrade servicenivåer internt och till handelssjöfarten.
- installation av förarstödssystem på de flesta fartyg inom flottan, i syfte att ge stöd för energieffektiv körning (sänkt fart per körd distans leder till ett lägre energibehov).
- en digitalisering som skapar bättre möjligheter till ett minskat energibehov.

⁴⁵ Infrastrukturdepartementet Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Sjöfartsverket.

⁴⁶ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och föreslå hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri, I2020/01135/US.

⁴⁷ Sjöfartsverket (2021). Fossilfri flotta – Regeringsuppdrag att analysera och föreslå hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri. 20-02039.

5 Trafikslagsövergripande initiativ

Kartläggningen innefattar följande två trafikslagsövergripande initiativ:

- Nationell vätgasstrategi
- Strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtion

5.1 Nationell vätgasstrategi

Typ	Regeringsuppdrag
Myndighet / Utredning	Energimyndigheten
Rapporteringsdatum	Uppdraget rapporterades 26 november 2021.
Vad har regeringen gjort	Förslaget bereds för närvarande i Regeringskansliet.
Beräknade klimat- och miljöeffekter av förslaget	De föreslagna målen motsvarar ett ökat elbehov om 60–126 TWh per år (år 2020 användes nära 173 TWh). Användning av vätgas i enlighet med strategin kan leda till utsläppsminskningar om 1,5–3 miljoner ton koldioxidekvivalenter till 2030 och 7–15 miljoner ton till 2045. Detta motsvarar 3–6 procent respektive 15–30 procent av Sveriges totala utsläpp idag.

Den 3 februari 2021 uppdrog regeringen åt Energimyndigheten att utarbeta förslag om en övergripande nationell vätgasstrategi.⁴⁸ Syftet med strategin är att tillvarata och utveckla möjligheterna avseende vätgas och elektrobränslen samt att underlätta omställningen till fossilfrihet. I framställningen av strategin ska myndigheten analysera och kvantifiera potential för ökad produktion, transport, lagring och användning av vätgas, ammoniak och elektrobränslen i olika berörda sektorer samt utföra en översiktlig inventering av möjligheterna för samarbete med andra aktörer och länder i Europa.

Den 26 november 2021 redovisade myndigheten sin rapport med förslag om en nationell strategi för vätgas, elektrobränslen och ammoniak.⁴⁹ Strategin innefattar åtgärdsförslag som syftar till att främja utbyggnad av fossilfri framställning av vätgas genom elektrolys, vilka avses genomföras under de följande fem åren.⁵⁰ Åtgärdsförslagen omfattar utveckling av ramar och regelverk, ekonomiska incitament, samarbete för en utvecklad värdekedja samt forskning, innovation och kompetensförsörjning.

Vidare innefattar förslaget två planeringsmål för elektrolysrkapacitet.⁵¹ Målet till 2030 är att skapa förutsättningar för 5 GW (el) elektrolysrkapacitet och ytterligare 10 GW (el) elektrolysrkapacitet till 2045. Med planeringsmålen konkretiseras vilken mängd vätgas som behövs för att tillvarata föreliggande möjligheter för fossilfrihet.

⁴⁸ Infrastrukturdirektoratet, Regeringen tar fram nationell vätgasstrategi.

⁴⁹ Regeringskansliet, Förslag på nationell strategi för fossilfri vätgas presenterad.

⁵⁰ Energimyndigheten, Förslag till nationell strategi för fossilfri vätgas.

⁵¹ Med elektrolysrkapacitet avses den effekt elektrolysörerna kräver för att kunna producera en viss mängd vätgas under en viss begränsad tid. Källa: Energimyndigheten, Förslag till nationell strategi för fossilfri vätgas.

5.2 Strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtion

Typ	SOU
Myndighet / Utredning	Miljömålsberedningen
Rapporteringsdatum	Utredningen redovisades den 7 april 2022.
Vad har regeringen gjort	
Beräknade klimat- och effektbedömningar av förslaget	Förslagen handlar företrädesvis om att riksdagen ska besluta om mål. Utredningen bedömer att förslagen har stor potential på sikt, men ingen direkt verkande effekt. Således förekommer inga kvantifierade effektbedömningar inom förslagen.

Den 27 oktober 2020 uppdrog regeringen åt Miljömålsberedningen att utforma en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion, i syfte att nå en klimatomfattigt hållbar konsumtion ur såväl ett samhällsekonomiskt effektivt som ett kostnadseffektivt perspektiv.⁵² Den 7 april 2022 redovisade beredningen sitt delbetänkande i ärendet.⁵³

Beredningen föreslår bland annat nya specifika mål avseende flygets och sjöfartens klimatpåverkan. Vad beträffar flyget föreslår beredningen att utsläpp från bunkring, dvs. det som tankas i Sverige till internationellt flyg, ska inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål samt att koldioxidutsläpp från inrikes flyg ska inkluderas i Sveriges etappmål för inrikes transporter. Vad gäller sjöfarten föreslår beredningen att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som avgått eller anlöpt svensk hamn ska inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nollutsläpp inom svenskt territorium. Dessutom förordar beredningen att regeringen uppdrar åt Naturvårdsverket att ta fram utsläppsstatistik i anslutning till detta.

Beredningen anser att förslagen ger en långsiktighet och tydlighet i klimatarbetet, vilket är grundläggande förutsättning för att viktiga investeringsbeslut ska kunna gå igenom. Att Sverige går före och tar ett större ansvar resulterar i att trovärdigheten i det internationella rummet stiger och man ser även till att utgöra en inspirerande kraft för andra länder.

⁵² Dir. 2020:110, Tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (M 2010:04) – strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtion.

⁵³ SOU 2022:15, Sveriges globala klimatavtryck.

6 Pågående uppdrag som inte har redovisats

Myndighet / Utredning	Uppdrag	Trafikslag	Rapportering
Energi-myndigheten	Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för hur klimatpremierna kan utformas, så att det även kan stimulera marknadsintroduktionen av elflygplan. ⁵⁴	Luffart	Uppdraget ska redovisas senast 31 januari 2023.
Trafikverket	Uppdrag att redovisa typer av åtgärder som kan tänkas påverka transportefterfrågan samt val av transportsätt, eller som innebär att befintlig infrastruktur kan användas mer effektivt (s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder). ⁵⁵ Myndigheten ska även bedöma vilka åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen och länsplanerna.	Transport-effektivt samhälle (huvudsaklig en vägtrafik)	Uppdraget ska redovisas senast 21 januari 2023.
Trafikanalys	Uppdrag att analysera förutsättningarna för en ökad användning av helt eller delvis eldrivna fartyg i Sverige. ⁵⁶ I uppdraget ingår att analysera eventuella begränsningar för en ökad användning av helt eller delvis eldrivna fartyg samt föreslå tänkbara åtgärder.	Sjöfart	Uppdraget ska redovisas senast 15 december 2022.
Trafikanalys	Uppdrag att analysera möjliga incitament för att åstadkomma en ökad användning av land- och laddström i hamnar. ⁵⁷ Analysen ska innehålla en definition av vilka fartyg som ska omfattas samt en utredning av förutsättningar för att införa förbud eller begränsningar för vissa fartyg att anlöpa vissa hamnar.	Sjöfart	Uppdraget ska redovisas senast 15 december 2022.

⁵⁴ Infrastrukturdepartementet, Sju nya uppdrag för att öka takten i elektrifieringen av transporter.

⁵⁵ Infrastrukturdepartementet, Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Trafikverket.

⁵⁶ Infrastrukturdepartementet, Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Trafikanalys.

⁵⁷ Ibid.

Energi-myndigheten	<p>Uppdrag att ta fram underlag för en ny kontrollstation för reduktionsplikten avseende år 2022.</p> <p>I uppdraget ingår att utreda om reduktionsnivåerna för perioden 2024 till 2030 behöver justeras samt om reduktionsplikten på flygfotogen behöver ändras.⁵⁸ Om eventuella ändringar och justeringar bedöms vara lämpliga, ska myndigheten lämna förslag om konkreta reduktionsnivåer. Fokus ligger i det här avseendet på reduktionspliktens effekter på utsläpp av kväveoxider och därmed eventuella konsekvenser för Sveriges åtaganden med anledning av det s.k. <i>takdirektivet</i>.</p> <p>Vidare bedömer regeringen att konsekvensanalysen kräver en uppdatering och även bör kompletteras med en känslighetsanalys för högre respektive lägre trafikarbete jämfört med huvudscenariot. Slutligen bedömer man även att reduktionspliktens effekter på utsläpp av växthusgaser utifrån antaganden om utvecklingen av transportsektorn bör vara centralt i den nya kontrollstationen.</p>	Luftfart / vägtrafik	<p>Delarna av uppdraget som rör reduktionsnivåerna för bensin och diesel för åren 2024–2030 ska redovisas senast den 15 september 2022.</p> <p>Resterande delar av uppdraget ska redovisas senast den 15 december 2022.</p>
Trafikverket	<p>Uppdrag att fortsatt samordna de delar av innovationspartnerskapen med Frankrike och Tyskland som avser elvägar.⁵⁹ I januari 2017 ingick Sverige i ett innovationspartnerskap tillsammans med Tyskland, där arbetet med framtagandet av elvägar utgör ett av de huvudsakliga samarbetsområdena (I2017:06217). Sverige hade sedan tidigare ett partnerskap med Frankrike (också sedan 2017), vilket har utvecklats och fördjupats till att numera även omfatta ett samarbete kring just elvägar (I2019/02362).</p>	Vägtrafik	<p>Framtagandet av handlingsplan och en övergripande delredovisning ska ske senast den 30 oktober 2022. Därefter ska uppdraget årligen redovisas senast den 31 mars varje år, med början från 2023.</p>

⁵⁸ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att ta fram underlag för kontrollstation 2022 inom ramen för systemet med reduktionsplikt på bensin, diesel och flygfotogen, I2021/03316.

⁵⁹ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att fortsatt samordna innovationssamarbetet med Tyskland och Frankrike avseende elvägar, I2022/00840.

<p>Trafikverket</p>	<p>Det nya uppdraget stipulerar myndigheten att ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder som planeras att genomföras inom ramen för partnerskapet under de kommande tre åren.</p> <p>Intresset kring elvägar har fått allt större genomslag internationellt och idag pågår eller planeras teststräckor och demonstrationsanläggningar i en rad olika länder runt om i världen. Sverige och Tyskland har sedan en till tillbaka demonstrationsanläggningar på allmänna vägar och Frankrike har planer för att genomföra en upphandling av pilotsträcka med elväg. Det internationella erfarenhetsutbytet utgör en viktig del i det fortsatta nationella arbetet med elvägar.</p> <p>Uppdrag att öka kunskapen kring förutsättningarna avseende kombinerad mobilitet.</p> <p>Den 21 mars 2019 uppdrogs Trafikverket av regeringen att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser avseende mobilitet som tjänst.⁶⁰ Uppdraget avslutades under 2021, men startade kort därpå åter upp med nya aktiviteter inom vision, styrning och effekter av kombinerad mobilitet.⁶¹</p> <p>Utgångspunkt för uppdraget är att utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster ska kunna ske även utan myndigheters samverkan och medverkan, vilket kräver av myndigheterna att tidigt påverka inriktningen för framtidens transportsystem. Syftet är att stimulera en utveckling som främjar föreskrivna samhällsmål, driver nödvändig transformation av transportsystemet mot hållbara</p>	<p>Transporteffektivt samhälle (huvudsaklig en vägtrafik)</p>	<p>Slutredovisningen ska ske senast den 30 oktober 2025.</p> <p>En lägesrapport redovisades den 23 mars 2022.</p> <p>Slutredovisning för uppdraget ska ske senast den 31 december 2023.</p>
---------------------	---	---	---

⁶⁰ Näringsdepartementet, Uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom områdena Mobilitet som en tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, N2018/04033/TIF.

⁶¹ Trafikverket (2022). Gemensam åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster. TRV 2019/40528.

	<p>tjänster och som motverkar en utveckling av nya tjänster som försämrar de övergripande förutsättningarna kring klimat, framkomlighet och rättvisa.</p> <p>Idén om mobilitet som tjänst är att det ska premiera hållbara trafikslag, dvs. cykel, gång och kollektivtrafik. När bilåkandet väl görs ska det företrädesvis inbegripa samåkning, i syfte att minska ensamåkandet i bil.</p>		
Elektrifieringsstrategin	<p>Genom inrättandet av Elektrifieringsstrategin avser regeringen att ta ett helhetsgrepp om förutsättningar inom energisektorn, i syfte att möjliggöra en ökad nationell elektrifiering. I strategin ingår även en plan för att hantera föreliggande och tänkbara hinder för en ökad elektrifiering. Strategin omfattas av tolv områden som genomsyrar ett åtgärdsprogram om 67 punkter, vilka är planerade att genomföras under åren 2022–2024.⁶²</p>	Trafikslagsövergripande	<p>Strategin är en konsekvent utgångspunkt i arbetet att elektrifiera energisektorn och uppdrag aviseras löpande.</p> <p>Den 16 februari 2022 uppdrogs Energi-myndigheten att hantera ansökningar om och utbetalningar av statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter samt att samordna arbetet med informationsspridning och informera om kopplingar till andra stöd inom området.⁶³ Uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2024.</p>

⁶² Regeringskansliet, Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning. En sammanfattning.

⁶³ Infrastrukturdokumentet, Uppdrag att hantera statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, I2022/00352.

Trafikverket	<p>Uppdrag att föreslå hur ett statligt stöd för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas.⁶⁴</p> <p>Under år 2020 lämnade Utredningen om <i>Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige</i> sitt betänkande (SOU 2020:25) med förslag på hur ett sådant system bör utformas, byggas upp, finansieras och drivas. Under den efterföljande genomförandeprocessen har det framkommit att inriktningen som ligger till grund för hur systemet bäst bör utformas är i behov av justering. Därav Trafikverkets uppdrag.</p> <p>Stödet ska avsättas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och ska kunna lämnas som medfinansiering för de kostnader som medför att utveckla eller anpassa biljettsystem som dessa ansvarar för. Trafikverket ska kunna inhämta upplysningar från andra myndigheter och organisationer och om nödvändigt lämna författningsförslag.</p> <p>Klimatsmarta och tillgängliga transporter med kollektivtrafik utgör en väsentlig del i att nå de högt ställda klimat- och miljömål och är även en viktig förutsättning för många människor att ta sig till jobb och skola. Som det ser ut idag måste den som reser kollektivt inom hela Sverige, över regiongränser eller i andra regioner än sin egen anpassa sig efter många olika system för att köpa resa eller hitta information.</p>	Transport- effektivt samhälle (huvudsaklig en vägtrafik)	Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2022.
--------------	--	--	--

⁶⁴ Infrastrukturbedepartementet, Uppdrag att föreslå hur ett statligt stöd för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas, I2022/00979.

Sjöfartsverket och Statskontoret	<p>Uppdrag att utreda förutsättningarna kring myndighetens finansierings- och verksamhetsform samt lämna förslag på en ändamålsenlig myndighetsorganisation och finansiering som främjar en effektiv styrning mot klimatpolitiska och transportpolitiska mål.⁶⁵</p> <p>I uppdraget ingår att utvärdera nuvarande och potentiella verksamhetsformer inom myndigheten samt utvärdera myndighetens avgiftsfinansiering utifrån den övergripande målsättningen om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i landet samt styra mot överflyttning av transporter till sjöfart och ökad transporteffektivitet, i enlighet med de transport- och klimatpolitiska målen. Utifrån dessa analyser ska Statskontoret sedermera lämna förslag på hur Sjöfartsverkets verksamhet kan finansieras och organiseras för att mer ändamålsenligt styra mot en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv.</p>	Trafikslags- övergripande	Uppdraget ska redovisas senast den 15 februari 2023.
Trafikanalys	<p>Uppdrag att föreslå åtgärder som stödjer konsumenter till mer hållbara leveransval vid e-handelsköp samt beskriva hur transporter som omfattas av e-handeln har utvecklats över tid.⁶⁶</p> <p>Myndigheten ska ta fram övergripande råd, informationskanaler och rekommendationer som på kort sikt kan stötta konsumenter till att fatta välinformerade val i e-handeln. Om möjligt ska även myndigheten lämna andra förslag till åtgärder, som syftar till att minska klimatpåverkan från transporter som</p>	Vägtrafik	Uppdraget ska rapporteras senast den 3 juni 2022.

⁶⁵ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform, I2022/00178.

⁶⁶ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att föreslå åtgärder som stödjer konsumenter till mer hållbara leveransval vid e-handelsköp, I2022/00177.

	<p>omfattas av e-handeln. Uppdraget ska utföras med bistånd av Konsumentverket och utgör ett bidrag i genomförandet av den klimatpolitiska handlingsplanen (Prop. 2019/20:65).</p> <p>Trafikanalys har tidigare genomfört regeringsuppdrag på området e-handel.⁶⁷ I rapporten <i>Hur kan e-handelns transporter bli mer hållbara?</i> (Trafikanalys Rapport 2020:2) fastslår myndigheten att transporter som omfattas av e-handeln utgör ett område med stor utvecklingspotential ur ett hållbarhetsperspektiv. Vidare konstaterar man att hållbarhetsfrågor har fått ett ökat genomslag inom e-handelsbranschen och att det numera utgör ett grundläggande inslag i själva affärsutvecklingen.</p> <p>E-handelns distributionsstruktur skiljer sig en del från den konventionella butiksförsäljningen, då e-handeln förutsätter distribution till avsevärt fler och utspridda leveranspunkter. Det handlar om många och små sändningar till flera leveranspunkter, vilket innebär att e-handeln omfattar mer finförgrenade transportlösningar i jämförelse med butikshandeln, samtidigt som leveranser oftast sker med mindre fordon. Regeringen hänvisar i uppdragsbeskrivningen till studier som visar på att konsumenter anser det vara svårt att bedöma klimatpåverkan från olika leveransalternativ, då många upplever sig få begränsad vägledning och information från e-handlarna. E-handlarna behöver följaktligen stötta sina kunder på ett bättre sätt i detta avseende, för att främja ett mer miljömässigt hållbart agerande på marknaden.</p>		
--	--	--	--

⁶⁷ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera de transporter som genereras av e-handeln, I2019/01832/US.

Trafikverket	<p>Tillägg till uppdraget om nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.⁶⁸</p> <p>I den klimatpolitiska handlingsplanen (Prop. 2019/20:65) framhåller regeringen att det krävs ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som verkar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och som har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet. Av uppdraget om att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, som regeringen tilldelade Trafikverket den 23 augusti 2018, framgår att det åligger samordnaren att föra en dialog med främst de allmänna hamnarnas ägare och hamnbolag, Sveriges Kommuner och Regioner och andra berörda aktörer, i syfte att implementera ett gemensamt arbete kring avgifter som kan komma att gynna sjöfartens omställning till fossilfrihet, stärka sjöfartens konkurrenskraft samt stärka sjöfartens miljöstyrning.⁶⁹</p> <p>I redovisningen av uppdraget fastslår Trafikverket att det kan krävas ytterligare statlig styrning och incitament, framför allt avseende klimat- och miljöområdet, i syfte att möjliggöra en än mer effektiv miljöstyrning. Den 31 januari 2022 beslutade regeringen om att utfärda ett tillägg till uppdraget, vilket stipulerar Trafikverket att föra dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket, i syfte att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrnings-incitament i hamn- och farledsavgifterna, att genomföra en kartläggning av miljö- och klimatincitament i avgiftssystemen i utländska</p>	Sjöfart	Uppdraget ska redovisas senast den 14 oktober 2022.
--------------	---	---------	---

⁶⁸ Infrastrukturdepartementet, Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, I2022/00180.

⁶⁹ Näringsdepartementet, Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, N2018/04482/TS.

	hamnar som mest frekventeras av trafik till och från svenska hamnar samt föra en dialog med rederier, hamnar, transportköpare och andra aktörer med målsättningen att utreda möjligheterna för gröna korridorer samt hur dessa kan utformas i syfte att uppnå minskade utsläpp inom sjöfarten.		
Trafikverket	<p>Uppdrag att analysera och lämna förslag på hur det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas.⁷⁰</p> <p>Under år 2020 uppdrogs Trafikverket av regeringen att analysera i vilken utsträckning elektrifieringen av upphandlad flygtrafik kan bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. I den efterkommande rapporten fastslår myndigheten att upphandlad flygtrafik kan bidra till de stipulerade klimatmålsättningarna och kan på kort sikt bidra till ökad tillgänglighet i hela landet, genom att myndigheten i upphandlingen öppnar för viktning av mervärde i utvärderingsmodellen för åtgärder som skapar minskad klimatpåverkan.⁷¹ Detta innebär inga specifika mervärden, utan snarare additionella åtgärder som användning av eldrift eller bioflygbränsle, eller andra alternativa åtgärder som bidrar till minskad klimatpåverkan inom flyget. Man konstaterar även att det krävs satsningar på forskning och innovation, i syfte att möjliggöra utvecklingen av elflygplan i Sverige samt främja marknadsintroduktion av grönare flygplan som också kan användas på trafikpliktslinjerna.</p> <p>Det aktuella uppdraget utgör således ett ytterligare steg i riktningen mot att introducera</p>	Luftfart	Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2022.

⁷⁰ Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och lämna förslag på hur det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas, samordnas och organiseras, I2022/00179.

⁷¹ Trafikverket (2020). Upphandling av fossilfritt flyg – en förstudie om möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikplikt. TRV 2020/82269.

	<p>elflygplan på den svenska marknaden. Analysen ska ha särskilt fokus i att beskriva hur forskning och innovation kring elektrifieringen av flyget i små respektive medelstora företag kan stödjas. Myndigheten ska även belysa hur innovation och forskning kan stödjas för mindre eldrivna luftfartyg, helt eller delvis eldrivna större flygplan samt för projekt med olika teknisk mognadsgrad. Vidare framgår av uppdraget att analysen ska innefatta innovation och forskning om den markbaserade infrastrukturen, flygplatsernas utformning samt hur deras lokaliseringsprinciper eller lokaliseringsmönster eventuellt kan förändras till följd av en elektrifiering av flyget. Slutligen ingår även i uppdraget att redovisa nuvarande stöd och pågående arbete med innovation och forskning på området, såväl ur ett nationellt som internationellt perspektiv.</p>		
--	--	--	--

7 Källförteckning

Dir. 2020:105, Elvägar. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/kommittedirektiv/elvagar_H8B1105

Dir. 2020:110, Tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (M 2010:04) – strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtion. <https://www.regeringen.se/491b16/contentassets/04721416ce4c4b61b83157390650bff9/tillaggsdirektiv-till-miljomalsberedningen-m-2010-04-dir-2022-6.pdf>

Dir. 2020:15, Tilläggsdirektiv till utredningen Samordning för bostadsbyggande. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2020/11/dir.-2020121/>

Dir. 2017:126, Samordning för ökat och hållbart bostadsbyggande. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2017/12/dir.-2017126/>

Dir. 2019:106, Utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. <https://www.regeringen.se/4a9cac/contentassets/4fbe11a7f82a4a9f9e8e6c7513e4a112/utfasning-av-fossila-drivmedel-och-forbud-mot-forsaljning-av-nya-bensin--och-dieseldrivna-bilar-dir.-2019106>

Dir. 2018:93, Utredning om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster. <https://www.regeringen.se/4a57e3/contentassets/ec5b701b94cb43fcb3b1e25a05449682/utredning-om-atgarder-for-att-framja-bil--motorcykel--och-mopedpoolstjanster-dir.-201893.pdf>

Ej publicerad rapport.

Energimyndigheten (2021 a). Styrmedel för nya biodrivmedel – Behov och utformning av styrmedel för att främja produktion av biodrivmedel och nya tekniker. ER 2021:22. [file:///C:/Users/SAAN/Downloads/Styrmedel%20f%C3%B6r%20nya%20biodrivmedel%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/SAAN/Downloads/Styrmedel%20f%C3%B6r%20nya%20biodrivmedel%20(4).pdf)

Energimyndigheten (2021 b). Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform. ER 2021:24. [file:///C:/Users/SAAN/Downloads/Rapport%20Analys%20och%20f%C3%B6rslag%20of%C3%B6r%20b%C3%A4ttre%20tillg%C3%A5ng%20till%20laddinfrastruktur%20f%C3%B6r%20hemmaladdning%20oavsett%20boendeform%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/SAAN/Downloads/Rapport%20Analys%20och%20f%C3%B6rslag%20of%C3%B6r%20b%C3%A4ttre%20tillg%C3%A5ng%20till%20laddinfrastruktur%20f%C3%B6r%20hemmaladdning%20oavsett%20boendeform%20(4).pdf)

Energimyndigheten, Förslag till nationell strategi för fossilfri vätgas. <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2021/forslag-till-nationell-strategi-for-fossilfri-vatgas/>

Finansdepartementet, Klart med fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/09/klart-med-fortsatt-skattebefrielse-for-flytande-biodrivmedel/>

Finansdepartementet, Promemoria - Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, Fi2021/03460. <https://www.regeringen.se/4aa118/contentassets/86b23a1d0ebe44d38745ae71fcf26632/skattelattnad-for-arbetsresor--ett-enklare-och-fardmedelsneutralt-regelverk.pdf>

Finansdepartementet, Regeringen ansöker om fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/02/regeringen-ansoker-om-fortsatt-skattebefrielse-for-flytande-biodrivmedel/>

Förordning (2022:225) om statligt stöd till produktion av biogas som uppgraderas till biometan.
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2022225-om-statligt-stod-till_sfs-2022-225

Infrastrukturdepartementet, Elektrifieringskommissionens initiativ Klart för Laddplats.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2022/04/elektrifieringskommissionens-initiativ-klart-for-laddplats/>

Infrastrukturdepartementet, Elektrifieringskommissionen presenterar kartläggning av laddinfrastruktur och nätkapacitet.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/04/elektrifieringskommissionen-presenterar-kartlaggning-av-laddinfrastruktur-och-natkapacitet/>

Infrastrukturdepartementet, Elektrifieringskommissionens uppdrag, I2020/02592. <https://www.regeringen.se/4a9279/contentassets/11134442747b47fdb1e6bc57d4d8a7e0/elektrifieringskommissionens-uppdrag.pdf>

Infrastrukturdepartementet, En handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/12/en-handlingsplan-for-elektrifiering-av-de-mest-trafikerade-vagarna-i-sverige/>

Infrastrukturdepartementet, Enklare att se resors klimatpåverkan.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/10/enklare-att-se-resors-klimatpaverkan/>

Infrastrukturdepartementet, Förslag på nationell strategi för fossilfri vätgas presenterad.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/11/forslag-pa-nationell-strategi-for-fossilfri-vatgas-presenterad/>

Infrastrukturdepartementet, Kartläggning av nätkapacitet för tunga lastbilars laddbehov.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2022/04/kartlaggning-av-natkapacitet-for-tunga-lastbilars-laddbehov/>

Infrastrukturdepartementet, Nu utformas stödet för en förlängd och breddad ekobonus. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/12/nu-utformas-stodet-for-en-forlangd-och-breddad-ekobonus/>

Infrastrukturdepartementet, Regeringen tar fram nationell vätgasstrategi. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/02/regeringen-tar-fram-nationell-vatgasstrategi/>

Infrastrukturdepartementet, Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Sjöfartsverket.
<https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=22204>

Infrastrukturdepartementet, Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Trafikanalys.
<https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=22288>

Infrastrukturdepartementet, Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Trafikverket.
<https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=22288>

Infrastrukturdepartementet, Sju nya uppdrag för att öka takten i elektrifieringen av transporter.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/12/sju-nya-uppdrag-for-att-oka-takten-i-elektrifiering-av-transporter/>

Infrastrukturdepartementet, Stöd till produktion av biogas.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/03/stod-till-produktion-av-biogas/>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera de transporter som genereras av e-handeln, I2019/01832/US.

<https://www.regeringen.se/4a66e7/contentassets/b016152dbafc4466ad367ea619891d5e/uppdrag-att-analysera-de-transporter-som-genereras-av-e-handeln.pdf>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och föreslå hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri, I2020/01135/US.

<https://www.regeringen.se/4980e4/contentassets/bbc87998b63b40e19b2b19e879524db1/rb-i-2-i2020-01135-us-uppdrag-sjv-fossilfria-fartyg.pdf>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform, I2021/00109.

<https://www.regeringen.se/491e43/contentassets/e3529321697545e381b932b9012cf63d/uppdrag-att-analysera-och-foresla-atgarder-for-battre-tillgang-till-laddinfrastruktur-for-hemmaladdning-oavsett-boendeform>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten,

I2021/02471. <https://www.regeringen.se/4a76ce/contentassets/b37f8177d2ab40cc83b632503f6bdb73/uppdrag-att-analysera-och-lamna-forslag-om-trangselavgifter-inom-den-svenska-luftfarten>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att analysera och lämna förslag på hur det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas, samordnas och organiseras, I2022/00179.

<https://www.regeringen.se/48fe4f/contentassets/98c3da01d39548389a97f7bd6b5d25b0/uppdrag--statliga-stodet-till-forskning-och-innovation-pa-elflygsområdet-kan-utvecklas.pdf>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att fortsatt samordna innovationssamarbetet med Tyskland och Frankrike avseende elvägar, I2022/00840.

<https://www.regeringen.se/4969a1/contentassets/915473a01c734d169b461ad3dbf69e26/uppdrag-att-fortsatt-samordna-innovationssamarbetet-med-tyskland-och-frankrike-avseende-elvagar>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att föreslå hur ett statligt stöd för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas, I2022/00979.

<https://www.regeringen.se/4984b2/contentassets/999052fb90904097b107f06aee38a45b/uppdrag-att-foresla-hur-ett-statligt-stod-for-okad-nationell-tillgang-till-kollektivtrafikens-biljetter-bor-utformas>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att föreslå åtgärder som stödjer konsumenter till mer hållbara leveransval vid e-handelsköp, I2022/00177.

<https://www.regeringen.se/490386/contentassets/796578b22455404eb1a65379f18a9b45/uppdrag-hallbara-leveransval-vid-e-handelskop>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att hantera statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter,

I2022/00352. <https://www.regeringen.se/4918a7/contentassets/73e942a398944132ae8a2c9416fe1266/uppdrag-att-hantera-statligt-stod-till-regionala-elektrifieringspiloter-for-tunga-transporter>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att ta fram underlag för kontrollstation 2022 inom ramen för systemet med reduktionsplikt på bensin, diesel och flygfotogen, I2021/03316.

<https://www.regeringen.se/4b0ac8/contentassets/7285d318b0474de6a4a1e614ed79c749/uppdrag-att-ta-fram-underlag-for-kontrollstation-2022-...reduktionsplikt-pa-bensin-diesel-och-flygfotogen>

Infrastukturdepartementet, Uppdrag att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, I2021/01006.

<https://www.regeringen.se/495b69/contentassets/89ee6e1329554230a6903d2ac852ab94/uppdrag-att-ta-fram-underlag-om-transportområdet-infor-den-kommande-klimatpolitiska-handlingsplanen-pub..pdf>

Infrastukturdepartementet, Uppdrag att utreda behovet av ytterligare styrmedel för att främja ökad inhemsk produktion av biodrivmedel,

I2020/02769. <https://www.regeringen.se/491a2a/contentassets/d913eb4d90174d1690c0f31a045476ea/uppdrag-att-utreda-behovet-av-ytterligare-styrmedel-for-att-framja-okad-inhemsk-produktion-av-biodrivmedel>

Infrastukturdepartementet, Uppdrag att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform, I2022/00178.

<https://www.statskontoret.se/siteassets/uppdrag/rb-i-6-i-2022-00178-uppdrag-att-utreda-forsattningarna-for-sjofartsverkets-verksamhets-och-finansieringsform.pdf>

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag till Transportstyrelsen att föreslå ett avgiftssystem för

statliga elvägar. <https://www.regeringen.se/4959d0/contentassets/47986ed744034040a643e88aa04740c5/uppdrag-att-foresla-ett-avgiftssystem-for-statliga-elvagor>

Infrastukturdepartementet, Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, I2022/00180.

<https://www.regeringen.se/4905f4/contentassets/e72619c584b14ee79f66e302e9208977/andring-av-uppdraget-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart>

IVL (2016). Bilpoolsdefinition – förslag till nationella kriterier och möjliga användningsområden. Nr C

290. <https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f472ccf/1628414480843/FULLTEXT01.pdf>

Naturvårdsverket, Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser.

<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-territoriella-utslapp-och-upptag/>

Naturvårdsverket, Klimatet och transporterna.

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/>

Näringsdepartementet, Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas,

N2018/04589/TS.

<https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/cb593120beb2494288ef5de24413fc65/uppdrag-att-analysera-hur-intermodala-godstransporter-kan-framjas>

Näringsdepartementet, Uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom områdena Mobilitet som en tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken,

N2018/04033/TIF. <https://www.regeringen.se/4a6629/contentassets/a5f8bd2411de477793ff6e7a6e73e667/uppdrag-att-genomfora-informations-och-kunskapshojande-insatser-inom-omradena-mobilitet-som-en-tjanst-respektive-medborgar-och-trafikantinformation-for-okad-trafiksakerhet-i-vagtrafiken.pdf>

Näringsdepartementet, Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, N2018/04482.

<https://www.regeringen.se/4a53c5/contentassets/705b7e876eb64e2aaaa1c2412ba42fa3/uppdrag-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart>

Regeringskansliet, Elektrifieringskommissionen. <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/transportsektorn-elektrifieras/el-1/>

Regeringskansliet, Mål för transportpolitiken. <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Regeringskansliet, Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning. En sammanfattning. <https://www.regeringen.se/48fdc2/contentassets/ce8e59af46a74b53b946341b53b625f1/samm-anfattning-elektrifieringsstrategi>

Regeringskansliet, Promemoria - Klimatdeklarationer. <https://www.regeringen.se/4a5be5/contentassets/7e63b3bcab4c4599b01cf01df4890a40/klimatdeklarationer>

Regeringskansliet, Promemoria - Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel. <https://www.regeringen.se/4b0e48/contentassets/8454c9fb40aa45ebaaf9027aac9acfc/promemoria-reduktionsplikt-for-rena-och-hoginblandade-biodrivmedel>

Prop. 2021/22:228, Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2022/04/prop.-202122228/>

Sjöfartsverket (2021). Fossilfri flotta – Regeringsuppdrag att analysera och föreslå hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri. 20–02039. <https://www.sjofartsverket.se/globalassets/rapporter-och-remissvar/rapporter-och-remissvar-2021/sjofartsverket-regeringsuppdrag-fossilfri-fartygsflotta---rapport.pdf>

SOU 2021:48, I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040. https://www.regeringen.se/49bb6c/contentassets/3c895fca1e1641ff8591e6ec1d6ad996/sou_2021_48_del_1.pdf

SOU 2020:22, Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon. <https://www.regeringen.se/499124/contentassets/d9ef6c9441734a369cf11292e6b1259b/motorfordonspooler--pa-vag-mot-okad-delning-av-motorfordon-sou-202022.pdf>

SOU 2021:73, Regler för statliga elvägar. https://www.regeringen.se/4a70c6/contentassets/37e1f87a819e48ff9c79d615ff8fd8ec/sou-2021_73.pdf

SOU 2021:23, Stärkt planering för en hållbar utveckling. <https://www.regeringen.se/49916c/contentassets/2ec71b34eff149e8b90b5e764b3535a0/starkt-planering-for-en-hallbar-utveckling-sou-202123.pdf>

SOU 2022:15, Sveriges globala klimatavtryck. <https://www.regeringen.se/495acd/contentassets/4a8366fdf6d84c2f929ab6e4a216e23f/sveriges-globala-klimatavtryck-sou-202215.pdf>

Trafikanalys (2019). En breddad ekobonus. Rapport 2019:1. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_1-en-breddad-ekobonus.pdf

Trafikanalys (2020). Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor. Rapport 2020:6. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_6-obligatoriska-klimatdeklarationer-for-langvaga-resor.pdf

Trafikverket (2017). Nationell färdplan för elvägar, 2017-11-29. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1424924/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket (2022 a). Förlängd och breddad ekobonus. I20221/03302. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1643446/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket (2022 b). Gemensam åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster. TRV 2019/40528. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/75847/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_110_forstudie_kombinerad_mobilitet.pdf

Trafikverket (2020). Upphandling av fossilfritt flyg – en förstudie om möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikplikt. TRV 2020/82269. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/83207/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_255_upphandling_av_fossilfritt_flyg.pdf

Transportstyrelsen (2021). Trängselavgifter inom den svenska luftfarten. TSG 2021-9269. https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/trangselavgifter-inom-luftfarten_rapport.pdf

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.



Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 20
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se