



Fit for 55 –transportpolitikens nya ramar

PM: 2023:9

Datum: 2023-11-16

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2023-11-16

Omslagsfoto: Mostphotos

Förord

Denna promemoria är en del av Trafikanalys löpande uppgift att beskriva omvärlds-utvecklingen inom transportområdet.

Den europeiska klimatlagen innebär att EU:s klimatmål om att minska EU:s utsläpp med minst 55 procent fram till 2030 är en rättslig skyldighet. Senast 2050 ska EU bli klimatneutralt.

Kommissionen presenterade 2021 ett paket med lagförslag som kallas Fit for 55, eller 55 %-paketet, som har en avgörande betydelse även för den svenska transport- och klimatpolitiken.

Syftet med föreliggande promemoria är att öka kunskapen om och kommunicera vår bedömning så här långt av vad Fit for 55 kommer att få för betydelse för den svenska transportsektorn och de transportpolitiska målen. Vi kommer fortsatt att analysera frågan.

Promemorian är författad av Lisa Eriksson. En intern referensgrupp för synpunkter och diskussion kring de slutliga resultaten har bestått av Lennart Thörn, Pia Sundbergh, Anders Ljungberg och Anders Brandén Klang.

Stockholm i november 2023

Gunnar Eriksson

Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	7
Den gröna given och Fit for 55	7
Klimatpolitik och transporter i Sverige	10
De transportpolitiska målen	13
Om promemorian	15
Fit for 55 i ett transportperspektiv	17
EU:s utsläppshandelssystem	18
Infrastruktur för alternativa bränslen	20
Hållbara bränslen och utsläppsnormer	21
Tre direktiv på energiområdet	23
Två EU-förordningar av central betydelse	24
Övriga insatser	26
Sammanfattande tabell	26
Nya ramar för transportpolitiken	29
Konsekvenser för transportsektorn	29
Vad innebär växthusgasbudgetarna för transportpolitiken?	33
Effekter utifrån de transportpolitiska målen	37
Samhällsekonomiskt effektivt och hållbart	37
Funktionsmålet	38
Hänsynsmålet	40
Bedömning av effekter	41
Sammanlänkade åtgärder	42
Slutsatser	45
Källförteckning	47
Bilagor	52
Beslutade rättsakter	52
Frågeställningar om effekter	53

Sammanfattning

EU har beslutat om en klimatlag med klimatmål som innebär att EU:s utsläpp ska minska med minst 55 procent fram till 2030 och att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. Kommissionen presenterade 2021 ett paket med lagförslag som kallas Fit for 55, eller 55 %-paketet, för att nå de beslutade klimatmålen. De flesta av lagförslagen är nu antagna. I Sverige finns ett klimatpolitiskt ramverk med bland annat en nationell klimatlag och klimatmål med ett specifikt etappmål för transportsektorn. Klimatmålet för transportsektorn är även en del av de transportpolitiska målen.

Syftet med promemorian är att öka vår kunskap om och kommunicera vår bedömning av nya ramar för transportpolitiken som Fit for 55 sätter, liksom dess betydelse för den svenska transportsektorn och uppfyllelse av de transportpolitiska målen och för transportpolitiken i övrigt. Promemorian beskriver Fit for 55 med dess olika delar och lyfter fram deras betydelse med fokus på transportpolitiken och transportsektorn.

Lagstiftningen inom Fit for 55 ska hjälpa EU att nå klimatmålen på ett rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt. Paketet består av en uppsättning sammanlänkade styrmedel som tillsammans uppfyller ambitionerna i relation till EU:s klimatlag. EU:s så kallade växthusgas-budgetlagar är hörnstenar i Fit for 55 och innebär en uppdelning av EU:s klimatmål för 2030 i tre områden. Den ena hörnstenen är utsläppshandelsdirektivet som anger en utsläppsminskning på 62 procent inom ramen för systemet för handel med utsläppsrätter där flyg och sjöfart ingår. Det andra är ansvarsfördelningsförordningen som rör utsläppsminskningar med 40 procent på EU-nivå inom den så kallade icke-handlande sektorn och där inrikes transporter ingår. Den tredje, vilken berör transportpolitiken indirekt, är förordningen för upptag och utsläpp från skog och mark med mål för ökad inlagring om 310 mton på EU-nivå.

Fit for 55 sätter nya ramar också genom övriga delar i styrmedelspaketet som alla syftar till att underlätta och effektivisera anpassningen till målnivåerna. Här återfinns en bred palett med juridiska, ekonomiska och informativa styrmedel liksom styrmedel i form av nudging, infrastrukturplanering, offentlig upphandling och innovation. Normer för koldioxid från personbilar och lätta lastbilar är ett exempel på juridiskt styrmedel medan infrastruktur för alternativa bränslen både rör infrastrukturplanering och nudging i och med att tillgängliga laddstolpar signalerar att möjligheter till laddning finns. Parallellt uppdateras och anpassas även angränsande styrmedel och initiativ som har koppling till Fit for 55.

Huvudsakliga konsekvenser för transportsektorn till följd av Fit for 55 handlar främst om vilka som i första ledet kommer att beröras av de olika styrmedlen. Regelverken ställer krav på flyget, sjöfarten, distributörer, investeringar av privata aktörer, investeringsbidrag, tillverkare och underleverantörer, men även på den nationella politiken.

Det finns olika vägval och möjligheter för nationell anpassning, men åtgärder inom ett område kan ge svårförutsägbara effekter inom en annan del av systemet. Det här arbetet är ett led i att förbättra våra förutsättningar att förstå och förutse sådana konsekvenser. Vid implementering i svensk lagstiftning eller när nationella styrmedel tas fram behöver följd effekter som rör utsläpp och kostnader beaktas utifrån systemet som helhet.

Med stöd av en bedömningsmall och en effektkedja görs avslutningsvis en övergripande analys av effekter och dess bidrag till måluppfyllelse utifrån de transportpolitiska målen. Arbetet utgår från befintliga rapporter och källor.

Bedömningen i promemorian är att Fit for 55 har en positiv effekt på det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Avgörande för bedömningen är att koldioxidutsläpp internaliseras effektivt, tillsammans med gränsjusteringsmekanismen och utrymmet att utforma omställningen så att synergier och möjligheter till innovation och konkurrenskraft tillvaratas. Bidragande är också att effekterna på de underliggande målen inte bedöms tydligt negativa.

Bedömningen när det gäller funktionsmålet påverkas av det oklara kostnadsläget för olika grupper när det gäller transporter främst på landsbygden. Här finns möjlighet till nya lösningar men det är oklart hur dessa kommer att kunna utformas till år 2030. För hänsynsmålet leder den minskade förbränningen av fossila bränslen till mindre avgasutsläpp vilket är positivt för miljö och hälsa. Detta har varit av vikt vid bedömningen. Den ändrade resursanvändningen ställer krav på en god planering av resursutnyttjandet och om så sker bedöms den övergripande effekten bli positiv. Avgörande bakom bedömningen för klimatmålet för transportsektorn är givetvis det tydliga fokus som Fit for 55 har på att minska koldioxidutsläppen, både sammantaget och genom det nya utsläppshandelssystemet som täcker in inrikes transporter. Därutöver innehåller paketet också satsningar på infrastruktur för att underlätta omställningen.

Det kan vara intressant att ytterligare utforska systemgränserna kring samhällets transporter, vilket delvis görs inom ramen för arbetet. Resultaten pekar på att anpassning utifrån Fit for 55 och omställning av transportsektorn går att koppla till flera olika delar av samhället. Att se transporternas roll ur ett systemperspektiv kan inspirera till nya lösningar.

Inledning

EU har beslutat om en klimatlag med klimatmål som innebär att EU:s utsläpp ska minska med minst 55 procent fram till 2030 och att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. Kommissionen presenterade 2021 ett paket med lagförslag som kallas Fit for 55, eller 55 %-paketet, för att nå de beslutade klimatmålen. De flesta av lagförslagen är nu antagna. I Sverige finns ett klimatpolitiskt ramverk med bland annat en nationell klimatlag och klimatmål med ett specifikt etappmål för transportsektorn. Klimatmålet för transportsektorn är även en del av de transportpolitiska målen.

Fit for 55 innehåller många olika delar och det kan vara svårt att orientera sig i dessa och vad de kommer att innebära för Sverige och för den svenska transport- och klimatpolitiken. Denna promemoria avser att bringa klarhet i detta. Den beskriver på ett översiktligt sätt EU:s gröna giv, Fit for 55 och vad dessa betyder för målpuppfyllelsen av transportpolitiska mål i Sverige.

Första kapitlet ger en introduktion och bakgrund till området. Här beskrivs den europeiska gröna given, de övergripande utgångspunkterna i Fit for 55, motsvarande svensk klimat- och transportpolitik samt syfte och mål med denna promemoria. I nästa kapitel kommer sedan en djupdykning i lagstiftningspaketet Fit for 55 i ett transportperspektiv. Efterföljande kapitel beskriver de ramar som Fit for 55 sätter för den svenska transportpolitiken och dess påverkan på målpuppfyllelsen för de transportpolitiska målen. Dessa beskrivningar härrör från Trafikanalys tidigare publikationer och från andra referenser inom området. I slutet av promemorian följer slutsatser att ta med i det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Fit for 55 är enligt EU-kommissionen en uppsättning sammanlänkade styrmedel som tillsammans uppfyller ambitionerna i relation till EU:s klimatlag. Paketet utgör "en avvägning mellan rättvisa, utsläppsminskningar och konkurrenskraft och hur olika politikområden passar ihop".¹ Det är således ett ambitiöst paket som omfattar flera olika styrmedel i form av prissättning, mål, standarder och stödåtgärder som påverkar hela EU. Paketet medger även olika möjligheter för nationell anpassning och flexibilitet. Det är svårt att utifrån detta se givna jämförelsealternativ. Även utan Fit for 55 skulle det med största sannolikhet ha funnits olika styrmedel, men inom separata politikområden och med ett annat utförande som bara går att spekulera kring. De olika möjligheter till vägval som finns nationellt är dock av stor vikt. En åtgärd inom ett område kan ge oväntade effekter inom ett annat.

Promemorian har flera länkar i fotnoterna för att enkelt möjliggöra ytterligare fördjupning och orientering i frågan för den som önskar. Eftersom implementering av Fit for 55 i högsta grad fortfarande pågår, så kan detta också vara ett sätt att ta del av löpande förändringar.

Den gröna given och Fit for 55

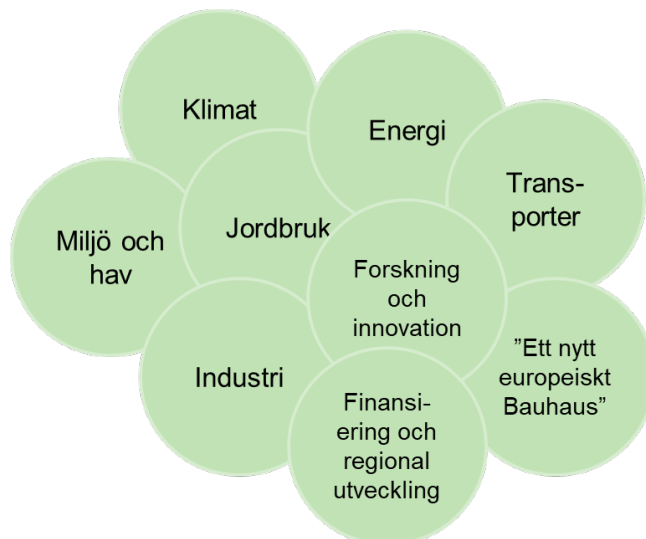
EU:s övergripande politiska strategi tas fram gemensamt av EU:s institutioner som utgörs av Europaparlamentet, Europeiska rådet (EU-ländernas stats- och regeringschefer samt EU-kommissionens ordförande), Europeiska unionens råd (ministerrådet) och

¹ Europeiska kommissionen (2021). 55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet, COM(2021) 550 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550>

EU-kommissionen. Därefter omsätter kommissionen dem i olika lagförslag och initiativ.² Ett av kommissionens sex områden för prioriteringar under perioden 2019–2024 är den europeiska gröna given som fastslår att EU vill bli världens första klimatneutrala region.³

Den gröna given är "en tillväxtstrategi som ska ställa om EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen".⁴ Den gröna given är en viktig del av kommissionens strategi för att genomföra FN:s Agenda 2030 och målen för hållbar utveckling. En tredjedel av de medel som anslagits till återhämtningsplanen NextGenerationEU och till EU:s långtidsbudget 2021–2027 kommer att finansiera den gröna given och gröna investeringar.⁵

För att uppnå den gröna given arbetar kommissionen idag inom nio olika områden,⁶ se figur 1. Dessa är klimat, energi, miljö och hav, jordbruk, transporter, industri, forskning och innovation, finansiering och regional utveckling samt "ett nytt europeiskt Bauhaus" som är ett initiativ för att åstadkomma tvärvetenskaplig kreativitet i klimatarbetet.



Figur 1. De nio olika områden som EU-kommissionen arbetar inom för att uppnå den gröna given.

Inom den gröna given finns området transporter som rymmer de två initiativen Strategin för hållbar och smart mobilitet samt den interaktiva aktiviteten "Connecting Europe Express", som nås från kommissionens webbplats. Transportsektorn bidrar med runt 5 procent till EU:s BNP och sysselsätter över 10 miljoner människor i EU. Samtidigt står transporterna för ungefär 25 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i EU och andelen har ökat på senare år.⁷

² Europeiska kommissionen (2023). Så fastställs prioriteringarna, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/strategic-planning/how-priorities-are-set_sv, 2023-08-14

³ Europeiska kommissionen (2023). Kommissionens prioriteringar, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024_sv, 2023-08-14

⁴ Europeiska kommissionen (2019), Den europeiska gröna given, Meddelande från kommissionen COM(2019) 640 final, [EUR-Lex - 52019DC0640 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lex-52019DC0640-EN-EUR-Lex(europa.eu))

⁵ Europeiska kommissionen (2023). Finansiering och den gröna given, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/finance-and-green-deal_sv, 2023-08-14

⁶ Europeiska kommissionen (2023). EU:s gröna giv, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sv, 2023-08-14

⁷ Europeiska kommissionen (2023). Transporter och den gröna given, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_sv, 2023-10-11

För att nå målet om att bli den första klimatneutrala regionen vid 2050 ser kommissionen att det krävs långtgående förändringar av transportsystemet.

Den europeiska klimatlagen innebär att EU:s klimatmål om att minska EU:s utsläpp med minst 55 procent fram till 2030 och att bli klimatneutralt senast 2050 är en rättslig skyldighet.

För att nettoutsläppen av växthusgaser ska minska med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års nivåer, så tog kommissionen fram ett paket med lagförslag för att anpassa EU:s klimat-, energi-, transport- och skattepolitik. Det är detta som kallas Fit for 55, eller 55 %-paketet.⁸ Styrmedlen ska hjälpa EU att nå klimatmålen på ett rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt. Paketet presenterades 2021 och illustreras i Figur 2. Syftet är att se över och uppdatera EU-lagstiftningen och införa nya initiativ för att EU:s politik ska följa de framtagna klimatmålen.

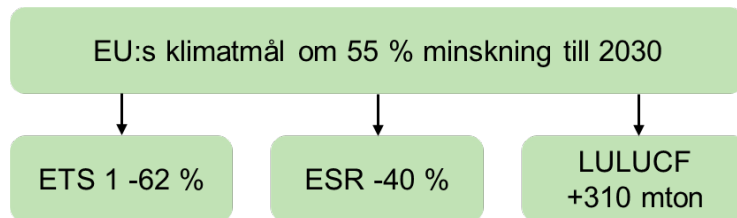


Figur 2. Den 14 juli 2021 lade kommissionen fram förslag för att uppnå målen i EU:s klimatlag och genomföra den europeiska gröna given. Figuren visar vilka initiativ, direktiv och förordningar som EU arbetar utifrån för att uppnå sina klimatmål till 2030. Tidigare styrmedel har kompletterats med fler pusselbitar. Källa: Modifierad från Europeiska unionen (2021).

⁸ Europeiska kommissionen (2021), COM(2021) 550 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550>

Förslag från EU-kommissionen går enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet vidare till Europeiska unionens råd ("ministerrådet") och till Europaparlamentet. Efter genomförda diskussioner i rådet respektive parlamentet sker trepartsmöten där också Europeiska kommissionen deltar. Förhandlingarna leds av ministerrådets ordförandeskap i syfte att nå en gemensam överenskommelse inför det slutliga antagandet av lagstiftningsakterna. Energi-skattedirektivet följer dock det särskilda lagstiftningsförfarandet⁹ där parlamentet endast lämnar ett rådgivande yttrande och i övrigt inte deltar i den formella lagstiftningsprocessen. Skattebeslut kräver enhällighet och enskilda länder har därmed veto.

Tre delar i 55 %-paketet innebär även en uppdelning av EU:s klimatmål för 2030. Dessa delar är utsläppshandelsdirektivet, ansvarsfördelningsförordningen som rör utsläppsminskningar inom den så kallade icke-handlande sektorn (ESR) samt förordningen för upptag och utsläpp från skog och mark (LULUCF). Hur de fungerar och hänger ihop beskrivs i de kommande kapitlen. Figur 3 visar målnivåerna på EU-nivå.



Figur 3. EU:s klimatmål för 2030 uppdelat i tre områden med mål för utsläppsminskning eller ökad inlagring inom respektive styrmedel. För LULUCF avses miljoner ton CO_{2eq}.

Klimatpolitik och transporter i Sverige

Sverige har ett klimatpolitiskt ramverk som beslutades av riksdagen i juni 2017.¹⁰ Det omfattar klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd som ska bistå regeringen med oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Ramverket är en central del i arbetet för att Sverige ska leva upp till Parisavtalet.¹¹

Klimatlagen säger att regeringens politik ska utgå från klimatmålen och beskriver hur arbetet ska bedrivas. Varje år ska regeringen presentera en klimatredevisning i budgetpropositionen. Därutöver ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som redovisar hur klimatmålen ska uppnås.¹²

Klimatmålen innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Det innebär att utsläppen från svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än vad de var år 1990. När utsläppen beräknas så omfattas inte utsläpp och upptag från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk. De kvarvarande utsläppen, det vill säga 15 procent, kan uppnås genom så kallade "kompletterande åtgärder" i form av upptag i skog och mark till följd

⁹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Särskilda lagstiftningsförfarandet, www.consilium.europa.eu/sv/council-eu/decision-making/special-legislative-procedures/, 2023-08-14

¹⁰ Regeringens proposition 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320

¹¹ Parisavtalet är ett globalt klimatavtal som trädde i kraft 2016.

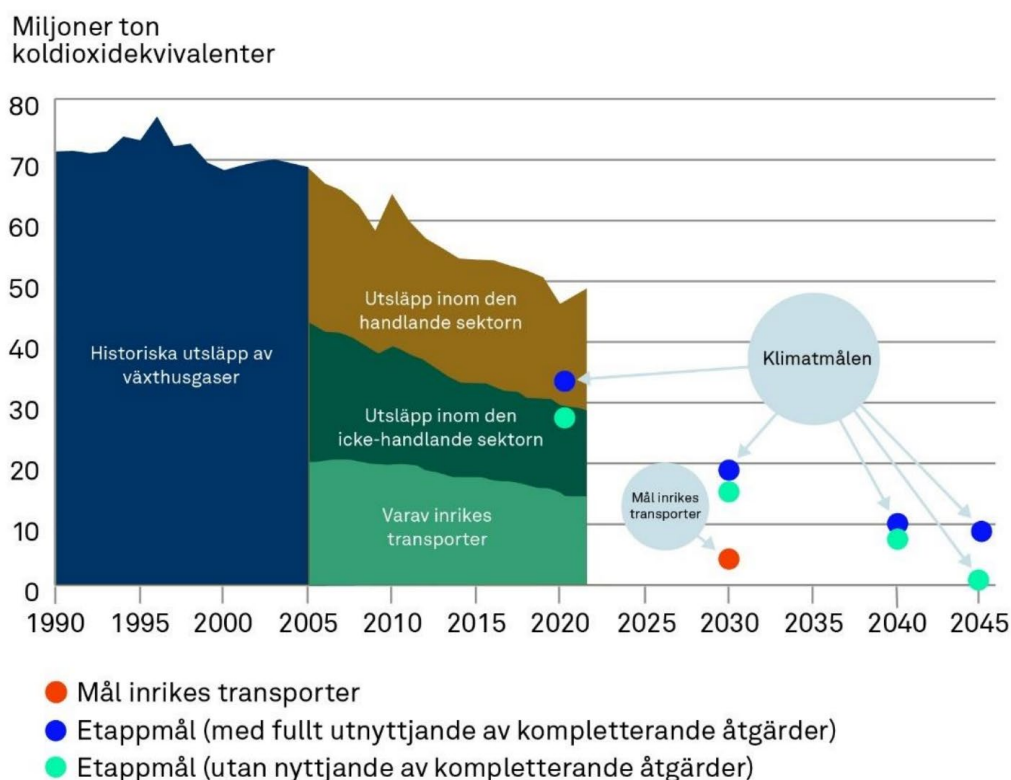
¹² Regeringskansliet (2017). Det klimatpolitiska ramverket, www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/, publicerad 2017-06-12.

av ytterligare åtgärder, utsläppsminskningar som genomförs utanför Sveriges gränser, och avskiljning och lagring av koldioxid från förbränning av i huvudsak biobränslen (bio-CCS).¹³

De utsläpp i Sverige som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning bör enligt det svenska klimatpolitiska ramverket senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen var 1990, och minst 75 procent lägre år 2040. Detta gäller utsläpp från transporter, arbetsmaskiner, mindre industri- och energianläggningar, bostäder och jordbruk. Här ingår inte utsläpp från EU:s handel med utsläppsrätter. Även för målen 2030 och 2040 får "kompletterande åtgärder" användas, men högst upp till 8 respektive 2 procentenheter.¹⁴

Ett särskilt svenskt mål finns för utsläpp från inrikes transporter, förutom inrikes flyg eftersom det omfattas av handeln med utsläppsrätter. Dessa utsläpp ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Klimatmålet för transportsektorn är en del av helheten. I arbetet med att nå klimatmålet för 2045 är delmålet ett utpekat steg på vägen. Figur 4 visar hur klimatmålen ser ut i relation till historiska utsläpp av växthusgaser, utvecklingen inom handlande sektor och icke-handlande sektor med inrikes transporter utlyfta som en särskild del.



Figur 4. Figuren visar historisk utsläppsutveckling i Sverige 1990-2021 tillsammans med de fyra etappmålen 2030 och 2040 för den icke-handlande sektorn, inrikes transporter till 2030 och hela ekonomin till år 2045. Källa: Naturvårdsverket (2023).

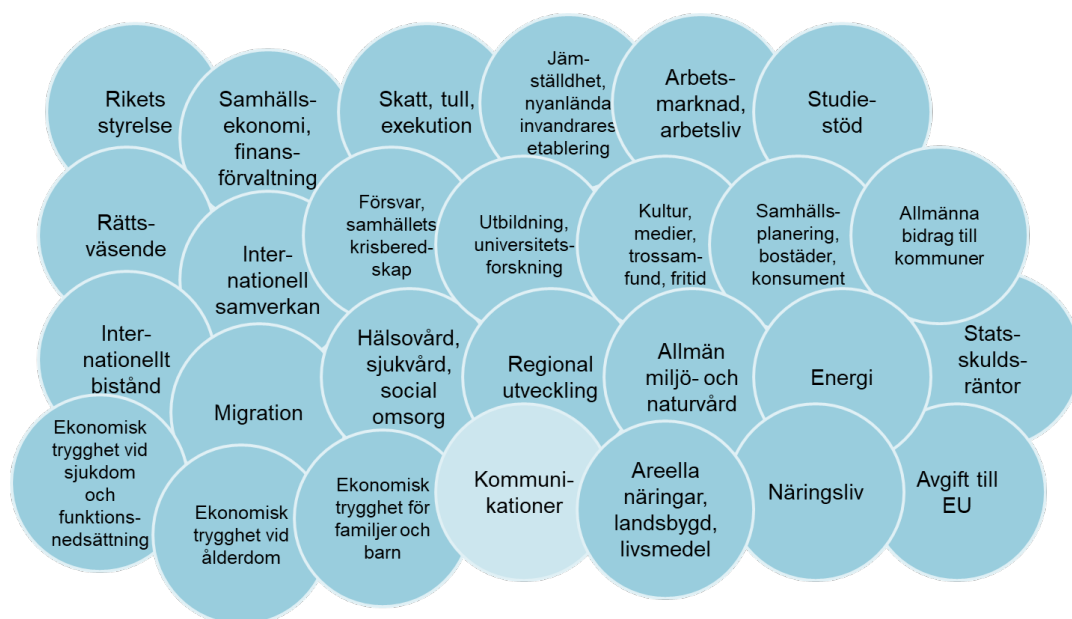
¹³ Regeringskansliet (2017). Det klimatpolitiska ramverket, www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/, publicerad 2017-06-12.

¹⁴ Regeringskansliet (2017). Det klimatpolitiska ramverket, www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/, publicerad 2017-06-12.

I Sverige står transporter för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och ungefär hälften av utsläppen i den icke-handlande sektorn¹⁵, dvs. den sektor som inte ingår i EU:s utsläppshandelssystem.

Några av rekommendationerna till regeringen i Klimatpolitiska rådets rapport 2023¹⁶ handlar om att omfatta alla sektorer i samhället och nyttja den samlade politiken. Bland annat tar den upp kompetens och beredskap, goda planeringsprocesser och att göra en översyn av relevanta samhällsmål för att säkerställa att politiken är förenlig med klimatmålen och i linje med vad riksdagen beslutade.

Klimatpolitiska rådet lyfter fram den stora, övergripande synergien mellan att hejda klimatförändringarna och möjligheterna att nå i stort sett alla andra samhällsmål.¹⁷ I sin genomgång av samhällsmål i Sverige har de utgått från budgetpropositionens 27 olika bilagor som var och en presenterar regeringens politik inom olika utgiftsområden. Varje budgetbilaga beskriver mål för utgiftsområdet. De ser en mängd kopplingar mellan klimatomställning och samhällsmål inom en lång rad politikområden, särskilt områden som handlar om stora fysiska resursflöden, i första hand de som kopplar till samhällsplanering och byggande, regional utveckling, miljö, energi, kommunikationer, areella näringar samt övrigt näringsliv. Kopplingarna blir också allt starkare till områden som handlar om utbildning, kompetensutveckling och arbetsmarknad, med tanke på det kompetensskifte som krävs. Enligt Klimatpolitiska rådet har Sverige möjlighet att synkronisera arbetet inom dessa områden för att nå klimatmålen. I Figur 5 presenteras områdena översiktligt.



Figur 5. Budgetpropositionens 27 utgiftsområden.
Källa: Klimatpolitiska rådet (2023)

¹⁵ Naturvårdsverket (2023). Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredevisning. Skrivelse NV-08102-22, www.naturvardsverket.se/499a4f/contentassets/4c414b0778e9409fb2836fc4d3dc6259/underlag-till-regeringens-kommande-klimathandlingsplan-och-klimatredevisning-2023-04-13.pdf

¹⁶ Klimatpolitiska rådet (2023). Klimatpolitiska rådets rapport, www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2023/03/klimatpolitiskaradetrappor2023.pdf

¹⁷ Klimatpolitiska rådet (2023). Klimatpolitiska rådets rapport, www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2023/03/klimatpolitiskaradetrappor2023.pdf

Transportpolitiken ligger inom området Kommunikationer och ska utgå från de transportpolitiska målen.¹⁸ Dessa presenteras utförligare i nästa avsnitt.

De transportpolitiska målen

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen Mål för framtidens resor och transporter¹⁹ och antogs av Riksdagen 2009.

Figur 6 visar målstrukturen med ett övergripande mål samt ett funktionsmål respektive ett hänsynsmål utifrån dess nuvarande formulering.²⁰ Det övergripande målet handlar om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Funktionsmålet beskriver hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv och att transportsystemet ska bidra till utvecklingskraft i hela landet, medan hänsynsmålet handlar om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.



Figur 6. De transportpolitiska målen.

Hänsynsmålet innebär bland annat att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås.

De miljökvalitetsmål som avses i hänsynsmålet utgörs av: Begränsad klimatpåverkan (där klimatmålet för transportsektorn utgör ett etappmål längs vägen), Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giffri miljö, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Storslagen fjällmiljö, God bebyggd miljö, och Ett rikt växt- och djurliv.²¹

¹⁸ Regeringens proposition 2020/21:151

¹⁹ Regeringens proposition 2008/09:93

²⁰ Regeringskansliet (2023). Mål för transportpolitiken, www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/, 2023-06-13

²¹ Sveriges miljömål (2023), <https://sverigemiljomal.se/miljomalen/>, 2023-06-13

I Figur 7 illustreras de transportpolitiska målen i relation till miljöpolitikens generationsmål²² och den huvudsakliga inriktningen på generationsmålets strecksatser. Syftet är att tydliggöra vilka aspekter som behöver följas med för att utvecklingen ska bidra till de olika målen.



Figur 7. Hänsynsmålet ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås, i bilden representerade av generationsmålet utifrån inriktningen i dess sju strecksatser.

Det finns även två etappmål under hänsynsmålet, där det ena utgörs av klimatmålet för transportsektorn och det andra behandlar trafiksäkerhet:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.²³

Trafikanalys har som instruktionsuppdrag att följa upp hur Sverige utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen. Det sker genom framtagna indikatorer och mått, varav vissa utgörs av nyckelmått.²⁴ Framgång i relation till målen definieras av utvecklingen inom indikatorerna. Områden i fokus för de transportpolitiska målen går därför att ringa in utifrån hur måluppföljningen är strukturerad. Tabell 1 visar områden i fokus för de transportpolitiska målen med utgångspunkt i måluppföljningens indikatorer.

²² Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser, se www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/, 2023-06-13

²³ Utgångsvärdet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

²⁴ Trafikanalys (2023). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023, Rapport 2023:5, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_5-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2023.pdf

Tabell 1. Områden i fokus för de transportpolitiska målen.

Indikator	
Samhällsekonomisk effektivitet	
Transportsystemets standard och tillförlitlighet	Nyckelmått
Tillgänglighet till arbete och skola	Nyckelmått
Tillgänglighet – övriga persontransporter	Nyckelmått
Tillgänglighet – godstransporter	Nyckelmått
Transporternas ekonomiska överkomlighet	
Transportbranschens villkor	
Fysiskt aktiva resor	
Tillgänglighet utan transporter	
Användbarhet för alla i transportsystemet	Nyckelmått
Energieffektivitet	Nyckelmått
Växthusgasutsläpp	Nyckelmått
Påverkan på naturmiljön	Nyckelmått
Påverkan på människors livsmiljö	Nyckelmått
Omkomna och allvarligt skadade	Nyckelmått

Områden i fokus vid uppföljning av de transportpolitiska målen baserat på måluppföljningens indikatorer. Vissa indikatorer utgör nyckelmått.
Källa: Trafikanalys Rapport 2023:5.

Det övergripande transportpolitiska målet betonar också långsiktigt hållbar transportförsörjning. I Agenda 2030, som visserligen inte har någon formell koppling till de transportpolitiska målen, finns delmål med tydlig koppling till transporter, trafik eller kommunikationer. Bedömningen av det övergripande transportpolitiska målet tar stöd av de delmål som allra tydligast kopplar till dessa. I promemorian Måluppföljningens indikatorer och mått²⁵ finns en närmare redovisning av använda indikatorer.

Om promemorian

Syftet med arbetet är att öka vår kunskap om och kommunicera vår bedömning av vad lagstiftningen inom Fit for 55 kommer att få för betydelse för den svenska transportsektorn, uppfyllelse av de transportpolitiska målen och för det transportpolitiska utvecklingsarbetet i övrigt.

²⁵ Trafikanalys PM 2023:3, www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_3-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2023.pdf

Många aktörer i samhället analyserar och beskriver vad Fit for 55 kommer att innebära utifrån olika perspektiv. Paketet innehåller flera delar med många olika detaljer. Mål för detta arbete är därför:

- Att på ett tydligt sätt beskriva och lyfta fram betydelsen av Fit for 55 med fokus på transportpolitiken.
- Att beskriva effekter av Fit for 55 med utgångspunkt i de transportpolitiska målen.
- Att använda och hänvisa till befintliga rapporter och källor.

Arbetet ska följa och beskriva vad de olika delarna innebär för den svenska transportsektorn, det vill säga vad förutsättningarna blir sammantaget. Beslutsdatum för de olika lagförslagen inom Fit for 55 har varierat. De flesta av dem är nu antagna. Resultat i relation till ovanstående mål för arbetet baseras på vad vi vet under arbetets gång.

Enligt ovan är ett av målen i denna promemoria att beskriva effekter av Fit for 55 med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. En effektkedja till stöd för en övergripande analys av detta presenteras i figur 8. EU:s klimatmål och den gröna given utgör ramarna för de styrmedel som ingår i Fit for 55. De är tänkta att leda till åtgärder i samhället i linje med det ursprungliga syftet. Dessa åtgärder får även effekter som kan bidra till de transportpolitiska målen.



Figur 8. En effektkedja för Fit for 55 utifrån hur effekter kan kopplas till de transportpolitiska målen.

Beskrivningen av förväntade effekter utifrån de transportpolitiska målen utgår ifrån det övergripande transportpolitiska målet såväl som funktionsmålet och hänsynsmålet och tillhörande etappmål. Aktuella områden för dessa beskrivningar ska i huvudsak sammanfalla med måluppföljningens indikatorer och mått.

En övergripande bedömning görs sedan om effekterna kan anses vara positiva, negativa, eller osäkra. Till stöd för bedömningen används en mall för snabbedömning som har tydlig koppling till områden och indikatorer för de transportpolitiska målen, se bilaga. Mallen användes även i arbetet med rapporten Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning.²⁶

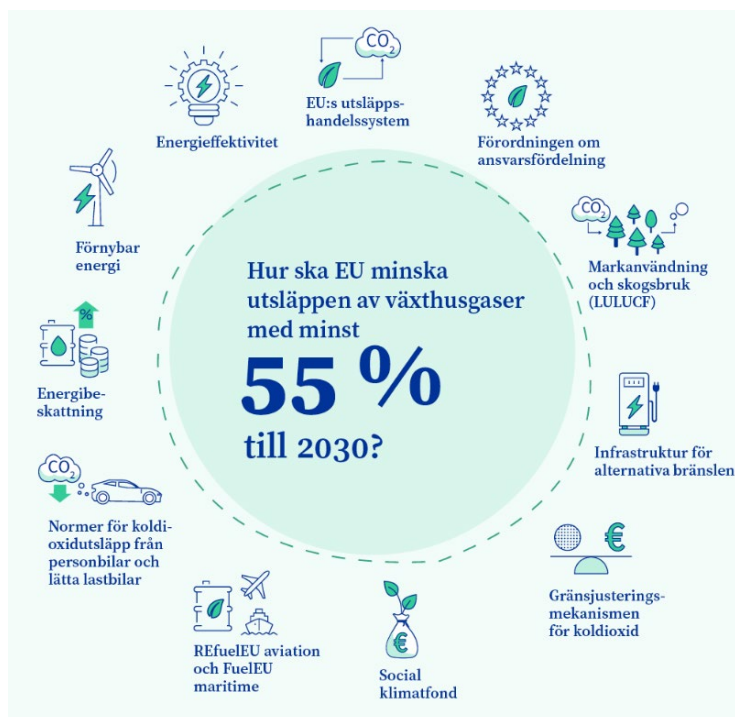
²⁶ Trafikanalys Rapport 2022:14, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomstallning.pdf

Fit for 55 i ett transportperspektiv

Enligt EU:s klimatlag ska unionen vara klimatneutral senast 2050 och till 2030 ha minskat sina nettoutsläpp med minst 55 procent jämfört med 1990 års nivåer. I juli 2021 presenterade EU-kommissionen det paket med lagstiftningsförslag som kallas Fit for 55, eller 55 %-paketet.²⁷ De flesta förslag har nu blivit gemensamt antagna av både ministerrådet och EU-parlamentet.

Många av styrmedlen riktar sig tydligt till transportsektorn, men även merparten av de andra delarna är av intresse eftersom ett medlemslands aktiviteter inom ett område kan innebära ändrat utrymme utifrån ett annat områdes regelverk, till exempel blir förordningen om ansvarsfördelning betydelsefull för transportpolitiken tillsammans med andra sektorer som ingår.

Olika sammanställningar ger olika svar på hur många initiativ som för närvarande ingår i Fit for 55. Detta kapitel utgår i detta avseende från den avgränsning som fanns på rådets webbplats i mars 2023,²⁸ se Figur 9, men med vissa tillkommande kompletteringar. Figuren ger en överskådlig bild inför beskrivningen av respektive styrmedel i de följande avsnitten.



Figur 9. Fit for 55 med dess olika delar.

Källa: Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (mars 2023). Figurens delar återkommer även i efterföljande kapitel.

²⁷ Europeiska kommissionen (2021), COM(2021) 550 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550>

²⁸ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023), 55 %-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/#package, 2023-03-20

EU:s utsläppshandelssystem



EU:s utsläppshandelssystem är en koldioxidmarknad med utsläppstak och handel med utsläppsrätter för energiintensiva industrier, el- och värmeproduktion och luftfartssektorn. Systemet täcker idag cirka 40 procent av EU:s totala utsläpp. Europeiska rådet beskriver systemet så här:²⁹

- Systemet sätter ett pris på koldioxid. Varje år måste enheter som omfattas av systemet köpa så kallade utsläppsrätter som motsvarar deras utsläpp av växthusgaser.
- Varje år fastställs ett tak för hur många utsläppsrätter som ges ut på marknaden. Detta tak sänks sedan för varje år. Det skapar ekonomiska incitament för företagen att minska sina utsläpp.
- Vissa sektorer som riskerar så kallat koldioxidläckage, det vill säga att verksamheterna riskerar att flyttas utanför EU:s gränser och utsläppshandelssystemet, får dock gratis utsläppsrätter till stöd för sin konkurrenskraft (inom ramen för utsläppstaket).

Systemet omfattar idag ungefär 10 000 stora industri- och energianläggningar inom EES (de 27 EU-länderna samt Island, Lichtenstein och Norge). Det reviderade systemet innebär en skärpning av det befintliga utsläppshandelsdirektivet, förändringar för flyget och en utökning för att inkludera sjöfart.³⁰ Därutöver inrättas ett nytt utsläppshandelssystem för byggnader, vägtransporter och bränslen för ytterligare sektorer.³¹

Ovanstående förändringar var i april 2023 antagna av både rådet och parlamentet. Samtidigt antogs två andra delar av betydelse för genomförandet av EU:s utsläppshandelssystem. Dessa är gränsjusteringsmekanismen för koldioxid och en social klimatifond.

Gränsjusteringsmekanismen för koldioxid är en mekanism som gäller för import av produkter i koldioxidintensiva industrier. Den ska förhindra att EU:s satsningar för att minska växthusgasutsläpp neutraliseras av ökade utsläpp utanför EU, vilket skulle kunna ske genom omlokalisering av produktion till länder som har lägre krav när det gäller klimatpolitik. Mekanismen kommer att fasas in gradvis, parallellt med utfasning av gratis utsläppsrätter för de berörda sektorerna cement, aluminium, gödselmedel, elproduktion, vätgas, järn och stål samt vissa andra produkter.³²

Den sociala klimatifonden ska användas för att hantera sociala effekter och fördelningseffekter av det nya systemet för byggnader, vägtransporter och bränslen genom att finansiera åtgärder och investeringar som stödjer utsatta hushåll, mikroföretag och användare av transporter. Fonden finansieras i huvudsak genom intäkter från det nya utsläppshandelssystemet upp till

²⁹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik – 55 %-paketet: reformen av EU:s utsläppshandelssystem, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-eu-emissions-trading-system/, 2023-10-11

³⁰ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/, 2023-04-25

³¹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/, 2023-10-11

³² www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/, 2023-04-25

ett belopp på högst 65 miljarder euro, som ska kompletteras med nationella bidrag. Den kommer att finnas under perioden 2026 till 2032.

I mars 2023 antogs en marknadsstabiliseringsreserv. Denna reserv syftar till att åtgärda det överskott av utsläppsrätter som har byggts upp i EU:s utsläppshandelssystem sedan 2009. Den ska också förbättra systemets motståndskraft mot stora chocker genom att anpassa utbudet av utsläppsrätter som ska auktioneras ut.³³

I Sverige görs författningsändringar för att genomföra ändringarna avseende EU:s utsläppshandelssystem, framför allt i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser³⁴ och förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser.³⁵

Ett ambitiösare utsläppshandelssystem (ETS 1)

Förändringarna i det befintliga utsläppshandelssystemet innebär mer ambitiösa utsläppsminskningmål till 2030, från –43 procent jämfört med 2005 års nivå till –62 procent. Det sker också en snabbare minskning av utsläppstaket med färre utsläppsrätter på marknaden, från dagens 2,2 procents minskning per år till 4,3 procent och därefter 4,4 procents minskning från 2028.³⁶

Systemet innehåller vissa förändringar för flyget.³⁷ De kostnadsfria utsläppsrätterna kommer att fasas ut gradvis innan 2026 och utsläppsrätter kommer att reserveras fram till 2030 för att stimulera övergång från fossila bränslen. Insynen i flygoperatörernas utsläpp kommer att förbättras. En ram för övervakning, rapportering och verifiering av icke-koldioxidrelaterade effekter³⁸ kommer att inrättas och före 2028 kommer vissa begränsningsåtgärder att föreslås. Det globala marknadsbaserade styrmedlet Corsia³⁹ kommer att gälla för flygningar mellan EU och tredjeländer som deltar i Corsia.

ETS 1 kommer att utvidgas gradvis till sjötransporter mellan 2024–2026 med start på 40 procent för verifierade utsläpp från 2024, 70 procent från 2025 och sedan 100 procent från 2026. Medlemsstater kommer att ges möjlighet att under 2024–2030 tillfälligt undanta inhemsk sjöfart till och från öar med färre än 200 000 invånare.⁴⁰

Europeiska rådet skriver att de nya bestämmelserna inkluderar⁴¹

- rapportering av utsläpp från sjötransporter,
- snabbare minskning av utsläppsrätter i systemet och gradvis utfasning av gratis utsläppsrätter för vissa sektorer,
- genomförande av det globala systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) genom EU:s utsläppshandelssystem,

³³ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-council-adopts-decision-on-market-stability-reserve/, 2023-03-28

³⁴ Se <https://svenskförfattningssamling.se/doc/20201173.html>

³⁵ Se <https://svenskförfattningssamling.se/doc/20201180.html>

³⁶ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik – 55 %-paketet: reformen av EU:s utsläppshandelssystem, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-eu-emissions-trading-system/, 2023-10-11

³⁷ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/, 2023-04-25

³⁸ Så kallade höghöjdseffekter, det vill säga då utsläpp på hög höjd ger upphov till bland annat kondensstrimmor, kväveoxider och partiklar som har en klimatvärmande effekt.

³⁹ Antaget av FN-organet International Civil Aviation Organisation (ICAO)

⁴⁰ Se överenskommelsen, 2021/0211(COD), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CONSIL:PE_10_2023_REV_1

⁴¹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/, 2023-10-11

- en ökning av mängden finansiering (från utsläppsrätter) för moderniseringsfonden och innovationsfonden,
- översyn av reserven för marknadsstabilitet.

Ett nytt system för byggnader, vägtransporter och bränslen (ETS 2)

Detta nya och i huvudsak fristående utsläppshandelssystem kommer att gälla för distributörer som levererar bränslen till byggnader, vägtransporter och andra sektorer från och med 2027. En åtgärd har införts som innebär att om priset på olja och gas är "ovanligt högt" när systemet ska aktiveras kommer starten att skjutas upp till 2028.⁴² Utsläppen från dessa aktiviteter ingår även i utsläppsbudgeten för ansvarsfördelningsförordningen.

Kopplat till ETS 2 finns åtminstone till och med 2029 en så kallad marknadsstabiliserings-reserv som innebär att fler utsläppsrätter auktioneras ut om priset på utsläppsrätter hastigt stiger eller om priset under två månader i sträck överskrider € 45 per utsläppsrätt (x kr/kg CO₂).⁴³

Infrastruktur för alternativa bränslen



I takt med att de fossila bränslena ska fasas ut så behöver det skapas tillräckligt många laddningsstationer och tankstationer för alternativa drivmedel för de olika trafikslagen. Det finns två EU-lagstiftningar som är tänkta att styra mot detta ändamål, nämligen en förordning om infrastruktur för alternativa bränslen och direktivet om byggnaders energiprestanda.

Förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen antogs i juli 2023⁴⁴ medan översyn av direktivet om byggnaders energiprestanda fortfarande pågår (oktober 2023).

Infrastruktur för alternativa bränslen

Det huvudsakliga målet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen är att medborgare och företag ska ha tillräcklig tillgång till ett infrastrukturnät för laddning eller tankning av vägfordon eller fartyg med alternativa bränslen.⁴⁵ I detta ingår även att det ska finnas alternativ kraftförsörjning för fartyg i hamnar och för stillastående luftfartyg.

När det gäller vägtransport ska laddningsstationer för personbilar och lätta lastbilar finnas åtminstone var 6 mil på viktiga vägar senast i slutet av 2025 och för tunga lastbilar senast i slutet av 2030. Därutöver ska det till exempel för tunga lastbilar finnas minst två laddningsstationer på varje säker och skyddad parkering⁴⁶ till slutet av 2027 och fyra till slutet av 2030. Tankningsstationer för vätgas ska finnas minst var 20:e mil på viktiga vägar i slutet av 2030 och det ska finnas minst en tankningsstation i varje urban knutpunkt. Tankningsstationer för

⁴² www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/, 2023-04-25

⁴³ Nilsson (2023), Temperaturhöjning i klimatpolitiken, s. 155 f.f., https://eso.expertgrupp.se/wp-content/uploads/2022/09/ESO-2023-7-Temperaturhojning-i-klimatpolitiken_webb.pdf

⁴⁴ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/07/25/alternative-fuels-infrastructure-council-adopts-new-law-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/, 2023-07-25

⁴⁵ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55%-paketet: mot mer hållbara transporter, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-affir-alternative-fuels-infrastructure-regulation/, 2023-10-11

⁴⁶ Se Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller fastställandet av standarder för service- och säkerhetsnivå för trygga och säkra parkeringsområden och förfarandena för certifiering av dessa.

flytande metan ska finnas åtminstone utmed viktigare vägar så att sådana fordon kan röra sig i hela EU. Den nya infrastrukturen måste välkomna även tillfälliga kunder, godta elektronisk betalning och tydligt informera användarna om prisalternativen.

De mest högtrafikerade kusthamnarna ska ge tillgång till landströmsförsörjning för minst 90 procent av alla containerfartyg och passagerarfartyg. De flesta inlandshamnarna ska ha minst en anläggning för landströmsförsörjning senast 2030.

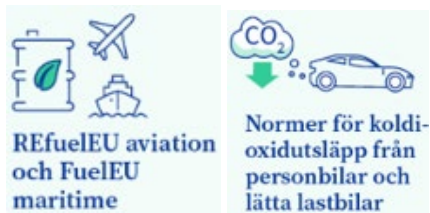
På flygplatser ska det finnas elförsörjning för alla luftfartyg vid gate senast 2025 och för alla remoteplatser⁴⁷ senast 2030. Om flygplatsen har mindre än 10 000 flygningar per år så finns ett särskilt undantag som gäller remoteuppställningsplatser.

Kompletterande regelverk som rör infrastruktur för hållbara bränslen inom flyg och sjöfart finns i avsnittet "Hållbara bränslen och utsläppsnormer" nedan.

Byggnaders energiprestanda

Översynen av direktivet om byggnaders energiprestanda kommer att bidra till mer energieffektiva byggnader i EU. Direktivet innehåller även regelverk som rör infrastruktur för cyklar och elbilar i form av fler laddningsstationer, kablar för ett större antal framtida laddningsstationer och fler parkeringsplatser för cyklar.⁴⁸

Hållbara bränslen och utsläppsnormer



För både flyget och sjöfarten finns framtagna regelverk som syftar till att öka flygplans och fartygs användning av hållbara bränslen för att minska deras klimatavtryck. Dessa är förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart (initiativet ReFuelEU Aviation) och förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (FuelEU Maritime).

Förordningarna ska skapa lika konkurrensvillkor för flygsektorn och sjöfartssektorn, en ökad produktion och användning av hållbara flyg- och fartygsbränslen till konkurrenskraftiga priser, mer innovation och investeringar i hållbara flyg- och fartygstransporter, och fler miljöfrämjande transporter för medborgare i EU.⁴⁹

Vägfordonens utsläpp regleras bland annat genom förordningen om utsläppsgränser för koldioxid från nya personbilar och lätta lastbilar. Nya utsläppsmål i förordningen syftar till att snabba på övergången till fossilfria transporter och att samtidigt stimulera innovation. Förslag på skärpta EU-mål för koldioxidutsläpp från nyttillverkade tunga vägfordon har också tagits fram genom en revidering av en tidigare förordning.⁵⁰

⁴⁷ Mer avlägsna platser.

⁴⁸ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: grönare byggnader i EU, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-making-buildings-in-the-eu-greener/, 2023-10-11

⁴⁹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: ökad användning av grönare bränslen inom luft- och sjöfart, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-refueu-and-fueleu/, 2023-10-11

⁵⁰ Europeiska kommissionen (2023). COM(2023) 88 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2023:88:FIN>

Förordningen för sjötransport antogs i juli 2023⁵¹, förordningen om koldioxidutsläpp från nya bilar i mars 2023⁵² och förordningen för luftfarten antogs i oktober 2023.⁵³

Hållbara flygbränslen – Refuel EU Aviation

Förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart innebär att leverantörer av flygbränsle vid EU-flygplatser stegvis måste öka andelen hållbara bränslen, särskilt syntetiska bränslen, som de levererar. Detta ska ske gradvis mellan 2025 och 2050 från två procents andel till 70 procent. Den innebär även att flygbolag med avresor från EU-flygplatser bara får tanka flygplanet med det bränsle som är nödvändigt för flygningen, så att utsläpp som beror på extravikt efter ekonomitankning undviks. Dessutom måste EU-flygplatser garantera nödvändig infrastruktur för leverans, lagring och tankning med hållbara flygbränslen.⁵⁴

Miljövänligare bränslen inom sjöfarten – FuelEU maritime

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport innehåller bestämmelser som innebär att de fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 som anlöper EU-hamnar måste minska växthusgasintensiteten i den energi som används ombord. Det ska göras i form av en minskning av den årliga genomsnittliga koldioxidintensiteten jämfört med genomsnittet 2020, med start på minus 2 procent 2023 upp till minus 80 procent år 2050. Därutöver måste dessa fartyg använda landström för att få elektricitet när de är förtöjda vid kaj, eller använda annan teknik som är utsläppsfri. Undantag till ovanstående finns bland annat för vissa fiskefartyg.

Målet med styrmedlet är att minska växthusgasintensiteten för den energi som används ombord av fartyg med upp till 80 procent fram till 2050.⁵⁵

Normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar

Personbilar och lätta lastbilar står idag för 15 procent av EU:s totala koldioxidutsläpp, varav 12 procent är från personbilar.⁵⁶

Förordningen om utsläppsgränser för koldioxid från nya personbilar och lätta lastbilar ska revideras för att snabba på övergången till utsläppsfria eller utsläppssnåla transporter. Minskningen ska ske gradvis. Den nya förordningen innebär att EU:s mål för minskning av koldioxidutsläppen till 2030 stramas åt och att alla nya personbilar och lätta lastbilar bör vara utsläppsfria från 2035. En revidering av EU-förordningen om normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon⁵⁷ syftar därtill att ytterligare minska koldioxidutsläppen från tunga fordon och bidra till övergången till utsläppsfri rörlighet. För tunga fordon gäller minskade utsläpp med 45 procent till 2030, 65 procent till 2035 och 90 procent till 2040. Förslaget innebär nollutsläpp för stadsbussar till 2030, en särskild tilldelningsgrund för upphandling och målnivåer även för

⁵¹ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/, 2023-07-25

⁵² www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-council-adopts-regulation-on-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/, 2023-03-28

⁵³ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/10/09/refueleu-aviation-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-aviation-sector/, 2023-10-09

⁵⁴ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: ökad användning av grönare bränslen inom luft- och sjöfart, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/, 2023-10-11

⁵⁵ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/, 2023-10-11

⁵⁶ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: skärpta EU-regler för utsläpp från personbilar och lätta lastbilar, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/, 2023-10-11

⁵⁷ Europeiska kommissionen (2023). COM(2023) 88 final, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4a3b2136-ad3e-11ed-8912-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

tunga släpfordon.⁵⁸ Även en uppdatering av direktiv vad gäller koldioxidklassen för tunga fordon med släpfordon är på gång, så att effektiva släpfordon kan inkluderas vid fastställande av vägavgifter och vägtullar.⁵⁹

Parallellt har EU tagit fram ytterligare förslag som rör utsläpp av luftföroreningar från vägtrafiken. EU-förordningen om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7) ska ge mer adekvata, kostnadseffektiva och framtidssäkra regler för fordonsutsläpp och säkerställa en hög miljö- och hälsoskyddsnivå genom att ytterligare minska utsläppen av luftföroreningar från vägtransporter.⁶⁰

Tre direktiv på energiområdet



Det finns tre viktiga EU-direktiv i 55 %-paketet med särskilt fokus på energi. Dessa är direktivet om förnybar energi, energieffektivitetsdirektivet och direktivet om beskattning av energiprodukter och elektricitet. En översyn av dessa tre har föreslagits.

Energieffektivitetsdirektivet antogs i juli 2023⁶¹ och direktivet om förnybar energi i oktober 2023.⁶² Översynen om direktivet om energibeskattnings pågår.

Förnybar energi

Översynen innebär att höja det nuvarande EU-målet om att den totala energimixen ska bestå av minst 32 procent förnybara energikällor senast 2030 till att den ska bestå av minst 40 procent senast 2030.⁶³ I sektorer där arbetet med att integrera förnybara energikällor har gått långsammare införs sektorsvisa delmål alternativt höjs befintliga delmål. Detta gäller främst sektorerna transport, byggnader och industri.

För transportsektorn kan medlemsländerna välja mellan ett bindande mål om att minska växthusgasintensiteten inom transportsektorn med 14,5 procent senast 2030 genom användning av förnybar energi, eller en bindande andel förnybar energi på minst 29 procent senast 2030 inom den slutliga energianvändningen i transportsektorn.⁶⁴ Minskningar ska ske med utgångspunkt från 2022.

Ett bindande kombinerat delmål på 5,5 procent finns för andelen förnybar energi som levereras till transportsektorn. Det gäller avancerade biodrivmedel från bränsleråvaror som vanligtvis inte är livsmedelsbaserade och förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung som

⁵⁸ Regeringskansliet (2023). Översyn av CO₂-krav för tunga fordon, Faktapromemoria 2022/23:FPM58, www.regeringen.se/contentassets/822038e9de0e47ce917be131e8adc7d0/oversyn-co2-krav-tunga-fordon-202223fpm58.pdf

⁵⁹ Europeiska kommissionen (2023). COM(2023) 189 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0189>

⁶⁰ Europeiska kommissionen (2022). COM(2022) 586 final

⁶¹ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/07/25/council-adopts-energy-efficiency-directive/, 2023-07-25

⁶² www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/10/09/renewable-energy-council-adopts-new-rules/, 2023-10-09

⁶³ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/, 2023-10-11

⁶⁴ www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/10/09/renewable-energy-council-adopts-new-rules/, 2023-10-09

till exempel förnybar vätgas och vätgasbaserade syntetiska bränslen. Inom detta finns dessutom ett minimikrav på att till 2030 ska 1 procent komma från förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Förnybartdirektivet täcker även in järnvägstransporter.

Energieffektivitet

Denna översyn innebär att den slutliga energianvändningen på EU-nivå ska minska med 11,7 procent fram till 2030 jämfört med de prognoser för energianvändning för 2030 som gjordes 2020.⁶⁵ Den slutliga energibesparingen i slutanvändningsledet ska gradvis öka till 1,9 procent till slutet av 2030. Reglerna ska påskynda medlemsländernas insatser för att uppnå energieffektivitet.

Att minska på användningen är många gånger det mest kostnadseffektiva sättet att få ett energisystem med mindre klimatpåverkan. Minskad energianvändning leder till lägre växthusgasutsläpp, mindre föroreningar och rimligare energipriser för människor i EU. Det innebär även minskat beroende av importerade fossila bränslen.

Energibeskattning

Ett syfte med översynen är att beskattningen av energiprodukter och elektricitet ska anpassas till EU:s nuvarande energi- och klimatpolitik genom att främja omställningen till renare energi och grönare industri. De bränslen som förorenar mest ska beskattas högst. Ett annat syfte är att skapa incitament för producenter, användare och konsumenter att göra hållbara val. Enligt förslaget ska fler energiprodukter inkluderas och skattesatsernas struktur ses över.⁶⁶

Inga beslut är ännu tagna, men om förslaget går igenom innebär det för transportsektorn bland annat att flyg- och fartygsbränslen skulle komma att beskattas genom en gradvis ökning över en tioårsperiod medan hållbara bränslen gynnas genom möjligheten till skattebefrielse. Det är tveksamt om förslaget kommer att antas. Tills vidare väljer vi att inte inkludera föreslagna förändringar av energiskattedirektivet i vår analys.

Två EU-förordningar av central betydelse



Två förordningar har tillsammans med utsläppshandelssystemet stor betydelse för det övergripande arbetet med att nå klimatmålen. Det ena är förordningen om ansvarsfördelning som innehåller bindande mål om årliga minskningar av växthusgasutsläpp för medlemsländer. Den innefattar de sektorer som inte omfattas av det nu existerande utsläppshandelssystemet (ETS 1) eller av förordningen under den andra rubriken i det här avsnittet, nämligen förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (förkortas LULUCF). Bägge förordningarna antogs i mars 2023.⁶⁷

⁶⁵ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet: hur EU blir mer energieffektivt, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-how-the-eu-will-become-more-energy-efficient/, 2023-10-11

⁶⁶ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: hur EU planerar att se över energibeskattningen, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-energy-taxation/, 2023-10-11

⁶⁷ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-package-council-adopts-regulations-on-effort-sharing-and-land-use-and-forestry-sector/, 2023-03-28

Förordningen om ansvarsfördelning

De sektorer som omfattas i denna förordning är vägtransporter, inrikes sjötransporter, byggnader, jordbruk, avfall och små industrier. När det gäller vägtransporter, byggnader och viss industri kommer dessa även att därutöver således omfattas av det nya systemet inom EU:s utsläppshandel.

I de nya reglerna höjs EU:s mål för minskning av växthusgasutsläpp till 2030 från 29 procent till 40 procent jämfört med 2005.⁶⁸ Sammanlagt står de sektorer som ligger inom ansvarsfördelningsförordningen för ungefär 60 procent av de totala utsläppen i EU.

Förordningens nationella mål innebär att varje medlemsland bidrar till att minska utsläppen inom dessa sektorer. Bindande mål för 2030 finns för varje medlemsland och innehåller årliga nationella utsläppsgränser som steg för steg leder till de nationella målen för 2030. Målen är satta med beaktande av nationella faktorer och utifrån tanken att vara rättvisa och kostnadseffektiva. De nationella utsläppsbanorna för varje medlemsland kan justeras under 2025 om effekter från oförutsedda händelser som covid-19 gör detta nödvändigt.⁶⁹ Det är EU-kommissionen som räknar om och fattar beslut om den definitiva målbanan.

Sverige tillhör tillsammans med Finland, Luxemburg, Tyskland och Danmark de länder som har de högsta fastställda nationella målen. Målet för vart och ett av dessa länder är en minskning på 50 procent.

Förordningen om ansvarsfördelning innehåller en flexibilitet som ska hjälpa medlemsländerna att nå målen. Ett land kan spara utsläppsrätter om utsläppen ligger under den årliga tillåtna gränsen och föra över en del av detta överskott till kommande år. Ett land kan också låna utsläppsrätter från ett påföljande år. Länderna kan också köpa och sälja överskottstilldelning mellan varandra. För att nå målen i förordningen om ansvarsfördelning kan en begränsad mängd så kallade krediter från koldioxidupptag enligt LULUCF-förordningen användas. Därutöver kan några länder även använda en begränsad mängd utsläppsrätter från EU:s utsläppshandelssystem.

Ovanstående flexibilitet har betydelse för hur ett medlemsland kan göra nationella avvägningar och prioriteringar.

Markanvändning och skogsbruk (LULUCF)

I denna förordning fastställs ett bindande åtagande för EU att minska utsläppen och öka upptaget av koldioxid inom markanvändnings- och skogsbrukssektorn. Denna sektor omfattar användningen av mark och biomassa och har betydelse för både utsläpp och upptag från atmosfären. Inom EU tar sektorn i sin helhet upp mer koldioxid än vad den släpper ut, vilket gör den till en nettokolsänka.

På EU-nivå är det övergripande målet 310 miljoner ton koldioxidekvivalenter i nettoupptag för sektorn 2030.⁷⁰ Därutöver har varje medlemsland bindande nationella mål för ökningen av nettoupptag av växthusgaser för perioden 2026–2030, liksom ett åtagande att uppnå en viss nettosumma av utsläpp och upptag av växthusgaser för perioden 2026–2029.

Även här är de nationella målen satta med beaktande av nationella faktorer och utifrån tanken att vara rättvisa och kostnadseffektiva. Fram till 2025 måste varje EU-land skapa jämvikt

⁶⁸ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: minskning av utsläppen från transporter, byggnader, jordbruk och avfall, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-effort-sharing-regulation/, 2023-10-11

⁶⁹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: minskning av utsläppen från transporter, byggnader, jordbruk och avfall, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-effort-sharing-regulation/, 2023-10-11

⁷⁰ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: uppnåendet av klimatmål inom sektorerna för markanvändning och skogsbruk, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-lulucf-land-use-land-use-change-and-forestry/, 2023-10-11

mellan utsläpp och upptag, därefter ska medlemsländernas mål för nettoupptag bidra till att nå EU:s övergripande mål.

Övriga insatser

Det finns fler delar inom 55 %-paketet utöver de som har beskrivits i tidigare avsnitt. Dessa beskrivs kort nedan.

Paketet rörande marknader för vätgas och koldioxidfri gas innehåller förslag på reviderade och nya regler för att minska gasmarknadens koldioxidavtryck.⁷¹ Det består av en förordning och ett direktiv med gemensamma regler för den inre marknaden. Syftet är att skapa en konkurrenskraftig EU-marknad och särskild infrastruktur för vätgas. Målet är att övergå från naturgas till förnybara och koldioxidsnåla gaser och öka användningen av dem i EU fram till 2030 och framåt.

Förordningen om minskade metanutsläpp innebär strängare regler för övervakning och rapportering av utsläpp i energisektorn.⁷² Den kommer också att leda till snabba minskningar av utsläpp genom en begränsning av metanutsläpp från kraftverk. Metan är en mycket potent växthusgas och det finns ett stort behov av att ta reda på mer om metanutsläpp.

Ännu finns inga överenskommelser på plats för de två nämnda initiativen.

Ett annat angränsande initiativ är REPowerEU som togs fram för att motverka problem och störningar på världens energimarknader efter Ryssland invasion av Ukraina. Planen ska bidra till att spara energi, producera renare energi och diversifiera energiförsörjningen. REPower EU antogs i februari 2023.⁷³

Sammanfattande tabell

Det övergripande syftet med Fit for 55 är alltså att anpassa EU:s klimat-, energi-, transport- och skattepolitik för att nå målen i EU:s klimatlag. Klimatlagen slår fast att unionen ska vara klimatneutral senast 2050 och till 2030 ha minskat sina nettoutsläpp med minst 55 procent jämfört med 1990 års nivåer.

Styrmedlen i 55 %-paketet ska hjälpa EU att nå klimatmålen på ett rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt. I Tabell 2 ges en sammanfattning av de olika delarna i 55 %-paketet i ett transportperspektiv när det gäller delarnas mål, övrig information och startpunkt. I bilaga finns kompletterande länkar till dessa styrmedel.

Av de styrmedel som beskrivs i tabellen så är vissa helt nya medan andra är befintliga styrmedel som är justerade för att bättre möta målen. Förordningarna om gränsjusteringsmekanismen, om hållbart flygbränsle, om miljövänligare bränslen inom sjöfarten samt om den sociala klimatfonden är alla nya. En diskussion om övergripande konsekvenser till följd av Fit for 55 följer i nästa kapitel.

⁷¹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55%-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/, 2023-10-11

⁷² Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: minskade metanutsläpp från fossila bränslen, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-cutting-methane-emissions-in-fossil-fuels/, 2023-10-11

⁷³ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/02/21/eu-recovery-plan-council-adopts-repower-eu/, 2023-02-21

Tabell 2. En sammanfattande beskrivning av olika delar i 55 %-paketet utifrån deras mål, övrig information och startpunkt.

Del i 55%-paketet	Mål	Övrig information	Startpunkt
Ett ambitiösare utsläppshandels-system*	Utsläppsminskning, från –43% till –62% till 2030, snabbare minskning av utsläppstaket, genomförande av Corsia ⁷⁴ , inkludering av sjöfarten	Ökad finansiering av moderniseringsfonden och innovationsfonden, översyn av reserven för marknadsstabilitet. Gränsjusteringsmekanism tillkommer	Utfasning av gratis utsläppsrätter för flyget innan 2026 Gradvis införande för sjöfarten 2024–2026
Ett nytt utsläppshandelssystem för byggnader, vägtransporter och bränslen*	Knappt 60 % av sin totala utdelning till 2030 (Nilsson 2023) För distributörer av bränslen till nämnda sektorer	Social klimatfond som hanterar priseffekter tillkommer	Från 2027 (eller 2028 utifrån skyddsåtgärd)
Infrastruktur för alternativa bränslen*	Tillräcklig tillgång till infrastrukturnät för laddning eller tankning	Viktiga vägar: laddning var 6 mil, skyddade parkeringar för lastbilar start 2027, vätgas var 20 mil samt tillgänglighet till metan	2025 för personbilar, 2030 för laddning lastbilar, vätgas och flytande metan, landström i hamnar, 2025 och 2030 elförsörjning flygplatser
Hållbara flygbränslen*	Ökning av andel hållbara bränslen	Tankningsmängd och infrastruktur regleras	Gradvis 2025–2050
Miljövänligare bränslen inom sjöfarten*	Minskad växthusgasintensitet i energi-användningen	För fartyg över 5 000 brutto, även landström vid kaj	Gradvis mellan 2023–2050
Normer för koldioxid-utsläpp från personbilar och lätta lastbilar*	Snabbare övergång till utsläppssnålt, höjt mål till 2030, nya fordon utsläppsfria 2035	Parallella regler finns om fordonsutsläpp från vägfordon respektive tunga fordon	Gradvis fram till 2035

Tabellen beskriver de olika delarna i 55 %-paketet utifrån deras mål, övrig information och startpunkt.

* = lagförslaget är antaget, ** = lagförslaget är inte antaget.

Källa: Tabellen baseras på texten i aktuella kapitel.

⁷⁴ Se tidigare avsnitt.

Tabell 2 forts. En sammanfattande beskrivning av olika delar i 55 %-paketet utifrån deras mål, övrig information och startpunkt.

Del i 55 %-paketet	Mål	Övrig information	Startpunkt
Direktiv om förnybar energi*	Minst 40 procent förnybart till 2030	Varierande mål för transportsektorn 2030	Gradvis
Direktiv om energieffektivitet*	Minska slutlig energianvändning med 11,7% till 2030	Öka slutlig energibesparing till 1,9% till 2030	Gradvis mellan 2024–2030
Direktiv om energibeskattnig**	Bränslen som förorenar mest ska beskattas högst	För flyg- och fartygsbränslen en gradvis ökning...	...över en tioårsperiod
Förordning om ansvarsfördelning*	Årliga minskningar av växthusgasutsläpp för medlemsländer	Flexibilitet i tid och gentemot utsläpps-handelssystemet	För Sverige –50% till 2030
Förordning om markanvändning och skogsbruk*	Nationella mål om ökning av nettoupptag för sektorn	Jämvikt mellan utsläpp och upptag fram till 2025	En viss nettosumma för perioden 2026–2029

Tabellen beskriver de olika delarna i 55 %-paketet utifrån deras mål, övrig information och startpunkt.

* = lagförslaget är antaget, ** = lagförslaget är inte antaget.

Källa: Tabellen baseras på texten i aktuella kapitel.

Nya ramar för transportpolitiken

Enligt EU-kommissionen är Fit for 55 en uppsättning sammanlänkade styrmedel som uppfyller ambitionerna i relation till EU:s klimatlag. De olika delarna i Fit for 55 utgör tillsammans ett lagstiftningspaket som genom en kombination av styrmedel täcker in både medlemsländer och andra aktörer, på utbudssidan respektive efterfrågesidan. Planen är ett stegvis införande enligt beskrivningar i förra kapitlet.

Tillsammans syftar styrmedlen i Fit for 55 att leda till en minskning av utsläpp och öka nettoinlagring av växthusgaser inom EU till nivåer som gör att EU:s klimatmål nås. Utsläppens storlek regleras av de tre växthusgasbudgetlagarna, medan den kompletterande klimatpolitiken driver fram konkreta åtgärder.

Fit for 55 sätter nya ramar för transportpolitiken både genom styrmedelspaketet i sin helhet och genom målnivåerna i växthusgasbudgetlagarna. I detta kapitel kommer först en kortfattad beskrivning av huvudsakliga konsekvenser för transportsektorn kopplat till respektive styrmedel, följt av en sammanställning av vilka typer av styrmedel som återfinns inom 55 %-paketet och i olika angränsande initiativ med koppling till Fit for 55. Därefter följer en beskrivning av hur flexibiliteter mellan de tre växthusgasbudgetarna kan komma att påverka transportpolitiken.

Konsekvenser för transportsektorn

De huvudsakliga konsekvenserna, det vill säga vilka som främst kommer att beröras av de olika initiativen, och hur, sammanfattas i Tabell 3. Det är svårt att bedöma prisbilden och vi gör heller ingen beskrivning eller prognos för detta.

Tabell 3. Övergripande konsekvenser för transportsektorn till följd av 55 %-paketet.

Del i 55 %-paketet	Konsekvenser i första ledet
Ett ambitiösare utsläppshandels-system*	Berör flyget och sjöfarten. En snabbare sänkning av utsläppstaket, genomförande av Corsia och inkludering av sjöfarten kommer att kosta i termer av förändring, men är något som Sverige bör kunna hantera minst lika bra som resten av EU:s medlemsländer (Trafikanalys Utr 2021/66), även om Sverige visserligen är mer sjöfartsberoende än flera andra EU-länder. Förutsättningarna för upphandling av Gotlandstrafiken påverkas.
Ett utsläppshandels-system för byggnader, vägtransporter och bränslen*	Påverkar i första ledet distributörer som levererar bränslen till byggnader, vägtransporter och andra sektorer. Prisutvecklingen för vägtransporter påverkas också av i vilken utsträckning staten balanserar ökade kostnader för utsläppsrätter med sänkning av andra skatter.

Tabellen beskriver övergripande konsekvenser av de olika delarna i 55 %-paketet, i första ledet.

* = lagförslaget är antaget, ** = lagförslaget är inte antaget.

Källa: Tabellen baseras på texten i promemorian med vissa kompletteringar enligt ovan.

Tabell 3 forts. Övergripande konsekvenser för transportsektorn till följd av 55 %-paketet.

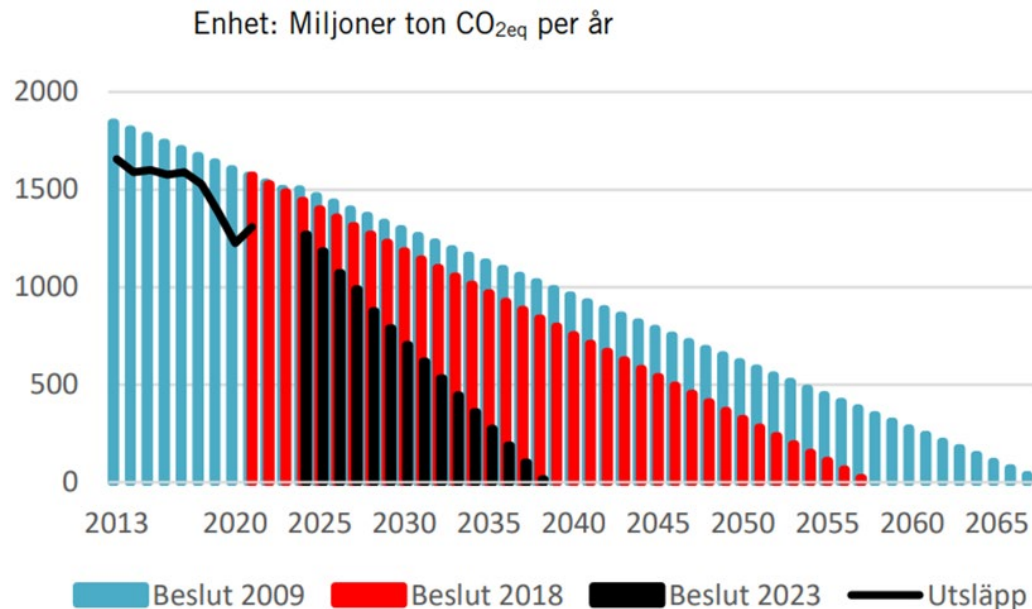
Del i 55 %-paketet	Konsekvenser i första ledet
Infrastruktur för alternativa bränslen*	Investeringar i huvudsak av privata aktörer, med investeringsstöd genom bland annat Klimatklivet (Regeringskansliet 2020/21:FPM141). På platser med svag efterfrågan kan särskilda statliga insatser krävas.
Hållbara flygbränslen*	Ställer krav på leverantörer av flygbränsle, flygbolag och flygplatser. Innebär ökad tillsyn från nationella myndigheter och EU-myndigheter, samt ökade kostnader för flygbränsle (Regeringskansliet 2020/21:FPM139).
Miljövänligare bränslen inom sjöfarten*	För fartyg med en bruttodräktighet över 5 000, även landström vid kaj. Rederierna och deras kunder kommer att få bära huvuddelen av kostnaderna för styrmedlet (Regeringskansliet 2020/21:FPM140).
Normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar*	Alla nya personbilar och lätta lastbilar bör vara utsläppsfria från 2035. En ökad andel elfordon förutsätter tillräckligt utbyggd laddinfrastruktur och att berörda aktörer vid behov vidtar åtgärder, dvs tillverkarna behöver öka de årliga investeringarna och underleverantörer anpassa produktionen. Biodrivmedel kan då frigöras för annat (Regeringskansliet 2020/21:FPM143). Det är oklart i vilken utsträckning detta kommer att påverka priserna för person- och distributionstransporter.
Direktiv om förnybar energi*	Är en del av sammanlänkade styrmedel som tillsammans uppfyller ambitionerna i Fit for 55. Innebär minskad växthusgasintensitet inom transportsektorn.
Direktiv om energieffektivitet*	Är en del av sammanlänkade styrmedel som tillsammans uppfyller ambitionerna i Fit for 55. Påskyndar insatser för att uppnå energieffektivitet. En rörlig kostnad (energi) för trafik minskar, men kostnaderna för fordon kan öka.
Direktiv om energibeskattning**	Beslut saknas. Vi bör tills vidare räkna med att förslaget inte antas och därmed inte heller påverkar förutsättningarna för transportsektorn.
Förordning om ansvarsfördelning*	Nyttjandet av flexibiliteter mellan ansvarsfördelningsförordningen, ETS1 och LULUCF påverkar utrymmet för användning av fossila bränslen och därmed transportsektorn (ESO-rapport 2023:7). Förordning påverkar direkt staten och sätter en ram för klimatpolitiken.
Förordning om markanvändning och skogsbruk*	Nyttjandet av flexibiliteter mellan ansvarsfördelningsförordningen, ETS1 och LULUCF påverkar utrymmet för användning av fossila bränslen och därmed vägtransportsektorn (ESO-rapport 2023:7) och indirekt möjligen också sjö- och luftfart. Framgångsrik anpassning inom markanvändning och skogsbruk minskar åtgärdsbehovet inom vägtrafiken.

Tabellen beskriver huvudsakliga konsekvenser av de olika delarna i 55 %-paketet, i första ledet.

* = lagförslaget är antaget, ** = lagförslaget är inte antaget.

Källa: Tabellen baseras på texten i promemorian med vissa kompletteringar enligt ovan.

Det nya ambitiösare utsläppshandelssystemet syftar till en mycket snabbare minskning av utsläppstaket än tidigare, vilket bland annat tydliggjorts av Nilsson (2023)⁷⁵. En illustration av detta ges i Figur 10.



Figur 10. Årlig utgivning av nya utsläppsrätter inom ETS1 enligt beslut 2009, 2018 respektive 2023, samt utsläpp inom systemet 2013-21.
Källa: Nilsson (2023)

Tabell 4 visar exempel på regelverk inom Fit for 55 som utgör olika typer av styrmedel enligt indelningen i Trafikanalys promemoria ABC om styrmedel.⁷⁶ Utöver de huvudsakliga initiativen i Fit for 55 sker översyn av övrig befintlig lagstiftning på EU-området för att den ska anpassas till intentionerna i den europeiska gröna given och lagstiftningen inom Fit for 55. Sammanlänkad lagstiftning finns för medlemsländer och andra aktörer, både på utbudssidan respektive efterfrågesidan.

Ett exempel på användningen av parallell lagstiftning för att få önskad effekt är att en stor del av utsläppen inom ansvarsfördelningsförordningen även inkluderas i det nya utsläppshandelssystemet. Att ha båda styrmedlen möjliggör att samtidigt säkra att huvuddelen av utsläppen minskar i hela unionen på ett kostnadseffektivt sätt och att omställningskostnaderna fördelas mellan medlemsländerna utifrån köpkraft.⁷⁷

⁷⁵ Nilsson (2023), Temperaturhöjning i klimatpolitiken, https://eso.expertgrupp.se/wp-content/uploads/2022/09/ESO-2023-7-Temperaturhojning-i-klimatpolitiken_webb.pdf

⁷⁶ Trafikanalys PM 2023:4, www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023-4-abc-om-styrmedel.pdf

⁷⁷ Nilsson (2023), Temperaturhöjning i klimatpolitiken, https://eso.expertgrupp.se/wp-content/uploads/2022/09/ESO-2023-7-Temperaturhojning-i-klimatpolitiken_webb.pdf

Tabell 4. Typ av styrmedel inom 55 %-paketet och i angränsande initiativ.

Typ av styrmedel	Exempel i 55 %-paketet	Exempel på angränsande initiativ
Juridiska styrmedel	Normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar	Flera styrmedel uppdateras: Euro 7 ⁷⁸ ; Koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släp ⁷⁹ ; Direktiv om vägfordons mått och vikt ⁸⁰
Ekonomiska styrmedel	Mängden utsläppsrätter som ställs ut begränsas jämfört med tidigare; Sjöfarten implementeras i ETS 2024; Luftfartens fria tilldelning av utsläppsrätter upphör och anpassning till Corsia sker; Vägtrafik inkluderas i ett nytt utsläppshandels-system; ESR har inslag av ekonomiska styrmedel riktade mot medlemsstaterna; Sociala fonden kan bland annat användas för att subventionera elektrifiering av trafiken	Flera styrmedel uppdateras: Eurovinjettdirektivet ⁸¹ ; Kommissionens riktlinjer för statsstöd ⁸² ; Undantag för energiskatt på biodrivmedel ⁸³
Informativa styrmedel	Nationella utsläppsmål inom ansvars-fördelningsförordningen (i första hand för medlemsstater, indirekt för andra aktörer); Krav på information om laddningsmöjligheter i AFIR	Regeringsuppdrag – Vägledning om lätta fordonens energianvändning och koldioxidutsläpp ⁸⁴
Nudging	Tillgängliga laddstolpar signalerar att möjligheten finns, även liknande för hamnar och flygplatser	Redovisning av växthusgasutsläpp för transporttjänster ⁸⁵
Samhälls-, infrastruktur- och trafikplanering	Infrastruktur för alternativa bränslen, med laddstolpar var sjätte mil, landström i hamnar, tillgång till el vid flygplatser; Byggnaders energiprestanda med regelverk för laddstolpar och cykelparkeringar i anslutning till fastigheter	Fonden för ett sammanlänkat Europa (connecting Europe facility) stöder implementering av TEN-T (trans-European transport network) ⁸⁶

Tabellen beskriver typ av styrmedel inom 55 %-paketet och i angränsande initiativ.

Källa: Tabellen baseras på texten i promemorian med vissa kompletteringar enligt ovan. Typ av styrmedel utifrån Trafikanalys 2023 (ABC om styrmedel).

⁷⁸ Europeiska kommissionen (2022). COM(2022) 586 final

⁷⁹ Europeiska kommissionen (2023). COM(2023) 189 final

⁸⁰ Europeiska kommissionen (2023). COM(2023) 445 final

⁸¹ Europeiska kommissionen (2023). COM(2023) 189 final

⁸² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6982, 2021-12-21

⁸³ Trafikanalys PM 2023:1, www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_1-transportsektorns-samhallsekonomska-kostnader-2022---bilagor.pdf

⁸⁴ Energimyndigheten Dnr. 2020–25875

⁸⁵ Europeiska kommissionen (2023). COM(2023) 441 final

⁸⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment_en, 2023-09-05

Tabell 4 forts. Typ av styrmedel inom 55 %-paketet och i angränsande initiativ.

Typ av styrmedel	Exempel i 55 %-paketet	Exempel på angränsande initiativ
Förhandlingar och överenskommelser	Omfattas inte av förslagen	Kommissionen vägleder medlemsstater om planering för hållbar urban mobilitet, där större städer längs TEN-T får vägledning, och om framtagande av nationella program (medlemsstater får support om de deltar) ⁸⁷
Offentlig upphandling	Normer för lastbilar och släp har en särskild tilldelningsgrund för upphandling ⁸⁸	EU eftersträvar innovativ, grön och social offentlig upphandling ⁸⁹
Forskning och innovation	Innovationsfonden (som ger stöd för ny klimatvänlig teknik)	Horizon Europe ⁹⁰

Tabellen beskriver typ av styrmedel inom 55 %-paketet och i angränsande initiativ.

Källa: Tabellen baseras på texten i promemorian med vissa kompletteringar enligt ovan. Typ av styrmedel utifrån Trafikanalys 2023 (ABC om styrmedel).

Vad innebär växthusgasbudgetarna för transportpolitiken?

Kärnan i EU:s klimatpolitik och i Fit for 55 är utsläppshandelsdirektivet, ansvarsfördelningsförordningen och förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk. Enligt rapporten Temperaturhöjning i klimatpolitiken – en ESO-rapport om EU:s nya lagstiftning i svensk kontext⁹¹ kan dessa ses som tre olika växthusgasbudgetar:

- Utsläppsbudget I: Nuvarande utsläppshandelssystem (ETS 1)
- Utsläppsbudget II: Ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och det nya utsläppshandelssystemet (ETS 2)
- Inlagringsbudgeten: LULUCF-förordningen (markanvändning och skog)

Sättet som de hänger ihop på har betydelse för det utrymme som rör transportsektorn. Inom respektive bubbla (ETS1, ESR/ETS2 och LULUCF) kan aktörerna handla utsläppsutrymme med varandra, om det finns tillgängligt och aktörerna är villiga att betala. Staten, företag och enskilda kan förvärva utsläppsrätter. Staten kan överföra utsläppsutrymme under ETS1 till ESR-sektorn. Flexibiliteter inom ESR möjliggör utvidgning av svenska ESR-budgeten och kan därigenom begränsa behovet av utsläppsminskningar något. Transporter är dock fortfarande

⁸⁷ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-guides-member-states-sustainable-urban-mobility-planning-2023-03-09_en, 2023-03-09

⁸⁸ Regeringskansliet 2022/23:FPM58

⁸⁹ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/public-procurement_sv, 2023-09-07

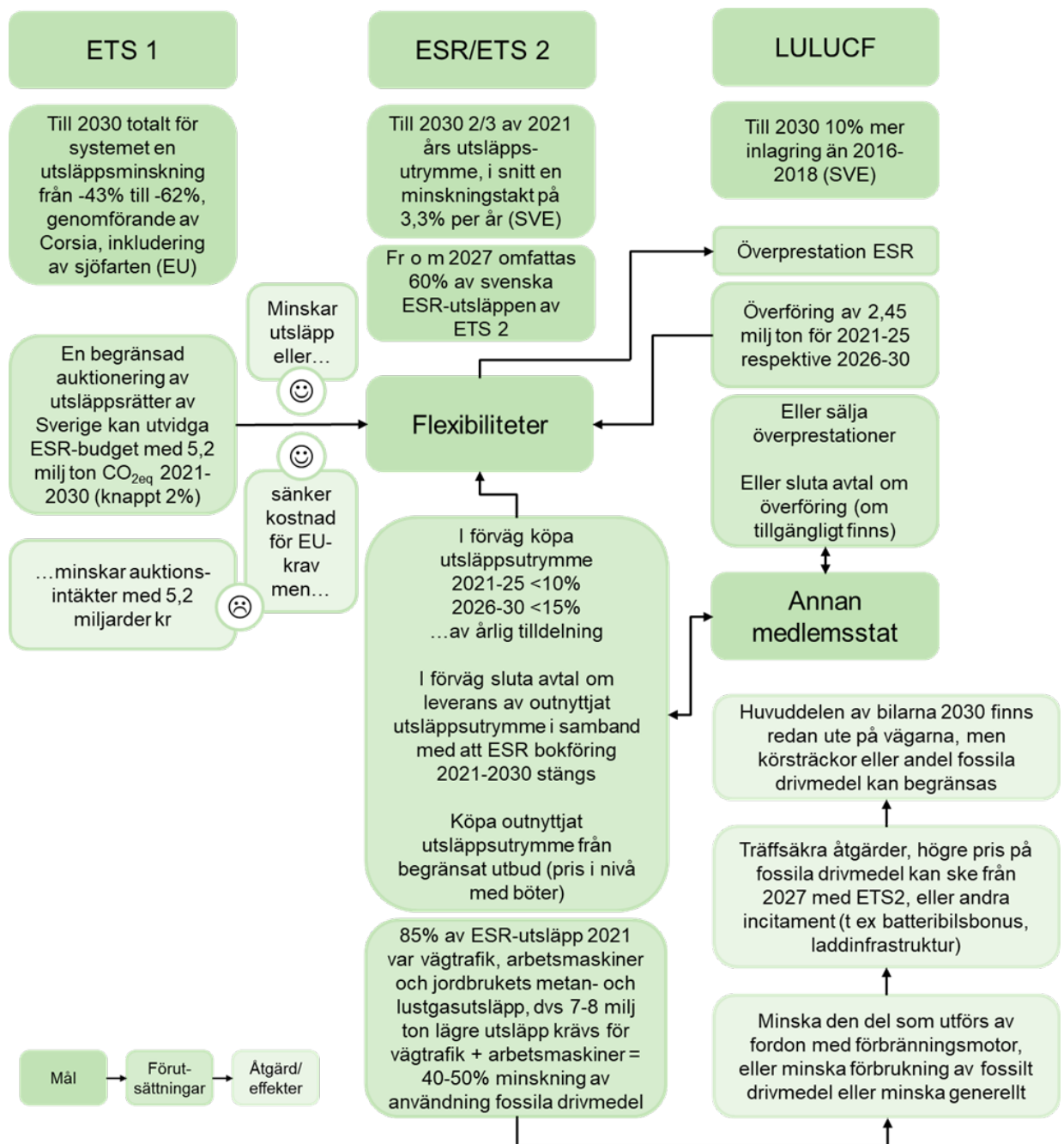
⁹⁰ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe_en, 2023-09-07

⁹¹ Nilsson (2023), https://eso.expertgrupp.se/wp-content/uploads/2022/09/ESO-2023-7-Temperaturhojning-i-klimatpolitiken_webb.pdf

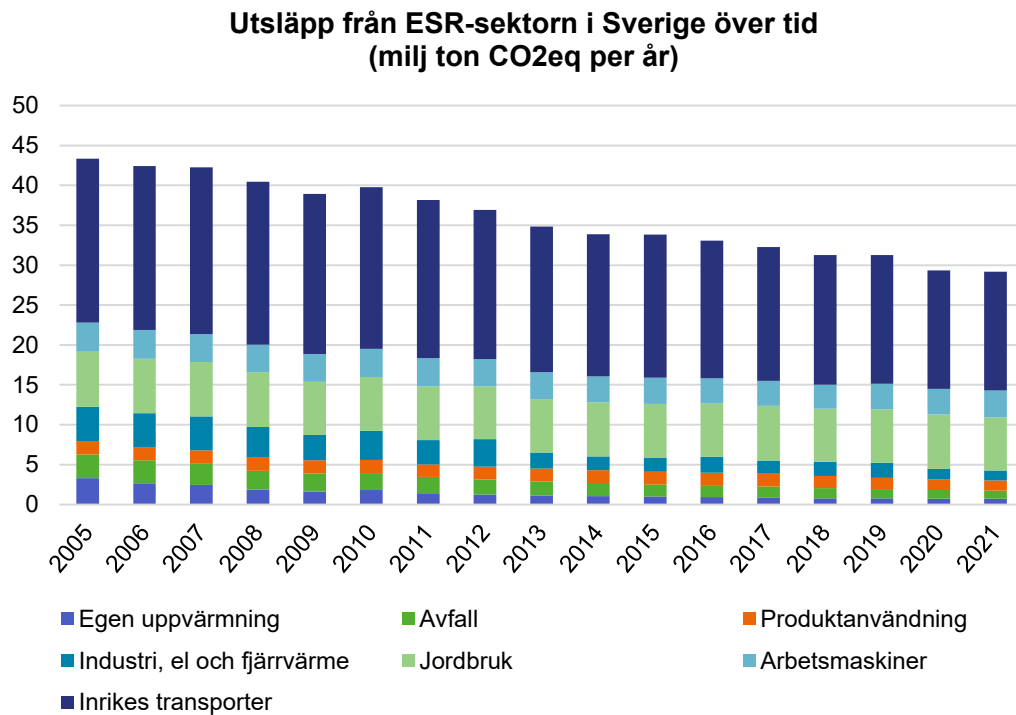
avgörande för att minska de svenska ESR-utsläppen, eftersom de utgör den enskilt största delen av dessa utsläpp.

En medlemsstat som överpresterar under ansvarsfördelningsförordningen (ESR), det vill säga har lägre samlade utsläpp från vägtrafik, småskalig uppvärmning, jordbruk med mera än lagstiftningen kräver, tillåts underprestera under LULUCF-förordningen.

En översiktlig analys av flexibilitet mellan de tre växthusgasbudgetarna och kopplingen till transportsektorn beskrivs i Figur 11. Hur utsläppen inom ESR-sektorn i Sverige har sett ut över tid visas i Figur 12.



Figur 11. Översiktlig analys av flexibilitet mellan de tre växthusgasbudgetarna och kopplingen till transportsektorn, tonangivelser avser Sverige. Hur färgnyanserna i bilden förhåller sig till varandra beskrivs längst ner till vänster. Baserat på innehåll i Nilsson (2023).



Figur 12. Utsläpp från ESR-sektorn i Sverige över tid, det vill säga från den icke-handlande sektorn.
Källa: Baserat på siffror från Naturvårdsverket (2023).

Lagstiftningen inom Fit for 55 medger alltså olika vägval och möjligheter för nationell anpassning. De tre växthusgasbudgetarna innebär dock att åtgärder inom ett område kan ge oväntade effekter inom ett annat. När implementering av Fit for 55 genomförs i svensk lagstiftning eller när nationella styrmedel som rör transportsektorn tas fram behöver följd effekter för systemet som helhet tas i beaktande. Ökade utsläpp inom ESR kan till exempel behöva kompenseras med utsläppsätter från ETS.

Eftersom det nationella målet inom ESR gäller flera sektorer finns också behov av tydlighet kring mål och åtaganden för respektive sektor, till exempel för vägtransporter.

Effekter utifrån de transportpolitiska målen

Med ett stort antal regelverk inom klimatområdet som justeras relativt samtidigt är det svårt att helt hålla isär vilka effekter som kommer av vilken del, men det finns ett antal generella aspekter som kan lyftas för de olika regelverken.

EU-lagstiftningarna på klimatområdet syftar till att på ett så rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt som möjligt minska klimatutsläppen till i första hand 2030 och därefter till 2050.⁹² Effekten på klimatet är den stora vinsten i sammanhanget, men det finns synergier med flera andra områden och målkonflikter som behöver hanteras, bland annat sannolik påverkan på tillgänglighet.

Utgångspunkt vid beskrivning av effekter utifrån de transportpolitiska målen är frågeställningarna i bilagan. För beskrivning av tankar kring jämförelsealternativ, se promemorians inledning.

Samhällsekonomiskt effektivt och hållbart

Med hjälp av den gröna given satsar EU på att ställa om till en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det inte finns några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050, där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen och där inga människor eller platser lämnas utanför.

Nytan av skärpningen globalt sett och för effekterna på ekonomin hänger i hög grad på att koldioxidläckaget begränsas, det vill säga att inte utsläpp flyttas till andra delar av världen eller andra transportlösningar. Gränsjusteringsmekanismen för koldioxid som innebär importavgifter på cement, aluminium, gödselmedel, elproduktion, vätgas, järn och stål samt vissa andra produkter utgör en sådan åtgärd för att förhindra läckage. Importavgiften tas inte ut om produktionslandet har en klimatpolitik jämförbar med EU:s. Ambitiösa klimatåtgärder i resten av världen kan minska risken för att vissa verksamheter flyttar till andra länder. Begränsning i storlek på fartyg som inkluderas i handelssystemet kan i viss utsträckning leda till att det blir fler mindre och färre stora fartyg på vissa rutter, som då inte är inkluderade i utsläppssystemet.

Trafikanalys rapport Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader⁹³ diskuterar hur Fit for 55 påverkar graden av internalisering avseende koldioxid och luftföroreningar, det vill säga i vilken utsträckning trafiken betalar för sina externa kostnader. Internalisering innebär i detta sammanhang att införliva externa effekter i de avväganden som görs, det vill säga att aktörerna genom prissättning ges en tydlig anledning att väga in den externa effekten. I ett slutet utsläppshandelssystem, som över tid leder till utsläpp i linje med klimatmålen, kan kostnaderna för dessa utsläpp sägas vara internaliserade. I takt med att utsläppsrätter fasas ut både inom ETS 1 och ETS 2 kommer de koldioxidkostnader som transporterna orsakar att på sikt bli likformigt internaliserade vilket är en grundläggande förutsättning för samhällsekonomisk effektivitet. Detta kommer då gälla vägtrafiken, tågtrafiken, luftfart, sjöfart

⁹² Europeiska kommissionen (2021). 55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet, COM(2021) 550 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550>

⁹³ Trafikanalys Rapport 2023:4, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_4-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2022.pdf, sid. 17-21

med fartyg över 5 000 brutto som går mellan två EES-hamnar (50 procent om en av hamnarna är utanför EES) och luftfart inom utsläppshandelssystemet som sker till/från EES. Det som hamnar utanför är sjöfart med mindre fartyg, också beroende på att sjöfartsbränslen är undantagna från beskattning. Miljövänligare bränslen inom sjöfarten (FuelEU Maritime) bidrar till att internalisera climateffekterna.

Den vidgade utsläppshandeln bidrar med andra ord väsentligen till att skapa effektivitet i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet. Trots de flexibiliteter som är inbyggda i systemen finns emellertid en sannolikhet för att priserna på utsläppsätter kan komma att skilja mellan de bägge utsläppshandelssystemen. Sådana diskrepanser kan i förekommande fall ses som ett uttryck för viss återstående ineffektivitet. Det är också sannolikt att inte alla styrmedel i paketet är fullt ut effektiva. Det är exempelvis sannolikt att den implementering av infrastruktur för alternativa drivmedel som medlemsstater föreskrivs införa, i efterhand inte kommer att kunna "räknas hem" för alla drivmedel på alla platser längst EU:s TEN-nätverk.

Kravet om nollutsläpp från nya lätta fordon 2035 innebär i princip att förbränningsmotorn fasas ut, vilket i sin tur innebär att tidigare externa kostnader som uppstått i form av förurning, övergödning, vissa hälsoeffekter och korrosion till följd av luftföroreningarna kommer att upphöra. Framtagandet av alternativa drivmedel kan dock ge upphov till andra externa kostnader inom andra sektorer.

Hittills i detta avsnitt har fokus varit på framför allt koldioxidutsläpp och luftföroreningar, som utifrån resonemangen om internalisering kan sägas uppfylla en samhällsekonomiskt god hantering. De effekter som beskrivs under rubrikerna Funktionsmålet och Hänsynsmålet tar även med andra aspekter från de transportpolitiska målen vid sidan om detta. För att uppnå en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning behöver alla dessa aspekter vägas in. Det har därutöver betydelse på vilket sätt som omställningen genomförs, det vill säga om den tillvaratar synergier som finns med övriga delar i samhället och möjligheter till innovation och konkurrenskraft.

De olika delarna i Fit for 55 utgör således ett lagstiftningspaket med en kombination av styrmedel som planeras att införas stegvis. Kärnan i form av de tre centrala förordningarna som rör växthusgasbudgetar (utsläppshandelssystem, ansvarsfördelningsförordning och LULUCF) medger viss flexibilitet mellan de olika budgetarna. Detta sammantaget skapar utrymme för en samhällsekonomisk god hantering, men det gäller att tänka till kring hur kostnaderna faktiskt faller ut i slutändan.

Funktionsmålet

De olika delarna i Fit for 55 styr alla mot ett klimatneutralt samhälle, men de verkar på lite olika sätt. Flera delar har tydlig påverkan på beteenden hos företag eller att medlemsländerna ska skapa förutsättningar nationellt för att möjliggöra styrningen. Förutsättningarna för näringslivet skiljer sig åt inom Sverige beroende på verksamhet och var den bedrivs. Sverige har stora avstånd geografiskt och transportavståndet till centrala Europa är jämförelsevis långt. Inriktningen på industri och verksamheter har också betydelse för hur effekterna landar.

Handel med utsläppsätter är i flera avseenden ett bra och effektivt styrmedel om det utformas på rätt sätt och innehåller kompensatoriska delar för de grupper och regioner som kan drabbas hårt. De skärpningar och tillägg som görs till befintligt utsläppssystem är till stora delar utformade på så sätt. Att ställa om så att stora delar av EU:s transportsektor (inklusive sjöfart och flyg) inom ett par decennier ska vara helt fossilfri kommer att kosta i termer av

förändring, men är något som Sverige bör kunna hantera minst lika bra som resten av EU:s länder trots vårt geografiska läge.⁹⁴

Utformningen av stöd och bidrag för omställningen är en svår men viktig fråga. Det finns tre viktiga komponenter inom EU för att underlätta omställningen.

- Den nya sociala klimatfonden, kopplat till det separata utsläppshandelssystemet för vägtransporter och uppvärmning. Ur fonden ska medlemsstaterna kunna söka medfinansiering för åtgärder som syftar till att begränsa de regressiva sociala och regionalekonomiska effekter som den nya utsläppshandeln inledningsvis kan komma att orsaka. Pengarna ska kunna användas såväl för att subventionera energieffektivisering, ny energiteknik, elektrifiering av trafiken, som för rena inkomststöd till utsatta grupper. Den svenska ramen i den sociala klimatfonden är 400 miljoner EUR av totalt 65 miljarder EUR.⁹⁵
- EU:s innovationsfond. Pengar från denna fond ska användas till att föra innovativa tekniska lösningar med låga klimatutsläpp närmare marknaden. Intäkter från auktionerade utsläppsrätter från tidigare 450 miljoner har utökats till 530 miljoner utsläppsrätter.⁹⁶ Svenska företag som fått stöd från innovationsfonden är bland annat Hybrit-projektet och Stockholm Exergis försök med bio-CCS.⁹⁷
- Moderniseringsfonden utökas. Det ska bidra till modernisering av energisektorn och bland annat underlätta omställningen för kolberoende regioner. Ur denna fond kan "mindre bemedlade" länder söka pengar för att hantera omställningen. Fonden finansieras främst med två procent av auktionsintäkterna från utsläppsrätter.⁹⁸

Ny infrastruktur för alternativa bränslen är ett sätt att stödja utvecklingen och underlätta omställningen. Det förbättrar tillförlitligheten i transportsystemet och tillgängligheten för godstransporter.

Kostnader för att leva upp till de nya regelverken i Fit for 55 hamnar till viss del hos de som ska betala för produkter och tjänster. Vissa kostnader hamnar närmare individen. Det gäller det nya systemet för utsläppsrätter som påverkar priset på uppvärmning av bostäder och vägtransporter, och utifrån detta också kan få en tydlig påverkan på enskildas beteende när det gäller val av uppvärmning och trafikslag. Även nya normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar liksom förordningen om hållbara flygbränslen kan påverka beteendet. Enskilda kan komma att göra val utifrån transportlösning för beställda leveranser och för trafikslag vid arbetsresor respektive för semester och fritid. Till viss del kan även individers beteende styras om från transporter till digitala möten och upplevelser.

Om utvecklingen leder till ökad kollektivtrafik och satsning på cykelbanor så innebär det förbättrad tillgänglighet för vissa persontransporter, vilket är positivt för grupper som i hög grad är beroende av dessa transportmedel. Att en minskad förbränning av fossila bränslen också leder till mindre utsläpp av avgaspartiklar och kväveoxider är positivt för gångtrafikanter och cyklister. Flera delar i Fit for 55 styr mot fossilfria fordon och i princip alla nya personbilar

⁹⁴ Yttrande över förslag till ändring av EU ETS direktiv 2003/87/EG inklusive flyg, beslut (EU) 2015/1814 angående marknadsstabilitetsreserven och förordning (EU) 2015/757 angående MRV (dnr M2021/01389). Trafikanalys Dnr Utr 2021/66, daterat 2021-09-15, [Yttrande över förslag till ändring av EU ETS direktiv 2003/87/EG inklusive flyg, beslut \(EU\) 2015/1814 angående marknadsstabilitetsreserven och förordning \(EU\) 2015/757 angående MRV \(dnr M2021/01389\) \(trafa.se\)](https://www.trafa.se/yttrande-over-forslag-till-ändring-av-eu-ets-direktiv-2003/87/eg-inklusive-flyg-beslut-eu-2015/1814-angående-marknadsstabilitetsreserven-och-förordning-eu-2015/757-angående-mrv-dnr-m2021/01389)

⁹⁵ Europeiska unionen (2023). Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-11-2023-INIT/sv/pdf>

⁹⁶ Europeiska kommissionen (2023). What is the innovation fund? https://climate.ec.europa.eu/eu-action/funding-climate-action/innovation-fund/what-innovation-fund_en, 2023-10-11

⁹⁷ https://sweden.representation.ec.europa.eu/news/eu-investerar-i-svenska-hybrit-och-stockholm-exergi-2021-11-26_sv, 2021-11-26

⁹⁸ Europeiska kommissionen (2023). Modernisation fund, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/funding-climate-action/modernisation-fund_en, 2023-10-11

behöver vara utsläppsfria från 2035.⁹⁹ Detta kan påverka möjligheten till ägande av personbil hos de som tidigare köpt billiga begagnade bilar. Även om driftskostnaden i elektrifierade personbilar blir lägre så kan den fasta kostnaden initialt bli högre än idag. En nedskalning till en större andel mindre personbilar skulle med tiden även kunna innebära tillgång till billigare bilar, så väl nya som begagnade.

Geografiska skillnader gör att anpassningen till de regler som finns i Fit for 55 kommer att se olika ut för människor i städer respektive landsbygd. Lösningarna behöver vara anpassade. Här kan finnas incitament till olika former av innovation på transportområdet som på sikt kan bidra till regional utveckling. Det är också av betydelse för funktionsmålet hur väl den sociala fonden faller ut, liksom även gränsjusteringsmekanismen.

Styrmedlen inom Fit for 55 syftar till att motverka användningen av fossila bränslen för att minska klimatförändringarna och därmed de negativa effekter för människor och samhället som blir följden av ett förändrat klimat.

Hänsynsmålet

Omställningen till ett fossilfritt samhälle med stöd av Fit for 55 kommer att öka användningen av förnybar energi samtidigt som regelverken styr mot en effektivare energianvändning. På miljöområdet kommer en minskad förbränning av fossila bränslen att leda till mindre utsläpp av avgaspartiklar, kväveoxider och svaveloxider. Detta är positivt för miljö och hälsa. Det är svårt att säga något på en övergripande nivå när det kommer till trafiksäkerheten. Det är sannolikt att en effektivisering av transporterna kan leda till ett ökat fokus på kollektivtrafik och cykling vilket bidrar till mer aktiva transporter och därmed ökad hälsa. Därutöver kan elektrifiering av fordonsflottan innebära lägre bullernivåer i bebyggd miljö, men mängden partiklar från vägslitage bedöms kunna bli densamma.

Det har betydelse vilket alternativt drivmedel som används. Om det fossila drivmedlet ersätts med biodrivmedel är det av stor betydelse hur detta biodrivmedel är framställt. Ökad produktion leder till ökat tryck på skogs- och jordbruksmark och kan därmed påverka den biologiska mångfalden negativt. Elektrifiering genom batteridrift ökar å sin sida behovet av värdefulla och svårutvunna metaller och mineraler. Detta utmanar i hög grad bevarandet av värdefulla natur- och kulturmiljöer och att kretslopp så långt som möjligt är fria från farliga ämnen. I samband med brytning av önskade metaller frigörs andra ämnen som kan påverka dricksvattentäkter och närliggande samhällens nyttjande av marken. Här gäller det att ha en tydlig plan för vilka resurser som ska tas i anspråk för vad, och på vilken plats.

EU:s utsläpp inom EU ETS har minskat med 41 procent sedan utsläppshandelssystemet infördes 2005¹⁰⁰ och nya regler avser att skärpa den övergripande ambitionen genom att till 2030 minska utsläppen i utsläppshandelssystemets sektorer med 62 procent jämfört med 2005 års nivåer.¹⁰¹ Samtidigt införs ett kompletterande system för distributörer som levererar bränslen till byggnader, vägtransporter och andra sektorer från och med 2027. Det nya systemet har betydelse för klimatmålet för transportsektorn, det vill säga det etappmål med tydligast koppling till Fit for 55.

Satsningen på infrastruktur för alternativa bränslen och skärpta utsläppsnormer bidrar till omställningen, liksom direktiven för förnybar energi och energieffektivisering. Figur 13 visar

⁹⁹ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: skärpta EU-regler för utsläpp från personbilar och lätta lastbilar, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/, 2023-10-11

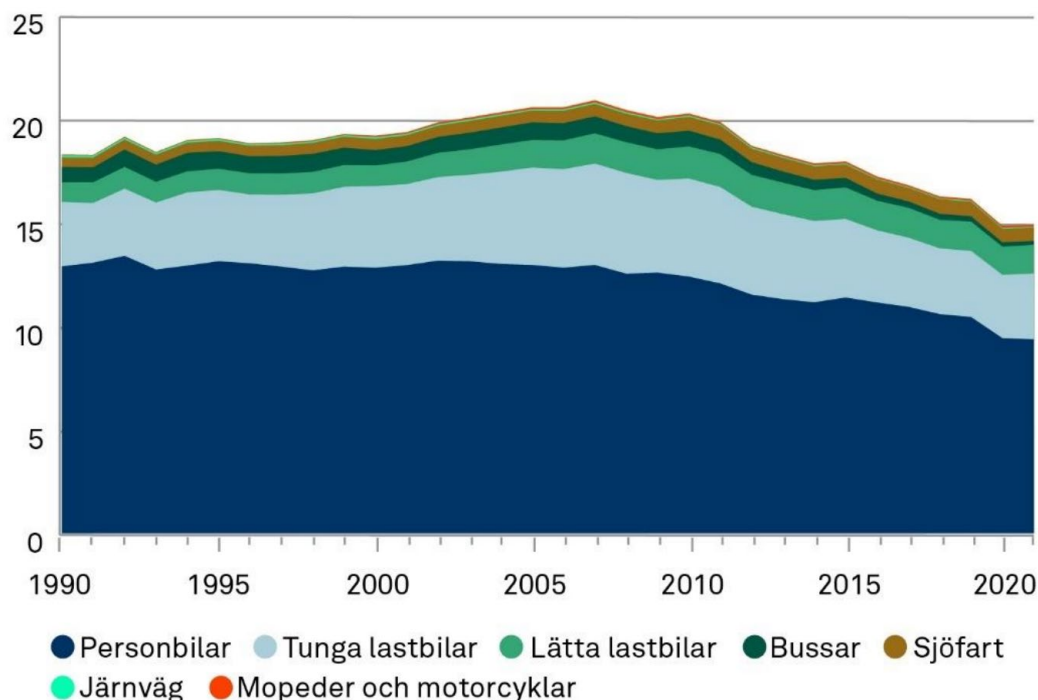
¹⁰⁰ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/, 2023-10-11

¹⁰¹ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/, 2023-04-25

utgångsläget för transportsektorn i Sverige, det vill säga hur utsläppen ser ut idag fördelat på olika trafikslag. Från dessa nivåer ska utsläppen ner med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, för att nå det svenska klimatmålet för transportsektorn.

När medlemsländerna ska räkna ihop sina totala klimatutsläpp kommer de två justerade förordningarna om ansvarsfördelning respektive om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk att tillsammans sätta gränser för utsläppsbudgeten. Detta kommer att ha betydelse även för transportsektorn. Vilken utsläppsminskning som krävs för sektorn för att nå det svenska målet inom ansvarsfördelningsdirektivet (- 50 procent till 2030) beror på utvecklingen inom andra berörda sektorer: byggnader, jordbruk, avfall, små industrier och lite indirekt också skogsbruket (kolinlagring i mark).

Miljoner ton
koldioxidekvivalenter



Figur 13. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, exklusive utsläpp från inrikes flyg, år 1990–2021 fördelar på transportsätt.
Källa: Naturvårdsverket (2023)

Bedömning av effekter

Det övergripande transportpolitiska målet handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därtill finns funktionsmålet med fokus på tillgänglighet, utvecklingskraft och jämställdhet samt hänsynsmålet med fokus på säkerhet, att bidra till generationsmålet för miljö, miljö kvalitetsmålen och till ökad hälsa. Ett av två etappmål under hänsynsmålet är klimatmålet för transportsektorn, vilket också är ett av klimatmålen i det klimatpolitiska ramverket, och som utgör delmålet till 2030.

Tidigare avsnitt i detta kapitel beskriver effekter av Fit for 55 utifrån det övergripande målet om en långsiktigt effektiv och hållbar transportförsörjning, funktionsmålet och hänsynsmålet. Promemorian avser även att göra en övergripande bedömning av om effekterna i huvudsak

kan sägas vara positiva, negativa, eller osäkra. En hel del av detta beror på ambitionsnivån i genomförandet av styrmedel och åtgärder, så basnivån sätts vid att lagstiftningen efterföljs enligt regelverket. Bedömningen är också beroende av om den görs på kort eller längre sikt. Ju längre fram i tiden, desto osäkrare blir bedömningen. Mot denna bakgrund görs en bedömning mot år 2030, se Tabell 5.

Tabell 5. Bedömning av effekter av Fit for 55 utifrån de svenska transportpolitiska målen.

Mål	Effekter 2030
Övergripande mål	positiva
Funktionsmål	osäkra
Hänsynsmål	positiva
Klimatmål transportsektorn	positiva

Bedömning av effekter av Fit for 55 utifrån de svenska transportpolitiska målen (positiva, negativa, eller osäkra effekter).

Fit for 55 bedöms ha en positiv effekt på det övergripande målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Avgörande för bedömningen är att koldioxidutsläpp internaliseras effektivt, tillsammans med gränsjusteringsmekanismen och utrymmet att utforma omställningen så att synergier och möjligheter till innovation och konkurrenskraft tillvaratas. Bidragande är också att effekterna på de underliggande målen inte bedöms tydligt negativa.

Funktionsmålet påverkas av det oklara kostnadsläget för olika grupper när det gäller transporter på landsbygden jämfört med i städer och tätorter. Här finns möjlighet till nya lösningar men det är oklart hur dessa kommer att kunna utformas till 2030.

För hänsynsmålet leder den minskade förbränningen av fossila bränslen till mindre avgasutsläpp vilket är positivt för miljö och hälsa. Detta har varit av vikt vid bedömningen. Den ändrade resursanvändningen ställer krav på en god planering av resursutnyttjandet men om så sker bedöms den övergripande effekten bli positiv.

Avgörande bakom bedömningen för klimatmålet för transportsektorn är givetvis det tydliga fokus som Fit for 55 har på att minska koldioxidutsläppen, både sammantaget och genom det nya utsläppshandelssystemet som täcker in inrikes transporter. Därutöver görs också satsningar på infrastruktur för alternativa bränslen som underlättar omställningen.

Sammanlänkade åtgärder

Den rättsliga ramen för EU:s gemensamma arbete utgår från fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.¹⁰² Den bestämmer de politikområden där EU har rådighet när det kommer till att ta fram styrmedel. Initiativen inom Fit for 55 syftar till att "ta all EU-politik i anspråk för att stödja omställningen till klimatneutralitet, inbegripet forsknings-, kompetens-, industri-, konkurrens- och handelspolitiken."¹⁰³ Fit for 55 är en uppsättning sammanlänkade styrmedel som tillsammans uppfyller ambitionerna.

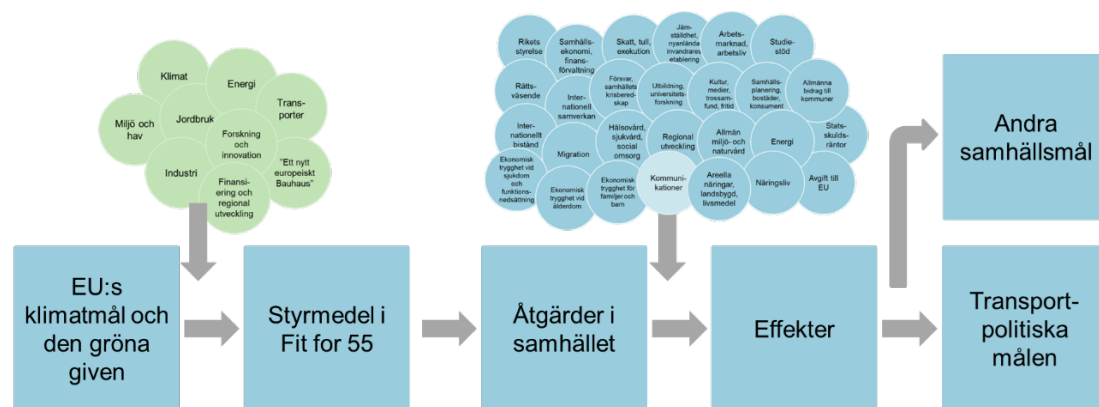
¹⁰² EUF-fördraget, se Consolidated version of the Treaty of the functioning of the European union, i Official Journal of the European Union, C 326/47, 26.10.2012.

¹⁰³ Europeiska kommissionen (2021), COM(2021) 550 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550>

Åtgärder till följd av styrmedlen i Fit for 55 genomförs av olika aktörer. Till aktörerna hör, i ett första led, medlemsländerna som har att följa de regelverk som följer av lagstiftningen. Delarna i Fit for 55 utgörs av både direktiv och förordningar. Vid implementeringen av direktiv i svensk lagstiftning finns visst utrymme att anpassa utförandet även om utrymmet varierar utifrån EU-lagstiftningens utformning.

Det svenska klimatpolitiska ramverket omfattar både klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd som ska bistå regeringen med oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen.¹⁰⁴ Klimatpolitiska rådet pekade i sin senaste rapport 2023¹⁰⁵ på vikten av att klimatarbetet omfattar alla sektorer i samhället och nyttjar den samlade politiken.

Det innebär fler tänkbara politikområden för arbetet med att nå klimatmål på olika nivåer vilket även berör de transportpolitiska målen. I omställningen till fossilfria transporter och ett fossilfritt samhälle kan ett helhetsgrepp tas genom att koppla till synergier inom andra samhällssektorer och därmed stärka möjligheterna till innovation och konkurrenskraft. Möjligheter till synergier illustreras i Figur 14.



Figur 14. Illustration över rådighet för arbetet inom EU respektive Sverige när det gäller omställning i samhället för att nå klimatmål och transportpolitiska mål. Åtgärder i samhället avser exempelvis nationella styrmedel. Se även Figur 1 och 4.

Det kan vara intressant att ytterligare utforska systemgränserna kring samhällets transporter. Ovanstående resonemang pekar på att anpassning och omställning går att koppla till flera olika delar av samhället.

Den europeiska miljöbyrån EEA har i sin State of the environment report 2020 lyft fram hur system för energi, livsmedel och tillgänglighet samverkar.¹⁰⁶ Till detta har vi också all typ av byggd miljö för olika syften. Figur 15 utgår från dessa fyra huvudsakliga behov i samhället, det vill säga livsmedel, energi, byggd miljö och tillgänglighet. Transporternas roll är att länka samman samhällets centrala aktiviteter och system. Figuren visar även hur resursanvändning kommer in i systemet.

I mitten av figuren finns samhällets transporter, i form av hur något transporteras, var och varför. Infrastruktur och transportsystem kan ses som medel för att uppnå andra mål, oavsett om transporterna sker på väg, järnväg, vatten eller i luften. Människor transporterar sig till

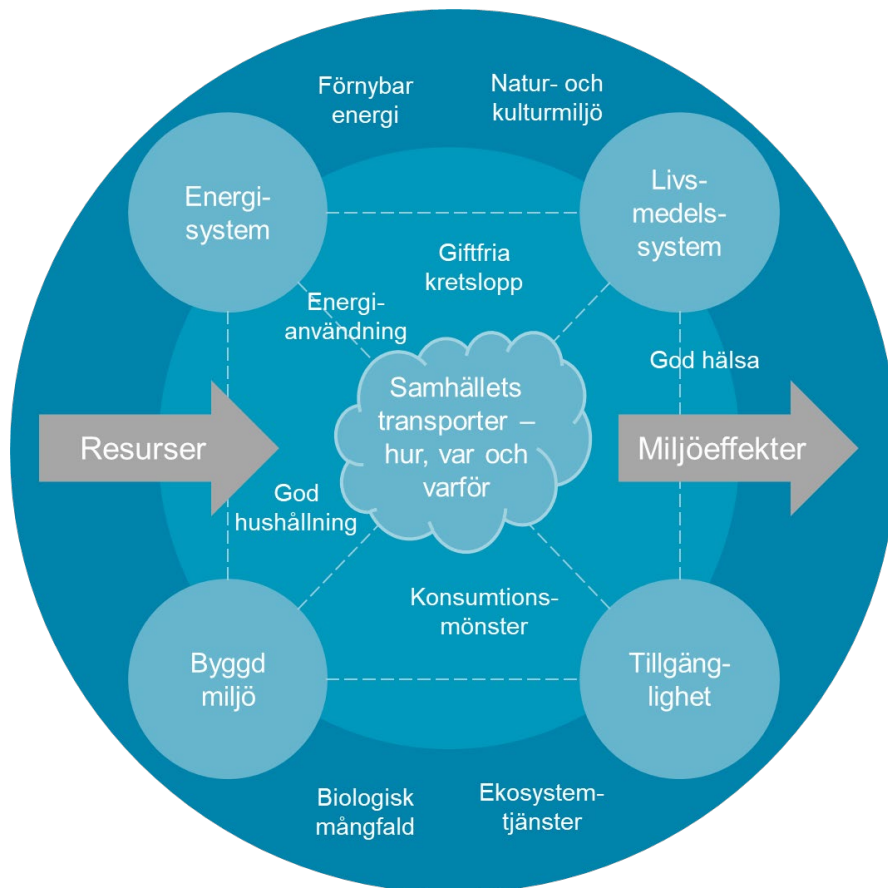
¹⁰⁴ Regeringens proposition 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320

¹⁰⁵ Klimatpolitiska rådet (2023). Klimatpolitiska rådets rapport, www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2023/03/klimatpolitiskaradetrapport2023.pdf

¹⁰⁶ EEA (2019). The European environment – state and outlook 2020, Knowledge for transition to a sustainable Europe, sid. 345, www.eea.europa.eu/soer/publications/soer-2020

arbete, skola och fritidsaktiviteter. Företag transporterar varor och produkter som behövs i samhället.

Längre ut i figuren finns generationsmålets strecksatser som visar kopplingen till naturmiljön dels genom att visa på resurser i sig, dels genom aspekter såsom giffria kretslopp, god hushållning och konsumtionsmönster. Bägge perspektiven, det vill säga resursanvändning som ett medel att nå andra mål respektive avvägningar av hur denna resursanvändning bör vara utformad, är av vikt för att nå de transportpolitiska målen.



Figur 15. Huvudsakliga behov i samhället, dess beroende av transporter och kopplingen till generationsmålet för miljö i form av inriktningen på dess strecksatser.

Transporter binder ihop övriga behov i samhället. Sättet som de binds ihop på beror på infrastruktur, typ av drivmedel och vanor. Fit for 55 ersätter resursanvändning som handlar om fossila bränslen i syfte att kraftigt minska de klimateffekter som beror på utsläpp av växthusgaser. Lösningen till att lyckas med detta kan finnas i figurens mitt. Att se transporternas roll i samhället ur ett systemperspektiv kan inspirera till nya lösningar.

Slutsatser

Lagstiftningen inom Fit for 55 ska hjälpa EU att nå klimatmålen på ett rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt. Paketet består av en uppsättning sammanlänkade styrmedel som tillsammans ska uppfylla ambitionerna i relation till EU:s klimatlag.

EU:s så kallade växthusgasbudgetlagar är centrala i Fit for 55 genom att de innebär en uppdelning av EU:s klimatmål för 2030 i tre områden. Dessa sätter ramar för hur stora utsläppen i EU får bli i form av var sin "bubbla". Utsläppshandelssystemet (ETS 1), tillsammans med ansvarsfördelningsförordningen och det nya utsläppshandelssystemet för byggnader, vägtransporter och bränslen (ESR och ETS 2) berör direkt transportsektorn och transportpolitiken.

Den tredje växthusgasbudgetlagen, förordningen för upptag och utsläpp från skog och mark (LULUCF), påverkar indirekt de två första områdena. Ju mindre inlagringen blir i LULUCF, desto mindre utsläpp får ske inom ESR. I förlängningen kan en sådan utveckling också påverka ETS 1 (luft- och sjöfart) genom att ett större åtgärdsbeting inom ESR kan öka motiven att utnyttja den nationella möjligheten att överföra utsläppsutrymme från ETS 1 till ESR. En huvudslutsats är att beroendena mellan skilda sektorer är komplicerade och att utfallet, exempelvis i termer av åtgärds kostnader i skilda utsläppsbubblor (priset för utsläppsätter), är svåra att förutse. Åtgärder inom ett område kan ge oväntade effekter inom en annan del av systemet.

Kunskap om åtgärds kostnader inom och utfall för skilda "bubblor" är värdefull för att underlätta för skilda sektorers aktörer att tidigt bedöma lämpliga anpassningar till politiken. Vilka åtgärder lönar sig? Kunskap inom området skulle också underlätta för Sverige att göra vägval och ta ställning till möjligheter för nationell anpassning.

Fit for 55 är, utöver de tre växthusgasbudgetlagarna, ett omfattande styrmedelspaket, som inkluderar alla de styrmedelskategorier Trafikanalys brukar arbeta med – från juridiska och ekonomiska styrmedel till infrastrukturplanering och nudging. Vid implementering i svensk lagstiftning eller när nationella styrmedel tas fram behöver följd effekter som rör utsläpp och kostnader beaktas utifrån systemet som helhet. Det är av särskild vikt eftersom det samlade lagstiftningspaketets komplexitet och ärendets brådska har gjort det ogörligt att genomföra fullödiga konsekvensanalyser, vare sig för EU som helhet eller för skilda medlemsstater, i samband med lagstiftningsprocessen.

Fit for 55 bedöms ha en positiv effekt på det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Avgörande för bedömningen är att koldioxidutsläpp internaliseras effektivt, tillsammans med gränsjusteringsmekanismen och utrymmet att utforma omställningen så att synergier och möjligheter till innovation och konkurrenskraft tillvaratas. Bidragande är också att effekterna på de underliggande målen inte bedöms tydligt negativa.

Funktionsmålet påverkas av det oklara kostnadsläget för olika grupper när det gäller transporter på landsbygden jämfört med i städer och tätorter. Här finns möjlighet till nya lösningar men det är oklart hur dessa kommer att kunna utformas till år 2030, som är det årtal som valts vid bedömningen.

För hänsynsmålet leder den minskade förbränningen av fossila bränslen till lägre utsläpp vilket är positivt för miljö och hälsa. Detta har varit av vikt vid bedömningen. Den ändrade resursanvändningen ställer krav på en god planering av resursutnyttjandet men om så sker bedöms den övergripande effekten bli positiv.

Avgörande bakom bedömningen för klimatmålet för transportsektorn är givetvis det tydliga fokus som Fit for 55 har på att minska koldioxidutsläppen, både sammantaget och genom det nya utsläppshandelssystemet som täcker in inrikes transporter. Därutöver görs också satsningar på infrastruktur för att underlätta omställningen.

Det kan vara intressant att ytterligare utforska systemgränserna kring samhällets transporter, vilket delvis görs inom ramen för arbetet. Resultaten pekar på att anpassning utifrån Fit for 55 och omställning av transportsektorn går att koppla till flera olika delar av samhället. Detta handlar både om att tänka utifrån olika politikområden och på samhällets transporter som helhet. Att se transporternas roll ur ett systemperspektiv kan inspirera till nya lösningar.

Källförteckning

European Environment Agency (2019). The European environment – state and outlook 2020, Knowledge for transition to a sustainable Europe, www.eea.europa.eu/soer/publications/soer-2020

Europeiska kommissionen (2019). Den europeiska gröna given, Meddelande från kommissionen COM(2019) 640 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640>

Europeiska kommissionen (2021). 55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet, COM(2021) 550 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550>

Europeiska kommissionen (2022). Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, COM(2022) 586 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52022PC0586>

Europeiska kommissionen (2022). Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012 av den 7 april 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller fastställandet av standarder för service- och säkerhetsnivå för trygga och säkra parkeringsområden och förfarandena för certifiering av dessa, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32022R1012>

Europeiska kommissionen (2023). Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon, COM(2023) 189 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0189>

Europeiska kommissionen (2023). Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956, COM(2023) 88 final, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4a3b2136-ad3e-11ed-8912-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

Europeiska kommissionen (2023). Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster, COM(2023) 441 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023PC0441>

Europeiska kommissionen (2023). Proposal of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic, COM(2023) 445 final, www.regeringen.se/contentassets/37a943985bed46af8988a03806749905/com-2023-445-proposal-for-a-directive-of-the-european-parliament-and-of-the-council-amending-council-directive-96-53-ec.pdf

Energimyndigheten (2022), Avrapportering av Energimyndighetens regeringsuppdrag "Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp" enligt regeringsbeslut I2021/03315, Dnr. 2020-25875

Europeiska unionen (2012). EUF-fördraget, se Consolidated version of the Treaty of the functioning of the European union, i Official Journal of the European Union, C 326/47, 26.10.2012, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:C:2012:326:TOC>

Europeiska unionen (2023). Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-11-2023-INIT/sv/pdf>

Klimatpolitiska rådet (2023). Klimatpolitiska rådets rapport, www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2023/03/klimatpolitiskaradetrapport2023.pdf

Naturvårdsverket (2023). Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning. Skrivelse NV-08102-22, www.naturvardsverket.se/499a4f/contentassets/4c414b0778e9409fb2836fc4d3dc6259/underlag-till-regeringens-kommande-klimathandlingsplan-och-klimatredovisning-2023-04-13.pdf

Nilsson (2023), Temperaturhöjning i klimatpolitiken – en ESO-rapport om EU:s nya lagstiftning i svensk kontext, Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, 2023:7, Statens offentliga utredningar, https://eso.expertgrupp.se/wp-content/uploads/2022/09/ESO-2023_7_Temperaturhojning-i-klimatpolitiken_webb.pdf

Official Journal of the European Union, C 326/47, 26.10.2012. Consolidated version of the Treaty of the functioning of the European union, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:en:PDF>

Regeringens proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter

Regeringens proposition 2016/17:146, Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige

Regeringens proposition 2020/21:151, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige från 2020

Regeringskansliet (2021), Förordning om förnybara bränslen för sjöfarten, Faktapromemoria 2020/21:FPM140, Infrastrukturdepartementet, www.regeringen.se/contentassets/97ea8bace18a4faf9098bb78ef0d8d2f/forordning-om-fornybara-branslen-for-sjofarten-202021fpm-140.pdf

Regeringskansliet (2021), Förordning om hållbara bränslen inom luftfarten, Faktapromemoria 2020/21:FPM139, Infrastrukturdepartementet, www.regeringen.se/contentassets/651afaa009b44d54ab92d8160d067481/forordning-om-hallbara-branslen-inom-luftfarten-202021fpm-139.pdf

Regeringskansliet (2021), Revidering av EU:s krav för koldioxidutsläpp från nya lätta fordon, Faktapromemoria 2020/21:FPM143, Miljödepartementet, www.regeringen.se/contentassets/aea67502a61645b0b8c51327f8f8e34a/revidering-av-eus-krav-for-koldioxidutslapp-fran-nya-latta-fordon-202021fpm-143.pdf

Regeringskansliet (2021), Översyn av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, Faktapromemoria 2020/21:FPM141, Infrastrukturdepartementet www.regeringen.se/contentassets/fb59eb5808514f47abe1a7c0db0e18a5/oversyn-av-direktivet-om-utbyggnad-av-infrastrukturen-for-alternativa-branslen-202021fpm-141.pdf

Regeringskansliet (2023), Översyn av CO2-krav för tunga fordon, Faktapromemoria 2022/23:FPM58, Klimat- och Näringsdepartementet, www.regeringen.se/contentassets/822038e9de0e47ce917be131e8adc7d0/oversyn-co2-krav-tunga-fordon-202223fpm58.pdf

Svensk författningssamling, Förordning om vissa utsläpp av växthusgaser, SFS 2020:1180, <https://svenskforfattningssamling.se/doc/20201180.html>

Svensk författningssamling, Lag om vissa utsläpp av växthusgaser, SFS 2020:1173, <https://svenskförfattningssamling.se/doc/20201173.html>

Trafikanalys (2021). Yttrande över förslag till ändring av EU ETS direktiv 2003/87/EG inklusive flyg, beslut (EU) 2015/1814 angående marknadsstabilitetsreserven och förordning (EU) 2015/757 angående MRV (dnr M2021/01389). Trafikanalys Dnr Utr 2021/66, daterat 2021-09-15, [Yttrande över förslag till ändring av EU ETS direktiv 2003/87/EG inklusive flyg, beslut \(EU\) 2015/1814 angående marknadsstabilitetsreserven och förordning \(EU\) 2015/757 angående MRV \(dnr M2021/01389\) \(trafa.se\)](https://trafa.se/globalassets/rapporter/2021/2021-09-15-yttrande-over-forslag-till-ändring-av-eu-ets-direktiv-2003-87-eg-inklusive-flyg-beslut-eu-2015-1814-angående-marknadsstabilitetsreserven-och-förordning-eu-2015-757-angående-mrv-dnr-m2021-01389-trafa.se)

Trafikanalys (2022). Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, Rapport 2022:14, [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomställning.pdf](https://trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomställning.pdf)

Trafikanalys (2023). ABC om styrmedel, PM 2023:4, [www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_4-abc-om-styrmedel.pdf](https://trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_4-abc-om-styrmedel.pdf)

Trafikanalys (2023). Måluppföljningens indikatorer och mått 2023, PM 2023:3, [www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_3-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2023.pdf](https://trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_3-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2023.pdf)

Trafikanalys (2023). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022, Rapport 2023:4, [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_4-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2022.pdf](https://trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_4-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2022.pdf)

Trafikanalys (2023). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023, Rapport 2023:5 [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_5-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2023.pdf](https://trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_5-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2023.pdf)

Webbsidor

Europeiska kommissionen (2023). EU:s gröna giv, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sv, 2023-08-14

Europeiska kommissionen (2023). Finansiering och den gröna given, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/finance-and-green-deal_sv, 2023-08-14

Europeiska kommissionen (2023). Horizon Europe, https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe_en, 2023-09-07

Europeiska kommissionen (2023). Infrastructure and investment; https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment_en, 2023-09-05

Europeiska kommissionen (2023). Kommissionens prioriteringar, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024_sv, 2023-08-14

Europeiska kommissionen (2023). Modernisation fund, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/funding-climate-action/modernisation-fund_en, 2023-10-11

Europeiska kommissionen (2023). Public procurement, https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/public-procurement_sv, 2023-09-07

Europeiska kommissionen (2023). Så fastställs prioriteringarna, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/strategic-planning/how-priorities-are-set_sv, 2023-08-14

Europeiska kommissionen (2023). Transporter och den gröna given, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_sv, 2023-10-11

Europeiska kommissionen (2023). What is the innovation fund? https://climate.ec.europa.eu/eu-action/funding-climate-action/innovation-fund/what-innovation-fund_en, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55%-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/#package, 2023-03-20 (figur)

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet, www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: grönare byggnader i EU, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-making-buildings-in-the-eu-greener/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). 55 %-paketet: hur EU blir mer energieffektivt, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-how-the-eu-will-become-more-energy-efficient/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: hur EU planerar att se över energibeskattningen, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-energy-taxation/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: minskade metanutsläpp från fossila bränslen, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-cutting-methane-emissions-in-fossil-fuels/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: minskning av utsläppen från transporter, byggnader, jordbruk och avfall, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-effort-sharing-regulation/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: mot mer hållbara transporter, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-afir-alternative-fuels-infrastructure-regulation/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik – 55 %-paketet: reformen av EU:s utsläppshandelssystem, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-eu-emissions-trading-system/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: skärpta EU-regler för utsläpp från personbilar och lätta lastbilar, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: uppnåendet av klimatmål inom sektorerna för markanvändning och skogsbruk, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-lulucf-land-use-land-use-change-and-forestry/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Infografik - 55 %-paketet: ökad användning av grönare bränslen inom luft- och sjöfart, www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/, 2023-10-11

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2023). Särskilda lagstiftningsförfarandet, www.consilium.europa.eu/sv/council-eu/decision-making/special-legislative-procedures/, 2023-08-14

Regeringskansliet (2017). Det klimatpolitiska ramverket, www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/, publicerad 2017-06-12

Regeringskansliet (2023). Mål för transportpolitiken, www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/, 2023-06-13

Sveriges miljömål (2023), <https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/>, 2023-06-13

Pressmeddelanden

https://sweden.representation.ec.europa.eu/news/eu-investerar-i-svenska-hybrit-och-stockholm-exergi-2021-11-26_sv, 2021-11-26

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6982, 2021-12-21

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/02/21/eu-recovery-plan-council-adopts-repowereu/, 2023-02-21

https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-guides-member-states-sustainable-urban-mobility-planning-2023-03-09_en, 2023-03-09

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-council-adopts-decision-on-market-stability-reserve/, 2023-03-28

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-council-adopts-regulation-on-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/, 2023-03-28

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-package-council-adopts-regulations-on-effort-sharing-and-land-use-and-forestry-sector/, 2023-03-28

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/, 2023-04-25

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/07/25/council-adopts-energy-efficiency-directive/, 2023-07-25

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/07/25/alternative-fuels-infrastructure-council-adopts-new-law-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/, 2023-07-25

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/, 2023-07-25

www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/10/09/refueleu-aviation-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-aviation-sector/, 2023-10-09

www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/10/09/renewable-energy-council-adopts-new-rules/, 2023-10-09

Bilagor

Beslutade rättsakter

Beslutade dokument för de ursprungliga delarna i 55 %-paketet (länk till publicering i Europeiska unionens officiella tidning eller dokument antaget av Europaparlamentet och rådet).

Del i 55 %-paketet	
Ett ambitiösare utsläppshandels-system	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:L:2023:130:TOC
Ett nytt utsläppshandelssystem för byggnader, vägtransporter och bränslen	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:L:2023:130:TOC
Infrastruktur för alternativa bränslen	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:L:2023:234:TOC
Hållbara flygbränslen	https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-29-2023-INIT/sv/pdf
Miljövänligare bränslen inom sjöfarten	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:L:2023:234:TOC
Normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar	https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-66-2022-INIT/sv/pdf
Direktiv om förnybar energi	https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-36-2023-INIT/en/pdf
Direktiv om energieffektivitet	https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-15-2023-INIT/sv/pdf
Direktiv om energibeskattnig	-
Förordning om ansvarsfördelning	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:L:2023:111:TOC
Förordning om markanvändning och skogsbruk	https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-75-2022-INIT/sv/pdf

Beslutade dokument för de ursprungliga delarna i 55 %-paketet, med reservation för att informationen i tabellen inte är helt komplett.

Källa: EUR-Lex eller rådet, se länkar ovan. Sökning gjord i oktober 2023.

Frågeställningar om effekter

Effekter på hänsynsmålet

- Hur påverkar styrmedlet trafiksäkerheten och därmed antalet omkomna och allvarigt skadade?
- Hur påverkar styrmedlet andelen förnybar energi (kWh) i transportsektorn?
- Hur påverkar styrmedlet till en effektivare energianvändning i transportsektorn?
- Hur påverkar styrmedlet behovet av värdefulla och svårutvunna metaller och mineraler?
- Hur påverkar styrmedlet utsläppen av partiklar?
- Hur påverkar styrmedlet utsläppen av kväveoxider?
- Hur påverkar styrmedlet utsläppen av svaveloxider?
- Hur bidrar styrmedlet till en ökad andel personkilometer utförda med kollektivtrafik, gång och cykel och bidrar på så sätt till en God bebyggd miljö och Frisk luft?
- Hur bidrar styrmedlet till sänkta bullernivåer i den bebyggda miljön?
- Bidrar styrmedlet till en ökad biologisk mångfald?
- Hur bidrar styrmedlet till att fler resor eller delar av resor sker till fots eller med cykel?
- Hur bidrar styrmedlet till minskat stillasittande i bil eller i kollektivtrafiken?

Effekter på funktionsmålet

- Hur bidrar styrmedlet till förbättrad standard och tillförlitlighet i transportsystemet?
- Hur bidrar styrmedlet till en förbättrad tillgänglighet för persontransporter?
- Hur bidrar styrmedlet till en förbättrad tillgänglighet för godstransporter?
- Hur bidrar styrmedlet till kostnaden för transporter?
- Hur bidrar styrmedlet till ökad tillgänglighet utan transporter?
- Hur bidrar styrmedlet till förbättrade villkor i transportbranschen?
- Hur påverkas olika socioekonomiska grupper av styrmedlet?
- Är det några socioekonomiska grupper som gynnas och eller några som missgynnas?
- Påverkar styrmedlet människor boende i städer och tätorter respektive landsbygder på olika sätt?
- Hur bidrar styrmedlet till regional utveckling?
- Hur bidrar styrmedlet till att män och kvinnor kan ta del av transportsystemet på lika villkor?
- Hur bidrar styrmedlet till att kvinnors och mäns perspektiv och värderingar synliggörs inför beslut?
- Hur bidrar styrmedlet till att kvinnor och män kan vara med i beslutande organ och ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning?

Effekter på det övergripande målet

- Hur bedöms styrmedlet påverka långsiktig hållbarhet?
- Bedöms styrmedlet vara samhällsekonomiskt lönsamt?

Effekter på sysselsättningen

- Hur bidrar styrmedlet till att förbättra matchningen mellan dem som söker arbete och dem som söker arbetskraft?
- Hur bidrar styrmedlet till att säkerställa att arbetslöshetsförsäkringen fungerar som en omställningsförsäkring?
- Hur bidrar styrmedlet till att stadigvarande öka sysselsättningen på lång sikt?

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