

Transportsektorns klimatmål

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-7915-057-0
Riksdagstryckeriet, Stockholm 2022

Sammanfattning

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, främst genom utsläpp från vägtrafiken. Riksdagen har därför även beslutat om etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att minska transporternas klimatpåverkan krävs en omställning genom ett transporteffektivare samhälle, ökad energieffektivitet och högre andel förnybara drivmedel. Mot den bakgrunden har trafikutskottet beslutat att anordna en offentlig utfrågning för att inhämta information från myndigheter och bransch om vad som krävs för att minska transporternas klimatpåverkan och för att nå transportsektorns klimatmål.

Vid utfrågningen medverkade

- Ola Alterå, kanslichef, Klimatpolitiska rådet
- Sven Hunhammar, måldirektör miljö och hälsa, Trafikverket
- Lennart Thörn, kvalificerad utredare, Trafikanalys
- Sara Sundberg, enhetschef avdelningen för förnybar energi och internationellt samarbete, Energimyndigheten
- Anna Ullström, kanslichef, Elektrifieringskommissionen
- Åsa Tysklind, kanslichef, Nationella godstransportrådet
- Fredrik Larsson, ansvarig för miljö och klimat, Svensk Sjöfart
- Gustaf Engstrand, näringspolitisk chef, Tåg företagen
- Maria Stenström, ansvarig för mobilitet och beteendefrågor, 2030-sekretariatet
- Johan Wadman, vd, Svensk Kollektivtrafik
- Fredrik Svensson, hållbarhetsansvarig, Sveriges Åkeriföretag
- Fredrik Kämpfe, branschchef Flyg (luftfart), Transportföretagen
- Susanne Karlsson, bitr. avdelningschef samhällspolitik, Transportföretagen
- Emmi Jozsa, chef för kommunikation och public affairs, Mobility Sweden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Program för offentlig utfrågning om transportsektorns klimatmål	5
Uppteckningar från den öppna utfrågningen.....	6
Bilder från den öppna utfrågningen	47

Program för Trafikutskottets offentliga utfrågning om transportsektorns klimatmål

Torsdagen den 9 juni 2022 kl. 8.45–12.00, Förstakammarsalen

8.45–8.55 *Inledning*: Trafikutskottets ordförande Jens Holm (V) och ordföranden för utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering, Anders Hansson (M)

8.55–9.55 *Infrastruktur, drivmedel och styrmedel*

- Är vi på rätt väg för att nå transportsektorns klimatmål?
Ola Alterå, kanslichef, Klimatpolitiska rådet
- Statlig infrastrukturplanering och transportsektorns klimatmål
Sven Hunhammar, måldirektör miljö och hälsa, Trafikverket
- Styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål
Lennart Thörn, kvalificerad utredare, Trafikanalys
- Hållbara förnybara drivmedel – utmaningar och möjligheter
Sara Sundberg, enhetschef avdelningen för förnybar energi och internationellt samarbete, Energimyndigheten
- Hur påskyndar vi transportsektorns elektrifiering?
Anna Ullström, kanslichef Elektrifieringskommissionen
- Hållbara godstransporter
Åsa Tysklind, kanslichef Nationella godstransportrådet

9.55–10.20 Kaffepaus

10.20–11.00 *Transportsektorn ställer om för klimatet*

- Svensk Sjöfart
Fredrik Larsson, ansvarig för miljö och klimat
- Tåg företagen
Gustaf Engstrand, näringspolitisk chef
- 2030-sekretariatet
Maria Stenström, ansvarig för mobilitet och beteendefrågor
- Svensk Kollektivtrafik
Johan Wadman, vd
- Sveriges Åkeriföretag
Fredrik Svensson, hållbarhetsansvarig
- Transportföretagen
Fredrik Kämpfe, branschchef Flyg (luftfart)
Susanne Karlsson, bitr. avdelningschef samhällspolitik (drivmedel)
- Mobility Sweden
Emmi Jozsa, chef för kommunikation och public affairs

11.00–11.55 Frågestund

11.55–12.00 *Avslutning*: Trafikutskottets vice ordförande Anders Åkesson (C)

Uppteckningar från den öppna utfrågningen

Ordföranden: God morgon allesammans! Jag förklarar trafikutskottets sammanträde öppnat. Det här är nämligen ett formellt sammanträde med trafikutskottet, dock ett offentligt sådant, som vi ser. Jag heter Jens Holm och är ordförande för trafikutskottet. Varmt välkomna allesammans till vår utfrågning om transportsektorn och klimatmålen!

Vi vet att det aldrig någonsin under åtminstone de senaste 800 000 åren har funnits så mycket växthusgaser i atmosfären som nu. Enligt FN:s klimatpanels senaste rapport befinner vi oss på en utsläppskurva som snarare går mot en 3-gradig uppvärmning av planeten. En 3 grader hetare värld innebär slutet för civilisationen som vi känner den, så det är ingen värld som vi vill lämna över till våra barn och barnbarn.

När vi i trafikutskottet efter valet 2018 hade formerat oss var en av de första frågorna som vi fattade beslut om att vi ville ha en offentlig utfrågning om just transportsektorn och klimatmålen. En sådan genomförde vi också i den här salen 2019. Vår slutsats då var att vi inte låg i fas med klimatmålet om att minska utsläppen med 70 procent till senast 2030. Mycket mer måste göras för att ställa om transportsektorn, konstaterade vi.

Transportsektorn står i Sverige som bekant för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser. De stora utsläppen var också bakgrunden till att just transportsektorn fick ett eget klimatmål inom det klimatpolitiska ramverket och klimatlagen, som ju trädde i kraft 2018. Det klimatmålet handlar alltså om att transportsektorns utsläpp av växthusgaser ska minska med minst 70 procent till senast 2030.

Därför frågar jag som jag gjorde vid vår förra offentliga utfrågning: Ligger vi nu i fas med den målsättningen? Vad mer behöver göras för att vi ska nå klimatmålet? Vad förväntar sig branschen och myndigheter från politiken? Vad vill vi att ni från myndigheter och bransch ska leverera till oss?

Till skillnad från när vi senast hade vår utfrågning befinner vi oss nu i en i grunden helt förändrad värld att agera i. Vi lever i dag i sviterna av en långvarig global pandemi, som vi nu hoppas att vi har lämnat bakom oss. Rysslands olagliga anfallskrig mot Ukraina har i grunden skakat om transportsektorn. Dessa händelser är nya utmaningar, kan man lugnt säga, men vissa av dem kanske också kan bidra till nya lösningar för att snabbare minska utsläppen från transportsektorn. Vi vet exempelvis att utsläppen under pandemin minskade med ungefär 10 procent, även om det inte är den formen av klimatomställning av transportsektorn som vi vill se. Vi vill ju ha en strukturerad, organiserad omställning av transportsektorn.

Utmaningar och lärdomar alltså. Hur når vi de viktiga klimatmålen? Hur säkerställer vi att vi lämnar över en värld till våra barn och barnbarn som är bra att leva i?

För att få svar på dessa frågor har vi samlat den yttersta kompetensen från myndigheter och transportbranschen för att ge oss svar. Återigen ett stort tack för att ni har kommit hit i dag!

Jag vill som ordförande i trafikutskottet särskilt tacka trafikutskottets kansli och i synnerhet Anna Blomdahl som har arbetat med att förbereda den här utfrågningen. Utan vårt kansli hade vi inte suttit här i dag; det kan vi lugnt konstatera.

Jag skulle också särskilt vilja tacka trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp som tillsammans med vårt kansli har förberett och sammanställt programmet till den här utfrågningen. Ordförande har varit Anders Hansson.

Jag påminner om att det här sänds via riksdagens hemsida, via webb-tv på riksdagen.se. Där kan man också gå in efteråt och titta på det här.

Utan vidare fördröjning skulle jag nu vilja lämna över ordet just till uppföljningsgruppens ordförande Anders Hansson.

Anders Hansson (M): Tack för det, herr ordförande! Hjärtligt välkomna till Sveriges riksdag!

Som ordföranden sa heter jag Anders Hansson, och det är jag som har nöjet att vara ordförande i uppföljnings- och utvärderingsgruppen, en grupp som utskottet tillsätter och som jag får säga har ett tämligen brett mandat att helt enkelt titta på frågor som är intressanta när det gäller beslut som vi har tagit och beslut som komma skall. Detta gör naturligtvis att vi sitter lite med guld-kornen här och kan välja och vraka bland vad vi tycker bör vara intressant framgent. Just transportsektorns klimatmål är en sådan fråga, just på de grunder som ordföranden precis nämnde.

I gruppen ingår en representant för alla partier, så det är definitivt ett partiöverskridande arbete. Från Socialdemokraterna ingår Denis Begic, från Sverigedemokraterna Patrik Jönsson, från Centerpartiet Mikael Larsson, från Vänsterpartiet Jessica Thunander, från Kristdemokraterna Magnus Jacobsson, från Liberalerna Helena Gellerman och från Miljöpartiet Emma Berginger, som under sin föräldraledighet har haft en ersättare som heter Axel Hallberg.

Jag tänkte ta mig friheten att berätta lite om vad som tidigare har skett och vad som komma skall.

Vi har tidigare i uppföljnings- och utvärderingsgruppen släppt en rapport som handlar om uppföljning av punktligheten i persontrafiken på järnväg. Det är något som är ytterst aktuellt i dessa dagar när vi ser hur komplicerat det ibland kan vara att åka på vår järnväg. Vi gav då ett antal medskick, som att vi vill se en översyn av ansvarsfördelning och organisation liksom användningen av anslag och intäkter. Vi vill ha en tydligare styrning, och vi vill ha nationella mål för punktlighet, något som Sverige saknar.

Det är vad vi har gjort i detta. Vi har också tagit initiativ till denna utfrågning, för vi tycker att den ligger så i linje med någonting som utskottet kommer att ha arbetat med under en längre tid, som ordföranden sa, och som jag garanterar att vi kommer att fortsätta att jobba intensivt med även under de kom-

mande åren. Utöver detta vill jag nämna att vi har tagit ytterligare ett initiativ i uppföljnings- och utvärderingsgruppen. Vi kommer att starta ett projekt inom elektrifiering inom transportsektorn. Vi gör en förstudie nu, naturligtvis med tanke på att det är val i september, så det blir alltså nästa trafikutskotts stora nöje att ta beslutet om de vill fortsätta med detta. Men jag vågar säga att oddsen för detta är låga, eftersom elektrifiering ligger just i den här omställningen.

Med dagens utfrågning vill vi öka vår kunskap kring arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan och hur vi ska kunna uppnå de mål som vi har satt. Som ordförande i gruppen vill jag självfallet tacka alla som har ingått i gruppen för ett mycket gott arbete under de här fyra åren. Ni kan tänka er själva; det är åtta partier som ska komma överens! Men jag måste säga att samarbetet har varit alldeles förträffligt och med en god vilja att komma framåt. Därtill vill jag, precis som herr ordförande, rikta ett stort tack till Anna Blomdahl som har varit oss mycket behjälplig i arbetet. Utan henne hade vi svårtligen kommit dit vi är. Tack även till Eloise Jonsson som har varit med och förberett dagens utfrågning. Jag vill också passa på att säga tack till Anna-Lena Kileus som var med när vi gjorde den tidigare rapporten.

Nu, herr ordförande, väntar vi med spänning och förväntan på att insupa all den kunskap som ni från myndigheter och bransch har tagit med er. Vi är väldigt tacksamma för att ni vill delta i denna dag. Stort tack! Nu kommer vi att spetsa öronen.

Ordföranden: Då går vi rätt in på programmet och dagens första presentatör. Det är ingen annan än Ola Alterå, kanslichef hos Klimatpolitiska rådet. Det vi hoppas att vi kan få svar på är helt enkelt om vi är på rätt väg för att nå transportsektorns klimatmål.

Ola Alterå, Klimatpolitiska rådet: Ordförande, ledamöter! Tack för inbjudan till den här viktiga utfrågningen!

Klimatpolitiska rådet är alltså tillsammans med klimatmålen och klimatlagen en del av Sveriges klimatpolitiska ramverk. Syftet är liknande det finanspolitiska ramverket som efter 90-talskrisen har hjälpt Sverige att stå starkt först genom finanskrisen och sedan coronapandemin.

På liknande sätt är tanken att det här klimatpolitiska ramverket ska hjälpa Sverige att stå starkt genom klimatkrisen. Det ska kunna skapa en transparens, tydlighet och stabilitet över mandatperioderna tack vare att ni har beslutat om det i bred enighet i riksdagen. Det ska ge trygghet till aktörerna om färdriktningen och trygghet till er att ni lugnt kan fortsätta att vara oeniga och träta om exakt hur det här hållbara samhället ska se ut, medan Klimatpolitiska rådets uppdrag är att utvärdera att politiken håller kursen.

Min presentation i dag är baserad på Klimatpolitiska rådets rapport där vi tagit del av underlag från de stora myndigheterna och flera andra som är här i dag. Däremot är mina kommentarer om det dagspolitiska läget mina egna och har inte kunnat beslutas av rådet på något sätt. Så har jag det sagt.

Det ni ser här på bilden är Sveriges utsläpp av växthusgaser. Ungefär en tredjedel ingår i EU:s handel med utsläppsätter, den grå delen, och ingår därmed inte i de nationella etappmålen. Vi ser då att transporterna står för ungefär hälften av det som sedan är kvar. Det är därför ingen slump att riksdagen har beslutat om det enda sektormålet just för transporterna, den 70-procentiga minskningen som Jens Holm nämnde.

Det kan också vara värt att se det i relation till hela ECR-sektorn. Den ska minska med 63 procent till 2030. Jag vet också att vi inte har någon bra idé om hur man ska kunna minska jordbrukens utsläpp, den gröna delen som jag bleknade bort. De utsläppen har varit stabila över lång tid och kommer troligen att förbli så under lång tid framåt.

Med rimliga åtaganden om de småpytsar som är kvar och arbetsmaskiner som på många sätt hänger med i transportstyrmedlen ser man intuitivt att trafiksektorn behöver leverera ungefär de här 70 procenten också för att nå det övergripande ECR-målet, med eller utan transportmål.

Den goda nyheten jämfört med den förra utfrågningen är att Naturvårdsverket i sitt underlag till regeringens klimatrapporering till riksdagen från i mars i år för första gången visar att vi faktiskt var hyggligt på väg mot målet med då gällande beslutade styrmedel och inriktning.

Men då ska man veta att för den där kurvan som börjar närma sig 2030-målet är reduktionsplikten helt avgörande. Den streckade linjen är Naturvårdsverkets scenario från året innan. Sedan justerade man den för att elektrifieringen går lite snabbare beroende på EU-beslut om fordonskrav och annat. Då kommer man till den ljusblå linjen. Men det är först när man lägger på reduktionsplikten, så där 6 miljoner ton i minskade utsläpp, som man kommer ned mot målet, 5–6 miljoner ton utsläpp. Det är alltså mer än hälften av alla de utsläppsminskningar som ska hjälpa oss till 2030-målet. Det är kanske två tredjedelar av transportmålet, så det är liksom inte vilken pjäs som helst som ni nu diskuterar här i huset. Det finns förslag från regeringen om pausad reduktionsplikt 2023. Den lilla pausningen ökar Sveriges utsläpp med 2 procent ett enskilt år. Det är inte avgörande. Men bara återigen för att påminna om storleksordningen: En sådan ökning ett enskilt år hade utplånat hela Sveriges utsläppsminskningar fyra av de fem senaste åren före pandemin.

Problemet är kanske ändå inte det enskilda hacket i kurvan utan den osäkerhet som skapas, och det är därför som både Naturvårdsverket och Energi-myndigheten har avstyrkt förslaget. Svenska regeringar har i årtal jobbat med kortsiktiga skatteundantag i EU och försökt skapa ett annat system. Till slut kom vi fram till den här reduktionsplikten för att ge större stabilitet för aktörerna och, något som jag tror att samtliga partier i riksdagen önskar, också för att kunna investera i svensk produktion. Men nu skapar vi något slags hemkott osäkerhet, tre månader innan den planerade kontrollstationen, och tanken med det är att uppnå 30 eller 60 öre minskat pris vid pumpen. Jag har läst era motio-ner, och som jag förstår det finns det en majoritet i riksdagen för att kanske göra ännu större och mer långsiktiga ingrepp i reduktionsplikten. Och i princip finns det ju flera vägar att nå målet. Ett mer transporteffektivt samhälle kan

man väl förenklat säga handlar om att en mindre del av våra transporter ska gå med energiintensiva transportslag som personbil, lastbilar och flyg. Det handlar om samhällsplanering och många andra saker. Elektrifieringen går lite snabbare än vi hade vågat tro, vilket är bra, men den kommer hur man än gör att ge störst effekt bortom 2030. Just nu ligger väldigt många ägg i den sista korgen med förnybara drivmedel, främst biodrivmedel, i effektivare fordon.

Klimatpolitiska rådet har tidigare varnat just för att många ägg ligger i den korgen. Det handlar om möjliga priser på de här drivmedlen och att de kan vara hållbara. Det handlar också om luftkvalitet och annat och möjligen nu om något slags politisk risk, om man inte orkar hålla fast vid den kursen.

Då måste de andra delarna leverera, men om man gör tvärtom och gör ingrepp i det som nu levererar utsläppsminskningarna ökar förstås kraven på de andra punkterna, typ drastiskt minskad biltrafik eller vad man kan tänka sig. Om man är överens om målen så är det klart att om man punkterar det styrmedel som ger de stora utsläppsminskningarna så faller kraven tungt på att ha förslag på andra områden. När det gäller den första punkten, ökad transporteffektivitet, har Riksrevisionen, Klimatpolitiska rådet och många forskningsrapporter och annat visat att den styrningen är relativt svag i Sverige och inte riktigt fungerar som den övergripande politiken är tänkt. Jag tror att remissvaren på Trafikverkets underlag visar att de stora myndigheterna inte är riktigt överens om synen på det här och hur det ska fungera. Man är inte ens överens om definitionen av transporteffektivitet.

Sven Hunhammar kommer att berätta mycket mer om Trafikverkets syn på det här, men Trafikverket hade också själva föreslagit att man borde ge dem redskap för en bredare transportplanering som handlade om mer än bara investeringar i den nya infrastrukturen. Ni kan titta på Norge, som både har kraftfullare mål och styrmedel på området. Klimatråtsutredningens slutbetänkande, som jag har sett, har de mest konkreta förslagen i linje med vad Klimatpolitiska rådet och andra har föreslagit tidigare för att stärka leveransen på det här området. Klimatpolitiska rådet har förstås stor förståelse för att politiken behöver hantera de snabba kostnadsökningarna på drivmedel. Det är ju själva snabbheten som blir svår för hushållen att hantera. Men det är ändå värt att påminna sig om att hushållens kostnader för transporter i relation till inkomsten har sjunkit över tid och är kanske hälften så stora i dag mot vad de var i början på 1990-talet när koldioxidskatten först sattes in. Det gäller även hushållen med de lägsta inkomsterna. Bara för att sätta det i relation till den långsiktiga bilden har priset på kollektivtrafik ökat med ungefär dubbelt så mycket som bensinpriset sedan 2010. Till sist en påminnelse om en rekommendation från Klimatpolitiska rådet redan från 2019 som handlar om att transportsektorn, förutom klimatomställningen, är i en stor omvandling. Elektrifiering och automatiserade fordon kommer sannolikt att drastiskt sänka marginalkostnaderna för transporter. Det är bra om det handlar om utsläppsfria fordon, men det skapar många andra resursutmaningar och riskerar infarkter i stadernas infrastruktur. Därför finns det all anledning att redan nu, och redan då, 2019, börja utreda ett nytt sätt att beskatta vägtransporter så att man kan

beskatta var fordonen kör, när de kör och vilket fordon som kör. Hade ni haft det instrumentet i dag hade ni ju på ett helt annat sätt kunnat anpassa den här kompensationen till dem som verkligen behöver den. För att svara på frågan som jag fick, om vi är på rätt väg, finns det inget annat svar än att det beror på beslut som fattas i Sveriges riksdag – i dessa hus, i dessa veckor under vårriksdagen 2022, as we speak, i miljö- och jordbruksutskottet. Nu prövas det klimatpolitiska ramverket i den här situationen och ledarskapet i Sveriges riksdag på mer än ett sätt.

Jag tror att jag får avsluta med att rikta frågan tillbaka till riksdagspartierna, eftersom ni är överens om ramverket och överens om målen. Om det är så att ni vill släppa det just nu kraftfullaste styrmedlet tror jag att den fråga som väljarna och generationer efter oss har rätt att förvänta sig svar på är vilka andra beslut som ni avser att fatta som gör att vi kan nå 2030-målet och våra åtaganden i EU och Parisavtalet. Det paradoxala är ju att vi i grunden vet att både klimatet, säkerhetspolitiken, försörjningstryggheten och folkhälsan egentligen kräver samma sak: att vi snabbare avvecklar de fossila drivmedlen och inte tvärtom.

Ordföranden: Stort tack för det, Ola! Vi tar med oss de frågorna och den konkreta passningen, för det är ju ytterst politiken som avgör.

Vi går vidare till statlig infrastrukturplanering, en synnerligen aktuell fråga i dessa dagar när vi alla går och väntar på infraplanen från regeringen. Trafikverket har redan gjort ett underlag, och jag gläder mig åt att få presentera Sven Hunhammar som är måldirektör för miljö och hälsa på Trafikverket. Statlig infrastrukturplanering och transportsektorns klimatmål – hur kan infrastrukturplanering bidra till att våra mål nås?

Sven Hunhammar, Trafikverket: Ordförande, ledamöter! Tack för inbjudan! Jag heter som sagt Sven Hunhammar och är måldirektör på Trafikverket. Rubriken är ”Den statliga infrastrukturen och klimatmålen”.

Det finns statliga flygplatser också, men det här är den statliga infrastruktur som Trafikverket ansvarar för. Det är 14 000 kilometer järnväg och nästan 100 000 kilometer väg. Utöver det finns det 75 000 kilometer enskilda vägar och 42 000 kilometer kommunala vägar. Vi har mycket vägar över hela landet i Sverige.

Varför har vi den här infrastrukturen? Det är för att skapa tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela Sverige. Vi jobbar ju mot de transportpolitiska målen som skapar tillgänglighet, men tillgängligheten måste hålla sig inom ramen för ett hållbart samhälle. Det finns två tydliga etappmål i transportpolitiken, nämligen det om klimatet som vi nyss har hört om och trafiksäkerhet. Samtidigt finns det fler miljömål och andra mål i ett Agenda 2030-perspektiv att hantera för transportsektorn för att tillgängligheten ska hålla sig inom ramen för ett hållbart samhälle, inte minst till exempel biologisk mångfald.

Den kanske tydligaste delen av den här ramen handlar just om klimatmålen och hur vi når dem. De här tre delarna har Ola Alterå redan pekat på – tre faktorer som gör att vi kan nå klimatmålen. Det är elektrifiering och effektivisering av fordon och farkoster. Jag ska ju prata om den statliga infrastrukturen, och där finns en liten koppling till Trafikverket i och med att vi finansierar investeringen i snabbbladdinfrastruktur på platser där det annars inte skulle ha skett, de så kallade vita sträckorna i glesbygd. Drivmedel pekade Ola på som kanske den största faktorn på kort sikt. Där är naturligtvis reduktionsplikten extremt avgörande för att vi ska nå målen i tid. Det är nödvändigt, men det är inte en infrastrukturfråga. Den tredje faktorn är efterfrågan, hur stor trafiken är, hur ofta och långt vi reser och hur vi reser. Det beror på en mängd olika saker som befolkningstillväxt, ekonomisk utveckling, digitalisering, industrietableringar etcetera och såklart hur infrastrukturen ser ut. Det är viktigt att infrastrukturen bidrar till eller passar in i ett transporteffektivt samhälle.

Som bilden här schematiskt vill visa påverkas dock även trafiken, efterfrågan, mer av styrmedel som påverkar körkostnader och förändringar i infrastruktur, lite som Ola också var inne på alldeles nyss. Det handlar alltså mycket om styrmedel och andra åtgärder, det handlar om drivkrafter utanför transportsektorn som befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling och det handlar till del om statlig infrastruktur. Som vi har hört beslutar regeringen vart fjärde år om en infrastrukturplan. Enligt ryktena kommer den nya planen att bestämmas inom kort, nu i juni, alltså denna månad. Trafikverket får i omgångar i uppdrag att ge underlag till de här besluten om inriktningsplanering och åtgärdsplanering. Som också nämnts har de varit ute på remiss. Det har funnits en del kritik mot delar av planen, och det finns såklart stora förhoppningar på de här pengarna.

Det är väldigt mycket pengar. Under en tolvårsperiod är det 799 plus 82 miljarder. En stor del går till underhåll av den stora anläggning som vi redan har, och det skulle nog faktiskt behövas mer pengar för underhåll både för järnväg och väg.

437 miljarder går till utveckling, alltså nya vägar och järnvägar. En faktor som kanske hamnar lite under radarn är att en absolut majoritet av de här 437 miljarderna går till järnvägssatsningar, ungefär 80 procent enligt förslaget. Nu får vi se vad regeringen beslutar om. Det är naturligtvis regeringen som beslutar och Trafikverket som kommer med ett underlag baserat på regeringens direktiv. Så är det 5 procent på sjöfart och 15 procent till väginvesteringar av nyinvesteringarna. Andra intressanta satsningar som har direkt klimatkoppling i den här planen är självklart stadsmiljöavtalen som ingår med 9 miljarder. Det finns en hel del forskningsanslag som har direkt klimatkoppling etcetera. Det är alltså mycket pengar som satsas, och då undrar man såklart vilken effekt det här får på trafiken. Är det här ett bidrag till det transporteffektiva samhället, alltså den tredje faktorn?

Effekterna är ganska små på nationell nivå. Planen är järnvägstung, och tack vare satsningarna kommer tågtrafiken som ni ser att öka både för personer

och gods. Personbilstrafiken kommer att öka något, och lastbilstrafiken kommer att minska. Både flyg och sjötransporter minskar.

Det här är alltså tack vare planens effekter, nya investeringar i järnvägar och vägar och en del för sjöfarten till 2040. Men det totala personresandet är prognostiserat att öka någonstans mellan 25 och 30 procent. Det beror främst på befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling. Godstrafiken är prognostiserad att öka ännu mer. Det är alltså dominerande faktorer bakom en trafikökning, inte infrastrukturförändringar. Det beror på att transportinfrastrukturen redan i dag är så stor, så även om det är mycket pengar är det en liten förändring på det totala systemet. Slutligen, vad betyder det här för klimatutsläppen, alltså utsläppen av växthusgaser? Det beror på vilka antaganden vi gör gällande hur den framtida trafiken ser ut. Om vägtrafiken är fossilfri 2040, vilket vi definitivt hoppas, men delar av järnvägen som ännu inte är elektrifierad liksom flyg och sjöfart fortfarande drivs fossilt, kommer investeringarna i den här planen att minska utsläppen med 1 procent. Men om även de andra delarna är fossilfria blir förändringarna väldigt små – 0,1 procent. Så trots att de mesta resurserna i planen faktiskt föreslås att satsas på järnväg förändras transportsystemet i sin helhet på grund av de här investeringarna bara i marginalen. Även om det är väldigt mycket pengar blir förändringarna små, och det beror som sagt var på att vi har en omfattande infrastruktur redan.

Slutsatserna är att de centrala verktygen för att nå klimatmålet är styrmedel för elektrifiering – det kommer vi att höra om alldeles strax – det är styrmedel för fossila bränslen som Ola har pekat ut som absolut nödvändiga och styrning som faktiskt förändrar trafiken. Där gav Ola också ett exempel på en översyn av skattesystemet, framför allt för vägtrafiken.

Lösningen ligger alltså inte i infrastrukturinvesteringarna, även om vi måste utnyttja varje sten för att nå målen. Som Ola pekade på måste vi bredda perspektivet lite och gå från att titta bara på infrastruktur till att titta på transportpolitiken i sin helhet.

Ordföranden: Stort tack för det, Sven! Det kan bli en rätt fin övergång till att diskutera styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål. Jag hälsar Lennart Thörn, kvalificerad utredare på Trafikanalys, hjärtligt välkommen.

Lennart Thörn, Trafikanalys: Herr ordförande, ledamöter och övriga! Tack för inbjudan! Jag heter alltså Lennart Thörn och kommer från Trafikanalys. Jag ska prata om ett uppdrag som vi fick för drygt ett år sedan från regeringen att ta fram underlag till kommande klimathandlingsplan. Vi har arbetsnamnet Klimatplansuppdraget. Vårt uppdrag består i att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. I uppdraget ingår att utveckla befintliga styrmedel och kombinationer av dessa styrmedel så att vi når klimatmålen 2030 och 2045. Men vi ska också titta på hur man kan utveckla nya styrmedel för att nå samma mål. I uppdraget ingår inte att lämna förslag inom skatteområdet, men vi kommer ändå att resonera om skatters be-

tydelse för klimatomställningen. Underlaget ska användas i nästa klimathandlingsplan. Klimathandlingsplanen är, som Ola visade, en del av det klimatpolitiska ramverket och ska omfatta åtgärder som ska genomföras under perioden 2023–2026. Där har vi valt att ha en ganska öppen tolkning av vad vi menar med åtgärder. Det kan delvis handla om sådant som faktiskt kan införas och börja ge effekt redan under den här perioden, men det kan också handla om att ge olika typer av utredningsuppdrag. Vi ska redovisa det här den 15 september, efter sommaren, och samtidigt kommer det att remitteras.

Det här är ett stort, svårt och utmanande uppdrag, och vi gör det inte ensamma. Vi gör det med bistånd av fem andra myndigheter: Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Boverket. Jag kan också passa på att säga att samtidigt som vi fick vårt uppdrag fick också Tillväxtanalys och Länsstyrelsen i Uppsala motsvarande uppdrag att ta fram förslag till styrmedel för näringslivets omställning och för lokal och regional omställning.

Den bild ni ser nu visade också Ola, och det kanske inte är sista gången ni ser den i dag. Där kan man se hur långt vi når med dagens politik. Jag ska väl inte fördjupa mig för mycket i detta, men det handlar alltså om den blå linjen på bilden. Det här kommer från Naturvårdsverkets senaste underlag till regeringens klimatredevisning, och det visar att vi ser ut att nå målen med befintliga styrmedel 2030. Dock är vi en bit ifrån målet 2045. Det är alltså den blå streckade linjen man ska titta på. Linjen ovanför är från föregående års klimatredevisning, och den redovisar hur det såg ut när beslut om reduktionspliktsnivåerna fram till 2030 inte var fattade. Dessa reduktionsnivåer är som bekant bara beslutade om fram till 2030, och därefter finns det inget beslut.

Mycket är på plats. Vi har en reduktionsplikt, vi har koldioxidskatt, vi har ett bonus malus-system med mera. Men samtidigt pågår också väldigt mycket aktiviteter i andra sammanhang. Det här har varit en av utmaningarna för oss, i vårt uppdrag – att inte föreslå sådant som redan är på gång och att försöka ha koll på det. När man ska utforma styrmedel framöver här i Sverige blir utvecklingen inom EU och vad som händer med Fit for 55 centralt. Det är en del av det gröna paketet, och det behandlas i Europaparlamentet just nu. Det var omröstningar om emissionsfria personbilar i går, om jag har uppfattat medie-rapporteringen rätt. Här finns en hel del förslag som kommer att sätta ramarna för vad vi i Sverige behöver göra men också vad vi i Sverige får göra. Det kan finnas vissa restriktioner i de rättsakter som tas som helt enkelt begränsar det nationella handlingsutrymmet. Jag tänker inte gå igenom allt, men ett problem för oss i sammanhanget är att de här förslagen inte kommer att vara färdiga och beslutade om innan vi ska leverera vårt uppdrag. Därför behöver vi ta hänsyn till detta i våra skrivningar om dem. Det kanske inte heller är sista gången ni kommer att se den bild jag visar nu eller motsvarande bild. Den visar att omställningen vilar på tre ben. Ibland kan man bryta upp dem, och det har vi också gjort i vårt uppdrag. Man kan bryta ut elektrifieringen som ett fjärde ben, men vi har valt att använda tre ben. Man kan säga att transportsektorns emissioner består av tre olika faktorer. Det är dels trafikarbetets storlek, dels

fordonens och fartygens energieffektivitet, det vill säga hur mycket energi de använder per fordonskilometer, dels hur mycket koldioxid och växthusgaser som energin innehåller. För att nå noll 2045 måste en av de här faktorerna sättas till noll; annars blir det inte noll.

Att sätta trafikarbetet till noll är svårt – ett samhälle utan trafik har vi svårt att se framför oss. Oavsett hur mycket man kan utveckla och förbättra fordonsens egenskaper och motorernas effektivitet kommer vi inte ned till noll. För att nå noll måste man ha någonting som påverkar de fossila utsläppen, och då är det antingen hållbara, förnybara drivmedel eller elektrifiering som är vägen.

Man kan förledas att tro att man skulle kunna nöja sig med den delen, men det räcker inte. Som Ola sa: Alla ägg kan inte ligga i samma korg. Det finns också begränsningar i resurserna för förnybara drivmedel, batterier och infrastruktur. Det är som sagt viktigt att sprida riskerna om något av dessa områden inte utvecklas som förväntat. Sedan har vi också andra hänsyn vi ska ta, till exempel utsläppen av andra ämnen som luftföroreningar och så vidare. Vi behöver alltså jobba med alla tre ben.

Vad är det då för styrmedel som vi behöver, och vad är det som kommer att stänga av den fossila kranen? Vi är ännu inte klara, och det här är någonting som vi gör i samråd med och med bistånd av en rad andra myndigheter. Det här diskuterar vi nu, men huvuddragen är väl i stort sett klara. Vi behöver ett system där man utreder hur reduktionsplikten ska fortsätta fram till 2045 eller om det ska omvandlas till ett utsläppshandelssystem. En så pass bred utredning behövs. Den ska omfatta samtliga trafikslag; eftersom vi ska ned till noll måste alla trafikslag vara med. Man behöver se om det ska vara ytterligare bränslen med – elektrobränslen, vätgas och så vidare.

Direktiven till en sådan här utredning kan dock inte skrivas förrän förutsättningarna för Fit for 55 är givna. Att göra det redan nu fram till 2045 ger de långsiktiga spelregler som både näringsliv och konsumenter behöver för att fatta rätt beslut.

Men det är inte bara det här vi kommer att föreslå. Vi kommer att föreslå styrmedel inom alla de tre benen: det transporteffektiva samhället, där vi kan uppnå transportsystemet, bibehållen tillgänglighet med minskad trafik, energieffektiva fordon och hållbara förnybara drivmedel. Här på bilden ser ni några exempel på vad vi kommer att föreslå. Jag tänker inte gå igenom dem förslag för förslag. Det kommer att bli fler, och det här är som sagt också ett pågående arbete. Vi redovisar alltså den 15 september, och då skickar vi också ut förslaget på remiss. Då går även remisserna ut för de övriga två uppdragen. Remissvaren ska lämnas till Regeringskansliet och Miljödepartementet.

Ordföranden: Stort tack för det, Lennart! Vi ser förstås fram emot utredningen några dagar efter valet. Det blir helt enkelt något för en ny regering och riksdag att arbeta med. Ett av de tre ben som Lennart talade om var drivmedel, och det är därför passande att vi har Sara Sundberg, som är enhetschef på avdelningen för förnybar energi och internationellt samarbete hos Energimyndigheten, här

hos oss i dag. Sara ska tala om hållbara förnybara drivmedel – utmaningar och möjligheter.

Sara Sundberg, Energimyndigheten: Herr ordförande och ledamöter! Tack för inbjudan! Jag heter alltså Sara Sundberg och kommer från Energimyndigheten. Som Jens sa ska jag i dag fokusera på förnybara drivmedel, och jag kommer att lägga tonvikten på biodrivmedel. Inledningsvis kan jag även nämna att Energimyndigheten har ett samordningsansvar för laddinfrastruktur. Elektrifieringen är också en viktig pusselbit här och någonting som vi kommer att jobba vidare med, bland annat utifrån de förslag som har kommit från elektrifieringsstrategin. Jag börjar med några nedslag i statistiken. Den figur ni ser här visar slutlig energianvändning i transportsektorn fram till 2020. Här ingår vägtrafik, bantrafik, sjöfart och luftfart. Som ni kan se står petroleumprodukter, främst bensin och diesel, för den största delen av energianvändningen och har gjort så ända fram till 2020. Vi ser också att andelen biodrivmedel har ökat från början av 2000-talet och framåt. Om vi sedan tittar på användningen av förnybara drivmedel inom transportsektorn ser vi att den generellt har ökat över tid. Den figur ni ser här visar andelen förnybara drivmedel. Vi ser en ökad mängd HVO och FAME, främst till följd av skattereduktionen och sedan reduktionsplikten. Vi ser också en ökning av mängden biogas över perioden och samtidigt en minskning av etanol. Elanvändningen inom transportsektorn har ökat de senaste åren som en konsekvens av en större andel laddbara fordon inom fordonsflottan. Det här är en trend som väntas fortsätta under kommande år. Den övre linjen i figuren visar Sveriges andel förnybara drivmedel beräknade utifrån förnybartdirektivets krav. Det ska sägas att Sverige är bland de länder som har högst andel förnybart inom transportsektorn.

Låt oss sedan blicka lite framåt. Energimyndigheten tar fram långsiktiga scenarier. Den figur ni ser här visar utvecklingen av transportsektorn och är baserad på ett elektrifieringsscenario. Det vi kan se i alla de scenarier vi har tagit fram är att energianvändningen minskar över scenarioperioden fram till 2050, detta främst som en konsekvens av en ökad elanvändning inom vägtransporter. Det här följer av hårdare utsläppskrav på EU-nivå för lätta och tunga fordon.

Vi kan också se att biodrivmedelsandelen ökar. Samtidigt minskar biodrivmedlen i absoluta tal i och med att efterfrågan på konventionella bränslen inklusive biodrivmedel minskar när mängden laddbara fordon ökar. Det jag visar här har berörts tidigare, men om vi zoomar in på etappmålet ser vi att reduktionsplikten är ett avgörande styrmedel för att vi ska nå målet. Vi ser att drygt hälften av målet uppfylls via utsläppsminskningar som kommer från reduktionsplikten. I och med att det finns fastställda nivåer till 2030 finns det en långsiktighet och en förutsägbarhet kring förutsättningarna för aktörer att ställa om till mer förnybart. Omställningen minskar också Sveriges importberoende av fossila drivmedel och fossil råvara. Det skulle också kunna finnas möjlighet att stärka denna försörjningstrygghet ytterligare genom ökad driv-

medelsproduktion från inhemska råvaror – något som Energimyndigheten har lämnat förslag om tidigare. De beslutade reduktionsnivåerna är anpassade för att vi ska nå målet 2030. Just nu jobbar Energimyndigheten med en kontrollstation, där vi utvärderar nivåerna utifrån de senaste prognoserna kring utvecklingen i vägtransportsektorn. Detta uppdrag kommer vi att redovisa den 15 september i år. Jag kan nämna några utmaningar som vi ser. Det finns internationellt överenskomna drivmedelsstandarder för bensen och diesel som kan innebära begränsningar i hur mycket biodrivmedel som kan blandas in. Det här är någonting som vi analyserar inom ramen för kontrollstationen och kommer att återkomma till i den rapport som vi lämnar. Vi ser en ökad efterfrågan på biodrivmedel inom EU och en stark betalningsvilja från vissa länder. Det finns också en ökad efterfrågan från andra sektorer, till exempel kemiindustrin. Detta får såklart effekt på och påverkar tillgången på hållbar råvara. Det finns behov av att vidareutveckla teknik för kommersiell skala för att kunna ta hand om råvaror i större omfattning. Just nu pågår kontrollstationsarbetet, där vi ser över reduktionsnivåerna fram till 2030. Men sedan finns det också, som även nämnts tidigare, behov av att se över vilka bränslen som ska omfattas av reduktionsplikten. Det gäller exempelvis om elektrobränslen ska ingå. Men det finns även behov av att se över vilka trafikslag som ska ingå, som järnväg och sjöfart. Syftet är att ge långsiktiga förutsättningar.

Det finns också behov av att titta på förutsättningarna på ännu längre sikt, det vill säga vad som ska hända efter 2030. Här kommer en hel del initiativ på EU-nivå som kan påverka, bland annat ReFuelEU Aviation. Men det handlar också om huruvida det ska införas ett utsläppshandelsystem som inkluderar vägtransporter.

Jag vill också säga att det finns ett behov av fortsatt stärkta insatser på forskningsområdet. Det handlar om att vidareutveckla och kommersialisera tekniker som använder råvara som finns tillgänglig i stora volymer. Det kan också handla om specifika satsningar på till exempel fossilfritt flyg.

Avslutningsvis vill jag nämna lite kring biogas. Vi såg i en tidigare figur att biogasanvändningen inom transportsektorn har ökat under den senaste tioårsperioden med drygt en fördubbling. Det har också införts en rad åtgärder för att främja denna utveckling. Det finns nu en godkänd skattebefrielse fram till 2030, och det finns ett antal stöd på plats. Det så kallade gödselgasstödet hanteras av Jordbruksverket. Energimyndigheten gick i dagarna ut med en utlysning av ett produktionsstöd till biogas som uppgraderas till fordonsgaskvalitet. Dessa åtgärder kan bidra till att biogas fortsatt kan vara en del av omställningen av transportsektorn.

Ordföranden: Stort tack för det, Sara! Förnybara bränslen är en del i det hela, och elektrifiering är en annan väldigt viktig komponent i omställningen av transportsektorn. Därför har vi bjudit hit Anna Ullström, kanslichef på Elektrifieringskommissionen. Hur påskyndar vi transportsektorns elektrifiering? Välkommen, Anna!

Anna Ullström, Elektrifieringskommissionen: Herr ordförande och ledamöter! Tack för inbjudan! I budgetpropositionen för 2020 aviserade regeringen att en elektrifieringskommission skulle tillsättas med uppdraget att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Jag heter som sagt Anna Ullström, och jag leder arbetet i Elektrifieringskommissionens kansli, som finns på Infrastrukturdepartementet. Jag kommer i dag att försöka sammanfatta några av de initiativ som Elektrifieringskommissionen har tagit och försöka ge en bild av hur kommissionen arbetar för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Kommissionens uppdrag är tvåårigt. Det löper till och med den 31 december i år, 2022. Jag vill också säga att det här är ett rådgivande organ till regeringen. Det är alltså inte en kommission som har bemyndigande att ingå överenskommelser för staten eller fatta några typer av beslut å statens vägnar. Kansliet finns alltså på departementet. Själva uppdraget är ganska brett. Det handlar om att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Alla trafik- och transportslag ingår, det vill säga såväl väg som järnväg, sjöfart och luftfart. Det omfattar också såväl gods- som persontransporter. Alla tekniker ingår. Det är således både batteridrift och teknik för dynamisk laddning, alltså elvägar, och elektrifiering via vätgasdrift.

Samtidigt finns ett regeringsbeslut som är ganska tydligt med vad som ska prioriteras. Där framgår att fokus ska ligga på att elektrifiera de tunga gods-transporterna med lastbil, först regionalt och sedan längs större vägar. Det var ganska tydligt prioriterat i vilken ordning man skulle ta sig igenom de här delarna. Därutöver finns en rad olika frågor som kommissionen har haft i uppdrag att belysa. Det är finansiering, digitalisering som kan möjliggöra påskyndande, frågor om miljöpåverkan och även sådant som gäller konsekvenser som handlar om totalförsvaret och samhällets krisberedskap. Kommissionen har 16 ledamöter. Den leds av infrastrukturministern, som är ordförande. Vi har en ledamot, Fredrik Kämpfe, bland oss här i dag. Ledamöterna har som ni ser en ganska bred erfarenhet från olika delar av samhället, både från nätbolag, transportsektorn, fordonsindustrin, forskningsdelar och även från regionerna.

Kommissionen träffas i sin helhet för formella möten ungefär fyra gånger per år, men däremellan sker ett ganska intensivt arbete i olika arbetsgrupper, där man jobbar digitalt. Man har också aktörsgrupper, där man får in synpunkter från andra aktörer, som inte har representation i kommissionen, för att få in så breda synpunkter och så mycket input som möjligt. Jag tänkte nämna några exempel på hur Elektrifieringskommissionen arbetar för att påskynda elektrifieringen. För ungefär ett år sedan, i maj 2021, presenterade Elektrifieringskommissionen 17 regionala elektrifieringslöften och ett nationellt. Dessa löften består av samordnande aktörer, till exempel regionen eller länsstyrelsen, och olika aktörer i regionen eller länet som tillsammans säger: Vi vill jobba med att elektrifiera de regionala godstransporterna i vår region. Tillsammans är det ungefär 260 aktörer som har bidragit med konkreta åtgärder för att genomföra elektrifieringen i sin region. Många av dessa har också sagt att de ska söka investeringsstöd för regionala elektrifieringspiloter. Bidraget till att på-

skynda var delvis att det blev en liten kickstart för att komma igång med arbetet, men framför allt handlar det om att man hittar nya former för samverkan mellan branscherna, som kanske inte alltid har jobbat så tätt ihop tidigare. Vi ser energisektorn, som har sina sätt att arbeta och sina regelverk att följa, och transportsidan, som har sitt. Nu börjar de prata med varandra och hitta nya sätt att samordna som kan leda till att man kanske kan undgå vissa misstag och hitta vägar framåt som gör att det går lite snabbare. Vi kan konstatera att många av dessa löften har kommit igång. Många har avsatt medel, och många har hittat sätt att nätverka. Vi kan också konstatera att ansökningarna till Energimyndighetens utlysning av regionala elektrifieringspiloter överträffade förväntningarna med 149 ansökningar och 5,4 miljarder från samtliga län.

Det andra exemplet handlar om en handlingsplan som presenterades i december 2021. Den heter Eldrivna transporter på väg och handlar just om hur man kan få laddningen längs de större vägarna i landet att rullas ut. Det finns dels en övergripande inriktning för hur Elektrifieringskommissionen ser att utrollningen bör gå till, dels tio steg med åtaganden från olika aktörer som sammantaget visar på hur utbyggnaden kommer att se ut de kommande åren. Man ser också att om allt det här genomförs kommer det att finnas laddinfrastruktur längs de större vägarna. Elektrifieringskommissionen har också haft möjlighet att komma med en rad inspel till den elektrifieringsstrategi som redan har nämnts flera gånger här i dag. De viktigaste synpunkterna från kommissionen finns också med i handlingsplanen. Det rör till exempel frågor om att kunna planera mer proaktivt för utbyggnaden av elnät men också frågor om kompetensförsörjning, som ses som en central del för att kunna genomföra elektrifieringen i sin helhet. Slutligen vill jag nämna initiativet Klart för laddplats. Vi såg i Lennarts presentation att hemmaladdning är en fråga som de har identifierat som viktig. Det har även Elektrifieringskommissionen gjort. Ofta kretsar den allmänna debatten kring behovet av publik laddinfrastruktur, men fordonen laddas till största del hemma. För att fler ska kunna ha elfordon behöver man också kunna ladda hemma. Initiativet syftar till att öka takten lite mer än vad som annars hade varit fallet genom att bostadsbolagen själva går före och säger: Vi kommer att göra det här möjligt. Vi kommer att göra vårt yttersta för att erbjuda en laddplats, och vi kommer att arbeta strategiskt för att se till att vi kan göra det framöver. Det är i dag 13 bolag som är anslutna, såväl små som större bolag och både allmännyttan och privatägda bolag. Förhoppningen är att fler kommer att ansluta sig. Elektrifieringskommissionen har också genomfört en rad andra aktiviteter när det gäller både hamnar och elflyg. Jag kommer inte att gå in på det här i dag, men det händer en hel del saker även på dessa områden. Inledningsvis sa jag att kommissionen har ett rådgivande uppdrag till regeringen. Det innebär också att regeringen har möjlighet att lyssna till råd som kommer från kommissionen och ta dem vidare i olika typer av uppdrag. Ni ser här ett exempel från ett pressmeddelande som gick ut när regleringsbrevet beslutades. Det var sju nya uppdrag som rörde elektrifieringen. En del av de frågor som diskuteras kommer också vidare den vägen.

Även för den nationella elektrifieringsstrategin finns en rad olika åtgärder som är aviserade. Det gäller till exempel ett handlingsprogram för utbyggnaden av laddinfrastruktur längs större vägar och kortare ledtider för laddinfrastruktur. De delarna finns med i de inspel som har gjorts, och de återstår att genomföra framöver. Hur påskyndar vi då elektrifieringen? Jag har försökt ge en liten bild av olika typer av initiativ som handlar om att skapa samverkan och dialog som syftar till att ge ökad förståelse och skapa kontaktytor mellan olika branscher som ger snabbare processer och gör att man slipper ta omvägar. Det här kan tillsammans med regleringsförändringar, exempelvis koldioxidkraven som har nämnts här tidigare, och arbete för att undanröja hinder och skapa goda förutsättningar för elektrifieringen med till exempel de åtgärder som finns i elektrifieringsstrategin skapa förutsättningar för att öka takten ytterligare.

Det går ganska fort med elektrifieringen, men det kan gå fortare. Det behöver det också göra för att vi ska nå klimatmålen.

Ordföranden: Stort tack för det, Anna!

Godstransporter nämndes här och har nämnts av flera andra presentatörer. Därför är det bra att vi har Åsa Tysklind här, som är kanslichef på Nationella godstransportrådet. Välkommen, Åsa, för att tala om hållbarare godstransporter!

Åsa Tysklind, Nationella godstransportrådet: Ordförande, ledamöter, kollegor! Jag vill börja med att tacka för inbjudan. Jag kommer att informera om arbetet med den nationella godstransportstrategin. Godstransportstrategin innehåller ett antal åtgärder som syftar till effektiva och hållbara godstransporter. Den innehåller två tydliga budskap: omställning och transporteffektivitet.

Varför behövs en överflyttning till inrikes sjöfart och närsjöfart? Ja, därför att vi behöver avlasta vägnätet, men också därför att sjöfarten är väldigt energieffektiv. Samtidigt måste denna överflyttning gå hand i hand med en omställning på sjöfartssidan. Det pågår också mycket arbete i det avseendet.

Samma fråga om överflyttning kan man ställa när det gäller järnväg. Svaret är i princip detsamma. Vi behöver avlasta vägnätet. Vi behöver undvika trängsel. Vi behöver också nyttja ett väldigt smart och energieffektivt trafikslag. Men vi behöver också säkerställa att denna överflyttning går hand i hand med ett effektivt nyttjande av anläggningen. Här kan jag konstatera att Sverige är en del av EU, och EU har samma målsättning: att försöka flytta godstransporter från vägar till järnväg och sjöfart. Man ser också att man behöver titta över hur man använder infrastrukturen. Det pågår alltså väldigt mycket arbete kopplat till detta. Under strategin har ett antal regeringsuppdrag beslutats. Ett regeringsuppdrag som redovisades i december förra året handlade om att främja intermodala järnvägstransporter. I rapporten beskriver man vad man kallar ett trendbrott. Från att vägen har tagit marknadsandelar från järnväg och sjöfart ser vi nu ett förändrat mönster. Vi ser ett ökat intresse för transporter

på järnväg och med sjöfart. Det här beror delvis på mobilitetspaketet och på chaufförsbrist på lastbilssidan, men det beror också på ökande drivmedelskostnader. Det man kommer fram till i analysen är att överflyttningspotentialen är betydande. Vi behöver tänka smart när det gäller att kombinera transporter, kombinera och använda varje trafikslag så smart som möjligt. Vi behöver också inkludera luftfarten i detta. Hur har det då gått med överflyttningen? Vi kan se att i de relationer där vi redan har intermodal trafik ökar denna. Vi har nya relationer, vi har ökade frekvenser på trafiken och vi har kompletterande upplägg. Vi vet också att ett antal transportupplägg är på gång. Dock är det vissa utmaningar i detta. En utmaning är att få varuägarna att tänka i nya banor, att kunna tänka sig att få sina varor transporterade med ett annat trafikslag. Det handlar också om att få tillräckliga volymer, så att risken för operatören minskar. Sedan handlar det om att åstadkomma attraktiva tåglägen och attraktiva tidtabeller för transporter på järnväg. Vi behöver även effektivare vägtransporter. Där har det också varit ett regeringsuppdrag där man tittat på möjligheten till längre lastbilar. Regeringen har beslutat att detta ska anmälas till kommissionen. När vi pratar om effektivare transporter handlar det om high capacity transport, HCT, det vill säga att köra med tyngre och längre fordon för att kunna få plats med mer varor i varje transport. När det gäller tyngre fordon har det sedan 2018 pågått ett arbete med att se över infrastrukturen för att se var man kan tillåta tyngre fordon, 74 ton. Där är planen att fram till slutet av 2023 ska 40 procent av de statliga vägarna vara upplåtna för denna typ av fordon och 60 procent av de strategiska vägarna för tung trafik. Varför ska vi ha elektrifiering av tunga godstransporter på väg? Jo, därför att de står för strax under 25 procent av utsläppen från inrikes transporter. Det behövs för att vi ska klara klimatmålen. Men – detta har sagts tidigare i dag, och det behöver upprepas – vi måste jobba parallellt med flera olika lösningar. Vi behöver jobba med bi drivmedel. Vi behöver jobba med frågor kring stationär laddning. Vi behöver jobba med frågor om bränsleceller och vätgas. Vi behöver jobba med elvägar.

Hur ser det då ut? Om vi tittar på nybilsförsäljningen av lastbilar kan vi se att den i dag utgör ungefär 1 procent. De tunga fordon som nyttjar bränsleceller och vätgas utgör en mindre flotta i dag. Tittar vi på elvägar kan vi se att de är på utvecklings- och planeringsstadiet. Den första permanenta elvägen är planerad att vara i drift vid årsskiftet 2025/26. Bedömningen är att både försäljningen av elektrifierade lastbilar och den del av fordonsflottan som drivs med bränsleceller och vätgas kommer att öka. Trafikanalys har precis i dagarna levererat en rapport – det var ett annat regeringsuppdrag under strategin – om e-handeln. E-handeln har ju fullkomligt exploderat under pandemin. Under de första månaderna i år har e-handeln minskat, men det är från väldigt höga nivåer. Detta påverkar. I uppdraget har Trafikanalys konstaterat att det behövs informationsinsatser till oss som kunder. Vi behöver förstå vad det innebär när vi beställer och klickar i att vi vill ha snabb leverans. Man konstaterar samtidigt att det pågår en hel del branschinitiativ om märkning, men man inser också att vi måste ha tydlighet beträffande begreppen och märkningarna så att vi förstår vad det betyder när vi klickar i en ruta. Det man också konstaterar är

att den ökande e-handeln har påverkat godsflöden och transportmönster. Det kan vi också se. Det byggs lager som aldrig förr i Sverige. Det handlar till stor del om att kunderna önskar snabba leveranser. Denna snabba tillväxt är en utmaning, och den behöver vi titta på, bland annat ur samhällsplaneringsperspektivet. En annan utmaning här är bristen på statistik om e-handelstransporter. Men den bristen gäller inte bara e-handeln; den gäller godstransporter som sådana. Detta kopplar lite grann till nästa regeringsuppdrag, nämligen det om delade data och horisontella samarbeten. Detta regeringsuppdrag håller på till 2029. Här har man tagit fram ett antal rapporter. Man har tittat på samordnad varudistribution. Där pågår det ett projekt just nu. Man har tittat på fyllnadsgrad i godstransporter och sett att det inte finns någon enhetlig terminologi avseende det. Man håller på och försöker ta fram nyckeltal för transporteffektivitet – jätteviktiga frågor. Man tittar också på legala förutsättningar. Men detta står och faller med att de som låter transportera sina varor är beredda att lämna ut uppgifter om transporterna. I sin uppföljning av arbetet med godstransportstrategin, som kom i mars i år, konstaterar Trafikanalys att strategin har lett till ett stort antal samarbeten, framför allt nationellt, mellan olika aktörer. De här nätverken och samarbetena är kopplade till frågan om horisontella samarbeten och delade data. Här handlar det mycket om e-transporter och om logistikfrågor. Det är dock väldigt viktigt att samla forskningen, branschen och myndigheterna för att samverka kring olika lösningar. Vi måste samarbeta för att klara klimatmålen. Jag tänkte avsluta med två bilder från det arbete vi bedriver inom EU. På den första bilden ser ni godskorridoren Scanned, Scandinavian-Mediterranean, från Sverige ned till Italien. I denna godskorridor har volymerna på godstransporter ökat. Här har också bruttoton per kilometer ökat. I det här arbetet jobbar man med intermodala frågor. Man jobbar också väldigt nära slutkunderna, med transportköparna. Detta är en bild av utvecklingen. Kunderna är nöjda, och EU är nöjt. Det här är best practice. Det här är den godskorridor som fungerar bäst av godskorridorerna i EU. Men punktligheten är inte mycket att skryta med. Det är ett problem med godstransporter över så långa avstånd, eftersom prioriteten för godstransporter skiljer sig betydligt i de olika EU-medlemsstaterna. Då kan man bara konstatera att det är väldigt bra att EU nu har tagit fram ett antal olika aktiviteter som man avser att genomföra när det gäller att stärka intermodala godstransporter, för det behövs. Vi från svensk sida behöver vara med och vara delaktiga i det arbetet.

Ordföranden: Stort tack för det, Åsa! Precis som du säger är detta ett otroligt viktigt område om vi ska nå klimatmålet och ett område som fordrar samarbete på många olika håll.

Nu är det dags för en kaffepaus. Välkomna tillbaka 10.20. Då blir det fokus på transportsektorns omställning.

Vice ordföranden: Välkomna tillbaka efter kaffet! Jens Holm och jag, Anders Åkesson, har gjort en arbetsfördelning som innebär att jag nu ska presentera

de branschföreträdare som ska ge sin syn på dagens tema: Transportsektorns klimatmål.

Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart: Herr ordförande! Tack för inbjudan till trafikutskottet!

Det problem som vi diskuterar i dag är utsläpp. Som representant för sjöfarten är det ingen större ära att berätta om de utsläpp som vi har. Problemet för oss är att vi har utsläpp från både utrikes sjöfart och nationell sjöfart. Det svåra när det gäller det här är att sjöfarten i sin tur är väldigt global och internationell. Vi passerar alla gränser, liksom även utsläppen gör. Det sätt som vi från sjöfartens sida angriper problemen på är först och främst energieffektivisering. Vi försöker minska behovet av energi ombord, det vill säga minska också utsläppen från de bränslen som vi använder. Det har vi hållit på med ganska länge, och vi jobbar intensivt med detta. Nästa steg på vägen blir att byta till alternativa drivmedel i alla dess former. Vi är öppna för alla idéer och förslag på olika typer av alternativa drivmedel. Därefter behöver vi på den här resan hitta drivmedel som genererar noll utsläpp. Det är lite svårare att hitta de bränslena. Samtidigt tittar vi längre fram även på möjligheter att infånga koldioxid, kanske bara för att lagra det men även för att återanvända det i form av elektrobränslen och liknande. Det svåra problemet som vi ser framåt är så kallade nollemissionsbränslen. Var ska de komma från? Hur ska vi få fatt på dem? Och hur ska vi kunna få igång en produktion som kan säkerställa att vi kan fortsätta med sjöfart i den omfattning som vi har i dag utan att släppa ut någonting? Det är den stora stötestenen för den internationella sjöfarten i dag. Vilken typ av bränslen ska vi använda i framtiden? Faktum är att 99 procent av de bränslen som sjöfarten använder i dag är fossila. Det är ingenting som vi är direkt stolta över, och vi försöker såklart minska det här. Då återkommer jag till behovet av alternativa drivmedel med nollemission. Om vi skulle byta ut allt det bränsle som sjöfarten använder, på internationell basis men även nationellt, mot någon form av nollemissionsbränsle, exempelvis elektrobränslen, behöver vi väldigt mycket energi i form av elproduktion för att kunna producera dessa bränslen. Jag såg nyligen en rapport som visar att vi behöver motsvarande 3 000 terawattimmar för att producera dessa bränslen. Det är ganska mycket, särskilt i perspektivet att den totala svenska elproduktionen är 160 terawattimmar. Vi behöver jättemycket nya former av energi. Det är alltså själva stötestenen. De här frågeställningarna diskuteras inte bara här i riksdagen utan även internationellt, inte minst i FN:s sjöfartsorganisation, IMO. Som alltid när man diskuterar problem finns det olika sidor av hur man ser på problemet. Då får vi också olika märkliga lösningar, som det ofta fattas beslut om i form av konsensus, inte minst på IMO. Då får vi också ofta regelverk som snedvrider konkurrensen. Det är ingenting som vi inom sjöfarten gillar. Det gagnar ingen. Vår roll blir ofta att försöka undvika snedvridning av konkurrens. Det till höger på bilden som jag visar på skärmen i salen kan man se som utmaningarna vi står inför. Man vill gärna hamna på den övre halvan för att

kunna få konkurrensfördelar. Det är jättekul. Men det är jättejobbigt om man är på den andra planhalvan, ifall regelverken motverkar de investeringar och initiativ som man tar. Det positiva är att vi från Svensk Sjöfart har väldigt många initiativ och aktörer som är villiga att investera, delvis med hjälp av stöd men även privata pengar. Vi har vinddrivna fartyg. Elektrifiering kommer i stor skala. Och Gotlandsbolaget driver vätgasprojekt för att försöka få till en fossilfri resa till och från Gotland. Vi har även fartyg som använder en stor del biomassa, inte minst biogas. Hindren som vi behöver överkomma vill vi gärna ha hjälp med. Därför har vi tagit fram en färdplan. Jag kommer inte att gå in på den här. Men titta jättegärna i den och fundera på vad ni kan göra för att försöka hjälpa oss att övervinna det här problemet som vi står inför. Om man vill titta lite grann på kostnaderna ser man att det kommer att bli jättedyrt att släppa ut i framtiden. Siffrorna som jag visar baseras på 6 miljoner ton utsläpp från sjöfart till och från Sverige 2019. Givet de prismetanismer som diskuteras både i Bryssel och på IMO är det här de framtida kostnaderna och kanske den budget som vi redan nu kan lägga för att försöka överkomma det här problemet.

Vice ordföranden: Vi går från den viktiga sjöfarten till den lika viktiga tågtransporten. Gustaf Engstrand är näringspolitisk chef på Tåg företagen.

Gustaf Engstrand, Tåg företagen: Att minska klimatbelastningen i en omställning har vi hört om i dag. Vi alla här inne vet hur brådskande det är. Men det finns någonting annat som vi också behöver. Vi behöver skapa ett samhälle där nyttor och värden, företag och människor realiserar samtidigt som vi visar hänsyn till miljö och klimat. Jag skulle vilja be er om att göra en sak. Luta er tillbaka i tre sekunder och lägg märke till vad ni tänker på när jag säger ordet ”tåg”. Någon kanske tänker på semesterresan i somras. Någon kanske tänker på resan hit. Det är bra grejer. Jag tänker för det första på mer järnväg i Sverige. Det finns ett stort behov av det. För det andra tänker jag på bättre järnväg i Sverige. Jag kommer att komma till varför det finns ett stort behov av gemensamma investeringar. Men först vill jag prata om varför det här är så viktigt: bangård och kapacitet. Järnvägen är överlägsen när det gäller förmågan att effektivt transportera stora volymer gods och människor på längre sträckor och med låg klimatpåverkan. Järnvägen i Sverige är i princip fullt ut elektrifierad i dag. Vi har stigande energipriser och en enorm klimatutmaning. Tågets lägre energiförbrukning och minimala klimatavtryck är avgörande. Mer måste transporteras på järnväg än i dag. Industrier med fossilfri produktion växer upp som svampar i Sverige i dag, inte minst i norra Sverige där vi ser satsningar för 1 000 miljarder. Samtidigt kan vi inte satsa på en radikal omställning av näringslivet utan att också ställa om i grunden hur vi transporterar gods och människor. Det är alltså beteendeförändringar vi pratar om. Företag måste kunna kostnadseffektivt och klimatsmart ta emot och sända råvaror och få sin försörjning genom ett pålitligt, sammanlänkat transporteffektivt och intermodalt

system. Det brister i dag. Med fler tåg och med högre hastigheter ökar företagens möjligheter att anställa människor med rätt kompetens utan att begränsa deras frihet att bosätta sig var de vill. Det gynnar alltså hela landet om arbetsmarknadsregionerna blir större än de är i dag. När det gäller behovet av mer järnväg har resandet mer än fördubblats de senaste 20 åren. De senaste 10 åren har vi sett godstransporterna öka med 20 procent, och det fortsätter. Jag ser det varje dag nu, nya godspendlar till våra hamnar och nya intermodala upplägg. Vi ser också att tågresandet efterfrågas som aldrig förr, trots pandemin. Det stiger också nu. Samtidigt blir vi allt fler svenskar, och industrin expanderar. Vi behöver helt enkelt flytta transporter till järnväg. I spåren av energikrisen har efterfrågan ökat kraftigt. Det kommer att bli fler och fler människor och mer gods på spåren. Men det är bevisligen i det närmaste fullt. Under viktiga tider på dygnet går det i princip inte att klämma in fler tåg i tidtabellen. För att transportsektorns klimatmål ska nås och för att vi samtidigt ska klara industrins och samhällets behov av transporter behövs det alltså mer järnväg. Då är tre saker prioriterade på kort sikt.

För det första behöver vi utveckla de samhällsekonomiska prognos- och kalkylmodellerna för att ge rättvisande beslutsunderlag vid investeringar i transportinfrastruktur. Kalkylerna behöver utvecklas och breddas så att de tar hänsyn till alla de positiva mervärden som uppnås till följd av systemutvecklande, klimatsmarta infrastrukturinvesteringar. För det andra behöver vi skapa en genomförandemodell för ny utbyggnad av järnväg och stora investeringar i infrastruktur. Vi behöver bygga klart, Trafikverket. Det behöver byggas klart inom planen. Då uppnår vi effekterna som efterfrågas. Vi behöver skapa separata projektorganisationer för de stora objekten. Vi behöver ha tempo i genomförandet och säkra finansieringen utanför den årliga anslagsramen. Här riktar vi oss kanske lite mer till politikerna. På skärmen ser ni nu en översikt över de stora projekt som vi behöver se på järnvägssidan i Sverige i dag. För det tredje måste lågt hängande frukter plockas. Trimningsåtgärder på kort sikt i systemet ökar kapaciteten markant. Vi pratar om triangelspår, anslutningar till terminaler, restelektrifiering av det som inte redan är elektrifierat med mera. Okej! Det var lite om varför vi behöver mer järnväg i Sverige. Men samtidigt är behovet av bättre järnväg helt akut. Det ser vi varje dag. Sverige har ett av Europas hårdast belastade järnvägssystem. Något förenklat kan man säga att det ser likadant ut i dag som för 50 år sedan. Vi har varje dag en form av problembild när det gäller kapacitetsplaneringen hos Trafikverket och förseningar i systemet. Vi hade några rälsbrott på södra och västra stambanan. Då måste man planera om systemet. Hur vi ska få loss den kapaciteten på kort sikt i dagens trafikplanering förtjänar egentligen en hel sittning av den här karaktären för sig själv. Underhållet på järnvägen har varit eftersatt under årtionden. Vi har en underhållsskuld på 45 miljarder, bara för järnvägen. Det är hög tid att ta tillbaka den. Vi kan inte längre skjuta upp det. Trafikverket behöver få i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för att eliminera det eftersläpande underhållet, utan att sänka järnvägens prestanda under tiden, och successivt återställa järnvägen till den nivå som den var konstruerad för vad gäller

hastighet, bärighet och kapacitet. På så sätt blir järnvägen bättre. Jag har några medskick, för att summera. Vi måste se till att få både mer och bättre järnväg i Sverige för att transportsektorn ska klara sin omställning. Om vi klarar det klarar vi också att få ett samhälle där konkurrenskraften stärks och nyttor och värden för företag och människor realiserar samtidigt som vi tar hänsyn till miljö och klimat.

Vice ordföranden: Tack, Gustaf! Du var tydlig.

Vi går vidare till 2030-sekretariatet och Maria Stenström, som är ansvarig för mobilitet och beteendefrågor. Vi ska ju få brukarna av systemet att bete sig. Då är det bra att veta hur beteendet är.

Maria Stenström, 2030-sekretariatet: Tack för att jag har fått komma hit! Jag ska försöka svara på hur det går. Det vi hör nu är att det är en mängd saker som behöver ske. Det är ett pussel som behöver läggas. Frågan som jag ställer mig är: Passar de här bitarna? Det jag hör är nämligen lite delar och inte helhet.

Transportsektorn och vår omställning är en del av något mycket större. Det är inte bara branscherna som vi pratar om nu. Det är också sektorerna. Transportsektorn hänger ihop med energisektorn och med industrisektorn. Det vi kan se är att alla sektors omställning kräver samma lösningar: elektrifiering, mer biodrivmedel och effektivisering, att använda färre resurser helt enkelt.

Jag saknar helhetsperspektivet. Jag saknar systemperspektivet. Alla pusselbitar behövs. Men de behöver läggas på ett sådant sätt att vi fullt ut får en utväxling av synergier och ser målkonflikter i ett tidigt skede. För det krävs ett helhetsansvar som jag inte upplever att någon har för det här pusselläggandet. Men vi tar gärna det. Energimyndigheten har finansierat tillsammans med Profu, Energiforsk och Chalmers Industriteknik att vi kan modellera det nord-europeiska energisystemet med det svenska transportsystemet och se effekterna av lagda planer och politiska beslut. Precis som Ola Alterå sa i morse kunde vi redan tidigt se att 2030-målet är inom räckhåll, eller att det var det.

Så fort vi börjar pillar på det som har gett effekt, till exempel reduktionsplikten, får det nämligen konsekvenser. Det är inte ett robust utfall. Det är ganska mycket känslighet i huruvida vi lägger pusselbitarna och fattar de rätta besluten. På bilden som jag visar ser ni basscenariot, som var det som vi kunde ha nått. 30-procentsgränsen är den som vi ska lägga oss under. Skattebefrielse på biodrivmedel är en oerhört viktig pusselbit. Det beslut som nu är fattat är lite otydligt när det gäller hur länge reduktionsplikten och sänkta drivmedels-skatter ligger kvar. Om de ligger kvar ett år är det *ett* förlorat år, men om det fortsätter och förstärks kan ni se de fördröjda klimatpolicyerna och att målet då faktiskt är ganska långt borta. Men det som är det positiva, och där vi inte har jobbat särskilt mycket eller med ett helhetsansvar, är det som jag har ringat in. Om vi kan minska transportarbetet och göra det effektivare finns det en otrolig hävstång för bland annat transportsektorn. Min sista bild är kanske lite komplicerad, men den visar egentligen att om vi kan minska transportarbetet

och jobba effektivare med de resurser vi har kan vi minska. Beroende på med vilken kombination av elektrifiering och förnybara drivmedel vi väljer att göra omställningen kan vi till att börja med minska de direkta utsläppen i avgasröret, den blå stapeln, och effekten av koldioxid när det gäller hur drivmedlen tas fram vid produktion och distribution. Men det grå, som är hävstången, visar att om vi kan sänka behovet av energi, råvaror, finns det resurser över för att använda i de andra sektorerna. För koldioxid är inte en transportsektorspecifik angelägenhet. Det är inte en svensk angelägenhet. Det är en internationell angelägenhet. Transporteffektivitet är alltså det viktigaste som vi måste börja accelerera och göra saker inom. Då måste vi veta att det vi gör får effekt, och då kan vi inte mäta efter ett år och se om det blir bra. Vi måste börja med att inte mäta resultat utan att hitta indikatorer. Vi driver ett projekt där vi har över 100–200 indikationer där vi kan mäta det vi tror blir effekten. Det är dem vi måste följa för att snabbt kunna reagera på resultaten, agera och fatta andra beslut för att faktiskt nå målet.

Vice ordföranden: Välkommen upp, Johan Wadman från Svensk Kollektivtrafik, och beskriv hur ni hjälper oss att möta utmaningen.

Johan Wadman, Svensk Kollektivtrafik: Ordförande! Ledamöter! Tack för inbjudan!

Svensk Kollektivtrafik är en branschorganisation för de svenska regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som är mer kända under sina varumärken som SL, Västtrafik, UL, Skånetrafiken med mera. Vad gör då vi i detta? Vi dominerar det vanliga vardagsresandet, när det gäller både buss och tåg. Den offentligt finansierade och organiserade kollektivtrafiken drivs sedan av våra entreprenörer men finansieras av RKM. Vi har sett en fantastisk resandeutveckling de senaste tio åren. Bilden som visas på skärmen i salen visar bara tågen. De regionala tågtrafiksystemen har utökats jättemycket under den här perioden, och de är fossilfria. Även när det gäller busstrafiken skedde en stor förändring under 10-talet. Nu är i stort sett också hela busstrafiken fossilfri genom användandet av biodrivmedel och elenergi. Det gör att när vi ser den kurva som nu visas på skärmen känner vi ur vårt perspektiv att vi nog inte kan göra särskilt mycket mer när det gäller att bli fossilfria. Vi är nästan helt fossilfria.

Därför är vår utmaning, som vi ser det, eller snarare vårt bidrag att hjälpa till att flytta över resandet till kollektivtrafiken. Vi kommer om en kort period att sätta nya, offensiva mål för kollektivtrafiken där vi säger att vi ska nå en marknadsandel om 40 procent av det motoriserade resandet. Hur gör man då det? Vi ser att en mängd olika åtgärder behöver göras. Vi som bransch, beställare och utförare jobbar för att öka attraktiviteten, skapa bättre förutsättningar för att resa, god kvalitet, hela och rena fordon med mera. Men vi ser också att det behövs politiska reformer. Vi har tagit fram ett antal olika förslag i ett 42-punktsprogram. Vi kommer också att ha en programförklaring där vi visar på

olika exempel kring detta. Jag tänkte nämna några stycken. Ett exempel som vi kan få hjälp av politiken med är att förändra förutsättningarna och göra det lite billigare för resenärerna att resa med kollektivtrafiken genom att ta bort förmånsbeskattning när arbetsgivare betalar ett kollektivtrafikkort. Ett annat exempel som vi hoppas få beslut om i dag är det förändrade reseavdraget. Vi ser det som väldigt positivt om man kan få till det. Ytterligare exempel för att öka attraktiviteten är att jobba med punktligheten för tåg och kollektivtrafik. Bara förbättrad punktlighet gör det attraktivare att resa kollektivt, vilket i sin tur kan öka resandet. Vi talar ofta om tågtrafikens punktlighet. Men jag vill poängtera att även busstrafikens punktlighet är väldigt viktig. Det visar att branschen måste jobba tillsammans med kommuner och Trafikverket.

Kollektivtrafiksystemet är ju ett helhetssystem. För att nå ökad punktlighet i busstrafiken behöver vi få till bättre kollektivtrafikkörfält och signalprioriteringar. Då kan vi öka hastigheten för våra bussar. Då blir det attraktivare att åka buss. Fler vill åka buss. Vi får också en högre effektivitet. Bussarna används på ett bättre sätt. Vi behöver kanske till och med färre bussar. Med ett antal åtgärder som vi som bransch gör tillsammans med politiken tror vi att det finns goda förutsättningar att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken. På det sättet kan vi bidra till att nå de utmanande målen till 2030.

Vice ordföranden: Vi går från svensk kollektivtrafik på både räls och landsväg till Fredrik Svensson och Sveriges Åkeriföretag, där du är hållbarhetsansvarig.

Fredrik Svensson, Sveriges Åkeriföretag: Herr ordförande! Ledamöter! Tack så mycket för möjligheten att komma hit i dag och prata omställningen ur åkerinäringens perspektiv! Lastbilstrafiken är en viktig del av ett fungerande samhälle. Lastbilar kör inte runt på skoj, utan de levererar samhällsviktiga transporter såsom mat till mataffärer, sjukvårdsmaterial och mediciner till sjukhus och apotek, byggmaterial till bostadsbyggande, kläder till affärer med mera.

Tänk bara på alla saker som ni kommit i kontakt med innan ni kom hit i dag. De flesta av de sakerna har säkerligen någon gång i kedjan transporterats av en lastbil. Man skulle därför kunna likna lastbilstransporter tillsammans med tågtransporter och sjöfartstransporter vid blodomloppet i samhället som inte får stanna. Åkerinäringen är mer segmenterad än många kanske tror. Förutsättningarna för omställning skiljer sig därför åt beroende på vilket segment man kollar på men också på vilken del av landet man befinner sig i.

Åkerinäringen jobbar därför hårt för att ställa om och minska utsläppen. Vi har också tagit fram en färdplan inom ramen för Fossilfritt Sverige där vi utgår från Sveriges klimatmål med målen att ha 70 procent lägre utsläpp år 2030 från inrikestrafik och noll växthusgasutsläpp från åkerinäringen år 2045.

För att nå de målen har vi identifierat fyra huvudsakliga åtgärder som vi kan arbeta vidare med. Den första är uppe till vänster, hållbara affärsmodeller. Här ser vi att det är väldigt viktigt att vi får till en konkurrens utifrån kvaliteten på transporten med bland annat låga klimatavtryck och inte bara utifrån lägsta

pris. Det är också viktigt att vi får med transportköpare i att ställa kraven på och att vilja köpa mer hållbara transporter. En viktig del i det arbetet är uppföljningen av att kraven följs. För att underlätta både kravställning och uppföljning har branschen tillsammans tagit fram en hållbarhetsmärkning, Fair Transport, som kan underlätta det arbetet. Vi måste också komma bort från fritt levererat gods där transportköparna tar ett större ansvar för hur beställningen levereras och att den levereras på rätt sätt så att inte gods lastas av för tidigt utan körs så nära slutpunkten som möjligt med tåg och sjöfart för att sedan därifrån tas den sista biten med lastbil.

Som jag redan varit inne på tidigare i dag behöver vi ha olika typer av fossilfria energikällor. Det gäller både biodrivmedel, vätgas och el för att klara omställningen. Det är en central del för att vi ska nå målen. Vi måste också säkerställa att det finns infrastruktur för att tanka eller ladda drivmedlen. Det är något som vi inte ser i hela landet i dag. Det måste också säkerställas att det finns en total tillgång på energikällorna till en rimlig prisbild för omställningen som gör att kostnaden för hela samhället inte blir för stor. Sedan måste vi också jobba vidare med teknikutveckling för att öka effektiviteten i fordonen. Vi behöver bättre motorer och ökad aerodynamik för att minska bränsleförbrukningen.

Slutligen måste vi också jobba vidare med effektiviseringsåtgärder. Där har vi varit inne på digitaliseringens möjlighet för att effektivisera transportsektorn.

Åsa Tysklind nämnde också förut längre och tyngre transporter. Det gäller både lastbilar och tåg. Här ökar vi storleken i transportsektorn och minskar därmed utsläppen. Vi ser därför väldigt positivt på regeringens besked om att vilja tillåta längre lastbilar på upp till 34½ meter och att man har notifierat kommissionen om detta. Vi hoppas på en skyndsam implementering av längre fordon. Vi hoppas också på att vägnätet för BK4 byggs ut snabbt i större delen av Sverige. Åkerinäringen vill ställa om och bidra till att klimatmålen nås. Men vissa förutsättningar måste finnas för att vi ska kunna göra detta. Det måste finnas fordon som uppfyller de krav som vi har. Det måste finnas en infrastruktur för att tanka drivmedel eller ladda fordonen. Det måste finnas en efterfrågan på klimatsmarta transporter. Därför tror att vi ett samarbete krävs mellan alla parter från politik och offentlig sektor till näringsliv, transportköpare och transportsäljare och tillsammans med akademien. Tillsammans måste vi jobba för att förutsättningarna ska komma på plats så att vi kan nå målen.

Vice ordföranden: Tack så mycket, Fredrik Svensson. Då tar vi Transportföretagen. De företräds först av Fredrik Kämpfe som är branschchef för flygdelen. Han kommer sedan direkt att följas av Susanne Karlsson som talar om särskilt drivmedelssidan.

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen: Herr ordförande! Tack så mycket ledamöter och kollegor. I dag skulle vi ha haft en stor tårta här. Det är nämligen

tioårskalas. Det är tio år sedan flyget inkluderades i EU ETS. Det var också ett av skälen till varför flyget har hållits utanför miljömålen för transporterna. Jag tittade bara lite kort här. År 2019 betalade flyget ungefär in 1 miljard euro till flygets ETS för sina utsläpp. Det kan vara bra att komma ihåg. Jag tänkte kort gå igenom vad vi jobbar med för omställningen av flyget. Det här är den klassiska bilden av vilka vi är. Vi behöver inte gå mer in i det. Men det viktiga att ta med sig är att flygets omställning verkligen är en lagsport. Alla i det ekosystem som vi brukar kalla flyget är viktiga att ha med.

Om vi tittar på det vi har gjort har vi färdplanen. Den är lite avskuren på bilden. Färdplanen är jätte viktig. Den är central för svenskt flygs omställning. Den kom 2018. Trots att det inrikes flyget i Sverige står för mindre än 1 procent av våra utsläpp, och flyget globalt för 34 procent beroende på hur man räknar, vet vi också att om flyget ökar – och det ser ut som att det kommer att göra det – måste vi jobba stenhårt med att komma åt utsläppen. Det gör vi på olika sätt. Vi lägger absolut inte alla äggen i samma korg. Jag tror att det var någon i dag som tidigt sa att man inte ska göra det, och det gör vi inte. Vi jobbar på olika spår.

Det är fyra pelare: ökad effektivitet, nya bränslen, ny teknik och ny design. En del av de benen föder varandra, kan man säga. Tittar vi på det mest centrala, och det har också kommit upp från andra transportslag, handlar det om bränslebyte. Bränslebytet ser ut så här. Vi kan redan i dag flyga på hållbara flygbränslen upp till 50 procent. Det kommer att öka. Det finns att tanka, men det finns alldeles för lite. Vi behöver mer hållbara flygbränslen. Sedan har vi vätgasspåret som stora flygplanstillverkare som Airbus nu jobbar med för att utveckla. Tester pågår, och utvecklingen pågår. Sedan har vi elektrifieringen, el. Även där har vi en stor möjlighet att från liten skala, det finns redan små elflygplan, skala upp till större elflygplan. Det finns till exempel Heart Aerospace nere i Göteborg som faktiskt bygger detta flygplan. Vi har en bild över hur flygets omställning ser ut. Vi har ultraeffektiva flygmotorer som tankas med 100 procent hållbara flygbränslen. Vi har vätgasflygplan, och vi har de nya farkosterna. Vi har elflygplan och större regionala elflygplan för utsläppsfria transporter med mycket mindre buller och som kan använda mycket mindre yta att starta och landa från. Vi har mindre elflyg som är vertikalstartande och som kan flyga mellan städer och inom städer och lösa många transportproblem där. Vi har drönare, som också är en del av flygmarknaden, för nästan allting annat. Många transporter kan utföras den vägen. Svenska flygaktörer är i topp. Jag tänker bara nämna några här. Transportstyrelsen har i sina prognoser visat att utsläppen är på väg nedåt. Redan innan pandemin var det så. I prognosen nu säger man att fram till 2028 ser man en minskning av utsläppen på grund av de tekniska framstegen och inblandningen av mer hållbart flygbränsle. Det är en minskning av utsläppen för utrikestrafiken med 32 procent och inrikestrafiken med 50 procent jämfört med 2019 års nivåer.

Swedavia presenterade i mars 2021 att hela den egna flygverksamheten har blivit helt fossilfri. Det är världsunikt. SAS satsar kontinuerligt på förbättringar, effektiviseringar, nya flygplan och ingår överenskommelser om sam-

arbete med ledande tillverkare för hållbara flygbränslen och hållbara flygplan. Sedan ska vi också nämna Bra, vårt inrikesflygbolag, med sina ATR-flygplan som är väldigt bränsleeffektiva. Det har väldigt stora elflygsambitioner och ambitioner för hållbara flygbränslen. Den 21 juni kommer man på Bromma att flyga världsunikt med 100 procent biobränsle på båda motorerna. Det ska vara intressant att följa. Det är den 21 juni.

Heart Aerospace's logga är med där, och GKN får stå för tillverkarna. Vi har en väldigt framgångsrik svensk tillverkningsindustri som vi verkligen ska gynna. Vi drar till oss kompetens. Vi lär oss massor, och vi kan producera hållbara flygplan, flygmotorer och flygkroppar för hela världen. Det pågår många åtgärder för flygets omställning när det gäller det regulativa. Svenska åtgärder vet vi. Det är reduktionsplikten och klimatanpassade start- och landningsavgifter. Vi har EU-åtgärder för flygets omställning på gång, och det finns globala åtgärder för flygets omställning som ska diskuteras i ICAO i Montreal i höst. Det viktiga här, och det är det enda budskapet, är att vi måste ha en bra balans. Det är en internationell flygmarknad. Inom EU är flygmarknaden helt avreglerad. Det råder alltså fri konkurrens där. Vi måste se till att våra företag som vill så mycket har goda förutsättningar att också lyckas. Till sist: Vägen framåt. Vad vill vi se? Jo, vi vill se att man bejakar och stöttar utvecklingen av hållbart flyg, hållbara flygbränslen och hållbar flygteknik. Vi har en väldigt framgångsrik svensk flygtillverkningsindustri. Den ska vi vara rädda om. Vi ska arbeta långsiktigt med en tydlig målbild och en helhetsbild, precis som Maria Stenström sa. Vi måste titta på helheten för att lösa klimat-ekvationen. Balansera för guds skull de nationella åtgärderna med det som kommer inom EU och internationellt. Vi i branschen står bakom alla åtgärder som verkligen bidrar till flygets omställning. Sist men inte minst: Låt oss nu få igång inhemsk produktion av hållbara flygbränslen.

Vice ordföranden: Tack, Fredrik Kämpfe. Varsågod, Susanne Karlsson. Du är också på Transportföretagen och har en särskild kunskap om drivmedel.

Susanne Karlsson, Transportföretagen: Tack så mycket, ordförande och vice ordförande, och tack så mycket till ledamöterna.

Jag kommer från Transportföretagen. Fredrik Kämpfe företräder ett av våra sju förbund. Jag är inbjuden i dag att tala om drivmedel. Det är ett ämne som våra medlemsföretag jobbar med varje dag i omställningen. Min kollega från Sveriges Åkeriföretag, Fredrik Svensson, nämnde Fair Transport som vi har tillsammans och som våra medlemsföretag jobbar med. Jag kommer att fokusera mina fem minuter på vägtrafiken. De höga skenande drivmedelspriserna har inte undgått någon. Den utveckling som vi har sett på grund av det hemska som händer i Ukraina var inte vad vi förutsåg. Jag vill med den här bilden peka på vad vi kunde förutse. På ett år har dieselpriiset stigit med strax över 60 procent och bensinpriset med strax över 50 procent. Det man inte får glömma är

HVO. Det förnybara drivmedlet har stigit hisnande med över 80 procent på bara ett år.

Vissa saker kunde vi inte förutse. Det hopp ni ser vid årsskiftet särskilt i den gula kurvan är reduktionsplikten som höjdes med 4½ procent till 30½ procent. Priset gick då upp med 120 öre. Det jag vill visa med den här bilden är att man kan notera att det har varit ganska stabila förutsättningar med kostnadsskillnaden mellan HVO och diesel. Men den steg i samband med reduktionsplikten. Det handlar om tillgången till biodrivmedel helt enkelt. Det är i dag en prisskillnad på 6 kronor litern. Det är viktigt att komma ihåg. Med anledning av de höga drivmedelspriserna skickade Transportföretagen en sammanställning bland annat till trafikutskottets ledamöter. Den beskriver branschens situation med anledning av drivmedelspriserna. I tidningen finns berättelser från såväl åkeriföretag som taxinäringen men också konkreta åtgärder. Vissa saker har hörtsammats. Jag går inte in på dem. Vi tycker att det är positivt att det finns en bred uppslutning även i riksdagen om åtgärder. Jag fokuserar nu mina fem minuter på att tala om att bromsa nystart av reduktionsplikten och att framtidssäkra elektrifieringen. Reduktionsplikten är i grunden ett väldigt bra styrmedel. Men det har lett till betydligt större prisökningar på framför allt diesel jämfört med alla bedömningar som har gjorts och även de som gjordes så sent som 2019 i den senaste kontrollstationen. Samtidigt får man inte glömma att elektrifieringen av fordonsflottan också har överstigit alla förväntningar från det positiva synsättet. Det innebär att kontrollstationen som Energimyndigheten ska leverera är otroligt viktig för att vi ska kunna få de faktaunderlag som behövs för att sätta den takt i reduktionsplikten som är nödvändig. Det är nu viktigt, även om reduktionsplikten är pausad, att en höjning med två år till 2024 innebär 9½ procent ytterligare höjning av reduktionsplikten. Vi visste redan att den senaste höjningen gav 120 öre ytterligare per liter. Vi tycker därför att det är viktigt att gå tillbaka, bromsa och nystarta reduktionsplikten och göra en analys av vad som är nödvändigt utifrån hur det faktiskt ser ut vad gäller tillgång till biodrivmedel och hur elektrifieringen utvecklas.

Det finns utmaningar, som bland annat Energimyndigheten var inne på. Vi får inte blunda för dem. Vi har ett Europa där vi är otroligt starka om vi går tillsammans. Vi kan inte bygga våra planer på tro och förhoppningar utan på vad som faktiskt finns tillgängligt vad gäller tillgång på biodrivmedel och så vidare. I slutändan hamnar räkningen hos våra medlemsföretag och hos den svenska industrin som ska konkurrera. Jag ska tala lite kort om att framtidssäkra elektrifieringen. Vi ska inte stirra oss blinda på de höga drivmedelspriserna. Elektrifieringen är enormt viktig. Vi behöver en tydlig strategi för utbyggnad av laddinfrastrukturen. Där gör det stor nytta att föra över den tunga trafiken. Vi behöver ett investeringsstöd för ellastbilar. Vi kan bara titta mot Tyskland. Där står man för 80 procent av merkostnaden för en ellastbil som är tre till fyra gånger så dyr som en vanlig lastbil. Vi behöver titta på att fortsätta att bevara den höjda elbusspremien, till exempel. Jag stannar där.

Vice ordföranden: Tack så mycket, Susanne Karlsson, för ditt bidrag. Det sista bidraget är från Mobility Sweden, Emmi Jozsa. Varsågod.

Emmi Jozsa, Mobility Sweden: Tack så mycket, herr ordförande och ledamöter i trafikutskottet. Jag kommer från fordonsbranschen och representerar ett företag som heter Mobility Sweden. Vi är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Som i princip alla andra av mina kolleger här som ni har hört i dag har också vi tagit fram färdplaner. Vi tog fram två, en för lätta fordon och en för tunga fordon 2019.

I våra färdplaner har vi prognosticerat vad vi tror om utvecklingen vad gäller personbilsflottan. Vi trodde då 2019 att den skulle uppgå till 80 procent 2030. Som ni vet och som alla andra har bekräftat i dag har utvecklingen gått väldigt mycket fortare. Det är därför som vi nu är i färd med att revidera båda våra färdplaner. Vad gäller de tunga transportererna har vi uppskattat att vi når ungefär 50 procent elektrifierade fordon 2030. Här har utvecklingen gått lite långsammare, och elektrifieringen har precis tagit fart. Mitt stora medskick vad gäller våra färdplaner är att även fast vi reviderar dem går det olika snabbt i olika fordonsslag. Det är viktigt att komma ihåg detta. Hur ser det ut hittills i år? Som ni hörde har vi i maj i år redan uppnått 54 procent laddbara fordon. Ungefär var fjärde fordon som man säljer är en elbil. Det är väldigt positivt för utvecklingen vad gäller utsläppsminskningen. Men man måste ändå komma ihåg att omställningen av fordonsflottan tar tid. Att vi har hög andel i nybilsförsäljning på 60 procent i år innebär ungefär att 6 procent av fordonsflottan ställer om. Vi har en fordonsflotta som är på fem miljoner personbilar. För de tunga transportererna går det som jag sa långsammare på lätta lastbilssidan. Men det är ändå en väldigt fin utveckling. Där tror vi att vi når ungefär 16 procent laddbara fordon i år. Det kommer nya elbilsmodeller i år. Det gör att åkerier och småföretagare får en större möjlighet att köpa en laddbar bil i år. När det gäller de tunga transportererna med tunga lastbilar har som ni hörde elektrifieringen också tagit fart. Vi uppnår ungefär 1 procent i år i nybilsförsäljningen.

För bussarna är det olika takt. I kollektivtrafiken går elektrifieringen mycket fortare jämfört med till exempel distansbussarna. Med detta vill jag också säga att den personbilsflotta och den fordonsflotta som vi har i dag kommer vi helt enkelt inte att hinna ställa om till elektrifiering innan målen ska nås. Därför vill jag poängtera hur viktigt det är att vi bibehåller stöd och incitament för att kunna använda biodrivmedel i befintlig fordonsflotta. Vad behöver vi ytterligare? Vi är lite styrda av EU i Fit for 55-paketet, som har nämnts tidigare. Men för att kunna sälja elektrifierade fordon behöver vi såklart en infrastruktur. Den utvecklingen går tyvärr åt fel håll. Det är positivt att vi säljer fler elbilar, men vi får färre laddplatser för varje elbil vi säljer. Därför är mitt stora medskick precis samma som ni har hört tidigare från både myndigheter och andra talare. Det handlar om att bygga ut infrastrukturen. Det är det absolut enskilt viktigaste för oss för att se till att laddbara bilar och fordon får fortsatt fin utveckling.

Den sista ögonblicksbilden jag tänkte dela är att fordonsindustrin var på väg ut ur en pandemi med stora leveransproblem. Sedan drabbades Ukraina av ett krig som gjorde att flera av våra tillverkare och medlemmar fick stänga ned fabriker. Vi fick ganska mycket större brist på olika saker, både råmaterial och kablage, vilket har gjort att leveranstiderna försenas radikalt. Vi har leveranstider på över ett år för vissa av våra medlemmar. Mitt sista medskick är detta. I dag fattar regeringen till exempel beslut om ett bonustak för personbilar som vi antar träder i kraft relativt snart. Det är otroligt kort tid för att personbilsköpare ska kunna tänka om. De som köpte sin bil för flera månader sedan kommer eventuellt inte att kunna få en bil eftersom priserna har ökat så pass mycket på grund av kriget. Mitt stora medskick till er i politiken är att förutsägbarhet och långsiktighet är det absolut viktigaste för vår bransch för att kunna ställa om och nå klimatmålen.

Vide ordföranden: Tack så mycket, Emmi Jozsa. Då har vi fått åtta inspel från branschens aktörer. Det är åkerinäringen, transportföretag, drivmedelskunniga etcetera. Då tar Jens Holm över. Vi får se vilka frågor som ledamöterna har laddat upp med.

Ordföranden: Tack för det, Anders Åkesson. Nu är det dags för frågestund för riksdagens ledamöter i trafikutskottet som får ställa frågor. Eventuellt hinner vi med någonting annat från golvet. Vi får se.

Vi börjar med den första rundan med frågor. Jag ger ordet till en ledamot. Sedan får den ledamoten presentera sig och tala om vad den heter. Detta tv-sänds, och vi har stenografer. Säg ert namn och framför allt vem ni vill rikta er fråga till. Ju kortare och mer precisa frågor vi har, desto fler frågor kan vi ha tid för.

Jag börjar med att ge ordet till Elin Gustafsson, Socialdemokraterna.

Elin Gustafsson (S): Tack, herr ordförande. Jag heter Elin Gustafsson och representerar Socialdemokraterna i trafikutskottet. Jag vill börja med att tacka våra inbjudna gäster och talare i dag för väldigt bra, tydliga och klara besked och viktiga medskick. Det är ett väldigt angeläget ämne. Det har inte minst blivit tydligt att vi måste fortsätta att samarbeta mellan olika aktörer för att klara av det här viktiga arbetet. Jag har många frågor men kommer att koncentrera mig på några få. Jag vill börja med att ställa en fråga till Ola Alterå. Vi har under förmiddagen återkommit till biodrivmedlets betydelse. Samtidigt har vi också återkommit till arbetet med elektrifiering och de stora satsningarna som görs. Ola nämnde i sin inledning att effekten av elektrifieringsarbetet syns mest efter 2030. Jag undrar om Ola skulle kunna utveckla lite mer vad vi kan göra för att nå en ökad potential i elektrifieringen och nå större effekter tidigare än 2030.

Nästa del rör godstransporter. Åsa Tysklind talade väldigt väl om det arbete som görs för mer effektiva och hållbara godstransporter. Det handlar om överflyttning men också den ökade fyllnadsgraden på lastbil. Därför skulle jag vilja fråga Fredrik Svensson från Sveriges Åkeriföretag vad som krävs för att vi ska kunna underlätta för en högre fyllnadsgrad på lastbilstransporterna. Gällande överflyttningen: Hur ser ni att vi kan nå en större potential i att få mer effektiva och hållbara transportkedjor lastbil tillsammans med sjöfart och järnväg? Det får väldigt gärna också Gustaf Engstrand från Tåg företagen och Fredrik Larsson från Svensk Sjöfart kommentera.

Ordföranden: Tack för det, Elin. Jag börjar med att ge ordet till Ola Alterå och sedan till Åsa Tysklind, Gustaf Engstrand och Fredrik Svensson.

Ola Alterå, Klimatpolitiska rådet: Tack för frågan som handlade om hur man kan skynda på elektrifieringen före 2030. Jag tror egentligen att det finns andra här som har jobbat med det här lite senare än när vi fördjupade oss i det, och mer detaljerat. Delvis har ni väl fått den bilden. Det handlar om vita fläckar i laddinfrastrukturen, regelverk i bostadsrättsföreningar, och så vidare. Vi försökte att få med en grundläggande princip. Vi som litet land har svårt att påverka hela fordonsutvecklingen. Men det gäller att se till att inte laddinfrastruktur och regelverk är det som hindrar utvecklingen i Sverige. Sedan tror jag att det är viktigt att ha respekt för att det finns en grundläggande tröghet i hur snabbt fordonsflottan omsätts. Det gäller att man inte lurar sig själv om att det finns en quickfix före 2030. Det kommer det inte att göra.

Ordföranden: Tack för det. Åsa Tysklind fick frågan om fyllnadsgrad och överflytt. Varsågod.

Åsa Tysklind, Nationella godstransportrådet: Det som är väldigt viktigt i det här avseendet är att titta på noderna. Vi behöver ha ett arbete där vi ser på hamnar och terminaler. Vi behöver också titta på utveckling, innovation, digitalisering och automatisering. Det är viktiga frågor för att kunna öka fyllnadsgraden och att jobba smart med transporterna. Men vi behöver också titta på uppgifter om godstransporter.

Ordföranden: Tack så mycket för det. Sedan är det Gustaf Engstrand. Jag tror att det främst är frågan om överflytt till järnväg från väg. Varsågod.

Gustaf Engstrand, Tåg företagen: Det finns mycket att göra. Vi har egentligen ett helt paket av åtgärder föreslagna i ett dokument som vi tog fram tillsammans med Sveriges Åkeriföretag. Det handlar just om transporteffektivitet och möjligheter att stimulera till det. Nu har jag inte det precis i bakfickan.

Vi pratar bland annat om kostnadsläget och att jämna ut kostnadsläget. Vi ser att den kris i världen som vi har just nu naturligtvis har bidragit till ökade bränslepriser, och vi närmar oss en konkurrenskraftsutjämning. Konkurrenten har varit till järnvägens nackdel historiskt. Då ökar intresset drastiskt för intermodala transportupplägg, som jag nämnde i min presentation. Där använder man järnvägen för långdragning och lastbilstransporter i ändarna. Detsamma kan vi säga för sjöfarten. Den kommer också in i långdragningsaspekten. Fredrik Larsson kan kommentera det lite senare här. Sedan har vi vikten av att nå fram till transportköpare. Det gäller att man faktiskt ser värdet av att ställa krav. Det har vi hört från både Transportföretagen och Sveriges Åkeriföretag med flera här i dag. Det handlar om behovet av att transportköparna ser värdet av att ställa krav på klimatsmarta transporter och transportkedjor. Det gäller att man får upp det på styrelse- och vd-nivå, beslutsfattarnivå, att det här är någonting som vi måste genomföra, walk the talk, så att säga. Det är väldigt välkänt nu att det pågår under lång tid. Vi ser att nu är läget rätt. Det finns till och med ekonomiska fördelar att göra det. Vi har också chaufförsbristen, om vi fortsätter att prata godstrafik här. Vi ser en kraftig chaufförsbrist. Det har också accentuerats av krisläget runt om i Europa. Det tror vi också är en faktor som bör tas in i beräkningen. När vi pratar om elektrifiering handlar det om att kanske göra de restelektrifieringsåtgärder som behövs för att lok ska kunna transportera vagnar på anslutningar till terminaler. Det finns paketslösningar som vi tillhandahåller som räknas upp i den typen av dokument som jag nämnde inledningsvis som vi har tillsammans med Sveriges Åkeriföretag.

Ordföranden: Tack för det, Gustaf Engstrand. Jag ger ordet till Fredrik Svensson på temat effektivare godstransporter, överflytt och fyllnadsgrad. Varsågod.

Fredrik Svensson, Sveriges Åkeriföretag: När det gäller ökad samlastning och större fyllnadsgrader tror jag att en viktig del i det är en större flexibilitet när det gäller leveransfönstren. I dag är det väldigt ofta så att många transportköpare vill ha godset ungefär samtidigt med väldigt begränsad flexibilitet i när godset ska mottas. Då blir det svårt att på ett optimalt sätt fylla transporter och köra färre transporter. I stället kan man behöva köra godset i två lastbilar till två olika kunder som annars skulle ha kunnat levereras i samma transport. En större flexibilitet när det gäller leveransfönster tror jag är en viktig del. Som vi var inne på kan man med hjälp av digitaliseringen hitta samband för att öka mängden samkörda transporter. En annan del i detta är förväntningarna att få leveranser snabbt. Trafikanalys lyfte fram e-handelsutredningen. Många förväntar sig snabba leveranser. Med snabba leveranser blir det också svårt att göra så optimala leveranser som möjligt på ett miljömässigt sätt.

Låt oss koppla detta till överflyttningen mellan olika transportslag. Här måste jag igen påpeka att vi måste prata om att inte lyfta av gods. Det handlar inte bara om att lyfta gods till andra transportslag, utan vi måste också se till

att inte lyfta av gods i förtid. Här är en viktig del hur transportköparen beställer leveranserna. Att inte beställa fritt levererat utan ställa krav på hur transporten ska utföras, köra gods på tåg eller i sjöfart så nära slutdestinationen som möjligt, är en viktig del. Där finns stora miljöbesparingar att göra.

Åsa Tysklind, Nationella godstransportrådet: I det regeringsuppdrag jag nämnde om att främja intermodala järnvägstransporter finns ett antal förslag. Bland annat ser vi behov av ökad fyllnadsgrad och att jobba smart med de olika trafikslagen. Någon aktör ska samla de olika intressenterna. Det finns inte i dag. Vi har sett ett behov av den funktionen. Vi anser också att man behöver jobba med längre, tyngre och snabbare transporter på till exempel järnvägen. När det gäller omlastningen är det fråga om styrmedel och innovation.

Maria Stockhaus (M): Jag är infrastrukturpolitisk talesperson för Moderaterna i trafikutskottet.

Jag vill också instämma i Elins tack för oerhört mycket bra information. Dessutom har det utförts ett imponerande arbete för att jobba för ett mindre klimatavtryck för transportsektorn. Transporteffektivitet är ett begrepp som har förekommit från flera talare. Mycket infrastruktur finns på plats, och att bygga nytt genererar också utsläpp under själva byggtiden. Effektiviteten känns central också för att minska koldioxidutsläppen om man även räknar med byggnation. Vi sitter i den lagstiftande församlingen. Därför är jag lite nyfiken på följande. Om man ska titta på transporteffektivitet av person och gods förutom höjda drivmedelsskatter – den frågan har redan varit uppe – vad i övrigt skulle man vilja se lagstiftningsmässigt för att öka transporteffektiviteten? Om jag ska välja några som kan besvara mina frågor kanske Maria Stenström och Lennart Thörn kan ge ett första inspel, men sedan hör jag gärna kommentarer från Fredrik Larsson, Gustaf Engstrand och Fredrik Svensson. Åsa Tysklind har redan berört mina frågor i sina svar till Elin.

Maria Stenström, 2030-sekretariatet: Jag svarar på två punkter, så lämnar jag några till de andra. En sak är att förändra hur staden ser ut. Så som vi har byggt våra städer har det genererat ett behov av att resa – tiominutersstaden. Vi måste förändra så att mycket mer kommer närmare, så att vi minskar behovet av att resa. Vi måste förändra hur ytan i staden fördelas så att de färdmedelsslag som skapar effektiviteten får en bättre framkomlighet, tillgänglighet och punktlighet i kollektivtrafiken – till exempel cykel.

Det är ett behov som gör att vi reser som vi gör, och behovet är att ta sig från en plats till en annan plats. Det klarar nästan bara bilen, cykeln och våra egna fötter. Ska vi resa på ett annat sätt, och välja det, måste resan från A till B fungera sömlöst med flera olika aktörer, det vill säga transportslag, och då

handlar det mycket om delade data, att det ska vara enkelt att välja det nya färd sättet.

Lennart Thörn, Trafikanalys: Herr ordförande! Vi kommer bland annat att föreslå att man ska se över förordningen som reglerar hur man får använda de lokala infrastrukturmedlen så att man kan använda befintlig infrastrukturkapacitet bättre men även påverka beteenden, så att man kan minska biltrafik. Det är ett sådant exempel. Det är en bred skala av åtgärder som kan tänkas, dels finansiera cykelvägar, dels få till en samlastning. Det är en bred palett av åtgärder.

Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart: Herr ordförande! Mycket har redan sagts som vi instämmer i. När det gäller ökad transporteffektivitet generellt tror vi att man behöver titta lite grann på de avgiftssystem som finns på plats därför att det finns ett förhållande mellan intäkter och avgifter. Vi behöver också titta lite mer på att bygga ett sömlöst system och minska ledtiderna i överflyttningen, och jag tror att vi även kommer att se att vi går ifrån systemet med just-in-time som har varit frekvent förekommande under lång tid till att man numera bygger lager och således inte behöver så pass frekventa transporter, det vill säga färre transporter men med mer last.

Gustaf Engstrand, Tåg företagen: Jag tackar för frågan. Den är lite tudelad just nu. Det finns en intressant utredning som har lagts fram av Klimaträttsutredningen. Jag tänkte nämna ett par saker ur den. Först har vi det generella, nämligen styrmedel. Det är lagstiftarens uppgift att ta fram styrmedel. Miljökompensation är ett exempel. Det är nödvändigt att styrmedel inte skapar ryckighet. Över tid behövs den typen av incitament. Miljökompensationen för att välja järnvägstransport ligger kvar till 2025, och det är bra om den fortsätter att finnas. Möjligen kan den trappas av därefter. Ekobonus stimulerar särskilt intermodala upplägg, och vi ser fram emot att den blir en realitet inom kort. Sedan finns naturligtvis EU-initiativen kring vägsplitageavgift och Eurovinjett. Sverige jobbar med detta. Det är också ett sådant styrmedel som kan bidra. Klimaträttsutredningen har sagt att lagstiftaren kan gå in i planbehandlingen – nationell plan och länsplaner. Begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen och länsplanerna. Man kan också reglera att begreppet kopplas till en mätbar parameter för trafikarbete. Nationella planen och länsplanen ska bidra till trafikarbete, energiresurser och följa minskande trender. Det föreslås också i utredningen.

Det är mycket intressanta förslag, och det finns mer i Klimaträttsutredningen. Titta gärna på den.

Fredrik Svensson, Sveriges Åkeriföretag: När det gäller transporteffektivitet är nog den enskilt viktigaste frågan just nu implementeringen av längre fordon.

Det har nu aviserats att de ska införas. Den kommer på plats snabbt, och implementeringen medför en låg samhällskostnad. Utöver detta ska BK4-nätverket utvecklas så att det blir fler vägar där även tyngre fordon kan köras för att koppla samman de olika noderna för tågtrafik och sjöfart, så att det blir större effektivitet däremellan. Sedan finns givetvis även andra styrmedel som kan påskynda andra delar i omställningen. Men tyngre och längre fordon är nog den viktigaste delen när det gäller effektivare fordon.

Jimmy Ståhl (SD): Ordförande! Jag tänkte nöja mig med en frågeställare för att skynda på övriga ledamöters frågor. Jag vänder mig till Åsa Tysklind i godsstrategirådet. Vi fick tidigare höra från en kollega att järnvägen kommer att öka med 4 procent enligt nationell plan, och sjöfarten kommer troligtvis att minska med ca 2 procent. Regeringen talar gång på gång om överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Det får mig att undra om godsstrategirådet arbetar med infrastrukturen till noderna hamnarna. Det saknas i dag järnvägsförbindelse, och många gånger är vägarna till hamnarna – det vill säga attraktionen att göra överflyttningen – en total katastrof. Det är inte en hamn utan det är många hamnar det handlar om. Sedan tänkte jag också om Åsa Tysklind kunde beröra följande. Jag vet att Trafikverket har en nationell samordnare för inlandssjöfart. Där finns ett problem. Sedan 2014 har det varit möjligt att i Sverige införa EU-regelverk för inre vattenvägar. När det gäller inre vattenvägar kan man prata om statssjöfart, att man kör sjöfart i våra skyddade områden. När det gäller skyddade områden är det inte lämpligt att bedriva sjöfart med havsbaserade regelverk som IMO har. De fartyg som skulle kunna transportera gods i våra inre vattenvägar skulle dessutom frakta godset mycket kortare vägar, vilket gör att sjöfarten kunde köra dessa med nollutsläpp redan i dag. Det är enkel teknik, och det behövs inte lika mycket tankning. Hur jobbar godsstrategirådet för att förändra möjligheterna och regelverken för att köra mer inlandssjöfart?

Åsa Tysklind, Nationella godstransportrådet: Först var det en fråga om överflyttningspotentialen. I regeringsuppdraget, som presenterades i december, finns beräkningar på hur mycket gods som skulle kunna flyttas över både till sjöfart och till järnväg. Det kräver ett antal åtgärder, men det handlar om stora mängder. Det är viktigt att arbeta med två perspektiv – anläggningsperspektivet och användarperspektivet. Vad används anläggningen till?

När det gäller arbetet som bedrivs i dag av Björn Garberg, nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, är frågan om mindre vattenvägar en av frågorna. Vidare finns kopplat ett tillägg som gjordes till regeringsuppdraget om gröna korridorer. Just nu träffar han representanter för hamnar, rederier och andra aktörer. Frågan om inre vattenvägar är intressant. Där vet jag att Transportstyrelsen har tittat på regelutveckling. Vi kan konstatera att det är glädjande att se att man vid Djurgårdsstaden har använt pråmar för att transportera fraktmassor. Det är inte helt enkelt, men det är positivt om det går att

använda annat än landvägen för transporter. Det finns ett behov av fortsatt arbete med frågorna, och arbete pågår.

Ordföranden: Jimmy Ståhl hade en fråga om infrastruktur till hamnar.

Åsa Tysklind, Nationella godstransportrådet: Den frågan är viktig, och den ingår i regeringsuppdraget från december. Det handlar om noder. Vi har haft mycket diskussioner om dessa frågor i rådet, och vi har varit eniga om att en kedja inte är starkare än dess svagaste länk. Det arbetet behöver vi jobba vidare med. Vi behöver titta på de olika aktörer som i dag ansvarar för olika delmängder när det gäller transporterna. Det handlar bland annat om infrastrukturen kopplad till hamnar. Det handlar om terminaler och ansvarsfrågor kopplade till terminalhantering och så vidare. Men vi behöver fortsätta att jobba med frågorna för att få till smarta intermodala transporter. Det finns arbete kvar.

Mikael Larsson (C): Ordförande! Jag sitter i trafikutskottet för Centerpartiet.

Jag vill också tacka för alla jättebra dragningar och all bra information vi har fått. Något som många har varit inne på är långsiktigheten i de beslut som vi fattar och det som ska vara resan och vägen framåt. Där ingår strategier och dylikt. Ett styrmedel som vi har varit inne på är reduktionsplikten och även strategier för laddstolpar. Ett incitament för att ha reduktionsplikten är att vi behöver få ökad inhemsk produktion av biodrivmedel. Behöver man göra en massa förändringar i reduktionsplikten och göra om det helt och hållet? Hur påverkar det klimatmålen framåt? Hur kan vi öka på produktionen av biodrivmedel kopplat till att vi behöver ha in dem inom ramen för reduktionsplikten?

Mina frågor riktar sig framför allt till Ola Alterå och Lennart Thörn, men det är kanske någon annan som också vill svara.

Ola Alterå, Klimatpolitiska rådet: Jag tror att nästan samtliga riksdagspartier har uttryckt att det är viktigt att skapa förutsättningar för produktion också i Sverige. Ur Klimatpolitiska rådets synpunkt, om man räknar strikt på koldioxidutsläppen, gör man inte skillnad på var bränslet är producerat. Det handlar om att skapa jobb och utveckla möjligheter i Sverige, inte någon annanstans, om det är en viktig del i strategin ur riksdagens synpunkt eller av andra skäl. Det är klart att det är lättare att få kontroll över att de är hållbart producerade.

Sverige är ett stort skogsland, och omvärlden må resa frågor om vi har en strategi som bygger på stor import av biodrivmedel från andra delar av världen, om den strategin är hållbar av andra skäl. Det är den typen av överväganden som kan vara viktiga. Många har beskrivit att elektrifieringen av lätta fordon och vägtransporter generellt sett kommer att ta över rollen från biodrivmedel på lite längre sikt. Men då finns i förlängningen flygtrafiken, sjöfarten och allt det som har beskrivits av andra. Det gäller att agera långsiktigt strate-

giskt ur både politisk synvinkel och inte minst industripolitiskt för att få strategin att fungera och vara framgångsrik.

Lennart Thörn, Trafikanalys: Ett av våra förslag är att införa en riktad kvot i reduktionsplikten och en riktad kvot med biodrivmedel producerat av skogsavfall. Det ska kombineras med ett utökat stöd till Industriklivet för att få finansiering. Jag vet att Sara Sundberg är mer inläst på frågorna än jag, så jag bollar gärna över frågorna till henne.

Sara Sundberg, Energimyndigheten: Jag tackar Lennart Thörn för att han lämnade över frågan. Energimyndigheten har redan sedan tidigare föreslagit en sådan riktad kvot inom reduktionsplikten och en utvidgning av Industriklivet för att få till mer produktion av inhemsk råvara. Det är viktigt utifrån ett försörjnings- och trygghetsperspektiv att kunna stärka råvarubasen från inhemska råvaror. Under min presentation tog jag upp att vi ser en ökad efterfrågan inom EU på hållbar råvara för drivmedel. Det finns en poäng i att utöka råvarubasen. Där finns god potential i Sverige, framför allt från råvara i skogen, som Ola Alterå också var inne på.

Jessica Thunander (V): Herr ordförande! Jag vill tacka alla som har hållit föredragningar i dag. Det har varit en givande förmiddag. Det finns mycket kunskap samlad i det här rummet. Det har blivit tydligt i vissa dragningar att vi inte bara behöver ställa om transporterna utan också minska mängden och få till en transporteffektivitet. Samtidigt vet vi också att vi får de transporter och den trafik som vi bygger för. Det finns många exempel på det i Sverige och i Europa. Trafikverket upprepar i både underlag och uttalanden att infrastrukturen inte bidrar till klimatmålen, att infrastrukturen inte spelar någon roll för utsläppen. Jag undrar om Trafikverket skulle behöva ett nytt direktiv från regeringen för att se det som att infrastrukturen kan bidra till klimatmålen. Trafikverket bygger sina planer på basprognoser i stället för målplanering. När ni följer upp utfallen från basprognoserna: stämmer de? Hur skulle målplanering inverka på ert arbete med infrastrukturen och infrastrukturplanerna?

Sven Hunhammar, Trafikverket: Det är klart att infrastrukturen spelar en roll. Jag tror jag sa det i mitt anförande. Men trafiken växer av andra orsaker, framför allt befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling. Stämmer våra gamla basprognoser? Ibland och ibland inte. Det beror på att basprognosen är färskvara när den görs. Den görs av fattade beslut vid den tidpunkten, och sedan fattas nya beslut. Det sker ny ekonomisk utveckling, och det sker olika saker. Det gör att de är färskvara. Bygger vi efter basprognosen? Det är en del av beslutsunderlaget, men det finns också en mängd andra beslutsunderlag. Som jag redogjorde för i förslaget ligger 80 procent av investeringarna i järnväg. Det går inte riktigt att säga att vi bygger efter basprognosen rakt av. Skulle

vi behöva nya instruktioner? Jag tänker att Trafikverket får direktiv för varje åtgärdsplanering som vi följer. Det går att styra oss mycket snabbare än att vänta på instruktion.

Magnus Jacobsson (KD): Herr ordförande! Jag har två frågor. Den ena är en ren faktafråga till Energimyndigheten. Vi vet att reduktionsplikt leder till förbättrad miljö, men vi vet också att det inte finns tillräckligt mycket material för den utveckling som nu sker i EU, Sverige och andra delar av världen. Kommer ni att utvärdera relationen reduktionsplikt versus miljömål, eller kommer ni att utvärdera reduktionsplikt versus samhällsnytta? Det finns en del företag som kanske går i konkurs om det är för dyrt. Det är en ren faktafråga. Den andra frågan vänder sig till Elektrifieringskommissionen. Jag var på ett föredrag där man diskuterade hem-el. I dag är det normala att ladda hemma, och sedan påfyllnadsladdar man på olika stationer. Vi politiker har svarat på att bygga fler laddstationer för att man ska vara trygg. Man ska inte få elskräck när man är ute och kör. På det seminarium jag var på resonerade man om att det i framtiden inte kommer att vara hemmaladdningen som är huvudsaken eftersom vi aldrig kommer att klara att bygga det elsystem som klarar detta i alla bostadsområden i hela Sverige. Man var snarare inne på att man i framtiden kör in på en laddstation och växlar batteri eller snabbladdar, och sedan kör man vidare. Hur ser ni på den typen av teknikfråga? Kommer det att vara hemmaladdning som är framtiden, eller kommer det att vara stationsladdning ungefär som vi laddar bilen med bensin i dag? Här handlar det om en ren elförståelse. Kan vi bygga upp ett system i vartenda bostadsområde och hyresområde som klarar av att alla bilar ska laddas samtidigt?

Sara Sundberg, Energimyndigheten: Vi jobbar nu med uppdraget som kallas Kontrollstation för reduktionsplikten. Det handlar såklart om att titta på vilka nivåer som krävs för att vi ska nå klimatmålet till 2030. Inom ramen för uppdraget ingår också att titta på en konsekvensanalys av reduktionsplikten. Vad får det för konsekvenser för samhället? Då kommer vi in på vilka prisseffekter som finns och konsekvenser för olika segment, till exempel konkurrenskraft för hushåll och näringsliv. Det är frågor som vi kommer tillbaka till i rapporten som redovisas i september.

Uppdraget är uppdelat i två delar, och den del som berör bensin och diesel kommer att redovisas den 15 september. Sedan finns en del som berör reduktionsplikt för flygfotogen, och den delen redovisas den 15 december. Det är ett tvådelat uppdrag.

Anna Ullström, Elektrifieringskommissionen: När man pratar om hemmaladdning är det fråga om helt andra effektnivåer än när vi pratar om publik laddning. När man parkerar hemma laddar man långsamt, kanske över natt eller vid de tidpunkter som det finns tillgång. Det finns mycket ny teknik som

utvecklas för att styra detta och skapa flexibilitet mellan elsystemet och bilen som behöver laddas. Det kan tänkas olika lösningar som innebär att bilarna laddas och kapaciteten räcker till. Sedan var det frågan om inriktningen, som Elektrifieringskommissionen har diskuterat framåt. Huvudspåret i närtid är batteridrivna fordon med olika typer av laddning via en sladd. Elnätet tar lite längre tid att bygga ut, och vätgas ligger lite längre fram – även om vi ser att det börjar komma. När det gäller batteribytessystem, som jag uppfattade att det handlar om här, är det en utveckling som sker i framför allt Kina och olika delar av Asien. Men det börjar komma i Sverige och även i våra grannländer en del test. Här har Elektrifieringskommissionen sagt att det är en intressant utveckling att följa och notera. Man behöver hålla olika dörrar öppna, men det är inget som ligger som den prioriterade vägen framåt.

Helena Gellerman (L): Jag är klimat- och transportpolitisk talesperson för Liberalerna. Jag tackar för alla presentationer. Det är intressant att få översikten. Jag tycker att det råder en positiv stämning om att vi kommer att nå målen.

Jag har två frågor. Den ena är till Fredrik Kämpfe. När det gäller flyget görs mycket, men jag skulle vilja höra vilka de största riskerna är för att flyget inte når fossilfrihet? Vad kan vi som politiker ge för förutsättningar för att undvika riskerna? Min andra fråga går till Sara Sundberg från Energimyndigheten. Vi hörde mycket om biodrivmedel och dess påverkan på om vi kommer att nå målen. Alla vet att biodrivmedel är en ändlig resurs medan vi kan ha oändlig tillgång till elektrobränslen. Hur ser du på användandet av elektrobränslen för olika transportslag, och hur tror du att det kommer att förändras i framtiden?

Fredrik Kämpfe, Transportföretagen: Herr ordförande! Jag tror att jag nämnde på min sista bild att vi måste bejaka flygets omställning, precis som vi bejakar omställningen i övrigt i samhället. Vi måste satsa på de tekniskpår vi har. Vi måste satsa på att få större volymer på hållbara flygbränslen och på utveckling av hållbar flygteknik. Detta är en global utmaning, men vi ska göra allt vi kan här hemma i Sverige. Vi måste se vad vi kan göra på vår egen bakgård för att lyfta flyget globalt. Här har vi stora möjligheter om vi satsar rätt.

Men faktum är att trots att vi i Sverige har pratat om biobränslen och andra hållbara flygbränslen och produktion av dessa under många år gör vi faktiskt ingenting. Vi producerar inte mer än testvolym i Sverige. Här har vi en jättemöjlighet att få fart på detta. Det finns mycket att göra, och vi måste satsa på de spår som jag utvecklade i mitt tal. Vad kan ni göra? Jo, ta fram incitament och stödpaket och våga gå in och riskdela. Detta är en delvis ny bransch som ska utvecklas, och jag tror att flera med mig här känner att vi kan göra mer om vi får en större riskdelningsförmåga.

Sara Sundberg, Energimyndigheten: Vi ser att det finns en stor potential för elektrobränslen, till exempel för flyget. Det finns också en stor potential för

Sverige att producera elektrobränslen baserat på att vi har en relativt grön el-mix och god tillgång till fossilfri förnybar el. Det man kan konstatera är att det inte riktigt finns regelverk på plats ännu, men det är på gång inom EU. Det kommer att påverka hur detta kommer att beräknas och betraktas utifrån de regelverk vi har.

Emma Berginger (MP): Jag sitter i trafikutskottet och är Miljöpartiets trafikpolitiska talesperson. Jag vill tacka alla talare; det har varit jätteintressant att lyssna till er. Jag känner mig dock inte lika hoppfull som min kollega från Liberalerna, utan jag tycker att det är väldigt oroväckande att det har fattats beslut och är på väg att fattas olika beslut som leder oss bort från de klimatmål som vi gemensamt satt upp. Jag har några frågor. Den första går till Ola Alterå och rör det transporteffektiva samhället, vilket Klimatpolitiska rådet har rekommenderat att man ska ta fram en förstärkt styrning för. Samtidigt låter det ibland i den politiska debatten som att det räcker med en elektrifiering eller att införa fler biobränslen för att klara omställningen. Kan du tydliggöra varför det är så viktigt med ett transporteffektivt samhälle? Hur viktigt är det? Vilken potential ser du i åtgärder inom området transporteffektivt samhälle? Min andra fråga går till Sara Sundberg och rör biodrivmedel. Hur ser egentligen hållbarheten ut inom de biodrivmedel som används inom reduktionsplikten? Där har det också skett en regelförbättring. Hur ser tillgången ut framåt? Kommer det att finnas biodrivmedel så att det räcker till sjöfart och flyg?

Min sista fråga går till Sven Hunhammar och är lite av en följdfråga till Jessica Thunanders fråga. Med tanke på Trafikverkets inställning att infrastrukturen bara har en marginell påverkan på transportsektorns utsläpp av växthusgaser och att man samtidigt prognostiserar en stor ökning av framför allt vägtrafiken undrar jag: Vilken roll skulle Trafikverket kunna ha för att bidra till ökad transporteffektivitet och minskade utsläpp av växthusgaser?

Ola Alterå, Klimatpolitiska rådet: Det var en stor fråga; jag hoppas att jag kan svara någorlunda kort och begripligt.

Varför är transporteffektivitet viktigt? Jo, som flera har pekat på är transportsystemet del av ett större system och sammanhang. Klimatpåverkan från transportsystemet handlar inte bara om bilarna som kör omkring utan om betong och cement till den infrastruktur vi bygger, markpåverkan med mera. Ekvationen går inte ihop om man bara gör trendframskrivningar på historiska prognoser, även om man byter bränslen. Det kommer dessutom bli billigare och enklare att köra, vilket i sin tur ökar belastningen på infrastrukturen ännu mer. Den större resursekvationen, som stod i fokus under exempelvis Stockholmskonferensen i förra veckan, kräver att vi hittar smartare sätt att få transportsystemet att fungera, och då blir potentialen rimlig för elektrifieringen och biodrivmedlen inom hållbara gränser. Det finns också starka kopplingar till stadsmiljö och många andra perspektiv på det. Att synen på detta är olika har delvis framgått i dag. Remissvaren på Trafikverkets inriktningsunderlag speg-

lar ju det, och utan att gå i polemik med Sven eller någon annan kan vi konstatera att centrala myndigheter har olika syn på själva definitionen. Exempelvis skriver Energimyndigheten i sitt remissvar: Varför använder regioner och länsstyrelser inte den definition som vi kom överens om i det myndighetsgemensamma uppdraget? Det är ju i sig ett problem om de som ska verkställa er politik inte har en samsyn. Det finns intressanta skriftväxlingar där också mellan Statens väg- och transportforskningsinstitut och Trafikverket. Jag tänker liksom Sven att det handlar om att politiken behöver bli tydligare och få ihop detta till en gemensam strategi. Vi talar om en stor transformativ samhällsombildning, från hundra år av fossilberoende till nollutsläpp och oberoende. Då blir det ett inneboende problem om planeringen bygger på prognoser utifrån historiska trender. De riskerar att bli självuppfyllande. Lite enkelt uttryckt: Om prognoserna visar att biltrafiken har ökat och fortsätter att öka i och med tillväxten och det blir trångt på vägen säger själva modellen att det blir lönsamt att göra en bredare väg. Det gör att tillgången på vägyta ökar i relation till räls och annat, något som antagligen ökar trafiken, vilket skulle bevisas. På flera ställen i systemet finns trögheter som inte är så lätta att se för oss som är direkt inblandade i det vardagliga arbetet. Man måste nog lyfta blicken och hitta förändringar i systemen. Det är inte helt lätt, och det kommer inte att förändras i morgon. Men det är en viktig del av helhetssynen, som många andra här i dag har beskrivit från de olika trafikslagens synpunkt.

Sara Sundberg, Energimyndigheten: De biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionspliktens krav behöver uppfylla hållbarhetskriterier, det vill säga: Ställer man krav på minskade växthusgasutsläpp och på spårbarhet för att kunna se att markkriterier är uppfyllda? Här finns det en reglering för att få hållbarhet i de biodrivmedel som används. När det gäller tillgången på råvara och biodrivmedel framöver kommer efterfrågan som sagt att öka, kanske även från andra sektorer. Det finns råvara, men det handlar också om att få produktion i en kommersiell skala. Här är det fortsatt viktigt med både forskning och stöd till kommersialisering.

Sven Hunhammar, Trafikverket: Tack för en spännande fråga!

Jag skulle vilja ta ett steg tillbaka och prata om elefanten i rummet när det handlar om att minska trafik. Transportpolitiken innehåller en grundläggande målkonflikt: Å ena sidan är trafik bra, för trafik skapar arbetsmarknadsstorlekar, får hem mat till oss och så vidare. Å andra sidan är trafik jättedåligt, för trafik skapar en massa utsläpp, personskador och buller. Denna målkonflikt måste vi och andra hantera. Inom ramen för Miljömålsrådet lämnar vi in något vi kallar *Transportplanering 2.0* där vi försöker bredda perspektiven och inte fokusera så mycket på infrastruktur, vilket det finns väldigt stora förhoppningar på, och detta med att om vi bygger mer väg blir det mer trafik. Ja, det är klart att mer väg ökar trafiken. Men vi bygger inte särskilt många vägar, för vi bygger mest järnväg. Det ger lite fel bild att vi bygger oss in i detta, för det

finns många andra orsaker till att trafiken växer. Vi har också pratat mycket om helhetssyn och att det finns motsättningar mellan den statliga, regionala och kommunala infrastrukturen. Det finns ingen som har helhetsansvaret och som tar ett helhetsgrepp. Vi är många pusselbitar, men någon, kanske Trafikverket eller någon annan, behöver ha helhetssynen. Det är inte *en* myndighet som är ansvarig för det mål vi pratar om utan många olika. Det är många delar på statlig nivå liksom på regional och lokal nivå. De två senare är inte så representerade här i dag.

Ordföranden: Tack för alla frågor och framför allt för alla svar! Vi hinna inte med mer i dag. Det har varit oerhört intressant, och jag har lär mig jättemycket. Har du lärt dig något nytt, Anders Åkesson?

Vice ordföranden: Jovars, den dagen är inte värd att gå upp när man inte går på en spännande hearing i Förstakammarsalen och fyller på kunskap, och det har nog skett ömsesidigt på alla håll i dag. Vi bygger ju ett bra land och en bättre värld genom att lyssna på varandra, så tack till alla som på olika sätt har bidragit till denna spännande förmiddag! Att försöka sammanfatta är både omöjligt och övermäktigt. Jag gjorde dock ett litet ordmoln, inspirerad av Sveriges Åkeriföretag som hade ett sådant i sin Powerpointpresentation, och jag noterade några saker. Det saknas inte utmaningar, men det är samtidigt väldigt möjlighetsinriktat från alla som har spelat in. Det går, men vi måste göra det tillsammans och i ett lagarbete. Jag tror att det var Fredrik Kämpfe som sa att det är en lagsport i flygbranschen, och jag tror att det är en lagsport mellan politik, forskning och näringsliv i en helhet om vi ska lyckas med detta. Det budskapet har gått fram. Transport- och energieffektivitet har präglat nästan samtliga presentationer. Vi måste använda resurserna på ett klokt sätt och se helheten. Som Hunhammar sa har vi en målkonflikt i botten. Hade det varit ett jämställdhetstema för transportinfrastruktur hade det allt överskuggande målet varit att öka arbetsmarknadsregionerna genom en bättre transportinfrastruktur och kollektivtrafik, alltså mer resande, för i dag är det ett ojämnt nyttjande av trafikapparaten. Detta måste vi kunna hantera, och då gäller det att vi håller i och håller ut och att det vi gör har en långsiktighet. Politiken måste framför allt vara tydlig med vad som gäller och inte fladdra. Fladdrar politiken slutar flygbranschen, energibranschen, fordonstillverkarna och alla andra satsa och sätter sig ned och väntar tills det slutar fladdra, och det har vi inte tid med. Den 15 september kommer det minst två rapporter, och jag är övertygad om att det finns skäl för riksdagen och riksdagens trafikutskott att fortsätta att hålla i denna fråga och bjuda in till denna typ av möten för att öka den samlade kunskapen.

Vi som har fått vara värdar ber att få tacka. Det är en ynnest att få vara med om en sådan här förmiddag. Var rädda om er där ute i det vackra juniväddet och ha en fortsatt bra dag!

BILAGA

Bilder från den öppna utfrågningen

Bilder visade av Ola Alterå, kanslichef, Klimatpolitiska rådet



SWEDISH CLIMATE POLICY COUNCIL

Klimatpolitiska rådet

Är vi på rätt väg för att nå
transportsektorns klimatmål?

Trafikuskottets offentliga utfrågning
9 juni 2022
Ola Alterå, kanslichef



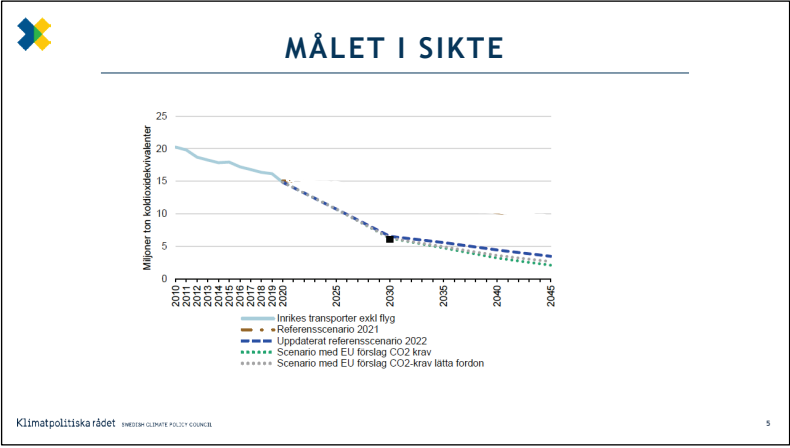
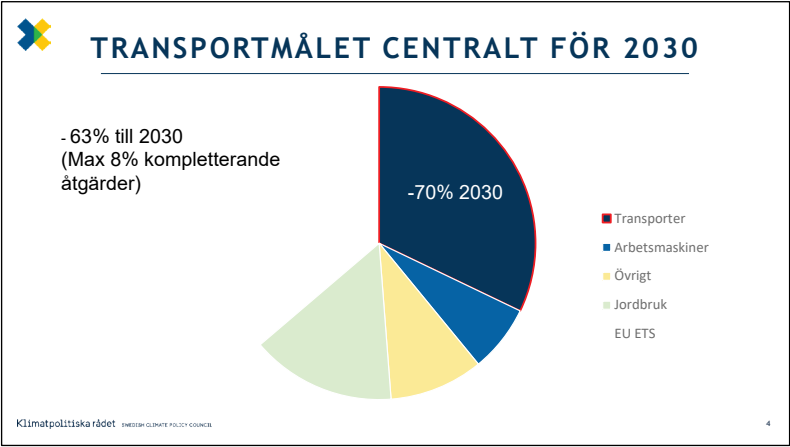
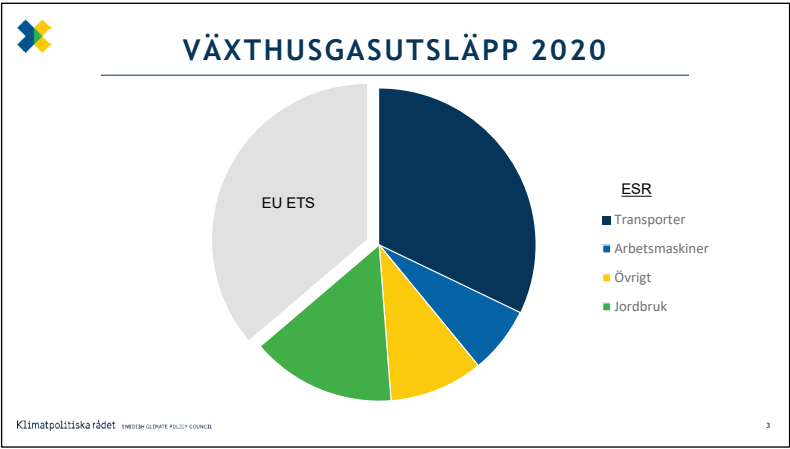
DET KLIMATPOLITISKA RAMVERKET





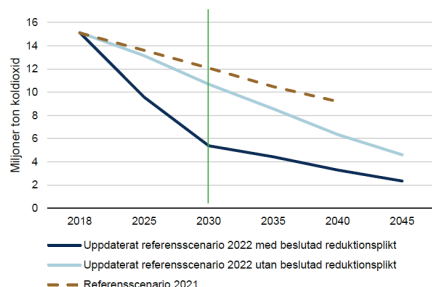
Klimatpolitiska rådet SWEDISH CLIMATE POLICY COUNCIL

RAPPORT 2022 2022-08-11 2





REDUKTIONSPLIKTEN AVGÖRANDE



Mer än hälften av
hela utsläpps-
minskningen i
ESR till 2030

Klimatpolitiska rådet SWEDISH CLIMATE POLICY COUNCIL

6



FÖRSLAG PAUSAD REDUKTIONSPLIKT 2023

REGERINGENS FÖRSLAG

- 2 PROCENT HÖGRE TOTALA UTSLÄPP 2023
- OSÄKERHET OM LÅNGSIKTIGHET
 - INVESTERINGAR I INHEMSK PRODUKTION?
- Lägre drivmedelspris
 - - 60 öre diesel (?)
 - - 30 öre bensin (?)

PLANERAD KONTROLLSTATION SEPTEMBER 2022

Riksdagsmajoritet för större och långsiktiga ambitionssänkningar?

ÅR	DIFF	+ 2%
2015	0,3%	2,3%
2016	-0,8%	1,2%
2017	-1,1%	0,9%
2018	-1,8%	0,2%
2019	-2,6%	-0,6%

Klimatpolitiska rådet SWEDISH CLIMATE POLICY COUNCIL

7



TRE VÄGAR MOT 2030-MÅLET

1. Mer transporteffektivt samhälle
2. Elektrifierade transporter
3. Andra förnybara drivmedel i effektivare fordon (med förbränningsmotor).

Risker med
många ägg i en
korg.

Klimatpolitiska rådet SWEDISH CLIMATE POLICY COUNCIL

8



TRE VÄGAR MOT 2030-MÅLET

- 1. Mer transporteffektivt samhälle
- 2. Elektrifierade transporter
- 3. Andra förnybara drivmedel i effektivare fordon (med förbränningsmotor).

Ni är överens om målet: Långsiktigt sänkt reduktionsplikt förutsätter mycket kraftfullare styrmedel på andra områden.

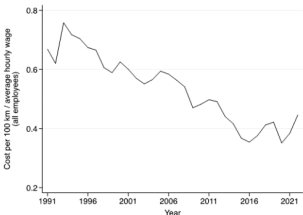
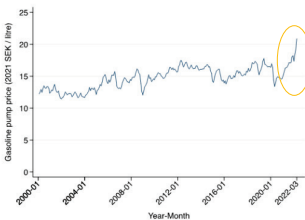


SVAG STYRNING FÖR TRANSPORTEFFEKTIVITET

- Biltrafiken ökar även i tätbebyggda städer
- Bred remisskritik mot Trafikverkets inriktningsunderlag
- Trafikverket har själva föreslagit Transportplanering 2.0
- Svagt stadstrafikmål och begränsade stadsmiljöavtal (jfr Norge)
- Klimatpolitiska rådets rapport 2019 och 2021
Klimaträttsutredningens slutbetänkande SOU 2022:21



DRIVMEDELSPRISER



Källa: Julius Andersson, Celina Tippman, SITE, SSE, posted 2022-05-30.

Prisökning sedan 2000:
Bensin 76 procent
Kollektivtrafik 136 procent (Ingen priskompensation nu, hårt slag under pandemin.)
Källa SCB



BÖRJA UTREDA NY VÄGTRAFIKBESKATTNING

Elektrifierade och mer autonoma fordon kommer att leda till kraftigt *sänkta* marginalpriser på vägtransporter. Inte hållbart.

Förbered reform för att kunna beskatta körsträcka beroende på **VILKET FORDON** som kör **VAR** och **NÄR**.

Klimatpolitiska rådet 2019

Klimatpolitiska rådet SWEDISH CLIMATE POLICY COUNCIL

12



ÄR VI PÅ RÄTT VÄG?

Beror på beslut under vårriksdagen 2022.

Om både drivmedelsskatter och reduktionsplikt sänks:

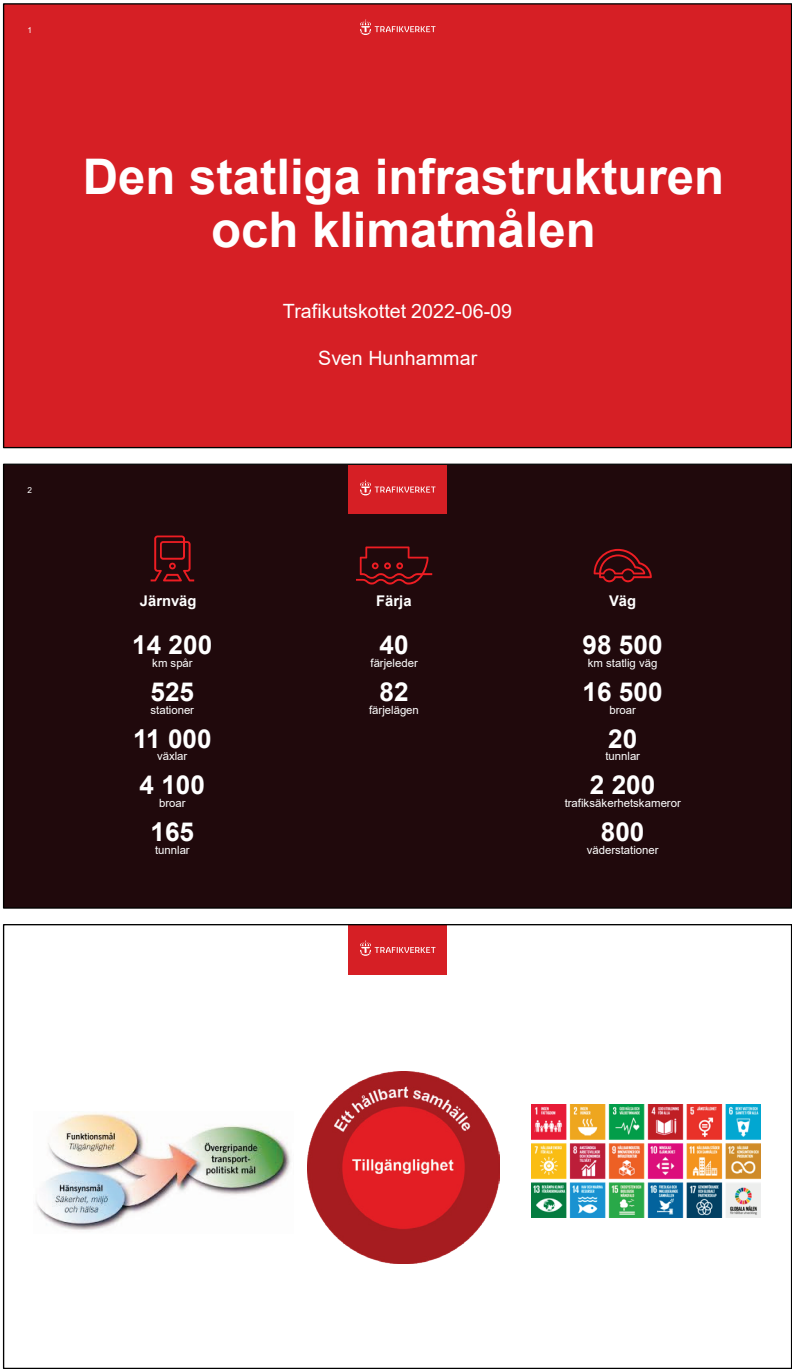
Vilka andra beslut kommer riksdagens partier att fatta som ger förutsättningar att nå 2030-målen?

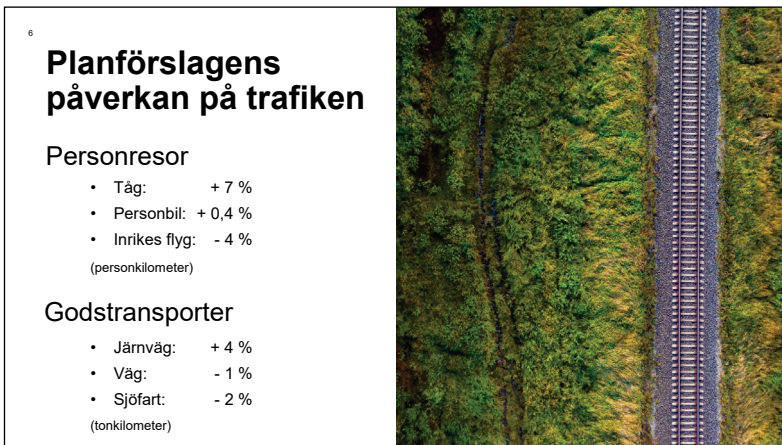
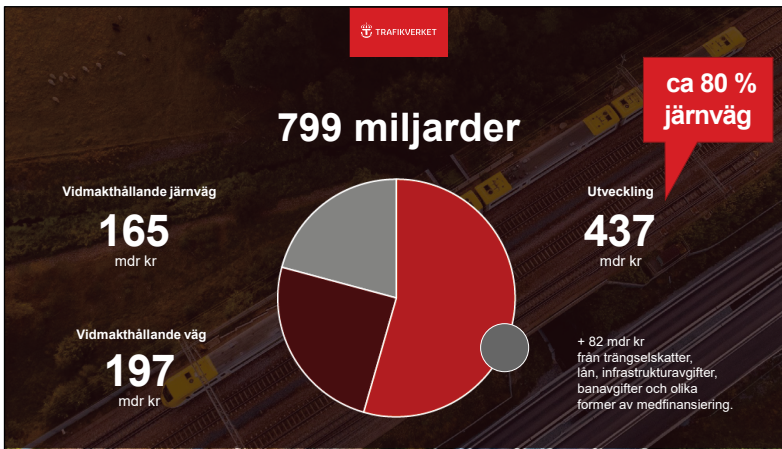
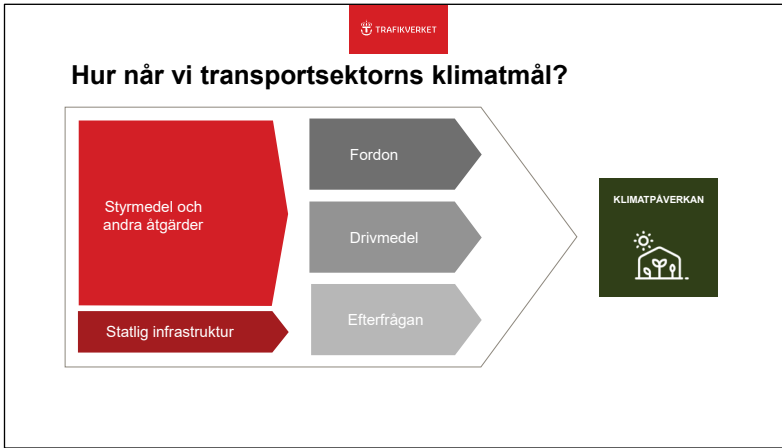
Nu prövas det klimatpolitiska ramverket.

Klimatpolitiska rådet SWEDISH CLIMATE POLICY COUNCIL

13

Bilder visade av Sven Hunhammar, måldirektör miljö och hälsa, Trafikverket





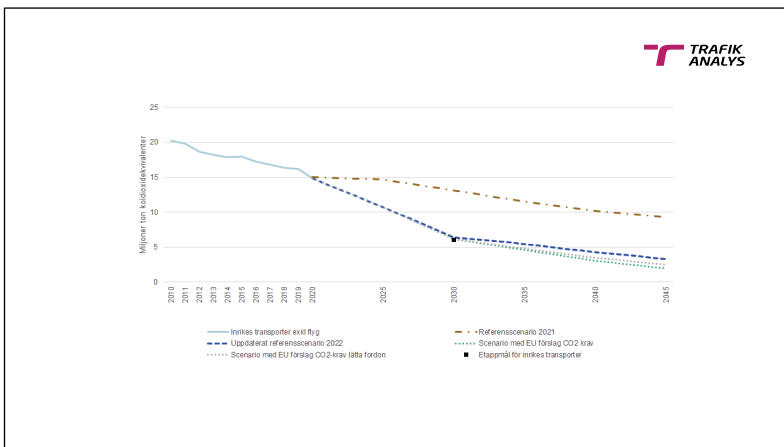
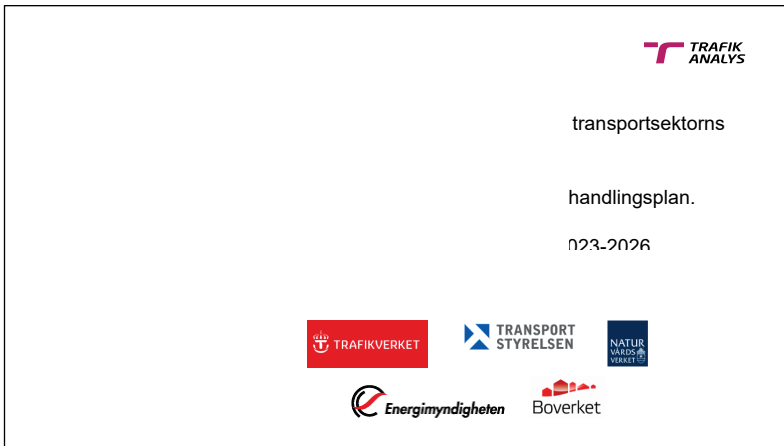
Planförslagets påverkan på utsläppen

- Trafikens utsläpp bedöms minska med ca **1 procent** 2040
 - Om vägtrafiken antas minska sina utsläpp med 90 procent till 2040
 - Men bantrafik, sjöfart och flyg antas vara helt fossila år 2040.
- Om även övriga trafikslag utvecklas mot fossilfrihet bedöms trafikens utsläpp istället minska med ca **0,1 procent** 2040
- De centrala verktygen för att nå klimatmålen ligger utanför infrastrukturplanerna

TRAFIKVERKET



Bilder visade av Lennart Thörn, kvalificerad utredare, Trafikanalys







lutade utredningar









Utsläpp av fossila växthusgaser

=

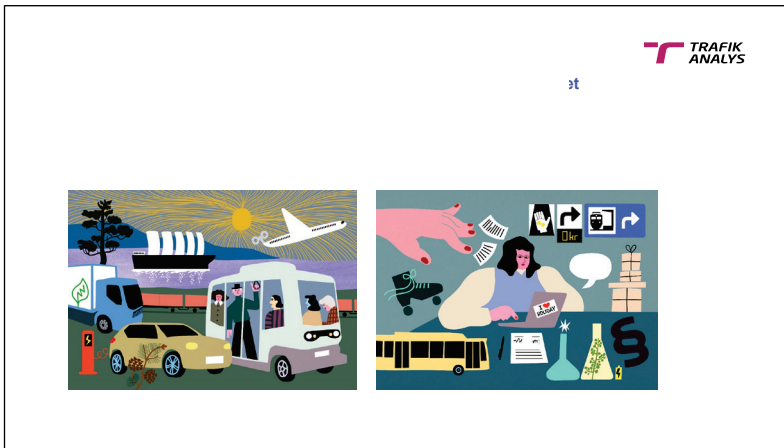
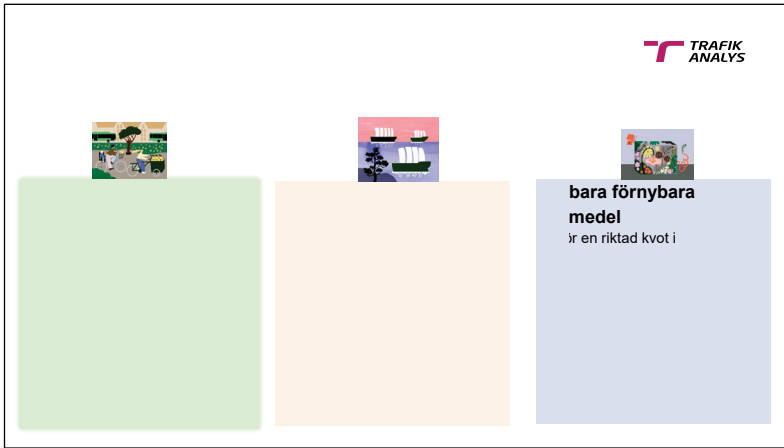


h/eller
rskningar till 2045

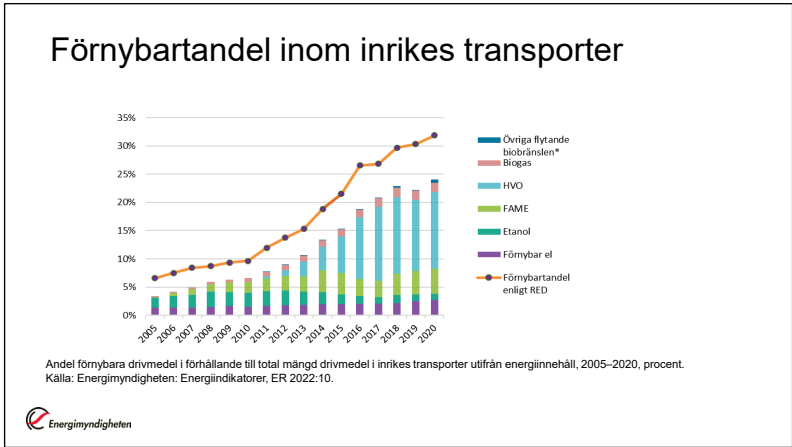
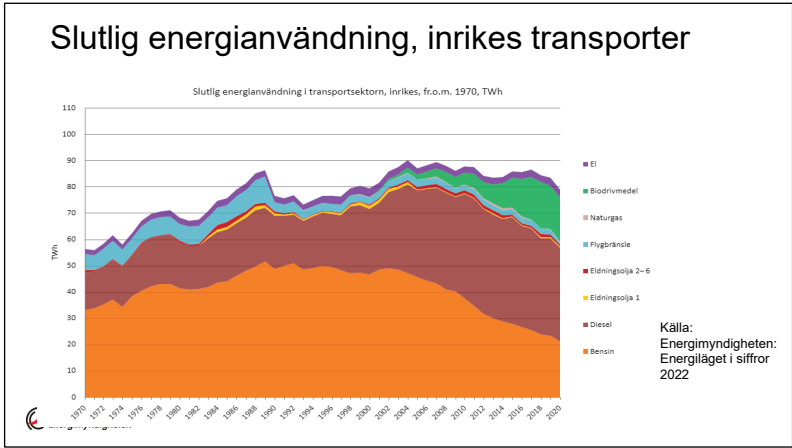
as



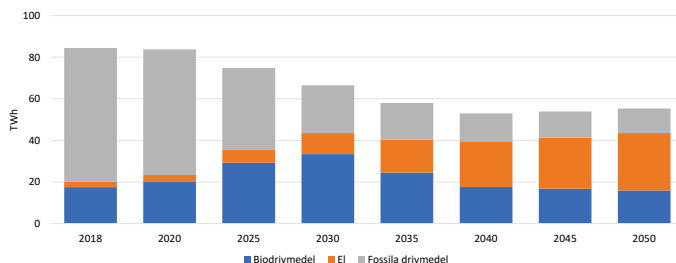




Bilder visade av Sara Sundberg, enhetschef avdelningen för förnybar energi och internationellt samarbete, Energimyndigheten



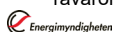
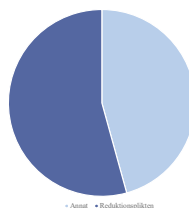
Scenarier inrikes transporter



Källa: Energimyndigheten; Scenarier över Sveriges energisystem 2020, ER2021:6

Reduktionsplikten avgörande styrmedel för att nå klimatmålet för transportsektorn

- Reduktionsplikten bidrar till drygt hälften av Sveriges möjlighet att uppfylla etappmålet 2030
- Årlig minskning av utsläpp från bensin, diesel och flygfotogen
- Långsiktigt styrmedel: gemensamma spelregler för drivmedelsleverantörer att ställa om från fossilt till förnybart
- Stärker Sveriges försörjningstrygghet av drivmedel. Möjlighet att stärka ytterligare genom ökad drivmedelsproduktion från inhemska råvaror



Utmaningar

- Drivmedelsstandarder sätter begränsningar för inblandning av biodrivmedel
- Högre priser på biodrivmedel jämfört med fossilt
- Ökad efterfrågan i EU och en stark betalningsvilja från vissa länder samt ökad efterfrågan från andra sektorer
- Tillgång till hållbar råvara



Fortsatta åtgärder

- Ta ett bredare grepp och utreda vilka bränslen och trafikslag som ska ingå i reduktionsplikten
- Se över reduktionsplikten efter 2030 fram till 2045
 - EU-förslags påverkan på svenska styrmedel: ReFuelEU Aviation, EU ETS för flyg och vägtransport
- Behov av fortsatt stärkta insatser på forskningsområdet



Biogas kan komma en spela en större roll som energibärare i bland annat transportsektorn

- Biogas har fått godkänt av EU-kommissionen om fortsatt skattebefrielse till 2030.
- Jordbruksverket hanterar det sk gödselgasstödet, där stödet kan vara 40 öre per kWh.
- Energimyndigheten har en utlysning ute om 445 miljoner för stöd till produktion av biogas:
 - Biogas som uppgraderas till samma kvalitet som naturgas kan ges stöd på högst 30 öre per kWh.
 - Biogas som görs om till flytande form kan få ytterligare 15 öre per kWh i stöd



TACK!



Sara Sundberg
Energimyndigheten
sara.sundberg@energimyndigheten.se

Bilder visade av Anna Ullström, kanslichef Elektrifieringskommissionen

Elektrifieringskommissionen

- Hur påskyndar vi transportsektorns elektrifiering?

Anna Ullström
Kanslichef
Elektrifieringskommissionens kansli

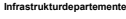
 Regeringskansliet

 Infrastrukturdepartementet

Elektrifieringskommissionen

- Uppdraget pågår till 31 dec 2022.
- Rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter mellan regering och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, kommuner och regioner m.fl.
- Kansli i Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

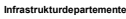
 Regeringskansliet

 Infrastrukturdepartementet 2

Elektrifieringskommissionens uppdrag

• Påskynda elektrifieringen av transportsektorn. • Alla trafik- och transportslag • Alla tekniker för elektrifiering • Särskilt fokus tunga transporter i närtid	• Finansieringsfrågor • Digitalisering som möjliggörare • Miljöpåverkan • Beakta konsekvenser för totalförsvaret, samhällets krisberedskap mm.
--	--

 Regeringskansliet

 Infrastrukturdepartementet 3

Elektrifieringskommissionens ledamöter

Tomas Eneroth
Infrastrukturminister
Ordförande

Anna Pettersson
Utvecklingsdirektör
Region Västerbotten

Annika Viklund
VD Vattenfall Eldistribution

Christian Levin
VD och koncernchef Scania AB

Elisabet Falemo
Särskild utredare elvägar, RISE

Elvir Dzanic
VD Göteborgs hamn



Regeringskansliet

Fredrik Kämpfe
Branschchef flyg
Transportföretagen

Hans Kreisel
VD Nordion Energi

Jenny Larsson
VD Schneider Electric Sverige

Jesper Wigardt
Direktör Northvolt

Jessica Sandström
Direktör Volvo AB

Johan Mörnstam
Europachef
E.ON Energidistribution

Johanna Lakso
VD Power Circle

Linda Olofsson
Föreståndare Swedish
Electromobility Centre (SEC)

Niclas Mårtensson
VD Stena Line AB

Roger Blom
Senior rådgivare
M4-gruppen

Ulrika Geeraedts
Utvecklingsdirektör
Region Skåne

Infrastrukturdepartementet 4

Elektrifieringslöften



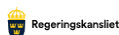
Regeringskansliet

- 17 regionala elektrifieringslöften och ett nationellt.
- Fler än 260 aktörer har bidragit med konkreta åtgärder för att påskynda elektrifieringen av regionala godstransporter med lastbil.
- Bl.a. fordonstillverkare, åkerier, transportköpare, energi- och nätbolag, fastighets- och markägare.

Infrastrukturdepartementet 5

Eldrivna transporter på väg

- Övergripande inriktning för utbyggnad av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas längs större vägar.
- 10 steg med åtaganden från privata och offentliga aktörer.
- Inspel till den nationella elektrifieringsstrategin.



Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet 6

Klart för laddplats

– lyfter bostadsbolagens viktiga roll i elektrifiering av personbilsflottan



- Bostadsbolagen i initiativet åtar sig att:
 - ✓ Alltid undersöka möjligheten att tillmötesgå hyresgästens önskemål om tillgång till laddningsmöjlighet av elbil.
 - ✓ Alltid göra sitt yttersta för att på kort tid erbjuda en laddplats.
 - ✓ Arbeta strategiskt genom att t.ex. förbereda för laddplatser så att hyresgäster snabbt ska få tillgång till en laddplats



Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet

7

[Pressmeddelande från Infrastrukturdepartementet](#)

Sju nya uppdrag för att öka takten i elektrifieringen av transporter

Publicerad 22 december 2021

Regeringen har beslutat om flera nya uppdrag för att öka takten i elektrifieringen av transportsektorn. Detta utöver redan aviserade satsningar inom området.

– Sverige ligger i framkant i den gröna omställningen av transportsektorn. Nu tar vi nästa steg och tittar på hur vi kan skapa incitament för att påskynda elektrifieringen av sjöfarten och flyget. En av regeringens prioriteringar är att driva på den gröna industriella revolutionen med investeringar i hela landet. Så minskas utsläppen och så hamnar framtidens jobb i Sverige, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth.



Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet

8

Tack!



Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet

9

Bilder visade av Åsa Tysklind, kanslichef Nationella godstransportrådet

1

TRAFIKVERKET

9 juni 2022

Hållbara godstransporter

Överflyttning och omställning!

Åsa Tysklind
Nationella godstransportrådets kansli



2

TRAFIKVERKET

Överflyttning till sjö – varför då?

Överflyttning till sjö bidrar till att skapa hållbara godstransporter...

- Avlastning
- Energieffektivitet

...men överflyttningen måste gå hand i hand med sjöfartens omställning



3

TRAFIKVERKET

Överflyttning till järnväg – varför då?

Överflyttning till järnväg bidrar till att skapa hållbara godstransporter...

- Avlastning
- Energieffektivitet

...men överflyttningen måste gå hand i hand med ett effektivt sätt att nyttja anläggningen



Ett trendbrott i utvecklingen?

Resultat RU Främja Intermodala järnvägstransporter

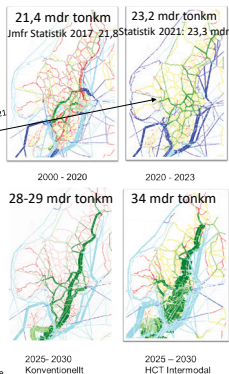
- Avregleringen av marknaden i Europa och utvidgningen av EU 2011 medförde sjunkande dragbilspriser och att sjö- och järnvägsvolymer hamnade på väg.

- Ökande marknadsintresse för sjö- och järnvägstransporter under 2021-2022. Orsak bl.a. förändrade förutsättningar

- Mobilitetspaket
- Chaufförsbrist
- Lastbilsbrist
- Ökande drivmedelskostnader

Kraftigt ökande marknadspriser på vägtransporter inklusive kapacitetsbrist

Slutsats: Överflyttningspotentialen till effektiva och konkurrenskraftiga intermodala sjö- och järnvägstransporter är betydande



Överflyttning – hur har det gått?

- Den intermodala trafiken ökar i relationer och stråk med intermodal trafik
 - Till och från Göteborgs hamn (nya relationer + ökad frekvens)
 - Nya relationer: Piteå, Umeå, Malungsfors
 - Västkusten (Europa – Skåne – Norge)
 - Ökad frekvens 1 => 3
 - Mälardalen (Europa - Skåne – Mälardalen)
 - Flera kompletterande upplägg (GG, TXL, LKW Walter, Bode Spedition)
- Ett antal nya transportupplägg förväntas etableras under 2023
 - Problem: Trafikverkets investeringsobjekt med långa (8-10 veckor) helavstängningar av central infrastruktur (ex Västkustbanan söder om Göteborg) – show stopper
 - Problem: Neutralitet terminaler
- Ökande intresse från färjerederierna att utöka erbjudandet (DryPort men kopplat till Europatrafiken)
- Problem: Få igång helt nya transportrelationer =>
 - Omställningstid hos varuägarna
 - Operatörens ekonomiska risk
 - Risken med tidtabellstider (tidtabellsprocessen)



TRAFIKVERKET

Effektivare vägtransporter

- Tyngre transporter bidrar till energieffektiva transporter per ton/km
- Effektiva transporter bidrar till minskad bränsleförbrukning och miljöbesparingar
- Färre antal fordon krävs för att transportera samma mängd gods
- Befintlig infrastruktur kan i stor utsträckning nyttjas för att öka kapaciteten



Status och prognos för BK4

Status – årsskiftet 2020/2021

- Cirka 26 % av statliga vägnätet
- Cirka 40 % av det strategiska vägnätet för tung trafik

Status – årsskiftet 2021/2022

- Cirka 32 % av statliga vägnätet
- Cirka 49 % av det strategiska vägnätet för tung trafik

Implementeringsplan BK 4 till slutet av 2023

- Ambition upplåta ca 40% av de statliga vägarna
- Ambition upplåta ca 60% av de strategiska vägarna för tung trafik

Länk till implementeringsplan: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/bk--barighetsklasser-pa-vagar-och-broar>

Varför elektrifiering av de tunga godstransporterna på väg?

De tunga transporterna på väg står för strax under 25 % av utsläppen från inrikes transporter

För att klara klimatmålen krävs att vägtransporterna elektrifieras

Alla delar i verktygslådan behövs

- Biodrivmedel
- Stationär laddning
- Bränsleceller/Vätgas
- Elvägar

Status

- Elektrifierade lastbilar utgör ca 1 % av nybilförsäljningen idag. En snabb utveckling förväntas de närmaste åren.
- En mindre fordonsflotta nyttjar bränslecell/vätgas, utvecklingen förväntas ta fart under andra halvan av 2020- talet och starta vid industrikuster där vätgas nyttjas för produktion.
- Elvägar är på utvecklings- planeringsstadiet. Den första permanenta anläggningen i Sverige är planerad att vara i drift vid årsskiftet 2025/2026.

66

Hållbar E-handel

Behov av informationsinsatser till kunder

- Branschinitiativ
- Begrepp och märkningar

Brist på statistik om e-handels transporter

Ökande e-handel har påverkat godsflöden och transportmönster

Snabb tillväxt - utmaning



Hållbara leveransval i e-handeln

Rapport: 2022-10
Datum: 2022-06-03



11



2022-03-30

Delad data och horisontella samarbeten

- Samordnad varudistribution
- Fyllnadsgrad i godstransporter
- Nyckeltal för transporteffektivitet

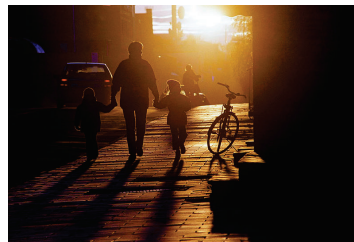


12



Nätverk och samarbeten

- Nationellt logistikdatalabb
- ASTER (e-handels transporter)
- Digitaliserad logistik
- Urban logistik
- FEDeRATED
- AI Driven Mobility
- ALICE



13

TRAFIKVERKET

From North to South – easily!

ScanMed RFC aims at being the backbone of a logistic service chain, better-connecting rail to other modes, such as road and sea transport.

- Taking responsibility for supporting the evolution of a smooth logistic chain
- Co-developing, with all stakeholders, innovative services and solutions with increased reliability and simplicity

TRAFIKVERKET

Results

Evolution sales rate

Year	Sales Rate
TT2017	4.8
TT2018	5.9
TT2019	6.4
TT2020	7.4
TT2021	7.6

Evolution Capacity sales
Pre Arranged Path (PAP)

Punctuality

64 %

Terminals offering integrated capacity

4

Coordinating International disruptions

24/7

Customer satisfaction

85 %

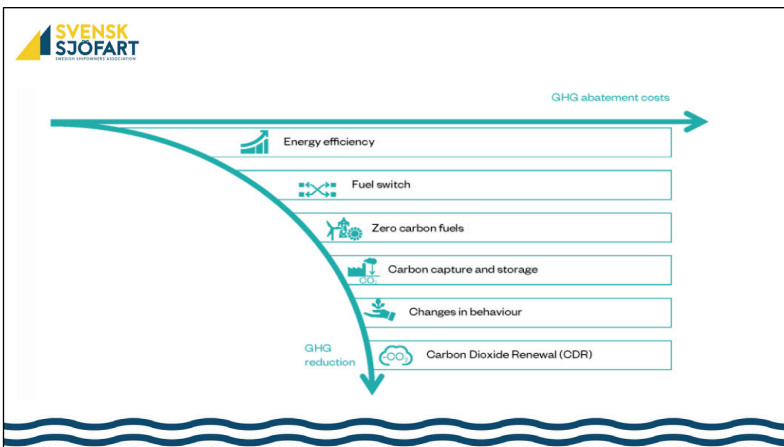
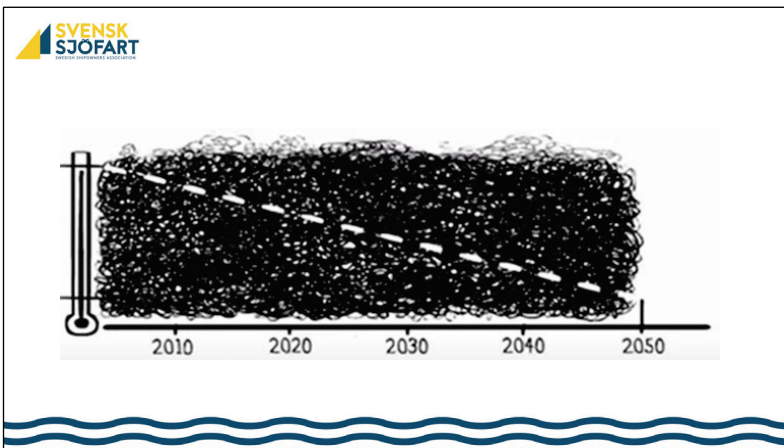
International disruptions coordinated

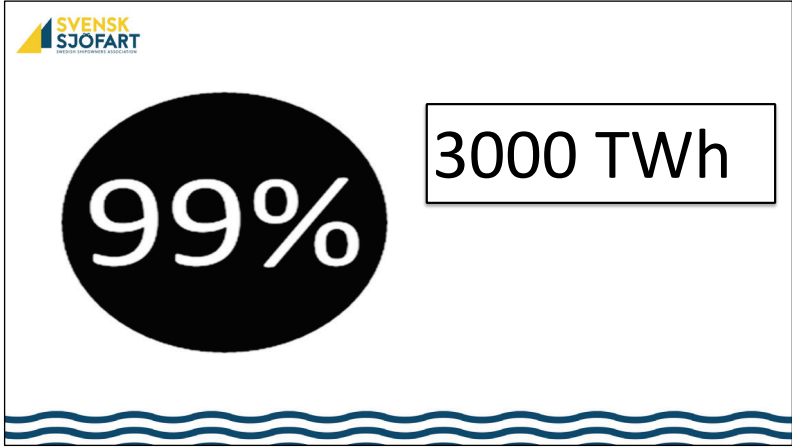
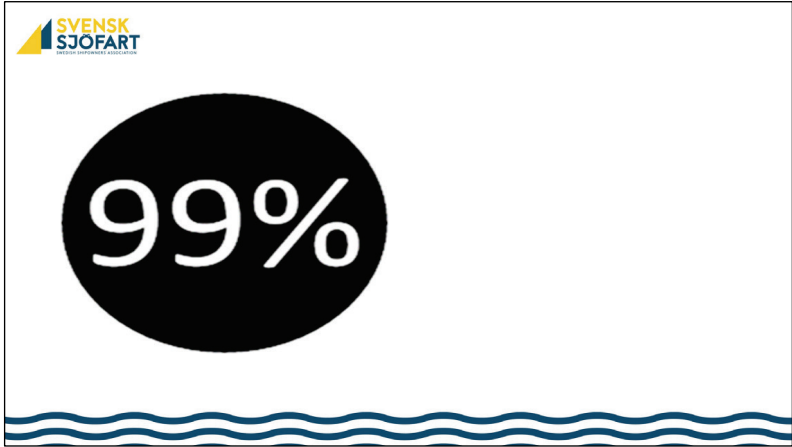
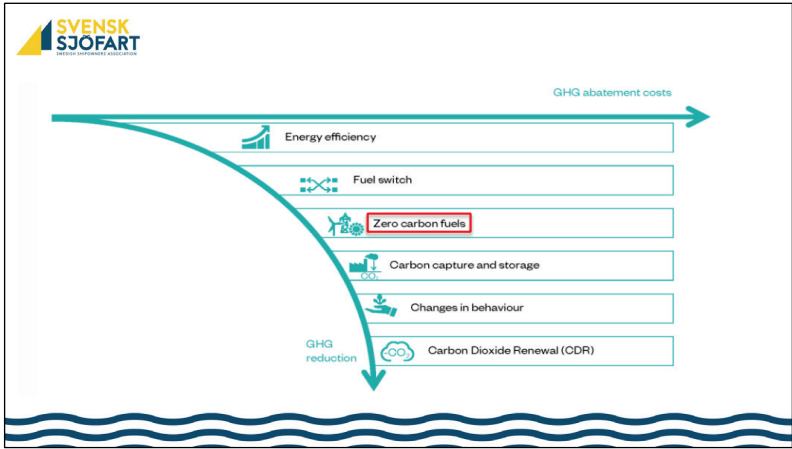
5

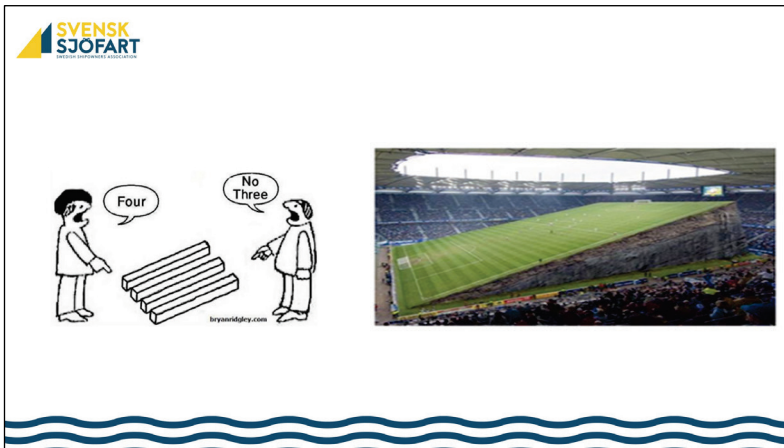
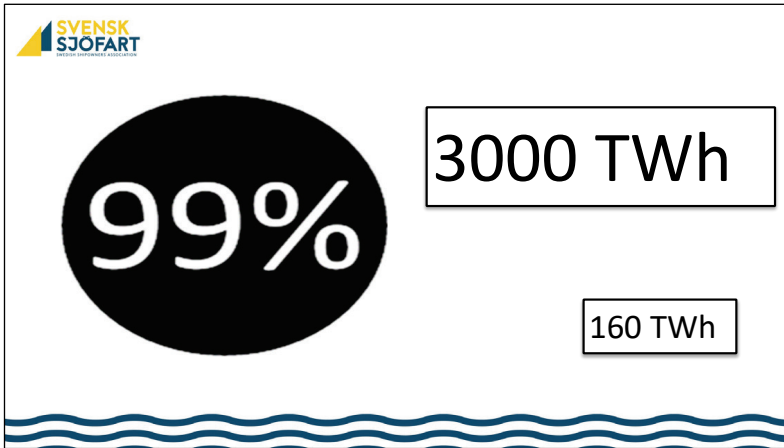
Coordination of Temporary Capacity Restrictions

EU best practice

Bilder visade av Fredrik Larsson, ansvarig för miljö och klimat, Svensk Sjöfart









Säkerställ funktionella incitament/styrmedel
 Skattenedsättning vid landström
 Öka forskningsanslagen
 Justera/differentiera farledsavgifterna
 Justera/differentiera hamnavgifterna
 Ställ krav i offentliga upphandlingar
 Förtydliga hamnarnas ägardirektiv
 Skapa en CO2 fond
 Statlig finansiering av lots/isbrytare
 Investeringsstöd
 Riskavtäckningsfond
 Verka för globala regler

Stöd samarbetsplattformar
 Ändra inteckningsreglerna
 Sänk stämpelskatten
 Utred kvot/reduktionsplikt
 Uppmuntra beteendeförändring
 Säkerställ tillgänglighet el i hamn
 Främja produktion drivmedel
 Inkludera sjöfart i stadsplanering
 Samverka mellan myndigheter
 Hållbarhetsredovisa
 Värna early movers



6 200 000 Ton CO2 / år

5,7 Miljarder SEK / år

35 Miljarder SEK / år?



Bilder visade av Gustaf Engstrand, näringspolitisk chef, Tåg företagen

Transporteffektivitet ger energieffektivitet

→

Gustaf Engstrand, Tåg företagen

✎ Tåg företagen



"Det som behövs"

- Nya stambanor hela vägen
- Järna-Stockholm
- Resten av Nya ostkustbanan
- Norra delen av Norrbottenbanan
- Oslo-Stockholm
- Oslo-Gbg-Köpenhamn
- Ny fast Öresundsförbindelse
- Längre och tyngre tåg

GÖTEBORGS HAMN
The Port of Scandinavia

Femern
Sund≡Bælt

H2green steel

HYBRIT
FOSSIL-FREE STEEL

northvolt

Prioriteringar

- **Prognos- / kalkylmodeller leder inte rätt**
 - Uppdrag att utveckla modellerna
- **Ny genomförandeorganisation stora projekt**
 - Separat organisation
 - Snabbt genomförande
 - Finansiering utanför årlig anslagsram
- **Trimningsåtgärder**
 - Triangelspår, anslutningar terminaler, elektrifiering, etc
- **Långsiktig underhållsplan**
 - Återställa hastighet, bärighet och kapacitet
- **Öka investeringarna – till 2 % av BNP**
- **ERTMS-medfinansiering – tågbranschens ödesfråga**

✦ Tåg företagen

Tågexpert: Skrota svenska räknemodellen - helt ovetenskaplig

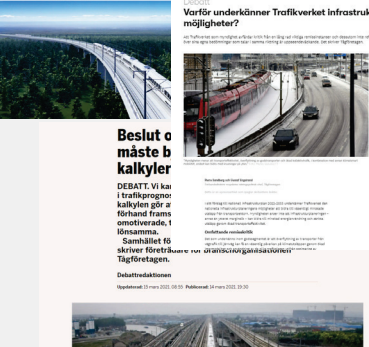
Varför underkänner Trafikverket infrastrukturens möjligheter?

Beslut om måste b kalkyler

DEBATT: Vi kan i trafikprognos kalkylen gör a förhand frams omotiverade, lönsamma. Samhället fö skriver företrädare run gränslängdskalkylerna

Debattredaktionen

Uppdaterad 17 mars 2022 10:30 | Publicerad 16 mars 2022 10:30



Bilder visade av Maria Stenström, ansvarig för mobilitet och beteende-frågor, 2030-sekretariatet

Hur går det?

Maria Stenström

2030
SEKRETARIATET

Transportsektorns klimatomställning – del av något mycket större....

- Helhet inte delar
- Systemperspektiv
- Alla pusselbitar behövs
- Helhetsansvar

2030
SEKRETARIATET

3

2030-pusslet

Basfall: Reduktionsplikt enligt plan & ”problemfri” elektrifiering

Slutlig energianvändning, inrikes transporter

Year	Hydrogen	E-fuel (jet)	Electricity to road vehicles	Electricity to non-road	Bio-jet	CNG/LNG	Bio-gasoline	Biodiesel	Ethanol	Methanol	CNG/LNG	Fuel oil to shipping	Jet fuel	Gasoline	Diesel
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2035	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2040	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

CO₂, inrikes, exkl. flyg

Year	CO ₂ (Mt)
2010	100
2015	88
2020	73
2025	50
2030	30

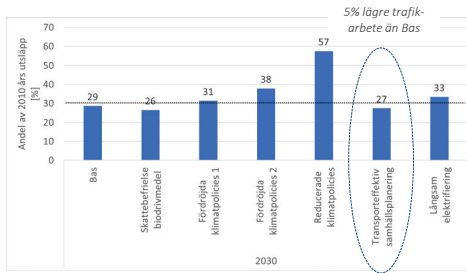
Energiforsk

profu

2030
SEKRETARIATET

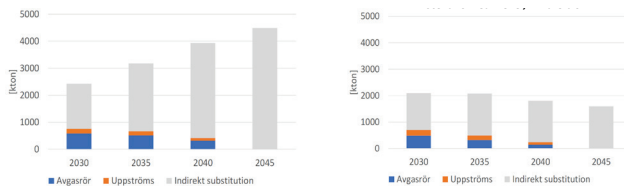
Energimyndigheten

CO2-utsläpp år 2030 som andel av 2010 års utsläpp (2030-pusslets scenarier)



- Förändringar i klimatpolitiken (t ex i reduktionsplikt) kan innebära att 2030-målet blir svårt att nå
- Dämpad/minskad trafikutveckling förbättrar möjligheterna att nå målet

Minskade CO2-utsläpp vid minskad trafik



Källa: Johnson m.fl. (2022) / Klimaträttsutredningen (2022)

2030
SEKRETARIATET

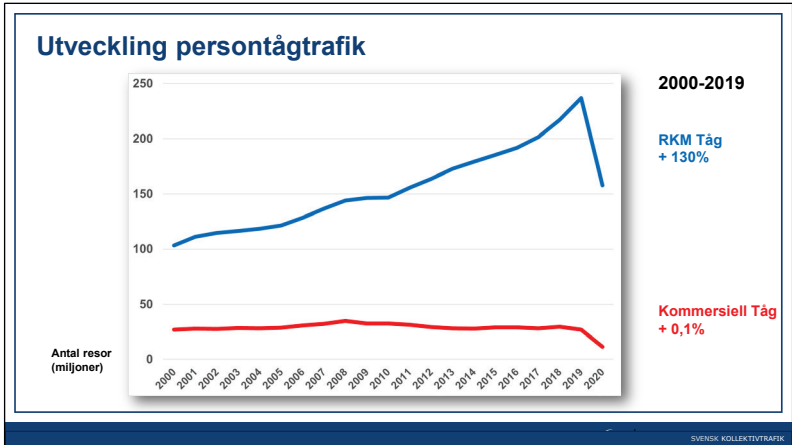
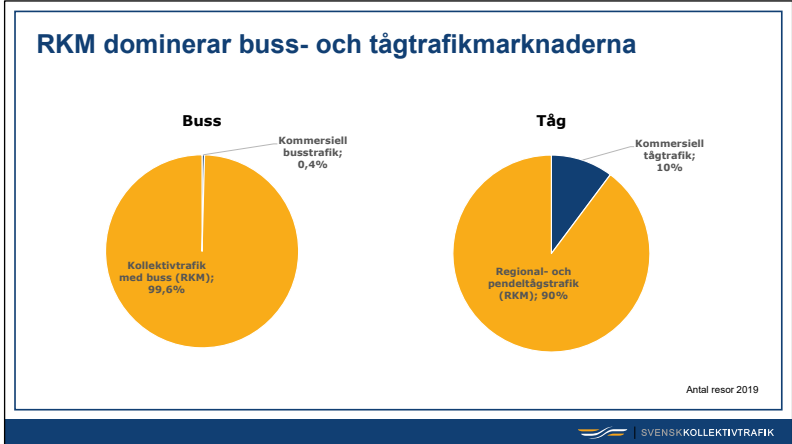
Indikatorer för fossiloberoende transporter år 2030

<https://2030.miljobarometern.se/>

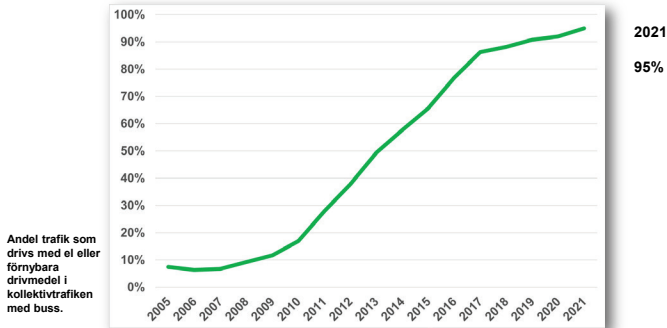
Reagera - Agera

2030
SEKRETARIATET

Bilder visade av Johan Wadman, vd, Svensk Kollektivtrafik

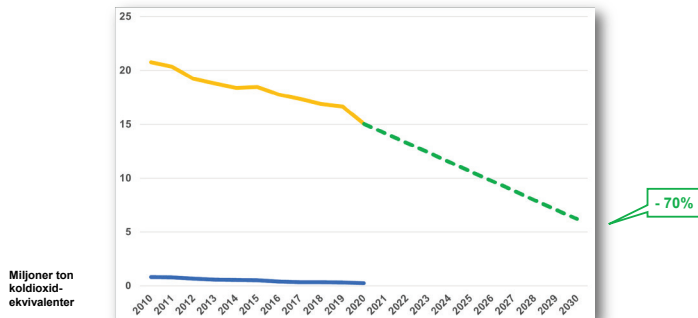


RKM leder utvecklingen mot fossilfri transportsektor



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

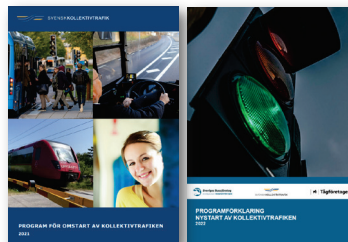
Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Strategiska dokument för ökad kollektivtrafikandel

- Svensk Kollektivtrafiks 42-punktsprogram för omstart av kollektivtrafiken
 - 21 förslag som ökar kollektivtrafikresandet och minskar klimatutsläppen
- Kollektivtrafikbranschens programförklaring för nystart av kollektivtrafiken



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Ta bort förmånsskatten på månadskort i kollektivtrafiken

- I dag kan arbetsgivare bara uppmantra miljövänliga resor med
 - bil genom att erbjuda miljöbil som förmånsbil
 - förmånscykel som löneförmån
- Om arbetsgivaren vill uppmantra resor med fossilfri kollektivtrafik förmånsbeskattas den anställda fullt ut
- Ta bort förmånsskatten på månads- och årskort som löneförmån
 - Ökar antalet kollektivtrafikresor +2,8 procent
 - Minskar bilresandet - 0,4 procent
 - Minskar klimatutsläppen -28 000 ton/år
 - Reformen minskar skatteintäkterna med 900 miljoner kr/år



 SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Öka punktligheten i tåg- och kollektivtrafiken

- Förseningarna i kollektivtrafiken kostar samhället 8,5 miljarder/år, lågt räknat
 - 80 procent av kostnaderna beror på förseningar i den regionala kollektivtrafiken
 - 20 procent beror på förseningar i den interregionala kollektivtrafiken, framförallt tåg
- Förseningarna minskar kollektivtrafikandelen
 - Mälardalen
 - Minskar kollektivtrafikresandet, -4,5 %
 - Ökar bilresandet, +1 %
 - Norrland
 - Minskar kollektivtrafikresandet, - 11 %
 - Ökar bilresandet, +0,5 %
- Kapacitetsproblem och brister i infrastrukturen vanligaste orsaken till förseningar i tåg- och busstrafiken



 SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Åkerinäringen ställer om för klimatet



ÅKERINÄRINGENS
FÄRDPLAN

2022-09-11 2

- 70 % lägre växthusgasutsläpp år 2030 jämfört med år 2010
- Noll växthusgasutsläpp år 2045



HALLBAR AFFÄR

- Kvalitetsskunkarna
- Klimatupphandling
- Regelstiftelserna

TEKNIK

- Bränsle
- Fordonsteknik
- Utsläppsklasser

ENERGI

- Biogas
- Biogas
- Vägas
- Etanol
- Eldvärmeförden



FÄRDPLAN FÖR
FÖRETAGSSEKTORER
Åkerinäringen

• Samarbete krävs: politik, offentlig sektor, näringsliv, akademi

[illegible]

Bilder visade av Fredrik Kämpfe, branschchef Flyg (luftfart), Transportföretagen



Flygets omställning

Trafikutskottets utfrågning om transportsektorns klimatmål
9 juni 2022
Fredrik Kämpfe, Branschchef, Transportföretagen Flyg

TRANSPORTFÖRETAGEN

Transportföretagen - Flyg *"Där flyget möts"*

- Ca 90 medlemsföretag
- Ca 6500 anställda
- Samarbeten med nordiska, europeiska och internationella partners
- Goda relationer med politiken och beslutsfattare



Svenska Flygbranschen
Ett förbund inom TRANSPORTFÖRETAGEN

Flygbolag
Flygplatser
Marktjänstföretag
Flygfrakt
Flygskolor
Underhållsverkstäder
Flygtrafikledning
Cateringföretag
Bemanningsföretag
Flygtillverkningsindustri

TRANSPORTFÖRETAGEN

Färdplanen för fossilfri konkurrenskraft (2018)

"Den svenska flygnäringsen har tagit fram en färdplan för hur svenskt flyg kan bli fossilfritt. Färdplanen visar hur inrikesflyget kan vara helt fossilfritt år 2030 och hur flyg som startar från svenska flygplatser kan vara fossilfritt 2045."

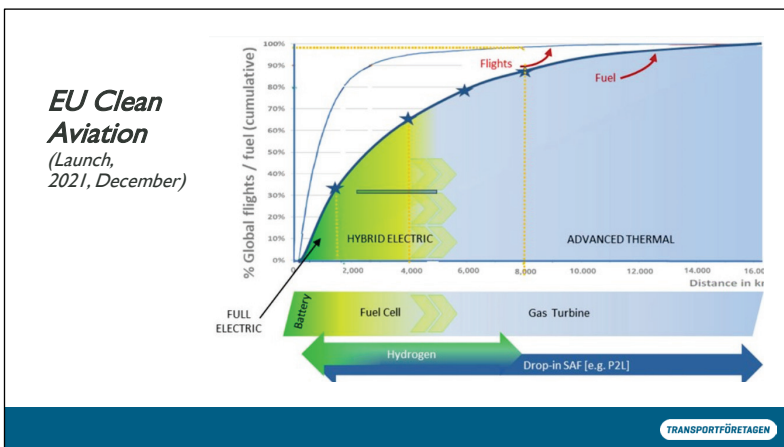
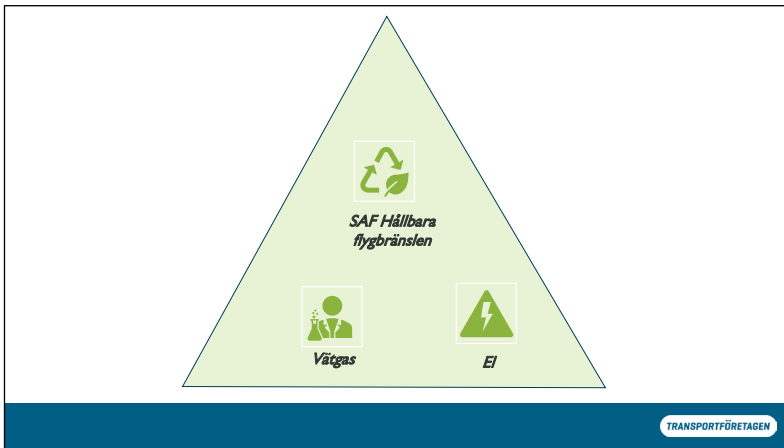
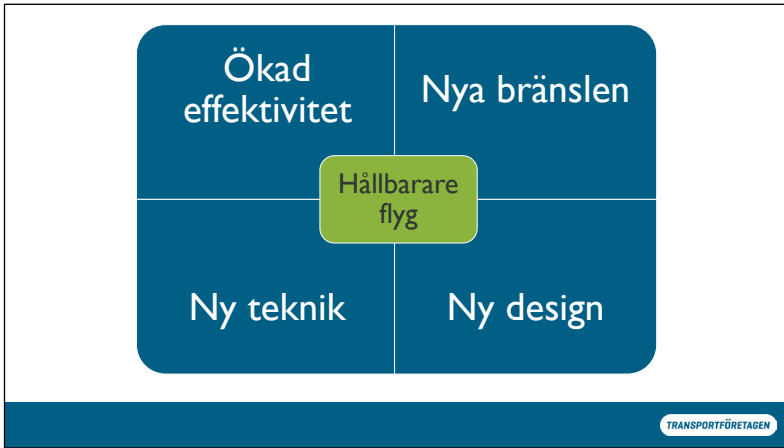


FÄRDPLAN FÖR
FOSSILFRI KONKURRENSKRAFT
Flygbranschen

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp till atmosfären.

EU har som mål att bli klimatneutralt senast 2050, det vill säga ha ett nettonollutsläpp av växthusgaser.

TRANSPORTFÖRETAGEN





Ultraeffektiva flygmotorer som tankas med 100% SAF



Vätgasflygplan

TRANSPORTFÖRETAGEN



Mindre elflyg för lokal/stadstrafik och kortare regional passagerare- och fraktflyg



Och drönare för nästan allt



Större elflyg för (inter) regional passagerare- och fraktflyg

TRANSPORTFÖRETAGEN

Svenska flygaktörer i topp!





TRANSPORTFÖRETAGEN



BALANS

Svenska åtgärder för flygets omställning

EU åtgärder för flygets omställning

Globala åtgärder för flygets omställning

TRANSPORTFÖRETAGEN

Vägen framåt

- Bejaka och stötta utvecklingen av **hållbart flyg, hållbart flygbränsle** och **hållbar flygteknik**. Sverige är en stark flygtekniknation och flyget är viktigt för tillgängligheten i och till och från Sverige
- Arbeta **långsiktigt**, med en **tydlig målbild**, och **helhetsbild** > ett delvis nytt ekosystem ska byggas upp: Flygplan, flygplats, flygtrafikledning, MRO, utbildning/kompetens
- **Balansera** nationella åtgärder och EU och internationella åtgärder
- Branschen står bakom alla åtgärder som **verkligt bidrar** till flygets omställning
- Låt oss nu få igång **inhemsk produktion av SAF**

TRANSPORTFÖRETAGEN

Bilder visade av Susanne Karlsson, bitr. avdelningschef samhällspolitik, Transportföretagen



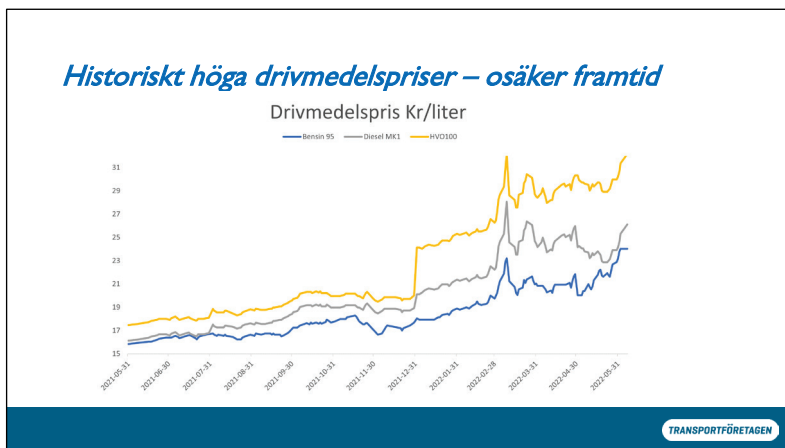
Transportföretagen

- transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation

9 200 medlemsföretag med fler än
200 000 medarbetare

"Att genom samverkan i arbetsgivarfrågor och näringspolitik leda utveckling mot bästa möjliga förutsättningar för transportnäringen"

TRANSPORTFÖRETAGEN



Transportföretagens inspel på kort och lång sikt för svensk transportsektor

- Energiskatter till EU:s miniminivå
- Avskaffa BNP-indexeringen och frys uppräknings med KPI till 2025
- Statliga kreditgarantier till transportföretag
- Bromsa och nystarta reduktionsplikten
- Framtidssäkra elektrifieringen



TRANSPORTFÖRETAGEN

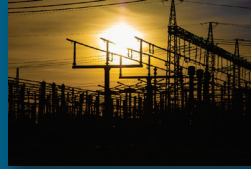
Reduktionsplikten

- Kontrollstation 2022 avgörande för dess trovärdighet och acceptans
 - Kostnadsutvecklingen
 - Elektrifieringen
 - Tillgång till förnybara biodrivmedel – nationellt och globalt
 - Utvecklingen på EU-nivå!
- Reduktionsplikten måste utformas så den skapar stabila och långsiktiga spelregler för **samtliga** aktörer



TRANSPORTFÖRETAGEN

Framtiden är elektrisk!



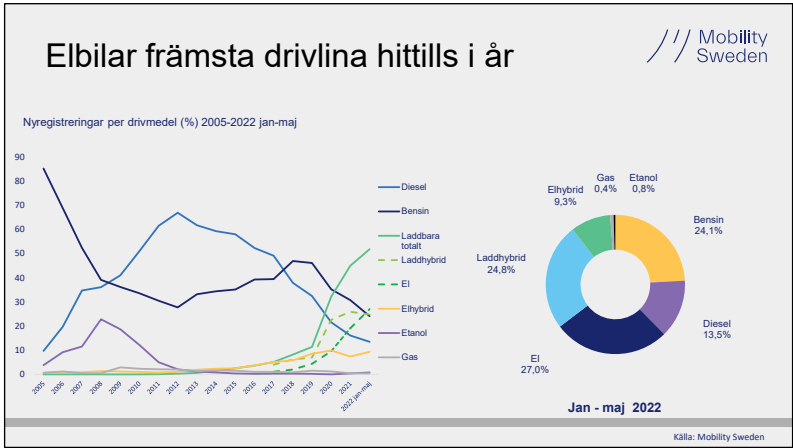
- Statlig strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik
- Tyska exemplet – inför investeringsstöd för investeringar i ellastbilar
- Förläng elbusspremien
- Förbättra förutsättningarna för stöd till icke-publik laddinfrastruktur

TRANSPORTFÖRETAGEN



TRANSPORTFÖRETAGEN

Bilder visade av Emmi Jozsa, chef för kommunikation och public affairs, Mobility Sweden



Omställningen av fordonswflottan tar tid



Personbilar i trafik: 6 procent är laddbara



■ EI ■ Laddhybrid

Lätta lastbilar i trafik: 1,4 procent är eldrivna



■ EI

Tunga lastbilar i trafik: 0,1 procent är eldrivna



■ EI

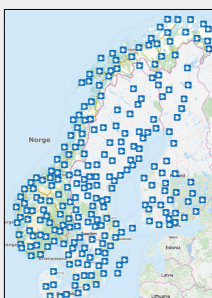
Bussar i trafik: 5,9 procent är eldrivna



■ EI

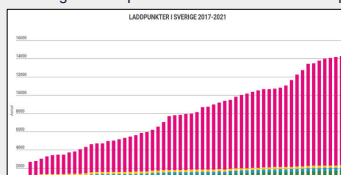
Källa: SCB, fordon i trafik 2021

Takten i utbyggnad av laddinfrastrukturen behöver öka



Källa: Chargefinder, Power Circle, 1881.se

- SVERIGE IDAG
 - 14 240 publika laddpunkter
- SNABBLADDNING
 - 1 540 publika snabbladdningspunkter
- MEN
 - Viktigaste laddplatsen är där bilen normalt står parkerad



Stor påverkan av kriget i Ukraina

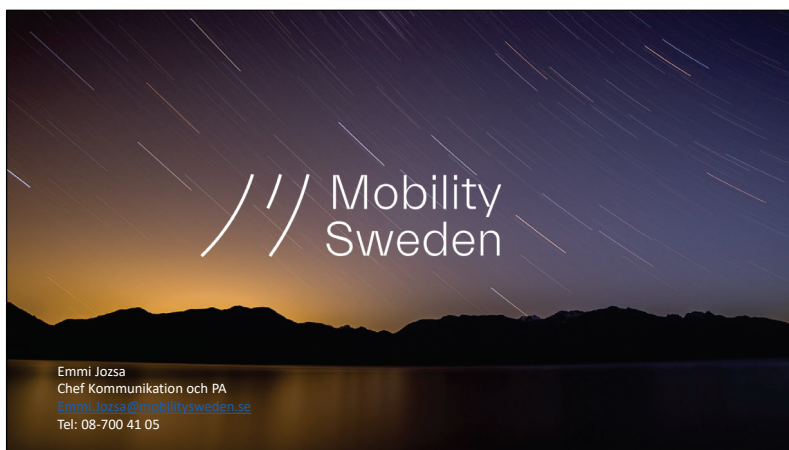


Industrin hade knappt kommit ur pandemin med leveransproblem och komponentbrist

Kriget i Ukraina har förvärrat situationen för fordonsbranschen och våra underleverantörer

- Längre leveranstider
- Fortsatt nedstängning i Asien
- Ökade kostnader
- Valutakurser





RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2019/20
2019/20:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 24 september 2019	
2019/20:RFR2	UTBILDNINGSUTSKOTTET Seminarium om livslångt lärande	
2019/20:RFR3	KULTURUTSKOTTET Att redovisa resultat	
2019/20:RFR4	UTBILDNINGSUTSKOTTET Regeringens resultatredovisning för UO15 och UO16 – utbildningsutskottets uppföljningar 2012–2018	
2019/20:RFR5	FINANSUTSKOTTET Hur påverkas den finansiella stabiliteten av cyberhot, fintech och klimatförändringar? En översikt av forskning, aktörer och initiativ	
2019/20:RFR6	NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av beslutet att bilda Sveriges export- och investeringsråd	
2019/20:RFR7	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om finansiell stabilitet den 29 januari 2020. Fintech och cyberhot – Hur påverkas den finansiella stabiliteten?	
2019/20:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET, KULTURUTSKOTTET, SOCIALFÖRSÅKRINGSUTSKOTTET, SOCIALUTSKOTTET, UTBILDNINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning på temat psykisk hälsa i ett Agenda 2030-perspektiv	
2019/20:RFR9	UTBILDNINGSUTSKOTTET Öppen utfrågning inför den forskningspolitiska propositionen	
2019/20:RFR10	TRAFIKUTSKOTTET Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning	
2019/20:RFR:11	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Forskarhearing om den representativa demokratins utmaningar i polariseringens tid	
2019/20:RFR:12	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om överskuldssättning	
2019/20:RFR:13	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken 10 mars 2020	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2020/21
2020/21:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 20 oktober 2020	
2020/21:RFR2	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Uppföljning av tillämpningen av gymnasireglerna	
2020/21:RFR3	NÄRINGSUTSKOTTET Sveaskogs samhällsuppdrag om markförsäljning – en uppföljning	
2020/21:RFR4	NÄRINGSUTSKOTTET Artificiell intelligens – Möjligheter och utmaningar för Sverige och svenska företag	
2020/21:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Punktlighet för persontrafik på järnväg – en uppföljning	
2020/21:RFR6	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Digitalt seminarium om uppföljningen av tillämpningen av gymnasireglerna den 26 november 2020	
2020/21:RFR7	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Lantbrukets sårbarhet – en uppföljning	
2020/21:RFR8	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om finansiell stabilitet – Risker i kölvattnet efter covid19-pandemin	
2020/21:RFR9	SOCIALUTSKOTTET Digital offentlig utfrågning med anledning av Coronakommissionens delbetänkande om äldreomsorgen under pandemin	
2020/21:RFR10	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 16 mars 2021	
2020/21:RFR11	CIVILUTSKOTTET Uppföljning av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter – hur har lagen fungerat för resenärerna?	
2020/21:RFR12	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om järnvägens punktlighet	
2020/21:RFR13	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Riksbankens rapport Redogörelse för penningpolitiken 2020	
2020/21:RFR14	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om rapporten Lantbrukets sårbarhet – en uppföljning	
2020/21:RFR15	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport Svensk finanspolitik 2021	
2020/21:RFR16	SOCIALUTSKOTTET Digital offentlig utfrågning om sjukdomen ME/CFS och infektionsutlöst trötthetssyndrom	
2020/21:RFR17	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Nyheter i sociala medier – en forskningsöversikt av användning och effekter ur ett medborgarperspektiv	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2021/22
2021/22:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 19 oktober 2021	
2021/22:RFR2	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning om precisionsmedicin	
2021/22:RFR3	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om finansiell stabilitet – Sårbarheter och motståndskraft i ekonomin i ljuset av ökande skulder hos hushåll och kommersiella fastighetsföretag	
2021/22:RFR4	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av Riksbankens penningpolitik 2015–2020	
2021/22:RFR5	FINANSUTSKOTTET Evaluation of the Riksbank's Monetary Policy 2015–2020	
2021/22:RFR6	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 3 mars 2022	
2021/22:RFR7	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Uppföljning av nyanländas etablering –arbetsmarknadsstatus med särskilt fokus på kvinnorna	
2021/22:RFR8	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Uppföljning och utvärdering av tillämpningen av utskottsinitiativ	
2021/22:RFR9	KULTURUTSKOTTET Uppföljning av delar av den svenska friluftslivspolitik	
2021/22:RFR10	NÄRINGSUTSKOTTET Innovationskritiska metaller och mineral – en forskningsöversikt	
2021/22:RFR11	SOCIALUTSKOTTET Hälsa- och sjukvård för barn och unga i samhällets vård – en utvärdering	
2021/22:RFR12	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om AP-fondernas placeringar av buffertkapitalet i pensionssystemet den 26 april 2022	
2021/22:RFR13	FÖRSVARsutskottet Sveriges deltagande i fem internationella militära insatser – en uppföljning av konsekvenserna för den nationella försvarsförmågan	
2021/22:RFR14	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport Svensk finanspolitik 2022	
2021/22:RFR15	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Riksbankens redogörelse för penningpolitiken 2021 den 10 maj 2022	
2021/22:RFR16	SOCIALUTSKOTTET Offentlig utfrågning om svensk och europeisk cancerstrategi	