



Slutrapport av samordnings- uppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet

*Framtagen av Boverket,
Energimyndigheten,
Naturvårdsverket, Trafik-
analys, Trafikverket och
Transportstyrelsen
inom ramen för
Energimyndighetens
regeringsuppdrag*

ER 2020:17



Energimyndighetens publikationer kan laddas ner eller
beställas via www.energimyndigheten.se

Statens energimyndighet, maj 2020

ER 2020:17

ISSN 1403-1892

ISBN (pdf) 978-91-89184-61-9

Tryck: Arkitektkopia, Bromma

Förord

Energimyndigheten fick i uppdrag under åren 2016–2019 att tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen samordna arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Inom uppdraget har myndigheterna tillsammans bland annat tagit fram en strategisk plan för transportomställningen och aktivt arbetat med att genomföra åtaganden från planen samt att följa upp de lagda förslagen i planen.

Syftet med denna rapport är att sammanfatta samordningsuppdraget. Rapporten beskriver hur uppdraget har genomförts och vilka resultat som har genererats.

Målet med samordningsuppdraget var att bidra till målet om att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt bidra till målet om klimatneutralitet till 2045. Uppföljningen, som genomförts i en kontrollstation inom uppdraget, visar att transportomställningen går för långsamt för att vi ska nå målet. Idag finns det etablerade styrmedel med potentiellt stor effekt för högre andel förnybara drivmedel och energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster. Samordningsmyndigheterna bedömer att för att få till en hållbar omställning behövs ökad styrning mot ett transporteffektivt samhälle och i det ett minskat trafikarbete från energiintensiva trafikslag. I kontrollstationen ger samordningsmyndigheterna sju konkreta förslag från den strategiska planen som bör genomföras snarast. Myndigheterna står fortfarande bakom hela den strategiska planen och konstaterar att det behövs ökad kunskap och skarpare styrmedel och åtgärder än vad som finns idag.

Samordningsuppdraget har inneburit att välförankrade förslag, som sex myndigheter står bakom, redovisats för regeringen. Merparten av förslagen från den strategiska planen har satts igång av regeringen under de senaste åren i form av nya styrmedel och utredningar. Många av förslagen har dessutom tagits vidare i regeringens första klimat-politiska handlingsplan som presenterades i december 2019.

Samordningsuppdraget till Energimyndigheten har varit en förutsättning för att kunna ta fram en myndighetsgemensam strategisk plan. Viktiga förutsättningar för att genomföra uppdraget har varit att ta fram en gemensam målbild för vad som ska uppnås samt att ta fram en gemensam organisation för att genomföra uppdraget. Den här rapporten innehåller en utvärdering av arbetsprocessen och viktiga lärdomar med utgångspunkt i samordningen.

Samordningsmyndigheterna ser ett behov av att fortsätta samverka för att uppnå fossilfrihet i transportsektorn och beskriver här ett förslag till hur den fortsatta samverkan kommer att bedrivas.

Rapporten har tagits fram tillsammans av samtliga myndigheter under Energimyndighetens samordning. Ett stort tack till alla medarbetare som på olika sätt medverkat och bidragit i samordningsuppdraget under de fyra senaste åren.



Robert Andréén
Generaldirektör Energimyndigheten



Mattias Viklund
Generaldirektör Trafikanalys



Lena Erixon
Generaldirektör Trafikverket



Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör Transportstyrelsen



Stefan Nyström
Avdelningschef Naturvårdsverket



Anders Sjelvgren
Generaldirektör Boverket

Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	4
1 Om samordningsuppdraget	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte med rapporten	7
1.3 Framtagande av strategisk plan	7
1.4 Genomförande av den strategiska planen	9
2 Vad har genomförts i den strategiska planen	11
3.1 Strategiska planen ska bidra till en fossilfri transportsektor	13
3.2 Uppföljning av transportomställningen	13
3.3 Uppföljning av åtaganden och förslag	15
3.4 Sju konkreta förslag som bör verkställas snarast	16
4 Utvärdering av arbetssättet	18
4.1 Utvärderingsuppdraget	18
4.2 Sammanfattande resultat	19
4.3 Sammanfattande lärdomar	20
5 Fortsatt arbete och samverkan	23
5.1 Den klimatpolitiska handlingsplanen	23
5.2 Förslag till fortsatt samverkan	23
6 Avslutande reflektioner	26
Bilaga 1 Status över aktiviteter	27
Bilaga 2 Resultat och aktiviteter för åtaganden och förslag	38e

Sammanfattning

Uppdraget

Energimyndigheten fick i uppdrag under åren 2016–2019 att tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen samordna arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Inom uppdraget, som fick förkortningen SOFT, har myndigheterna tillsammans tagit fram en strategisk plan för transportomställningen och aktivt arbetat med att genomföra åtaganden från planen samt att följa upp de lagda förslagen i planen.

Syftet med rapporten

Syftet med denna rapport är att sammanfatta samordningsuppdraget som pågått i fyra år. Fokus i rapporten är att beskriva hur uppdraget har genomförts och vilka resultat som har genererats. Även hur samordningen av arbetet mellan myndigheterna gått till och lärdomar kopplat till detta samt hur vi myndigheter avser att fortsätta att samverka för att bidra till omställningen till fossilfrihet. En sammanfattning av uppföljningen av den strategiska planen och de rekommendationer myndigheterna skickar vidare till regeringen görs också, baserat på den kontrollstation för SOFT som genomförts.

Framtagande och genomförande av den strategiska planen

Myndigheterna i samordningsuppdraget tog tillsammans fram en strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet¹ som presenterades i april 2017. Syftet med den strategiska planen var att presentera åtgärder som kan bidra till målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045.

Från och med oktober 2017 har SOFT bedrivits som ett program. Programmets syfte var att samordna genomförandet av den strategiska planens aktiviteter. Det förväntades skapa samsyn och synergier och leda till ett mer effektivt genomförande än om myndigheterna arbetat med genomförandet var och en för sig. Utöver styrgruppen, bestående av generaldirektörerna för ingående myndigheter, fanns en operativ chefsgrupp som bestod av chefer från de sex myndigheterna. En arbetsgrupp med samordnare från samtliga myndigheter har träffats regelbundet och följt upp aktiviteterna i den strategiska planen samt planerat för kommande arbete inom samordningsuppdraget.

Samtliga åtaganden² i den strategiska planen har genomförts och merparten av dessa har löpt på enligt den planering som gjorts. Av samtliga 31 åtaganden är 24 slutförda inom ramen för arbetet med SOFT och inom resterande 7 åtaganden fortsätter nu arbetet på myndigheterna.

¹ Energimyndigheten, *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2017:07.

² Åtaganden är insatser som myndigheterna kan genomföra inom ramen för sina myndighetsinstruktioner och regleringsbrev.

Av de 59 förslag³ som presenterades i den strategiska planen är 34 identifierade som aktiverade vid årsskiftet 2019/2020. Det innebär att 25 förslag från den strategiska planen ännu inte kommit igång. I den klimatpolitiska handlingsplanen, som regeringen presenterade i december 2019, finns dock många av de förslag som ännu inte är aktiverade med. Klimathandlingsplanen speglar till betydande del det arbete som tagits fram inom SOFT. Dessa förslag kan komma att aktiveras under 2020 bland annat i form av nya styrmedel och utredningar men var vid årsskiftet 2019/2020 ännu inte initierade.

Uppföljning av effekter samt rekommendationer framåt

Indikatorer för transportomställningen visar att utvecklingen går åt rätt håll inom flera områden, men att det inte går tillräckligt snabbt för att nå målen till 2030 och 2045. Indikatorerna inom transporteffektivt samhälle visar att det området inte har utvecklats lika positivt som de andra områdena; förnybara drivmedel samt energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster, i relation till 2030-målet.

För att påskynda transportomställningen ger samordningsmyndigheterna rekommendationer att snarast verkställa sju förslag som finns med i den strategiska planen men som ännu inte har aktiverats. Dessa är:

- En översyn av koldioxidskatten
- En utredning om långsiktig beskattning inom transportsektorn påbörjas
- Utred investeringsstöd till ökad produktion av förnybara drivmedel
- Utred vilka styrmedel och åtgärder som kan främja sjöfartens användning av förnybara drivmedel, inklusive möjligheterna att öka investeringarna i fartyg för ökad energieffektivitet och användning av förnybara drivmedel samt tillgänglighet till infrastruktur för förnybara drivmedel för sjöfarten
- Infrastrukturplaneringen ska utvecklas inom klimatmålets ramar och i linje med andra hänsynsmål
- Utred ansvar för genomförande och finansiering av vissa steg 1- och 2-åtgärder
- Ökad efterlevnad av förmånsbeskattning på subventionerad arbetsplatsparkering

Utvärdering av arbetssättet

Arbetssättet inom samordningsuppdraget har utvärderats löpande av en extern konsult och resultaten sammanfattas i denna rapport.

En utmaning med SOFT var att få sex myndigheter, med olika uppdrag, att arbeta gemensamt mot ett mål. Utmaningen visade sig tydligast i början, vid framtagandet av den strategiska planen. Alla myndigheter stod på olika grunder och skulle tillsammans ta fram en plan för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet. Mycket tid och energi lades därför på att arbeta igenom dessa olikheter och hitta en gemensam plattform.

³ Förslag är aktiviteter som beslutas av regeringen eller riksdag exempelvis utredningar, regeringsuppdrag, styrmedel och andra åtgärder.

Organisationsstrukturen i SOFT med grupper på tre nivåer (arbetsgrupp, chefsgrupp och styrgrupp) har varit viktig och har kunnat lösa ut sakfrågor där myndigheterna har haft olika uppfattningar för att därefter landa i gemensamma ställningstaganden.

De stora upplevda mervärdena med samordningsuppdraget är att flera myndigheter stod bakom den strategiska planen och att den därför fick ett större genomslag. Förutom förtroende och samarbetsformer har SOFT bidragit till en större förståelse för deltagande myndigheters verksamhet, uppgifter och förutsättningar.

Fortsatt samverkan

Styrgruppen för SOFT är överens om att myndigheterna behöver fortsätta att samverka för att uppnå fossilfrihet i transportsektorn, även efter det att SOFT-uppdraget tog slut i årsskiftet 2019/2020. I väntan på uppdrag från regeringen på relevanta samverkansuppdrag har myndigheterna tillsammans tagit fram ett förslag till hur den fortsatta samverkan kan bedrivas.

Förutom den samverkan som pågår inom ramen för redan pågående uppdrag och samarbeten, ser vi behov av att formera tre grupper för fortsatt samverkan:

- Samverkan för information och avstämning⁴
- Samverkan kring omvärldsanalys
- Samverkan kring scenarioarbete

När det gäller vilka samverkansgrupper som är aktuella anpassas det efter tid och uppdrag. Förslaget behöver utvärderas efter ca ett år för att avgöra om samverkan fungerat effektivt och om de uppsatta syftena med samverkan har uppfyllts. Även syftena för samverkan bör utvärderas och eventuellt justeras om ambitionsnivån känns för låg alternativt för hög.

⁴ Denna samverkansgrupp utgår från en redan befintlig samverkansgrupp för informationsutbyte

1 Om samordningsuppdraget

1.1 Bakgrund

En av regeringens prioriterade frågor de senaste åren är omställning av transportsektorn till fossilfrihet.⁵ I regleringsbrevet för 2016 fick Energimyndigheten ett uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. I denna uppgift ingick att, med bistånd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Boverket samt vid behov andra berörda aktörer, ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet för omställning, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar. Samordningsuppdraget, som fick namnet SOFT, pågick fram till utgången av 2019.

I juni 2017 beslutade riksdagen om den nya klimatlagen och nya klimatmål.⁶ Sveriges övergripande klimatmål är nettonollutsläpp av växthusgaser till år 2045. För transportsektorn är målet att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Anledningen till att inrikes flyg inte ingår i målet är att inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

1.2 Syfte med rapporten

Syftet med denna rapport är att sammanfatta samordningsuppdraget som pågått i fyra år, 2016–2019. Fokus i rapporten är att beskriva hur uppdraget har genomförts och vilka resultat som har genererats. Även hur samordningen av sex myndigheter gått till och lärdomar kopplat till detta samt hur vi myndigheter avser att fortsätta att samverka för att bidra till omställningen till fossilfrihet. En sammanfattning av uppföljningen av den strategiska planen och de rekommendationer myndigheterna skickar vidare till regeringen görs också, baserat på den kontrollstation för SOFT som genomförts.

Resultat kopplat till enskilda åtaganden inom den strategiska planen finns inte med här utan redovisas i sedvanliga myndighetsrapporter eller på annat sätt. En lista över resultat och aktiviteter inkluderas i rapporten, se Bilaga 2.

1.3 Framtagande av strategisk plan

Myndigheterna i SOFT tog tillsammans fram en strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet⁷ som presenterades i april 2017. Syftet med den strategiska planen var att presentera åtgärder som kan bidra till målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045.

⁵ Prop 2015/2016:1, *Budgetproposition för 2016*

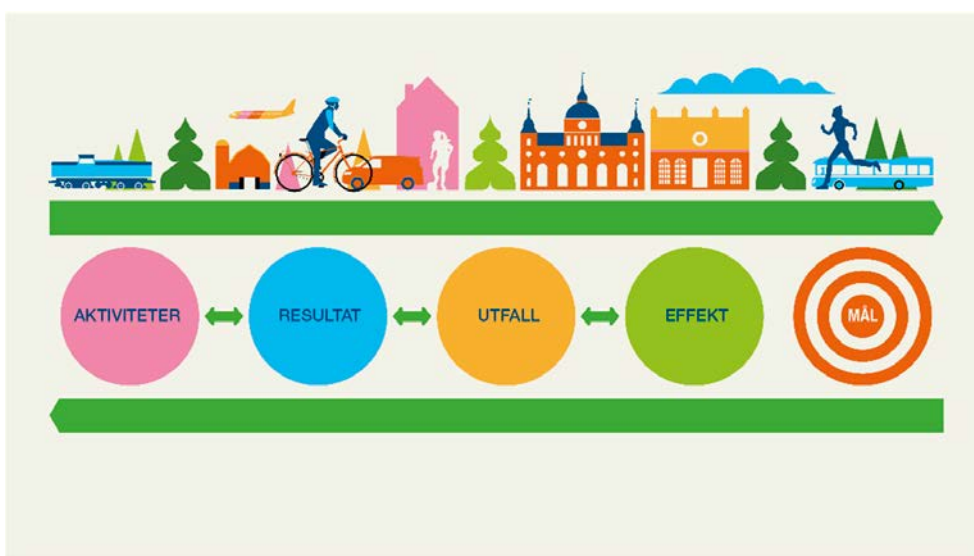
⁶ Regeringen, *Det klimatpolitiska ramverket*, <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/> (hämtad 2020-03-24)

⁷ Energimyndigheten, *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2017:07.

I den strategiska planen formulerades ett antal grundläggande principer som vi sex myndigheter anser bör gälla i omställningsarbetet. Fokus i den strategiska planen var att gemensamt identifiera vilka effekter vi vill se inom de tre områdena:

- transporteffektivt samhälle
- energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster
- förnybara drivmedel

I framtagandet av den strategiska planen har vi arbetat efter en effektkedjemetodik⁸. Den syftar till att beskriva vilka effekter vi vill uppnå för att nå målet om en fossilfri transportsektor, vilka utfall och resultat vi önskar se samt vilka aktiviteter som behöver genomföras för att detta ska ske, se Figur 1.



Figur 1 Effektkedjemetodik som används i SOFT

Mer information om effektkedjemetodiken och hur vi jobbade efter den i SOFT finns i rapporten Redovisning av effektkedjor⁹ samt på Energimyndighetens webbplats¹⁰.

Sammanfattningsvis innehöll den strategiska planen 59 förslag och 29 åtaganden. *Förslag* är åtgärder som vi sex myndigheter föreslog att ges i uppdrag av regeringen till någon eller några SOFT-myndigheter eller någon annan aktör. Förslagen är aktiviteter som beslutas av regering eller riksdag exempelvis utredningar, regeringsuppdrag, styrmedel och andra åtgärder. *Åtaganden* är insatser som vi sex myndigheterna kan genomföra inom ramen för myndighetsinstruktioner och regleringsbrev. Åtaganden är alltså aktiviteter som någon eller några av de sex myndigheter i samordningsuppdraget själva råder över, och anger att vi ska genomföra.

⁸ Ekonomistyrningsverket. *Vägledning verksamhetslogik*. ESV 2016:31

⁹ Energimyndigheten, *Redovisning av effektkedjor*. ER 2017:13

¹⁰ www.energimyndigheten.se/soft

I arbetet med att formulera grundläggande principer för omställningsarbetet är två exempel att samhällsekonomisk kostnadseffektivitet är viktigt att ta hänsyn till i omställningen samt att omställningen behöver följas upp genom att åtgärderna utvärderas och vid behov kan justeras. En kontrollstation för den strategiska planen genomfördes under 2019 och slutsatser från denna presenteras i kapitel 3.

Inom arbetet med den strategiska planen togs även följande publikationer fram:

- Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor¹¹
- Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel¹²
- Sjöfartens omställning till fossilfrihet¹³
- Luftfartens omställning till fossilfrihet¹⁴
- Plan för uppföljning och utvärdering av omställning av transportsektorn till fossilfrihet¹⁵
- Redovisning av effektkedjor¹⁶

I arbetet med att ta fram dessa planer och rapporter har utgångspunkten varit tidigare utredningar så som FFF-utredningen¹⁷ och Miljömålsberedningens arbete¹⁸, men även dialog med aktörer och bransch har varit centralt för arbetet.¹⁹

En viktig del av arbetet, utöver framtagandet av den strategiska planen och underlagsrapporterna, var också att få en struktur och organisation på plats för de sex myndigheterna i uppdraget. Att sex myndigheter samarbetar och enas kring ett gemensamt innehåll innebär ett nytt arbetssätt och det var viktigt att sätta en form som kunde fungera för det fortsatta samarbetet, för samverkan och informationsspridning.

1.4 Genomförande av den strategiska planen

Från och med oktober 2017 har SOFT bedrivits som ett program. Styrgruppen för SOFT, bestående av generaldirektörerna för de sex myndigheterna, beslutade om ett programdirektiv²⁰ för det fortsatta arbetet. Programmets syfte var att samordna genomförandet av den strategiska planens aktiviteter. Det förväntades skapa samsyn och synergier och leda till ett mer effektivt genomförande än om myndigheterna arbetat med genomförandet var och en för sig.

¹¹ Energimyndigheten, *Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor*. ER 2016:25

¹² Energimyndigheten, *Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel*. ER 2016:30

¹³ Energimyndigheten, *Sjöfartens omställning till fossilfrihet*. ER 2017:10

¹⁴ Energimyndigheten, *Luftfartens omställning till fossilfrihet*. ER 2017:14

¹⁵ Energimyndigheten, *Plan för uppföljning och utvärdering av omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2017:11

¹⁶ Energimyndigheten, *Redovisning av effektkedjor*. ER 2017:13

¹⁷ SOU 2013:84, *Fossilfrihet på väg*.

¹⁸ SOU 2016:47, *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige*

¹⁹ På Energimyndighetens webb finns mer information om hur arbetet med att ta fram den strategiska planen har gått till, www.energimyndigheten.se/soft

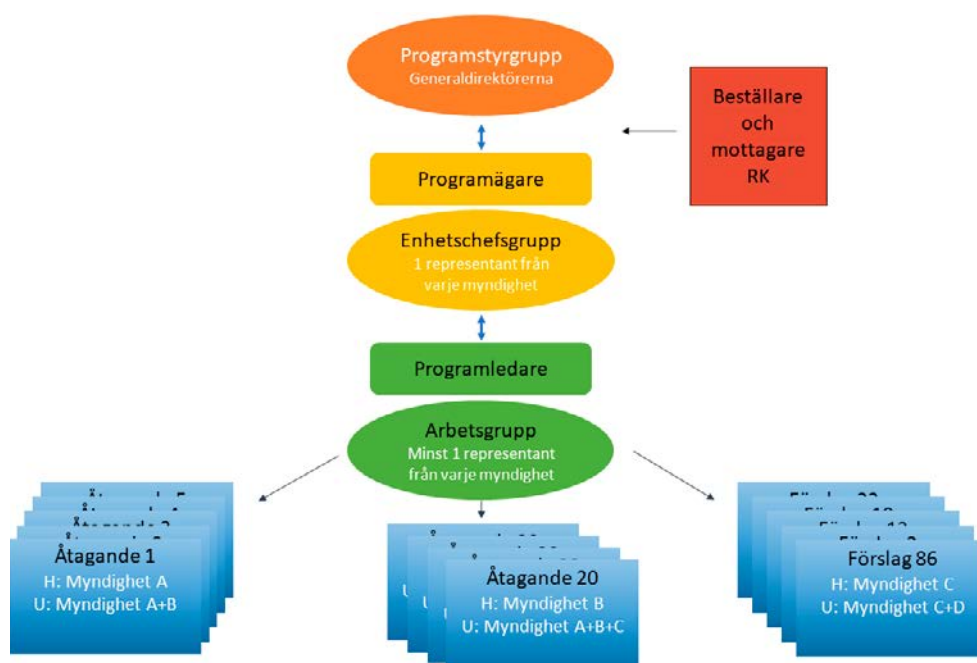
²⁰ Energimyndighetens dnr 2016-3958

Utöver styrgruppen fanns en operativ chefsgrupp som bestod av chefer från de sex myndigheterna. En arbetsgrupp med samordnare från samtliga myndigheter har träffats regelbundet och följt upp aktiviteterna i den strategiska planen samt planerat för kommande arbete inom samordningsuppdraget.

Det har även funnits flertalet arbetsgrupper inom olika sakområden organiserade utifrån framförallt åtagandena i den strategiska planen. Det är i dessa grupper som arbetet med sakfrågorna inom uppdraget framförallt har skett. I grupperna har bemanningen från de olika myndigheterna varierat beroende på åtagandets karaktär. I vissa åtaganden har samtliga myndigheter deltagit medan vissa åtaganden har drivits av enbart en myndighet. Åtagandena har drivits som separata projekt lett av ansvarig myndighet för det specifika åtagandet. Det innebär att resurser och budget beslutats av ansvarig myndighet och inte av samordningsorganisationen i SOFT.

Den samordnade arbetsgruppen har inte haft någon aktiv roll i de separata åtagandena men har följt upp status på arbetet och eventuella avvikelser för att kunna lyfta till chefsgruppen. Ett exempel här är arbetet med kontrollstationen för SOFT som har drivits som ett projekt lett av Energimyndigheten och där samtliga myndigheter har deltagit. Chefsgruppen har varit styrgrupp i projektet och frågor av knäckfrågekaraktär har lyfts till chefsgruppen direkt utan att passera arbetsgruppen.

Översiktlig organisationsstruktur i SOFT-programmet presenteras i Figur 2.



Figur 2. Översiktlig organisationsstruktur för programmet

2 Vad har genomförts i den strategiska planen

Efter att den strategiska planen togs fram under 2017 har myndigheterna arbetat med att genomföra och följa upp aktiviteterna i planen. Hur arbetet inom åtaganden har gått samt vilka förslag i den strategiska planen som har aktiverats har regelbundet följts upp och status har fastställts fyra gånger årligen i en uppdragsplan.²¹ I januari 2019 publicerades även en statusrapport över genomförda aktiviteter inom SOFT²².

Nu när uppdraget avslutats vid årsskiftet 2019/2020 har en slutlig uppdatering gjorts. Planen innehåller 29 åtaganden där samordningsmyndigheterna identifierat områden och aktiviteter som myndigheterna själva kan jobba vidare med utan ytterligare uppdrag från regeringen. Under genomförandet av den strategiska planen har ytterligare ett åtagande tillkommit. Dessutom har ett åtagande delats upp på två åtaganden, vilket innebär att 31 åtaganden har följts upp.

Samtliga åtaganden har genomförts och merparten av dessa har löpt på enligt den planering som gjorts. Av samtliga 31 åtaganden är 24 slutförda inom ramen för arbetet med SOFT och inom resterande 7 åtaganden fortsätter nu arbetet på myndigheterna även efter att SOFT avslutats.

Av de 59 förslag som presenterades i planen är 34 identifierade som aktiverade vid årsskiftet 2019/2020. Av dessa har 15 bedömts som klara och 19 som pågående. Förslagen i planen är av olika karaktär och har formulerats på olika sätt, vilket innebär att det har varit en viss svårighet att följa upp om enskilda förslag har aktiverats eller inte. Förslagen kan ha kommit tillbaka till någon myndighet eller annan utredare som ett uppdrag från regeringen. Förslagen kan även röra andra typer av löpande uppdrag²³. I andra fall kan också en aktivitet kopplat till ett förslag identifieras, men kanske inte just som det var formulerat i sin helhet i planen.

Utifrån uppföljningen vid årsskiftet 2019/2020 innebär det att 25 förslag från den strategiska planen ännu inte kommit igång och benämns som ej aktiverade förslag. I den klimatpolitiska handlingsplanen²⁴, som regeringen presenterade i december 2019, finns dock många av de förslag som ännu inte är aktiverade med. Klimathandlingsplanen speglar till betydande del det arbete som tagits fram inom SOFT. Dessa förslag kan komma att aktiveras under 2020 bland annat i form av nya styrmedel och utredningar men var vid årsskiftet 2019/2020 ännu inte initierade.

En översikt av aktuell status 31 december 2019 ges i Figur 3.

²¹ Uppdragsplanen har fastställts av chefsgruppen och publicerats på energimyndigheten.se/soft

²² Energimyndigheten, *Statusrapport över arbetet inom samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. 2017-2018*. ER 2019:02

²³ Exempelvis Transportstyrelsens uppdrag med att delta i arbetet med internationella förhandlingar samt Trafikverkets uppdrag med att ta fram den nationella planen inom infrastrukturplaneringen.

²⁴ Prop 2019/20:65, *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan*

3 Uppföljning av den strategiska planen

Under 2019 genomfördes en uppföljning av hur omställningen av transportsektorn gått och aktiviteterna i den strategiska planen i form av en kontrollstation. Kontrollstationen har fokuserat på uppföljning och bedömningar av potentiella effekter av åtaganden och förslag i den strategiska planen. Hur omställningen av transportsektorn har gått har följts upp med hjälp av olika indikatorer för transportsektorn. Samordningsmyndigheterna har även gett rekommendationer på vilka förslag från planen som bör prioriteras snarast. Detta kapitel sammanfattar slutsatserna från kontrollstationsrapporten.²⁵

3.1 Strategiska planen ska bidra till en fossilfri transportsektor

Målet med den strategiska planen var att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045. Samordningsmyndigheterna beslöt att även innefatta internationell sjö- och luftfart samt arbetsmaskiner i den strategiska planen för att inkludera hela transportsektorn, även då dessa inte ingår i målet för 2030.

En omställning av transportsektorn kan skapa positiva synergieffekter som minskad miljöpåverkan, bättre hälsa och bidra till god tillgänglighet för olika grupper i samhället. Samtidigt måste hänsyn tas till målkonflikter och potentiellt negativa fördelningseffekter. Synergier och positiva effekter av omställningen behöver förstärkas. De styrmedel som väljs behöver ge stora växthusgasminskningar i närtid och vara så kostnadseffektivt utformade som möjligt.

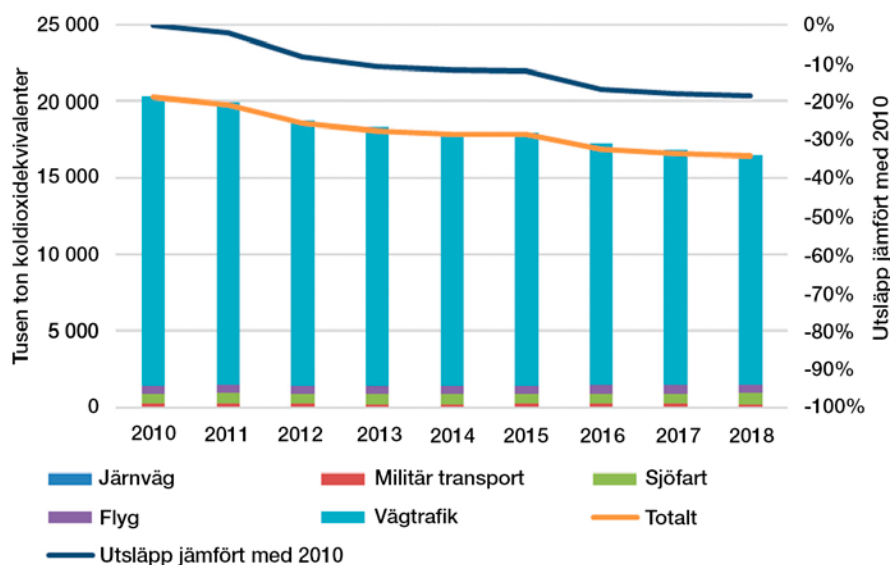
3.2 Uppföljning av transportomställningen

I samordningsuppdraget har myndigheterna sammanställt totalt 31 indikatorer för att följa omställningen i transportsektorn. Indikatorerna ger en samlad bild av hur transportomställningen går och hur andra relevanta samhällsmål och områden utvecklas. Dessa indikatorer finns presenterade i sin helhet i kontrollstationens underlagsrapport.²⁶

En sammanfattande slutsats utifrån dessa indikatorer är att utvecklingen på flera områden går åt rätt håll men inte tillräckligt snabbt. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (inklusive luftfart) i Sverige har som helhet minskat under åren 2010–2018 med 19 procent, trots att trafikarbetet ökat, se Figur 4. Utsläppen från vägtransporterna har minskat med 21 procent mellan 2010 och 2018, samtidigt som vägtransporterna i sig har ökat mätt i fordonskilometer. Det som bidrar mest till de minskade utsläppen är högre inblandningsnivåer av biodrivmedel i bensin och diesel samt energieffektivisering av fordonsflottan.

²⁵ Energimyndigheten, *Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2020:03

²⁶ Energimyndigheten, *Underlagsrapport till Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2020:04



Figur 4 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter totalt och per trafikslag 2010–2018. Uttryckt i tusen ton koldioxidekvivalenter samt procentuellt jämfört med 2010.

Källa: Naturvårdsverket.

Utvecklingen för energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster har varit positiv sedan 2010. Klimateffektiviteten²⁷ för vägtrafiken har förbättrats främst tack vare energieffektivare fordon och en högre inblandning av biodrivmedel i fossila drivmedel. Både energianvändning och utsläpp för lätta fordon har minskat under perioden. Utfasning och minskad användning av äldre, mer bränsletörstiga fordon bidrar till detta. Nybilsregistreringen av rena elbilar och laddhybrider ökar också. Samtidigt ökar också nybilsregistreringen av SUV:ar och andra, tyngre fordon. För järnväg och luftfart är klimateffektiviteten oförändrad.

Inom området förnybara drivmedel har andelen förnybart i transportsektorn ökat kraftigt framförallt tack vare en ökad användning av HVO²⁸. Att just HVO har ökat så pass mycket beror på att dess egenskaper är lika den fossila dieselns. Det innebär att HVO kan blandas in i fossil diesel i högre grad än FAME²⁹ samt att lastbilar och bussar som tidigare kört på diesel kan byta till ren HVO utan att behöva modifiera motorn.

Utvecklingen inom transporteffektivt samhälle har däremot gått åt motsatt håll jämfört med utvecklingen inom de andra områdena. Energiintensiteten har minskat tack vare en energieffektivare fordonsflotta, men däremot har trafikarbetet³⁰ ökat (för både personbilar och lastbilar). Det har minskat en del av den effekt som energieffektivisering och ökad andel förnybar energi bidragit till när det gäller att minska transporternas klimatpåverkan. Ökningen av trafikarbetet har varit som störst för lätta lastbilar.

²⁷ Klimateffektivitet = tusen ton koldioxidekvivalenter/TWh

²⁸ HVO: Vätebehandlad Vegetabilisk Olja (hydrogenated vegetable oil). Här avses en syntetisk HVO-diesel som har i stort sett liknande kemiska egenskaper som vanlig diesel.

²⁹ FAME: Fettsyrametylester (fatty acid methyl ester) kallas i vardagligt tal biodiesel och omfattar såväl rena bränslen som FAME100 (B100) som låginblandade volymer i vanlig diesel. RME, rapsmetylester, är en FAME som producerats genom förestring av rapsolja.

³⁰ Trafikarbete avser mängd utfört arbete i trafiken, det vill säga den sträcka som ett fordon eller en farkost åker. Uttrycks i fordonskilometer.

3.3 Uppföljning av åtaganden och förslag

Uppföljningen av åtaganden och förslag i kontrollstationen utgår från status till och med 4 oktober 2019. Det inkluderar även regeringens budgetaviserings inför 2020. Förändringar i status som skett därefter ingår inte i analysen i kontrollstationen. En utförlig beskrivning av aktiviteterna och dess status finns i underlagsrapporten till kontrollstationen³¹.

En översikt av aktuell status inför arbetet med kontrollstationen 191004 ges i Figur 5.



Figur 5 Aktuell status för åtaganden och förslag i strategiska planen 191004

13 åtaganden är slutförda och klara. Av de 59 förslag som presenterades i planen är 34 identifierade som aktiverade. Av dessa har 15 bedömts som klara och 19 som pågående. Detta innebär att 25 förslag inte har hanterats av regeringen. Observera att status som presenteras i detta avsnitt och som kontrollstationen baserat sitt arbete på är till och med 4 oktober 2019, till skillnad från den status som presenterades i kapitel 2 som avser uppdateringen som genomförts efter att uppdraget slutförts 31 december 2019.

En genomgång och bedömning av de aktiverade åtagandena och förslagen (till och med 4 oktober 2019) visar att ett färre antal hunnit få effekter som återspeglas bland indikatorerna. Inga utvärderingar av enskilda åtaganden och förslag har ännu gjorts. Samordningsmyndigheterna har därför sammanställt preliminära effekter utifrån befintliga samhällsekonomiska underlag. Fokus vid sammanställning av analyserna har framförallt varit att bedöma åtagandenas och förslagens potentiella effekter på växthusgasutsläppen. Läs mer om resultaten och analysen i kontrollstationsrapporten³² samt underlagsrapporten³³.

För en hållbar omställning behövs åtgärder inom alla tre områden: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. Idag finns det etablerade styrmedel med potentiellt stor effekt för högre andel förnybara drivmedel och energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster. Samordningsmyndigheterna bedömer däremot att det behövs ökad styrning mot ett transporteffektivt samhälle och i det ett minskat trafikarbete från energiintensiva trafikslag.

³¹ Energimyndigheten, *Underlagsrapport till Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2020:04

³² Energimyndigheten, *Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*, ER 2020:03

³³ Energimyndigheten, *Underlagsrapport till Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2020:04

3.4 Sju konkreta förslag som bör verkställas snarast

Samordningsmyndigheterna står fortsättningsvis bakom den strategiska planen i sin helhet. De 25 förslagen i den strategiska planen som inte aktiverats har i kontrollstationsarbetet analyserats övergripande med utgångspunkten att hitta rekommendationer till vilka förslag som bör prioriteras i närtid. För att ta del av analysen i sin helhet, läs mer i underlagsrapporten för kontrollstationen.³⁴

Av de förslag i strategiska planen som ännu inte aktiverats eller genomförts rekommenderar vi att regeringen snarast verkställer nedanstående fyra förslag som vi bedömer har stor potential för att minska utsläppen eller skapar förutsättningar för en effektiv och långsiktigt hållbar omställning.

Utöver detta rekommenderar vi att tre förslag inom området transporteffektivt samhälle snarast verkställs då de direkt eller indirekt innebär tydliggöranden av redan beslutad politik och policy.

Myndigheterna konstaterar att det behövs ökad kunskap och skarpare styrmedel och åtgärder än vad som finns idag för att vi ska kunna nå målen 2030 och 2045. Det behövs regelbunden analys, uppföljning och utvärdering av förslag på lämpliga styrmedel och åtgärder som kan bidra till en snabbare omställning i både närtid och på lång sikt.

Fyra förslag med stor potential att minska utsläppen eller skapa förutsättningar för en effektiv och långsiktigt hållbar omställning:

- En översyn av koldioxidskatten (förslag 2.2.1 i strategiska planen)
En höjning eller omfördelning av koldioxidskatten skulle ge incitament till många nya tänkbara åtgärder som minskar utsläppen i transportsektorn.
- En utredning om långsiktig beskattning inom transportsektorn påbörjas (förslag 2.2.1 i strategiska planen)
Precis som en förändring av koldioxidskatten skulle ge incitament till olika åtgärder för att minska utsläppen i transportsektorn har även en förändrad modell för beskattning samma förutsättningar.
- Utred investeringsstöd till ökad produktion av förnybara drivmedel (förslag 2.2.8 i strategiska planen)
I strategiska planen låg fokus på att utreda behovet av investeringsstöd för nya tekniker. Vår bedömning är att regeringen snarast bör låta utreda vilka lämpliga åtgärder och styrmedel, till exempel stimulanser och stöd såsom investeringsstöd, som behövs för ökad produktion av förnybara drivmedel i Sverige och av svenska råvaror.
- Utred vilka styrmedel och åtgärder som kan främja sjöfartens användning av förnybara drivmedel, inklusive möjligheterna att öka investeringarna i fartyg för ökad energieffektivitet och användning av förnybara drivmedel samt tillgängligheten till infrastruktur för förnybara drivmedel för sjöfarten (förslag 2.2.11 och 2.2.7 i strategiska planen)
Det finns idag få styrmedel och åtgärder implementerade för att minska sjöfartens klimatpåverkan. Utredningen bör därför ta ett helhetsgrepp kring sjöfartsfrågan och ge förslag på hur styrmedel och åtgärder kan minska sjöfartens klimatpåverkan, inklusive hur investeringar i fartyg (som minskar fartygens klimatpåverkan) kan främjas.

³⁴ Energimyndigheten, Underlagsrapport till Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2020:04

Tre förslag för att direkt eller indirekt tydliggöra redan beslutad politik och policy inom transporteffektivt samhälle:

- Infrastrukturplaneringen ska utvecklas inom klimatmålets ramar och i linje med andra hänsynsmål (förslag 2.1.1 i strategiska planen)
- Utred ansvar för genomförande och finansiering av vissa steg 1- och 2-åtgärder (förslag 2.1.5 i strategiska planen)
- Ökad efterlevnad av förmånsbeskattning på subventionerad arbetsplatsparkering (förslag 2.3.6 i strategiska planen)



4 Utvärdering av arbetssättet

Omställningen av transportsektorn innebär behov av förändringar i arbetssätt och av att hitta nya lösningar, vilket i sin tur förutsätter ett organisatoriskt lärande hos alla inblandade aktörer. För att kontinuerligt följa upp det processinriktade samordningsarbetet föreslog vi i den strategiska planen en löpande utvärdering av arbetssättet, i syfte att bidra till ett lärande under arbetets gång.

I detta avsnitt sammanfattas generella synpunkter och lärdomar från arbetssättet inom samordningsuppdraget. Syftet med avsnittet är att sprida kunskap om de erfarenheter vi har fått av att driva ett stort samordningsuppdrag där vi bland annat byggde upp en ny struktur för arbetet.

Fokus för utvärderingen är själva samordningen i uppdraget och inte det arbete som utförts inom specifika åtaganden och förslag inom SOFT. När det gäller arbetet inom kontrollstation för SOFT så utvärderas det projektet separat och inkluderas inte i dessa slutsatser³⁵. Föreliggande rapport omfattar således inte arbetet med kontrollstationen hösten 2019-våren 2020.

4.1 Utvärderingsuppdraget

Uppdraget att utföra denna utvärdering har genomförts av Faugert & Co och slutsatser i detta avsnitt är baserade på deras avrapportering från utvärderingen. Faugerts uppdrag har pågått från och med oktober 2018 men innehåller en utvärdering av hela samordningsuppdraget, även framtagandet av den strategiska planen. Leveranserna av utvärderingen består av två rapporter; en slutrapport³⁶ samt en delrapport³⁷. Även två workshops har genomförts inom ramen för utvärderingen under våren samt hösten 2019.

Under utvärderingen har det genomförts:

- En skriftlig enkät (100 representanter från de olika myndigheterna vilka deltagit i arbetet med SOFT bjöds in att delta i enkäten) samt
- 31 intervjuer som genomförts med representanter från de olika SOFT-myndigheterna och Regeringskansliet

Observera att det är enskilda personer som har besvarat enkäten och intervjuerna utifrån sin personliga uppfattning vilket innebär att det inte finns samlade bedömningar från myndigheterna som helhet.

³⁵ Energimyndighetens dnr 2017–13630

³⁶ Technopolis, *SOFT- en processutvärdering*. Februari 2020. Energimyndighetens dnr:2016-3958

³⁷ Technopolis, *SOFT- en processutvärdering. Delrapport 190130*. Energimyndighetens dnr:2016-3958

4.2 Sammanfattande resultat

En av utmaningarna som SOFT skulle lösa var att få sex myndigheter, med olika uppdrag, att arbeta gemensamt mot ett mål. Utmaningen visade sig tydligast i början, vid framtagandet av den strategiska planen. Alla myndigheter har olika uppdrag inom transportsektorn och skulle tillsammans ta fram en plan för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet. Ett stort fokus lades därför på att arbeta igenom dessa olikheter och hitta en gemensam plattform.

Enkätsvaren och de intervjuer som genomförts visar att man under arbetet med den strategiska planen lyckats lösa samarbetsutmaningar, bygga upp ett förtroende och ett väl fungerande samarbete över myndighetsgränserna. Vidare visar utvärderingen på att SOFT skapat en plattform där gemensam respekt och förståelse finns för de olika myndigheterna, där ett i huvudsak gott samtalsklimat råder och där avstånden mellan de deltagande myndigheterna har blivit kortare.

Nedan presenteras i punktform de tydligaste resultaten, utmaningarna och mervärdet med SOFT som identifierades.

4.2.1 *SOFT:s organisation*

- Organisationsstrukturen i SOFT med grupper på tre nivåer (arbetsgrupp, chefsgrupp och styrgrupp) har kunnat lösa ut sakfrågor där myndigheterna har haft olika uppfattningar för att därefter landa i gemensamma ställningstaganden. I första hand har detta åstadkommit genom att lyfta utmaningarna i arbetsgruppen till chefsgruppen som lyckats hitta lösningar på utmaningarna. I vissa fall har utmaningarna även lyfts vidare till styrgruppen.
- I intervjuerna framkommer det att den tillsatta chefsgruppen varit mycket viktig för att få till ett gott samarbetsklimat mellan myndigheterna.
- Flera av de intervjuade anser att styrgruppen är viktig och central både för att få till en förankring av de olika förslagen som arbetats fram inom SOFT, men också för att SOFT ska få en intern synlighet inom de olika myndigheterna och tilldelas tillräckligt med resurser.

4.2.2 *Utmaningar med SOFT*

- En utmaning som lyfts är tidsaspekten och möjligheten att ta fram en gemensam och omfattande produkt på en begränsad tid samt att hinna förankra det på samtliga myndigheter. Framförallt tycks detta blivit extra utmanande under perioden just innan den strategiska planen presenterades.
- Att förankra SOFT-uppdraget (så som delar av den strategiska planen, eller mot slutet av arbetet med leveransen av den strategiska planen) inom varje myndighet har varit centralt och bitvis utmanande i projektet.
- En utmaning som lyfts fram i intervjuerna är att få med sig respektive myndighets hela organisation i arbetet och inte bara de personer som är direkt verksamma i SOFT. Vidare belyser man även vikten av att från sin arbetsgivare få tillräckligt med tid avsatt för de uppgifter som arbetet med SOFT har krävt.

4.2.3 Mervärde med SOFT

- De stora upplevda mervärdena är att det är flera myndigheter som stod bakom den strategiska planen och att den därför fick ett större genomslag, exempelvis inom Regeringskansliet där det uppfattades att förslagen i planen kunde behandlas snabbare, smidigare och med mindre behov av remissrundor.
- Genomförandefasen med återkommande uppföljning sätter ett extra fokus på de åtaganden och uppdrag som de olika myndigheterna arbetar med. Uppföljningen i genomförandefasen har medfört att myndigheterna prioriterat dessa uppgifter.
- Förutom förtroende och samarbetsformer har SOFT bidragit till en större förståelse för deltagande myndigheters verksamhet, uppgifter och förutsättningar. Denna ömsesidiga förståelse tycks ha varit en mycket starkt bidragande orsak till att samarbetet har fungerat och att en strategisk plan som samtliga myndigheter står bakom kunde presenteras. Bedömningen är att SOFT har skapat kortare väg för nya framtida samarbeten.
- Många av de aktiviteter som genomförts inom SOFT skulle sannolikt genomförts även utan SOFT. Trots detta upplevs SOFT ändå bidragit till att nya aktiviteter realiserats och att dessa redan har genomförts eller håller på att genomföras.

4.3 Sammanfattande lärdomar

Ett antal lärdomar kopplat till samverkansprojekt sammanfattas här i följande avsnitt. Dessa lärdomar ska inte uppfattas som observationer och rekommendationer för generell samverkan då varje samverkansprojekt kan vara unikt, exempelvis beroende på hur väl personerna som ingår i projektet känner varandra eller hur vana ingående organisationer är att samverka med varandra. Ytterligare faktorer som kan spela in är den ömsesidiga förståelsen för ingående organisationers uppdrag och mål.

Dock kan nedanstående utgöra såväl inspiration som ”värt att tänka på” då nya samverkansprojekt initieras. Framförallt när samverkan är planerad att ske mellan myndigheter som liknar dem som deltagit i SOFT.

4.3.1 Gemensam målbild

Ett stort samverkansprojekt kan kännetecknas av att en förändring ska ske och att olika aktörer med olika förutsättningar är involverade. I samverkansprojekt har ofta en enskild aktör inte mandat att styra över någon annan och alla involverade ansvarar gemensamt för helheten. I början av ett sådant projekt är det viktigt att ha en förståelse för varandra och tillsammans skapa en gemensam målbild. Att formulera en gemensam målbild kan ta lång tid men kan bli väldigt viktigt för att vid eventuella konflikter kunna luta sig tillbaka på det man gemensamt kommit överens om.

I arbetet med att ta fram den strategiska planen fanns det ingen utstakad plan för hur samverkan skulle ske mellan myndigheterna utan det var något som myndigheterna gemensamt skulle ta fram. I SOFT har en gemensam målbild tagits fram med tillhörande aktiviteter genom effektkedjemetodiken³⁸. Den samlade empirin pekar på att denna gemensamma målbild varit viktig både för att kunna leverera en strategisk plan som samtliga organisationer ställde sig bakom och för att kunna arbeta med genomförandet av planen.

³⁸ Energimyndigheten, *Redovisning av effektkedjor*. ER 2017:13

4.3.2 Förståelse för ingående organisationers olikheter

Alla ingående aktörer sitter på olika uppdrag, förförståelse, kompetens och förutsättning att delta i gemensamma samverkansprojekt. Det kan därför kräva mycket tid i starten av ett samverkansprojekt för att skapa en gemensam förståelse för varandras organisationer, dess verksamhet, mål och inte minst de olikheter som finns inom olika organisationer.

Under tiden som SOFT har pågått har en större kunskap och förståelse för deltagande myndigheters verksamhet vuxit fram hos deltagande personer. Ett av mervärdena av SOFT är just kunskapen för de andra deltagande myndigheternas verksamhet som i sin tur har lett till att nya samarbeten och förfrågningar myndigheterna sinsemellan har underlättats, åtminstone för de personer som deltagit i arbetet med SOFT.

4.3.3 Förankring, intern och extern

Förankring, både intern och extern, är viktigt när det är flera organisationer med olika uppdrag som ska samverka. Den externa förankringen mellan organisationer är viktig för att säkerställa att de olika organisationerna har klart för sig vad som förväntas av dem, att det finns en ömsesidig förståelse för hur mycket tid en viss uppgift tar att genomföra samt att alla ingående parter har en gemensam uppfattning om projektets utveckling. Den interna förankringen är viktig av samma anledningar som en extern förankring, men även för att personen som representerar en specifik organisation ska känna den egna organisationens stöd i olika sakfrågor inför diskussioner med de andra organisationerna.

Kunskapen om och förståelsen för SOFT som uppdrag tycks vara mer utbredd på Energimyndigheten jämfört med de andra deltagande myndigheterna. Energimyndigheten har varit ansvarig myndighet för SOFT, vilket innebär att arbetet med SOFT kan ha varit tydligare förankrat där jämfört på övriga deltagande myndigheter. Energimyndigheten har även lagt större resurser och involverat fler personer i arbetet med SOFT jämfört med andra myndigheter.

Slutleveransen av den strategiska planen har enligt flera intervjupersoner och enkätresponder inneburit ett stort arbete. En lärdom är att det är viktigt att ta höjd i tidsplanering för att låta alla myndigheter ha interna remissrundor och att förankra arbetet.

Ett sätt att ytterligare arbeta med förankring är att inkludera beställaren, i det här fallet Regeringskansliet. Att bjuda in representanter från Regeringskansliet till olika möten, vilket även har skett inom ramen för SOFT, kan vara något att överväga för framtida samverkansprojekt. Inte minst då det i intervjuer med representanter från Regeringskansliet framkommer att de anser att de lägger mycket tid och arbete på att lägga beställningar på uppdrag men att de ser att deras egen uppföljning av lagda uppdrag skulle kunna behöva förstärkas.

4.3.4 Vikten av delaktighet och transparens

En viktig del av ett samverkansprojekt är att se till att samtliga deltagande organisationer känner en delaktighet i projektet. Detta kan vara en mycket viktig komponent för att behålla engagemanget från deltagande organisationer i projektet. Det är även viktigt att alla har möjlighet att ta del av projektets samlade dokumentation, dels för att ha en historik man kan gå tillbaka till och se vad som låg till grund för ett beslut, dels för att alla deltagare ska ha tillgång till samma information.

Tidigt i SOFT-arbetet fanns det en transparens med arbetet genom exempelvis informationsutskick. När genomförandet av planen påbörjades var det svårare att få inblick i hur arbetet med SOFT utvecklades jämfört med när den strategiska planen togs fram. Detta kan ha sin förklaring i att under genomförandefasen omfattade SOFT 31 pågående åtaganden samt ett stort antal pågående förslag, vilket innebar en större utmaning att få en tydlig överblick. För ett uppdrag som SOFT är det extra viktigt att lägga resurser på att informera brett om vad som händer inom uppdraget. Detta kan även bidra till att underlätta förankringen inom deltagande myndigheter om det med jämna mellanrum informeras om hur uppdraget utvecklas. Det kan skapa ett intresse och medvetenhet för SOFT även utanför den mest engagerade gruppen.

4.3.5 Organisation och process

Ett stort samverkansprojekt som kännetecknas av att en förändring eftersträvas och att flera olika aktörer är involverade med olika förutsättningar kan kräva såväl en tydlig organisationsstruktur som en tydlig process för hur samverkan ska bedrivas. Samtidigt är det viktigt att inte låsa struktur och process för tidigt i projektet när deltagande organisationer kanske fortfarande inte känner till eller förstår vilka utmaningar en samverkan kan innebära.

Det har varit viktigt med den organisationsstruktur som byggts upp inom SOFT. Strukturen med arbetsgrupp, chefsgrupp och styrgrupp har visat sig fungera bra för att hantera olika utmaningar som uppstått inom ramen för SOFT. Strukturen har också bidragit till den interna förankringen då information om hur SOFT har utvecklats har spridits på tre nivåer inom deltagande organisationer. Det kan här noteras att chefsgruppen skapades efter det att uppdraget påbörjats och deltagare insåg att glappet mellan arbetsgrupp och styrgrupp var för stort - denna grupp behövdes således för att kunna hantera vissa utmaningar som uppstod i uppdraget.

4.3.6 Ta höjd för personberoende

Ett mervärde från samverkansprojekt är den ökade kunskapen om organisationer som inte är ens egen. Detta kan skapa en framtida effektivare kommunikation mellan de organisationer som deltagit i ett samverkansprojekt. Mervärdet kan dock tappas helt om arbetet blir för personberoende och enbart en person från varje organisation deltar i samverkansprojektet. En tydlig organisation, process för deltagande samt att det är fler personer från varje organisation som deltar i samverkansprojekt kan minska detta personberoende.

Representanter från Energimyndigheten är överlag mer nöjda än representanter från övriga myndigheter med sin myndighets arbete inom SOFT. Det framkommer även att många respondenter har upplevt att de skulle behövt mer stöd från den egna organisationen. En möjlighet för att hantera detta skulle kunna vara att just arbeta på att minska personberoendet.

5 Fortsatt arbete och samverkan

Transportomställningen går för långsamt för att målet om minst 70 procents minskning av transportsektorns växthusgasutsläpp ska ske till 2030. Det behövs ytterligare politisk styrning samt fortsatt samverkan inom flera områden för att uppnå etappmålet samt det nationella målet om klimatneutralitet till 2045.

5.1 Den klimatpolitiska handlingsplanen

I december 2019 levererade regeringen den första klimatpolitiska handlingsplanen³⁹. Här konstaterar regeringen att: ”Transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, men minskningstakten behöver öka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås. Regeringen intensifierar därför arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet – utsläppen måste minska i betydligt snabbare takt fram till 2030. Transportsektorn ska, utöver att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030, även bidra till det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp 2045.” Regeringens bedömning är ”att kraftfulla åtgärder behövs inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål”.

I klimathandlingsplanen presenteras drygt 50 åtgärder inom transportsektorn för att utsläppen av växthusgaser ska minska. Runt hälften av dessa åtgärder återfinns i myndigheternas strategiska plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.

I klimathandlingsplanen finns även en skrivning kopplat till hur myndigheter bör samverka för att bidra till minskade växthusgasutsläpp. Regeringen skriver att: ”Regeringen konstaterar att samverkan mellan myndigheter är prioriterad och bedömer att myndigheterna bör samverka strategiskt och åtgärdsinriktat för att bidra till att etappmålet för inrikes transporter till 2030 nås och en fossilfri transportsektor före 2045. Regeringen avser att återkomma med uppdrag till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporternas klimatpåverkan, i linje med Sveriges klimatmål.”

I nuläget finns inget beslut om ett nytt samverkansuppdrag till myndigheterna.

5.2 Förslag till fortsatt samverkan

Styrgruppen för SOFT är överens om att myndigheterna behöver fortsätta att samverka för att uppnå fossilfrihet i transportsektorn, även efter det att SOFT-uppdraget tagit slut vid årsskiftet 2019/2020. I väntan på uppdrag från regeringen på relevanta samverkansuppdrag har myndigheterna tillsammans tagit fram ett förslag till hur den fortsatta samverkan kan bedrivas.

³⁹ Prop 2019/20:65, *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan*.

5.2.1 Avgränsningar kring en fortsatt samverkan

Ett behov av fortsatt samverkan mellan SOFT-myndigheterna finns för att informera varandra och koordinera uppdrag för att bidra till omställningen till en fossilfri transportsektor. Nedan listas syften med en fortsatt samverkan samt vad en fortsatt samordning inte ska hantera. Utifrån dessa avgränsningar har myndigheterna möjlighet att medverka i en fortsatt samverkan utan att ett nytt samverkansuppdrag formuleras från regeringen.

Syfte med en fortsatt samverkan

- Informationsutbyte om pågående aktiviteter
- Möjlighet till tidig avstämning mellan myndigheterna vid uppstart av nya uppdrag
- Omvärldsanalyser, genomförande och spridning av resultat
- Scenarioarbetet, genomförande och spridning av resultat

En fortsatt samordning ska inte hantera

- Uppföljning av 70-procentsmålet. Målluppföljning sker inom andra uppdrag så som Klimatpolitiska rådets uppföljning, Naturvårdsverkets årliga miljömålsuppföljning, Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen samt nu även Trafikverkets årliga resultatkonferens Grönt ljus 2030.
- Uppföljning av de olika åtaganden som finns i den strategiska planen, som ännu inte är avslutade
- Framtagande av nya åtaganden
- Framtagande av gemensamma underlag för politiska beslut, ex styrmedelsanalyser, utanför redan pågående uppdrag

5.2.2 Former för en fortsatt samverkan

I nuläget har tre grupper för fortsatt samverkan identifierats:

Samverkan för information och avstämning

Det befintliga strategiska myndighetsnätverket⁴⁰ formaliseras och syftet med gruppen utvecklas till att inkludera avstämmningar av kommande och pågående uppdrag utöver informationsspridning.

En myndighet utses som årligen ansvarar för mötesplaneringen och kallar till möten. Varje myndighet utser en ansvarig kontaktperson som samordnar deltagande från sin myndighet samt bidrar till mötesagendan.

Chefer samt handläggare deltar utifrån vilka uppdrag som ska lyftas i nätverket.

⁴⁰ Det strategiska myndighetsnätverket är en befintlig samverkansgrupp mellan myndigheterna med syfte att informera varandra om pågående uppdrag samt resultat från dessa.

Samverkan kring omvärldsanalys

En samverkansgrupp för omvärldsanalys bildas. Ansvarig myndighet är Trafikanalys. Syfte och former utvecklas efterhand.

Samverkan kring scenarioarbete

Här pågår arbete redan mellan framförallt Energimyndigheten, Trafikverket och Naturvårdsverket. Utgångspunkten för fortsatt samverkan bör vara i redan pågående arbete. Syfte och former utvecklas efterhand.

Övrig samverkan

Utöver dessa tre grupper kommer samverkan för omställning till fossilfri transportsektor att genomföras inom ramen för redan pågående uppdrag och samarbeten. Exempel på detta är inom Miljömålsrådet, fördjupad utvärdering av miljökvalitetsmålen, Rådet för Hållbara städer, Godstransportstrategin och Trafikverkets regeringsuppdrag om informations- och kunskaphöjande insatser för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.

Ingen konkret form av samverkan för generaldirektörerna har föreslagits men gruppen har ambitionen att träffas minst en gång per år, vilket även kan ske i samband med andra evenemang.

5.2.3 *Utvärdering av samverkan*

I och med detta förslag vill myndigheterna formulera ett effektivt sätt till fortsatt samverkan. När det gäller vilka samverkansgrupper som är aktuella anpassas det efter tid och uppdrag. I nuläget har de tre ovan angivna identifierats som aktuella grupper att starta med.

Förslaget behöver utvärderas efter ca ett år för att avgöra om samverkan fungerat effektivt och om de uppsatta syftena med samverkan har uppfyllts. Även syftena för samverkan bör utvärderas och eventuellt justeras om ambitionsnivån känns för låg alternativt för hög.

6 Avslutande reflektioner

Omställningen till fossilfrihet inom transportsektorn är en utmaning där det krävs mycket av många. Myndigheternas samordningsuppdrag var en del av detta omställningsarbete. Sedan myndigheterna fick samordningsuppdraget 2016 har det hänt mycket på området med många initiativ och uppdrag som ska bidra till att öka omställningstakten. Utöver de uppdrag som drivs av myndigheter och kommuner så har även näringsliv och bransch tagit steg framåt genom färdplaner för fossilfrihet. Regeringen har i sin första klimatpolitiska handlingsplan lyft fram ett 50-tal åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn.

Att ta fram en myndighetsgemensam strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet har varit ett utmanade men fruktbart arbete. I ett samordningsuppdrag som detta är det viktigt med förståelse för myndigheternas olika verksamheter och att tillsammans skapa en gemensam målbild. Den gemensamma målbilden har varit en förutsättning för arbetet med samordningsuppdraget och något att återvända till under arbetets gång för att se vad vi gemensamt kommit överens om. Samordningsuppdraget har även inneburit att myndigheterna kommit närmare varandra och ökat kunskapen för varandras verksamheter.

Sex myndigheter har tillsammans enats om vad som bör prioriterats framöver inom transportsektorn för att minska utsläppen av växthusgaser. Vårt gemensamma arbete har underlättat för regeringen att i nästa steg ta de förslag vidare som vi myndigheter förberett. Detta blev tydligt i den klimatpolitiska handlingsplanen där en stor del av innehållet i myndigheternas strategiska plan fanns representerat.

Vi myndigheter behöver fortsätta att samverka för att tillsammans hitta nya effektiva sätt att bidra till att klimatmålen uppnås inom transportsektorn. I den här rapporten presenterar vi hur vi tänker gå till väga i vår fortsatta samverkan. Det är viktigt att samverkan utvärderas kontinuerligt för att avgöra om den fungerat effektivt och ändamålsenligt och utifrån det kunna anpassa den efter framtida behov.



Bilaga 1 Status över aktiviteter

Tabellen innehåller en översikt över samtliga åtaganden och förslag i den strategiska planen och dess status till den 31 december 2019.

Förslagen har följts upp utifrån om de är pågående eller inte. När ett förslag kommit tillbaka som ett uppdrag från regeringen eller aktiverats på annat sätt har förslaget fått statusen *pågående* (lila markering). För förslag där det inte finns någon status markerad innebär det att förslaget bedömts som inte påbörjat. När förslaget är genomfört klarmarkeras det (blå markering).

Åtagandena har klarmarkeras (blå markering) om de är avslutade inom ramen för SOFT. I annat fall anges om arbete fortsätter efter att SOFT avslutats (grön markering).

I kolumnen Aktör markeras vilken aktör som är ansvarig i de fall aktiviteten är pågående. Inom parentes anges även vilka andra aktörer som deltar i en aktivitet. I de fall aktiviteten inte är pågående anges i kolumnen den aktör som föreslogs i den strategiska planen.

För närmare beskrivning av aktiviteterna och dess resultat och leveranser hänvisas till underlagsrapporten till kontrollstationen⁴¹ samt Bilaga 2 i denna rapport.

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.1 Samhällsplanering					
2.1.1 Ett förtydligande om hur de skrivningar som har gjorts i infrastrukturpropositionen och budgetpropositionen om relationen mellan hänsynsmålet och funktionsmålet ska tolkas.	Regering/riksdag	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.1.1 Infrastrukturplaneringen ska utvecklas inom klimatmålets ramar och i linje med andra hänsynsmål.	Regeringen ger i uppdrag till Trafikverket och regionala länsplaneupprättare	Förslag	Transporteffektivt samhälle		Ej påbörjad eftersom åtgärdsplanering ej startat. Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.1.2 (a) Myndigheter ställer tydligare krav avseende klimatpåverkan vid medfinansiering av infrastruktur samt främjar klimatmålet vid sin bedömning av kommunernas lokalisering av verksamhet och bebyggelse.	Trafikverket (Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket)	Åtagande och förslag	Transporteffektivt samhälle	Arbete fortsätter utanför SOFT	

⁴¹ Energimyndigheten, *Underlagsrapport till Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2020:04

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.1.2 (b) Myndigheter ställer tydligare krav avseende klimatpåverkan vid medfinansiering av infrastruktur samt främjar klimatmålet vid sin bedömning av kommunernas lokalisering av verksamhet och bebyggelse.	Boverket (Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket)	Åtagande och förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.1.3 Stadsmiljöavtalen utvecklas	Regeringen	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Pågående	Stadsmiljöavtalen omfattar numera även åtgärder för gods (se 2.2.4), och förslaget bedöms därför som påbörjat
2.1.4 Införande av ett stads- trafikmål	Regeringen	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Pågående	Målet gäller på nationell nivå, men de regionala och lokala skillnaderna av kollektivtrafikandelen är idag mycket stor. Målet måste brytas ner till regional eller lokal nivå innan det blir riktigt användbart.
2.1.5 Utred ansvar för genomförande och finansiering av vissa steg 1- och 2-åtgärder	Regeringen ger Trafikverket och Energimyndigheten i uppdrag	Förslag	Transporteffektivt samhälle		Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.1.6 ⁴² Öka kunskapen om vad nationella myndigheter gör idag, och skulle kunna göra framöver (givet gällande uppdrag och roll), för att bidra till en attraktivare kollektivtrafik (i bemärkelsen attraherar färdmedelsandelar från biltrafik) som är effektiv avseende energi och ekonomi, och hur framtidens mobilitetslösningar kan bidra till detta.	Trafikanalys (Boverket, Energimyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	Åtagande	Transporteffektivt samhälle	Klart	
2.1.7 Fortsatt arbete med elvägar vilket ger underlag till nationella planen för transport-systemet.	Trafikverket (Energimyndigheten, Trafikverket, Naturvårdsverket, Vinnova)	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Pågående	
2.1.8 Ny bärighetsklass för lastbilar införs.	Trafikverket, Transportstyrelsen	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.1.8 Trafikverket ser därefter över vilka delar av det nationella vägnätet som lämpar sig för BK4 och klassar om dessa vägar.	Trafikverket	Åtagande	Transporteffektivt samhälle	Arbete fortsätter utanför SOFT	

⁴² Åtagande 2.1.6 har ändrat titeln jämfört med titeln i den strategiska planen. Tidigare titel: Öka kunskapen om nationella myndigheters roll för framtidens mobilitetslösningar (kollektivtrafik, autonoma fordon, betalmodeller, delad mobilitet, drivkrafter till förändrat resebeteende med mera).

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.1.8 Ytterligare forskning och demonstrationsprojekt för längre lastbilar genomförs.	Trafikverket	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Pågående	
2.1.8 Beakta förslag i Trafikverkets rapportering av regeringsuppdrag Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg	Trafikverket	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.1.9 Trafikverket koordinerar EU bidrag och stöd för moderniseringen av järnvägen bl.a. för ERTMS.	Trafikverket	Åtagande	Transporteffektivt samhälle	Arbete fortsätter utanför SOFT	
2.1.10 Underlag till regionala planer för tillförsel av förnybara drivmedel tas fram	Länsstyrelsen	Förslag	Förnybara drivmedel	Pågående	
2.1.10 Utöka samordningsansvaret för laddinfrastruktur till att omfatta förnybara drivmedel generellt	Energimyndigheten (Trafikverket, Naturvårdsverket)	Förslag	Förnybara drivmedel	Pågående	
2.2 Ekonomiska styrmedel					
2.2.1 En översyn av koldioxid-skatten	Regeringen	Förslag	Övergripande		Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.2.1 En utredning om långsiktig beskattning inom transportsektorn påbörjas	Regeringen tillsätter en utredning	Förslag	Övergripande		Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.2.2 Reseavdraget utreds i syfte att förändra eller avskaffa det	Särskild utredning	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.2.3 Utredning om statlig parkeringsskatt	Regeringen tillsätter utredning	Förslag	Transporteffektivt samhälle		
2.2.4 Stöd till infrastruktur för samordnad stadslogistik/gods-transporter	Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ramverk för detta med stöd av Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Boverket	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.2.5 Avvakta ställnings-tagande från Regeringen angående miljökompensation för järnväg.	Trafikverket	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.2.6 Utred hur utformning av hamnavgifter kan styras för att gynna överflyttning av gods från land till sjö samt fartyg med låg klimat- och miljöpåverkan.	Regeringen tillsätter utredning	Förslag	Transporteffektivt samhälle		Olika aktiviteter kopplat till området har genomförts såsom: - Ekobonus ⁴³ - Naturvårdsverkets Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019 ⁴⁴ . Dock har inte möjliga alternativa prismodeller undersökts och identifierats vilket är ett huvudsyfte med förslaget i strategiska planen.
2.2.7 Ett bonus-malus-system som främjar energieffektiva och fossilfria fordon införs	Regeringen	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Klar	
2.2.7 Införande av förändrade beskattningsregler för förmånsbilar	Regeringen	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Klar	
2.2.7 Beskattningsreglerna för drivmedel som används i förmånsbilar ses över	Regeringen ger Skatteverket i uppdrag med stöd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Naturvårdsverket och Energimyndigheten	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster		
2.2.7 Utred möjligheter att ge investeringsstöd i form av en statlig riskavtäckningsfond, som kan användas som garanti för rederier och hamnar vid investeringar som syftar till att minska klimatpåverkan från fartyg.	Regeringen ger relevant myndighet i uppdrag.	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster		Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.2.7 Utred möjligheter att skapa en CO ₂ -fond, som helt eller delvis finansieras av näringslivet själv, för att stödja investeringar i teknik för att minska klimatpåverkan från sjöfarten.	Regeringen ger relevant myndighet i uppdrag	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster		Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.2.8 Utred investeringsstöd till ökad produktion av förnybara drivmedel	Regeringen tillsätter utredning	Förslag	Förnybara drivmedel		Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.2.9 Utöka medlen för stöd till demonstration av nya och effektiva tekniker för produktion av förnybara drivmedel	Regeringen ger Energimyndigheten utökade medel	Förslag	Förnybara drivmedel	Pågående	

⁴³ Trafikverket, *Ny ekobonus ska flytta gods till sjöfart*, <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-11/ny-ekobonus-ska-flytta-gods-till-sjofart/> (hämtad 2020-01-14).

⁴⁴ Naturvårdsverket, *Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019*, ISBN 98-91-620-6865-3.

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.2.10 Utred vilka styrmedel och åtgärder som kan främja förnybara flygbränslen	Särskild utredning	Förslag	Förnybara drivmedel	Klar	
2.2.11 Utred vilka styrmedel och åtgärder som kan främja sjöfartens användning av förnybara drivmedel, här ingår även tillgänglighet till infrastruktur för förnybara drivmedel för sjöfarten.		Förslag	Förnybara drivmedel		Lyfts som prioriterat förslag i SOFT:s kontrollstations rekommendationer
2.2.11 Förläng skattenedsättningen för landansluten el i hamn efter 2020.	Regeringen	Förslag	Förnybara drivmedel	Pågående	
2.2.11 Inför skattenedsättning för landansluten el i hamn för fartyg med bruttodräktighet under 400 samt för laddning av batterier för eldrivna fartyg och för direktöverförd el till lindragna elfärjor.	Regeringen	Förslag	Förnybara drivmedel		
2.2.12 Utred hur farledsavgifter kan åstadkomma större klimat- och miljönytta genom bl.a. en differentiering av avgifterna baserad på sjöfartens klimat- och miljöpåverkan.	Trafikanalys	Åtagande	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.3 Administrativa styrmedel					
2.3.1 Beslut fattas om möjligheten för kommuner att införa miljözoner	Regeringen	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Klar	
2.3.1 Utred införande av särskilda utsläppsklasser för arbetsmaskiner som är elhybrider, laddhybrider eller batteridrivna i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner.	Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster		
2.3.2 Regelverk och styrmedel för ökad godssamordning ses över	Regeringen ger Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag	Förslag	Transporteffektivt samhälle		
2.3.2 Ökad kunskap om digitala lösningar för samordning av långväga godstransporter tas fram	Trafikverket (Energimyndigheten, Trafikanalys)	Åtagande	Transporteffektivt samhälle	Klar	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.3.3 Utred kommuners möjligheter att ställa krav på gröna res- och transportplaner	SOU 2019:17	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	I strategiska planen föreslogs att Boverket skulle få detta uppdrag. Arbetet har istället genomförts inom SOU 2019:17, Samordning för bostadsbyggande, Bebyggelse- och transportplanering – för hållbar stadsutveckling.
2.3.4 En översyn av regelverken kan behövas så att nya typer av utsläppsfria fordon och fordon som delas ska kunna främjas i olika former av innovativa och hållbara transportlösningar	Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag	Förslag	Transporteffektivt samhälle		
2.3.5 Inför reduktionsplikt för bensin och diesel	Energimyndigheten	Förslag	Förnybara drivmedel	Klar	
2.3.5 Utred hur höginblandade/rene biodrivmedel ska främjas	Energimyndigheten	Förslag	Förnybara drivmedel	Klar	
2.3.5 Utred konsekvenser och möjligheter för ökad låginblandning av biodrivmedel i vägtrafik, bl.a. se över standarder	Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag	Förslag	Förnybara drivmedel		
2.3.6 Ökad efterlevnad av förmånsbeskattning på subventionerad arbetsplatsparkering	Skatteverket	Förslag	Transporteffektivt samhälle		
2.4 Information och kunskap					
2.4 Utökat fokus på att olika insatser som Energimyndigheten gör, riktade till målgrupperna hushåll, företag och organisationer, ska främja arbetet med fossilfria transporter.	Energimyndigheten	Åtagande	Övergripande	Arbete fortsätter utanför SOFT	
2.4.1 En vägledning för klimatanpassad upphandling tas fram och implementeras inkl ändring av miljöbilsförordning. I nästa steg ingår att se över hur staten kan ställa klimatkrav på upphandling av offentlig trafik.	Regeringen ger Upphandlingsmyndigheten i uppdrag med stöd av Energimyndigheten och Trafikverket och Naturvårdsverket i samråd med SKL. Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att ansvara för ändringen av miljöbilsförordningen.	Förslag	Övergripande		

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.4.1 Klimatkrav införs i upphandling av vägfärjetrafiken.	Trafikverket	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.4.2 Boverkets vägledning om översiktsplanering för minskad klimatpåverkan implementeras genom en utbildningssatsning, t.ex. inom ramen för det pågående regerings-uppdraget PBL Kompetens.	Boverket	Åtagande	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.4.3 Framtagande och implementering av vägledning för resfria möten mot målgrupper inom offentlig sektor (och små och medelstora företag).	Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Pågående	
2.4.3 Utökad ansvar för statliga myndigheter att tillämpa ett miljöledningssystem att utveckla arbetet med resepolicyer inom miljöledningssystemet.	Regeringen ändrar förordning.	Förslag	Transporteffektivt samhälle		Det har inte skett någon förändring i förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Flera myndigheter har på eget initiativ utvecklat sina rese- och mötespolicyer genom att dela gemensamma erfarenheter och REMM ⁴⁵ stöttar arbetet vidare.
2.4.4 Vägledning om flexibla parkeringstal	Boverket	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.4.5 Målgrupps-/intressentanalyser för olika informations- och kommunikationsinsatser tas fram	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.4.6 Kunskap, information och lärande exempel tas fram och paketeras till olika målgrupper och de regionala nätverken	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.4.7 Information och kunskapsspridning om mer klimatanpassade resor och transporter tas fram, exempelvis information om hur människors efterfrågan på att resa och mötas kan tillgodoses med så liten klimatpåverkan som möjligt	Naturvårdsverket (Boverket, Energimyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen)	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.4.7 Undersök möjligheten att ställa krav på redovisning av flygresors klimatpåverkan vid försäljning och marknadsföring av resor.	Trafikanalys (Energimyndigheten, Transportstyrelsen, Konsumentverket, Naturvårdsverket)	Förslag	Transporteffektivt samhälle	Pågående	

⁴⁵ Resfria/digitala möten i myndigheter; <http://www.remm.se/> (hämtad 2020-01-14).

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.4.8 Information till fritidsbåtägare om hur val av drivmedel och motor och körsätt påverkar miljö och hälsa	Transportstyrelsen (Energimyndigheten)	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.4.9 Informationsstöd om elbussupplägg till kollektivtrafikhuvudmän	Energimyndigheten (Trafikverket)	Åtagande	Transporteffektivt samhälle	Klar	
2.4.10 Skärpt energi- och koldioxidmärkning av fordon införs	Regeringen ger Konsumentverket uppdrag och föreskriftsrätt	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster		
2.4.11 Obligatorisk utbildning i sparsam körning införs i maskinförarutbildningen samt i examinationen.	Regeringen	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster		
2.4.12 Utveckla LCA-data avseende fordonsproduktion och fordonsåtervinning tas fram	Energimyndigheten (Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	Åtagande	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Arbete fortsätter utanför SOFT	
2.4.13 Verkliga utsläpp från fossila drivmedel istället för schablonvärde rapporteras i lagen om reduktionsplikt	Regeringen föreslår en ändring i lagen om reduktionsplikt	Förslag	Förnybara drivmedel		Energimyndighetens bedömning är i nuläget att det inte är en lämplig åtgärd att vidta utifrån reduktionspliktens syfte.
2.4.14 Utred möjligheten att offentliggöra rapportering enligt Hållbarhetslagen och Drivmedelslagen.	Energimyndigheten	Förslag	Förnybara drivmedel	Pågående	
2.4.14 Information om drivmedel i samhället	Energimyndigheten (Transportstyrelsen)	Åtagande	Förnybara drivmedel	Klar	
2.4.15 Öka kunskapen om vad omställningen av transportsektorn innebär för försörjningstrygghet	Energimyndigheten	Åtagande	Övergripande	Arbete fortsätter utanför SOFT	
2.5 Forskning och innovation					
2.5 Vidareutveckla Energimyndighetens forskningsstrategi utifrån identifierade behov i samordningsuppdraget	Energimyndigheten	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.5.1 Gör en översyn av de statliga forskningsmedlen till luftfart för att se hur de kan inriktas och anpassas för att tydligare styra mot fossilfrihet.	Statliga forskningsfinansierare	Förslag	Övergripande	Pågående	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.5.2 Gör en översyn av de statliga forskningsmedlen till sjöfarten och behovet av ett särskilt forsknings- och innovationsprogram för energieffektiv och fossilfri sjöfart. Översynen bör även ta ställning till om medlen till forskning för fossilfri sjöfart bör öka. Fortsatt finansiellt stöd av befintliga och potentiella samarbetsplattformar behövs för att förstärka samarbetet mellan sjöfartsnäringen, offentliga aktörer och akademi.	Energimyndigheten (Trafikverket)	Förslag	Övergripande	Klar	
2.5.3 Samverkan görs kring forsknings- och innovationsinsatser och resultatspridning	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	Åtagande	Övergripande	Arbete fortsätter utanför SOFT	
2.6 Internationellt arbete					
2.6.1 Utredning av EU-ETS och CORSIAs möjligheter att på sikt vända trenden med de snabbt ökande utsläppen från internationellt flyg.	Regeringen tillsätter utredning	Förslag	Övergripande		
2.6.2 Sverige bör aktivt verka för att en internationell målsättning om att minska sjöfartens klimatpåverkan och att ytterligare internationella styrmedel skyndsamt kommer på plats.	Transportstyrelsen	Förslag	Övergripande	Pågående	
2.6.2 Driva frågan om samsyn kring index för fartygs miljö- och klimatpåverkan internationellt, i syfte att styrmedel på nationell till global nivå kan miljödifferenteras utifrån samma kriterier överallt i världen.	Regeringen med bistånd av Transportstyrelsen	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster		
2.6.3 Fortsatt utveckling av mätmetoder för lätta och tunga fordons energianvändning	Transportstyrelsen	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Pågående	
2.6.3 Driva på för införande av mätmetoder för arbetsmaskiners energianvändning	Transportstyrelsen	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Pågående	
2.6.4 Fortsatta och skärpta krav på EU-nivå om koldioxidnivåer för nya fordon	Transportstyrelsen (Energimyndigheten, Trafikverket, Naturvårdsverket)	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Pågående	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
2.6.5 EU-förordning om energimärkning av däck följs upp och krav utvecklas	Energimyndigheten	Förslag	Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	Pågående	
2.7 Samordning och samverkan					
2.7.1 Myndigheterna i samordningsuppdraget bjuder in till fysiska dialogmöten.	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.7.1 Undersöka möjligheterna att inrätta en digital plattform för att följa arbetet med omställningen och den nationella samordningen	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	Åtagande	Övergripande	Klar	
2.7.2 Länsstyrelserna får i uppdrag att ansvara för den regionala statliga samordningen att arbeta med omställningen till fossilfri transportsektor.	Länsstyrelsen	Förslag	Övergripande	Pågående	
2.7.2 Finansiellt stöd ges till regionala och lokala aktörer för att driva informations- och utbildningsprojekt inom de regionala nätverken.	Energimyndigheten	Förslag	Övergripande	Pågående	
3. Uppföljning och utvärdering					
2.1.1 Analys av hur samtliga styrmedel och åtgärder i den strategiska planen bedöms påverka trafikutvecklingen för de olika trafikslagen	Regeringen ger Trafikverket i uppdrag	Förslag	Uppföljning och utvärdering		
3.1 och 3.2 Fortsätta arbetet med indikatorer	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	Åtagande	Uppföljning och utvärdering	Klar	
3.3 (och 3.x) Metod för utvärdering av genomförda åtgärder och styrmedel	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	Åtagande	Uppföljning och utvärdering	Klar	
3.4 Genomföra en första kontrollstation för att följa upp och utvärdera arbetet med omställningen inför revidering av den strategiska planen	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	Åtagande	Uppföljning och utvärdering	Klar	
3.5 Utvärdering av arbetssätt och organisatoriskt lärande avseende det processinriktade samordningsarbetet på nationell och regional nivå	Energimyndigheten	Åtagande	Uppföljning och utvärdering	Klar	
3.6 Genomföra fortsatt översyn av värderingen av koldioxid	Trafikverket (Energimyndigheten, Naturvårdsverket)	Åtagande	Uppföljning och utvärdering	Klar	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Åtagande/ förslag	Effekt	Status	Kommentar
3.6 Analys av omställningen och förslagen i den strategiska planens sammantagna effekter på samhällsekonomin	Energimyndigheten (Trafikverket, Naturvårdsverket)	Åtagande	Uppföljning och utvärdering	Klar	
4.5 Fortsatt samverkan kring omvärldsbevakning	Trafikanalys (Boverket, Energimyndigheten Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	Åtagande	Uppföljning och utvärdering	Klar	

Bilaga 2 Resultat och aktiviteter för åtaganden och förslag

I denna bilaga presenteras en sammanställning över resultat och leveranser som har genererats kopplat till pågående och klara åtaganden och förslag inom SOFT. Denna lista ska inte ses som heltäckande utan det kan finnas ytterligare resultat kopplat till dessa aktiviteter. Observera att förslag som inte är påbörjade inte beskrivs här. För utförligare beskrivning av åtaganden och förslag se kontrollstationens underlagsrapport⁴⁶.

Samhällsplanering

2.1.1 Ett förtydligande av hur de skrivningar som har gjorts i infrastrukturpropositionen och budgetpropositionen om relationen mellan hänsynsmålet och funktionsmålet ska tolkas (Förslag)

Resultat: Regeringen har i budgetpropositionen för 2020⁴⁷ gjort ett förtydligande vad avser målförhållandet mellan hänsynsmålet och relationsmålet.

2.1.2 Myndigheter ställer tydligare krav avseende klimatpåverkan vid medfinansiering av infrastruktur samt främjar klimatmålet vid sin bedömning av kommunernas lokalisering av verksamhet och bebyggelse (Förslag och åtagande)

Åtagandet innehåller två delar där Trafikverket ansvarar för frågan kring att tydligare klimatkrav behöver ställas vid finansiering av infrastruktur (del a) och Boverket ansvarar för bedömning av kommuners lokalisering av verksamhet och bebyggelse (del b).

Del a

Aktiviteter: Trafikverket bedömer att det inte är genom att ställa högre klimatkrav inom ramen för Trafikverkets statliga medfinansiering i stadsmiljöavtal⁴⁸ eller till kollektivtrafikanläggningar⁴⁹ som de främsta möjligheterna till omställning finns. Trafikverket identifierar i stället tre möjliga områden där potentialen är större.

Trafikverket startade upp arbetet med åtagandet hösten 2018 och jobbar vidare med följande tre punkter.

- Utredda om, och i vilken utsträckning, incitament för klimatåtgärder kan användas inom ramen för driftbidrag till icke statliga flygplatser.
- Framtagande och beslut om riktlinje och handledning för hur Trafikverket ska tillämpa vägledningen *Transportsystemet i samhällsplaneringen, tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen* och då särskilt klimatfrågor.
- Lyfta klimatfrågan i interna arbetssätt gällande remisshantering av planer och program i bland annat checklistor.

⁴⁶ Energimyndigheten, *Underlagsrapport till Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER2020:04.

⁴⁷ Prop. 2019/20:1, *Budgetpropositionen för 2020 – utgiftsområde 22, avsnitt 3.3 Mål*

⁴⁸ Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

⁴⁹ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Del b

Resultat: Boverket fick ett uppdrag i regleringsbrevet för 2018 att ta fram en vägledning om lämplighetsbedömning och lokaliseringsprövning. Uppdraget redovisades 31 augusti 2018⁵⁰. Utifrån kraven i plan- och bygglagens andra kapitel ska kommunen göra en lokaliseringsprövning vid framtagandet av detaljplaner.

Vägledningen syftar till att visa på vilka möjligheter kommunerna har att inom ramen för detaljplaneringen bidra till en minskad klimatpåverkan genom lokaliseringsprövningens lämplighetsbedömning. Vägledningen ska stödja kommunerna i arbetet med att nå miljömålen *God bebyggd miljö* och *Begränsad klimatpåverkan*. Genom en medveten lokalisering av ny bebyggelse och nya målpunkter kan kommunen skapa förutsättningar för ett minskat transportarbete⁵¹. Lokaliseringen påverkar även möjligheterna att anordna en hållbar energiförsörjning.

2.1.3 Stadsmiljöavtalen utvecklas (Förslag)

Enligt den strategiska planen ska stadsmiljöavtalen utgöra ett paraply där även andra stöd kan ingå, men med samma övergripande mål⁵², syfte och krav på uppföljning. Parkeringsavgifter, trängselskatt och en eventuell parkeringsskatt⁵³ bör användas som styrmedel tillsammans med beslutade åtgärder och andra motprestationer inom stadsmiljöavtalen för att nå stadstrafikmålet.

Aktiviteter: Trafikverket har inte fått något särskilt uppdrag om att utveckla stadsmiljöavtalen enligt beskrivningen ovan, men sedan den strategiska planen togs fram omfattar stadsmiljöavtalen numera även åtgärder för gods (se 2.2.4), och förslaget bedöms därför som påbörjat. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan⁵⁴ finns en bedömning om att stadsmiljöavtalen bör utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna.

2.1.4 Införandet av ett stadstrafikmål (Förslag)

Aktiviteter: Regeringen har beslutat om nya etappmål i miljömålssystemet⁵⁵. Etappmålet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer⁵⁶, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Idag är denna andel runt 20 procent⁵⁷. Målet gäller på nationell nivå, men de regionala och lokala skillnaderna av kollektivtrafikandelen är idag mycket stor. Detta gör att målet måste brytas ner till regional eller lokal nivå innan det blir riktigt användbart. Detta är anledningen till att samordningsmyndigheterna bedömer förslaget som ”pågående” och inte ”klart”.

⁵⁰ Boverket. Lämplighetsbedömning, <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/lamplighetsbedomning/> (hämtad 2019-10-04).

⁵¹ Transportarbete betecknar den förflyttning av passagerare eller gods en transporttjänst utfört.

⁵² Se förslag till stadstrafikmål i avsnitt 2.1.4

⁵³ Förslag om att utreda statlig parkeringsskatt under 2.2.3

⁵⁴ Proposition 2019/20:65, *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan*

⁵⁵ Regeringen, *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*, Skr 2017/18:230.

⁵⁶ Personkilometer (pkm) är måttet på persontransportarbetet, dvs. det sammanlagda antalet km personerna i ett fordon transporteras.

⁵⁷ 19,7 procent för 2014 enligt transportarbete 1950–2014 enligt Trafikanalys. I slutet av 2016 presenterade dock Trafikanalys ny statistik som ger 21,0 procent för 2014 och 21,3 procent för 2015. Trafikanalys, *Trafikarbete på svenska vägar*, <https://www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete/> (hämtad 2020-01-13).

2.1.6 Öka kunskapen om vad nationella myndigheter gör idag, och skulle kunna göra framöver (givet gällande uppdrag och roll), för att bidra till en attraktivare kollektivtrafik (i bemärkelsen attraherar färdmedelsandelar från biltrafik) som är effektiv avseende energi och ekonomi, och hur framtidens mobilitetslösningar kan bidra till detta (Åtagande)

Aktiviteter och resultat: Nationellt centrum för kollektivtrafik, K2, har på uppdrag av Trafikanalys genomfört en studie av hur nya former av delad mobilitet kan bidra till effektivisering av kollektivtrafiken.⁵⁸ Trafikanalys har också genomfört en enkätundersökning, riktad till SOFT-myndigheterna, där myndigheterna har fått beskriva hur de i dagsläget arbetar med kollektivtrafikfrågor, och vad de skulle kunna göra för att ytterligare bidra till en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Slutligen har WSP, på uppdrag av Trafikanalys och med enkätsvaren och K2-rapporten som underlag, genomfört en intervju- och litteraturstudie för att ge ytterligare svar på frågan om hur nationella myndigheter skulle kunna arbeta för en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik i framtiden.⁵⁹

2.1.7 Fortsatt arbete med elvägar vilket ger underlag till nationella planen för transportsystemet (Förslag)

Aktiviteter: Under 2017 tog Trafikverket, på uppdrag av regeringen, fram en nationell färdplan för utvecklingen av elvägar under åren 2018–2022.⁶⁰ Fyra olika typer av tekniker testas just nu inom Trafikverket. Inom de närmaste åren planerar Trafikverket att genomföra minst en pilot där hela kedjan, inklusive affärsmodeller testas. Sträckan kommer vara cirka 20–30 km på lämplig plats i Sverige.

Trafikverkets Program *Elvägar* utreder ett flertal områden som teknik, miljöeffekter, kraftförsörjning, drift, underhåll och regelverk. Även ägande och finansiering samt hur transportsektorn och enskilda transportörer påverkas är viktiga områden att belysa.

2.1.8 Ny bärighetsklass för lastbilar införs (Förslag)

Resultat: Den 1 april 2018 infördes en ny bärighetsklass som tillåter fordon med högsta tillåtna bruttovikt på 74 ton.

2.1.8 Trafikverket ser därefter över vilka delar av det nationella vägnätet som lämpar sig för BK4 och klassar om dessa vägar (Åtagande)

Aktiviteter: Trafikverket har i uppdrag av regeringen att förstärka och upplåta vissa delar av det statliga vägnätet för dessa fordon. Hittills har Trafikverket upplåtit cirka 20 procent av vägnätet för BK4. Ett successivt upplåtande kommer ske enligt bärighetssatsningen i den Nationella planen för transportsystemet 2018–2029⁶¹. Vid planperiodens slut bedöms

⁵⁸ Paulsson, *Nya former av delad mobilitet och kollektivtrafik. Kunskapsöversikt av effekterna och effektiviseringsmöjligheter av delad mobilitet för kollektivtrafiken*, 2019. Rapport av VTI och K2, på uppdrag av Trafikanalys.

⁵⁹ WSP. *Nationella myndigheters roll för en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. 2020

⁶⁰ Trafikverket, *Nationell färdplan för elvägar*; https://www.trafikverket.se/contentassets/b1c845c023e04a3fb61280d072e832cc/nationell-fardplan-for-elvagar_slutlig.pdf (hämtad 2019-10-04).

⁶¹ Trafikverket, *Fastställd nationell plan för transportsystemet 2018-2029*, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/faststalld-nationell-plan-for-transportsystemet-2018-2029/> (hämtad 2019-10-04).

70 – 80 procent av de viktigaste vägarna för tunga transporter vara upplåtna för BK4. Läs mer i Trafikverkets utredning⁶² och på hemsidan⁶³.

2.1.8 Ytterligare forskning och demonstrationsprojekt för längre och tyngre lastbilar genomförs (Förslag)

Aktiviteter: Inom den nationella godstransportstrategin har Trafikverket haft i uppdrag att utreda möjligheterna till längre lastbilar på vissa delar av det statliga vägnätet. Trafikverket konstaterar att ett sammanhängande transportstråk på cirka 450 mil, från Malmö till Haparanda, skulle kunna upplåtas för längre lastbilar utan några större åtgärder. På längre sikt behöver delar av vägnätet anpassas, med till exempel rastplatser och mindre åtgärder vid tätortsgenomfarter. Hela det föreslagna vägnätet skulle kunna öppnas för längre transporter till år 2025, till en kostnad av cirka 150 miljoner kronor⁶⁴.

2.1.8 Beakta förslag i Trafikverkets rapportering av regeringsuppdrag Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg (Förslag)

Aktiviteter: Trafikverket bedriver sedan 2015 ett projekt med syfte att skapa förutsättningar för längre, tyngre och större tåg på den svenska järnvägen. Projektet drivs i nära samarbete med näringslivet och kommer resultera i en strategi och en handlingsplan för åtgärder på både kort och lång sikt. I nationell plan för transportsystemet 2018–2029 finns ett antal prioriterade åtgärder för längre, tyngre och större tåg, som under planperioden omfattar mer än 2 miljarder kronor⁶⁵.

2.1.9 Trafikverket koordinerar EU-bidrag och stöd för moderniseringen av järnvägen bl.a. för ERTMS (Åtagande)

Aktiviteter: Trafikverket koordinerar ett flertal stora EU-projekt i syfte att modernisera järnvägen och på så sätt öka attraktiviteten för resor och transporter med tåg. De projekt som Trafikverket bedömer inryms är Connecting Europe Facility (CEF)⁶⁶, Shift2Rail⁶⁷ och ERTMS⁶⁸. Projekten drivs enligt separata planer men kan följas på respektive hemsida.

⁶² Trafikverket, *Statliga vägar som Trafikverket kan upplåta för en ny bärighetsklass 4*, 2016:141.

⁶³ Trafikverket, *Bärighetsklass BK4 – Vägar för trafik upp till 74 ton*, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/bk--barighetsklasser-pa-vagar-och-broar/barighetsklass-bk4/> (hämtad 2020-04-22).

⁶⁴ Trafikverket, *Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter*, Publikationsnummer 2019:076.

⁶⁵ Trafikverket, *Effektiva transportlösningar med längre, tyngre och större tåg*, <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen/2018-10/effektiva-transportlosningar-med-langre-tyngre-och-storre-tag/> (hämtad 2019-10-04).

⁶⁶ Europeiska kommissionen, CEF Transport, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport> (hämtad 2020-01-14).

⁶⁷ Shift2rail, <https://shift2rail.org/> (hämtad 2020-01-14).

⁶⁸ Trafikverket, *ERTMS – nytt signalsystem*, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ertms--nytt-signalsystem/> (hämtad 2020-01-14) samt ERTMS, <http://www.ertms.net/> (hämtad 2020-01-14).

2.1.10 Underlag till regionala planer för tillförsel av förnybara drivmedel tas fram (Förslag)

Aktiviteter: På regional nivå har länsstyrelserna fått uppdrag i sitt regleringsbrev för 2018 att inkludera underlag för tillförsel av förnybara drivmedel i sina regionala planer. Länsstyrelserna ska med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet för att förverkliga regeringens politik avseende energiomställning och minskad klimatpåverkan. Inom ramen för uppdraget ska länsstyrelserna samordna åtgärder för fossilfria transporter och inom ramen för arbetet med de regionala energi- och klimatstrategierna, i dialog med Energimyndigheten, ta fram regionala planer för infrastruktur för laddfordon och förnybara drivmedel.

2.1.10 Utöka samordningsansvaret för laddinfrastruktur till att omfatta förnybara drivmedel generellt (Förslag)

Aktiviteter och resultat: Energimyndigheten har i uppdrag att samordna infrastruktur för alternativa förnybara drivmedel⁶⁹. Det är ett utökat uppdrag i anslutning till tidigare samordningsuppdrag inom laddinfrastruktur. Inom samordningsuppdraget har Energimyndigheten bistått andra myndigheter i arbetet med att främja infrastruktur för alternativa förnybara drivmedel på flera sätt. Dels genom stöd till Naturvårdsverket i Klimatklivet och dels genom dialog med länsstyrelserna i deras uppdrag om regionala planer för förnybar drivmedelsinfrastruktur. Utöver det har ett samarbete genomförts med Konsumentverket som har resulterat i ett klimatindex för bilmodeller på webbplatsen www.bilsvar.se.

Energimyndigheten har samlat kunskap och erfarenheter om förnybara drivmedel som kräver särskild infrastruktur genom flera olika aktiviteter. Energimyndigheten har tagit fram ett förslag till Sveriges rapportering enligt direktivet (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Samlad information om infrastruktur för förnybara drivmedel och de stöd som finns att söka finns på Energimyndighetens hemsida; energi-myndigheten.se. Energimyndigheten har också bistått andra myndigheter med kunskapsunderlag och deltagit som presentatörer vid externa seminarier och workshops. Syftet med dessa aktiviteter har varit att öka kunskapen om användning av förnybara drivmedel och den infrastruktur som krävs och se till att aktörerna har tillgång till relevant och tillförlitlig information om infrastruktur för förnybara drivmedel.

Ekonomiska styrmedel

2.2.2 Reseavdraget utreds i syfte att förändra eller avskaffa det (Förslag)

Resultat: En kommitté har utrett reseavdraget och har i juli 2019 föreslagit ett reviderat system för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats som är färdmedelsneutralt och avståndsbaserat⁷⁰. Syftet med utredningen har varit att ett reviderat system för reseavdrag bättre ska gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som regionförstoring främjas. Systemet ska också vara enklare att tillämpa än nuvarande system samt enklare att administrera och kontrollera.

⁶⁹ Regeringen: Miljö- och energidepartementet. *Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Statens energimyndighet.*

⁷⁰ SOU 2019:36, Reseavdragskommittén, *Skattelättnad för arbetsresor – En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor*, Regeringen, Finansdepartementet.

I februari 2020 fick Trafikanalys i uppdrag att göra en fördjupad analys av konsekvenserna av vissa av reseavdragskommitténs förslag. Uppdraget ska redovisas till regeringen i maj 2020⁷¹.

2.2.4 Stöd till infrastruktur för samordnad stadslogistik/godstransporter (Förslag)

Resultat: Under perioden 2019–2029 finns totalt 1,2 miljarder kronor avsatta inom stadsmiljöavtalen för medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning, samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för godstransporter med cykel i urban miljö⁷².

2.2.5 Avvakta ställningstagande från regeringen angående miljökompensation av järnväg (Förslag)

Aktiviteter: Regeringen har beslutat om miljökompensation för att främja godstransporter på järnväg. Omfattningen av denna och de närmare formerna för utbetalning regleras i förordningen (2018:675) om miljökompensation till godstransporter på järnväg. Det är Trafikverket som administrerar miljökompensation av järnväg och det går att ansöka två gånger per år⁷³.

2.2.7 Ett bonus-malus system som främjar energieffektiva och fossilfria fordon införs (Förslag)

Resultat: Ett bonus-malus-system för lätta fordon infördes 1 juli 2018. Systemet främjar att energieffektiva fordon och fordon med låga certifierade koldioxidutsläpp införs. Hur väl bonus-malus-systemet uppfyller sitt syfte kommer att behöva utvärderas regelbundet och justeras.

Vad gäller tunga fordon fick Trafikanalys i uppdrag att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon⁷⁴ så att utsläppen av växthusgaser ska kunna minska i linje med klimatmålet för inrikes transporter till 2030. I mars 2019 redovisade Trafikanalys uppdraget⁷⁵ och föreslog att en miljölastbilspremie införs. I enlighet med detta förslag utökades den tidigare elbusspremien till en klimatpremie i budgetpropositionen för 2020⁷⁶, så att premien även omfattar ellastbilar och andra miljölastbilar (samt eldrivna arbetsmaskiner).

⁷¹ Regeringen, *Uppdrag till Trafikanalys om fördjupad analys av konsekvensavsnittet i betänkandet Skattelättnader för arbetsresor*. Diariennr Fi2020/00658/S1.

⁷² Regeringen, *Smarta transporter ska få statligt stöd*, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/04/smarta-transporter-ska-fa-statligt-stod/> (hämtad 2020-01-14).

⁷³ Trafikverket, *Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg*, <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-godstransporter-pa-jarnvag/> (hämtad 2020-01-14).

⁷⁴ Regeringen, *Uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas*, Diariennr N2018/04590/TS.

⁷⁵ Trafikanalys, *Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar*, Trafikanalys rapport 2019:2.

⁷⁶ Prop. 2019/20:1. *Budgetpropositionen för 2020*

2.2.7 Införande av förändrade beskattningsregler för förmånsbilar (Förslag)

Resultat: I samband med införandet av bonus-malus förändrades även flera regler kopplade till tjänstebilar. Förmånsvärdet för personbilar är numera koldioxiddifferentierat samt möjligheten att göra avdrag för trängselskatten har slopats.

2.2.9 Utöka medlen för stöd till demonstration av nya och effektiva tekniker för produktion av förnybara drivmedel (Förslag)

Aktiviteter: Energimyndigheten har under 2019 börjat med en ny utlysning, särskilt riktad mot pilot- och demonstrationsprojekt som har potential att bidra till ett hållbart energisystem. Utlysningen är inte specifikt riktad mot biodrivmedelsområdet utan ska täcka in alla teknikområden där det finns ett behov av att demonstrera och testa teknik i större skala.

2.2.10 Utred vilka styrmedel och åtgärder som kan främja förnybara flygbränslen (Förslag)

Resultat: En särskild utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget har genomförts och den färdiga rapporten ”Biojet för flyget” levererades 1 mars 2019⁷⁷.

2.2.11 Förläng skattenedsättningen för landansluten el i hamn efter 2020 (Förslag)

Aktiviteter: I augusti 2019 skickade regeringen in en ansökan till EU-kommissionen om fortsatt tillstånd till skattenedsättning för landansluten el i hamn. Kommissionen kommer att lägga fram ett förslag om att Europeiska rådet ska ge tillstånd till fortsatt skattenedsättning. Tidplanen för detta är dock inte känd.

2.2.12 Utred hur farledsavgifter kan åstadkomma större klimat- och miljönytta genom bl.a. en differentiering av avgifterna baserad på sjöfartens klimat- och miljöpåverkan (Åtagande)

Resultat: Trafikanalys fick i sitt regleringsbrev för 2017 i uppdrag av regeringen att göra en miljökonsekvensanalys av Sjöfartsverkets förslag till ny farledsavgiftsmodell. Uppdraget redovisades i juni 2017 genom promemorian *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter*⁷⁸. Därefter har Sjöfartsverket utrett frågan vidare. Avgifternas konstruktion, med avseende på miljödifferentering, ändrades den 1 januari 2018. Sjöfartsverket erbjöd då en avgiftsreduktion för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i Clean Shipping Index⁷⁹. Detta nya avgiftssystem har utvärderats, och Sjöfartsverket arbetar nu med att se över hur farledsavgifternas framtida miljödifferentering ska utformas.

⁷⁷ SOU 2019:11, *Biojet för flyget*. Betänkande av utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget.

⁷⁸ Trafikanalys, *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter*, Trafikanalys PM 2017:9.

⁷⁹ Sjöfartsverket, *Sjöfartsverkets avgiftsmodell*, <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Taxor-och-avgifter/Den-nya-avgiftsmodellen/> (hämtad 2020-01-14).

Administrativa styrmedel

2.3.1 Beslut fattas om möjligheten för kommuner att införa miljözoner (Förslag)

Aktiviteter: Regeringen har fattat beslut om förordningsändringar som ger kommunerna nya möjligheter att införa miljözoner⁸⁰. Det är kommunerna själva som beslutar om och var miljözoner ska införas. Från och med 1 januari 2020 kompletteras dagens bestämmelser om miljözoner med två nya typer av miljözoner, så att kommunerna ges möjlighet att införa miljözoner även för personbilar, lätta lastbilar och lätta lastfordon.

Regeringen gav också ett följduppdrag⁸¹ till Transportstyrelsen om regelefterlevnad i miljözoner vilket redovisades i början av 2019⁸². Uppdraget innebar i huvudsak att föreslå hur regelefterlevnaden kan säkerställas, hur kommuners möjligheter att kontrollera miljözonsbestämmelserna kan stärkas, och ge förslag på hur ett ägaransvar skulle kunna införas.

2.3.2 Ökad kunskap om digitala lösningar för samordning av långväga godstransporter tas fram (Åtagande)

Aktiviteter: Trafikverkets uppdrag inom nationella godstransportstrategin⁸³ om att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad.

Trafikverket redovisade uppdraget om att utarbeta förslag om horisontella samarbetet och öppna data för ökad fyllnadsgrad den 31 maj 2019⁸⁴.

2.3.3 Utred kommuners möjligheter att ställa krav på gröna res- och transportplaner (Förslag)

Resultat: Utredningen *Samordning för bostadsbyggande* har haft i uppdrag att utreda för- och nackdelar med att införa möjlighet till krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder. Utredarna har tolkat uppdraget som att det ska omfatta både kommunens egen transportplanering i samband med detaljplanering och kommunens möjlighet att ålägga byggherrar, fastighetsägare och verksamhetsutövare att upprätta transportplaner i samband med detaljplanering. Utredningens resultat redovisades i mars 2019 i betänkandet ”Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling” (SOU 2019:17)⁸⁵.

⁸⁰ Regeringen, Förordningsändringar om miljözoner, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/08/forordningsandringar-om-miljozoner/> (hämtad 2020-01-14).

⁸¹ Regeringen: Näringsdepartementet, *Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*

⁸² Transportstyrelsen, *Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas?*, TSG 2018-148.

⁸³ Regeringen, *Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad*, Diarienumr N2018/04484/TS.

⁸⁴ Trafikverket, *Regeringsuppdrag: Horisontella samarbeten och öppna data*. Publikationsnr 2019:110.

⁸⁵ SOU 2019:17, *Samordning för bostadsbyggande*, Bebyggelse- och transportplanering – för hållbar stadsutveckling.

2.3.5 Inför reduktionsplikt för bensin och diesel (Förslag)

Resultat: Riksdagen beslutade om ett införande av reduktionsplikt för bensin och diesel från och med 1 juli 2018⁸⁶. Lagen innebär att alla drivmedelsleverantörer måste öka inblandningen av biodrivmedel enligt fastställda kvoter fram till 2020. Till 2030 ska alla drivmedelsleverantörer minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel för att bidra till målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp för inrikes transporter, men kvoterna för detta är ännu inte fastställda.

2.3.5 Utred hur höginblandade/rene biodrivmedel ska främjas (Förslag)

Resultat: Energimyndigheten har under 2019 genomfört en första utvärdering av reduktionsplikten och föreslagit kvotnivåer till 2030⁸⁷. Som huvudalternativ föreslår Energimyndigheten att reduktionsnivån fortsatt ska vara separat för bensin och diesel samt att rena och höginblandade flytande biodrivmedel även fortsättningsvis ska stödjas med skattebefrielse. För att nå 2030-målet behöver reduktionsnivån för diesel vara cirka 66 procent och cirka 28 procent för bensin 2030. Rekommendationen är också att systemet för reduktionsplikt ska tillåta att spara överskott av utsläppsreduktion till nästkommande år samt att möjligheten att handla med utsläppsreduktion ska utvidgas så att det blir möjligt att överlåta utsläppsreduktion innan man har uppfyllt sin egen reduktionsplikt.

Information och kunskap

2.4 Utökat fokus på att olika insatser som Energimyndigheten gör, riktade till målgrupperna hushåll, företag och organisationer, ska främja arbetet med fossilfria transporter (Åtagande)

Aktiviteter/resultat: Insatser som fått ökat transportfokus senaste åren är primärt energi- och klimatrådgivningen (EKR) och insatser inom nationella regionalfondsprogrammen.

I EKR genomfördes insatsprojektet Hållbara transporter. Erfarenheter, kompetenshöjning och metoder från insatsprojektet kommer nu tillföras EKR:s ordinarie arbete. Hållbara transporter är nu också en ordinarie heldag inom grundutbildningen för EKR.

Inom energikartläggningsstödet har det fokuserats på att ta med kartläggning av transporter när man gör en energikartläggning inom små och medelstora företag. I webbutbildningar inom nätbaserat lärande⁸⁸ vävs transportfrågorna in för respektive bransch. För Energi- och klimatcoacherna innebär åtagandet att samtliga företag som får en energigenomgång också får en genomgång av transporter.

2.4.1 Klimatkrav införs i upphandling av vägfärjetrafiken (Åtagande)

Resultat: Trafikverkets färjeleder är en förlängning av statlig väg där annan förbindelse saknas. Vägfärjorna drivs i huvudsak på fossil diesel och behöver bli fossilfria. Ett sätt är att ställa krav vid upphandling av nya färjor men även vid ombyggnation av befintliga färjor. Trafikverket Färjerederiet har beslutat om *Vision 45*, vilket är en plan för hur färje-

⁸⁶ SFS 2017:1201 Lag om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.

⁸⁷ Energimyndigheten, *Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten – Reduktionspliktens utveckling 2021-2030*, ER 2019:27.

⁸⁸ Energimyndigheten, *Nätbaserat lärande*, <http://www.energimyndigheten.se/nrp/natbaserat-larande/> (hämtad 2020-01-14).

driften ska bli fossilfri till senast år 2045. Planen omfattar ett flertal åtgärder både för nybyggnation och för ombyggnation⁸⁹.

2.4.2 Boverkets vägledning om översiktsplanering för minskad klimatpåverkan implementeras genom en utbildningssatsning, t.ex. inom ramen för det pågående regeringsuppdraget PBL Kompetens (Åtagande)

Resultat: Boverket tog under 2016 fram vägledningen om översiktsplanering för minskad klimatpåverkan⁹⁰. I Sverige är utmaningen att minska utsläppen av växthusgaser störst inom transportsektorn, jordbruket och basindustrin. När det gäller översiktsplanering och minskning av utsläpp är det framförallt utsläppen i transportsektorn som går att påverka. Åtagandet i den strategiska planen syftar till att förstärka vägledningen. Detta har genomförts genom att vägledningen är publicerad på PBL Kunskapsbanken på Boverkets hemsida. Boverket har förutom att publicera vägledningen även sänt ett webbseminarium⁹¹ som bygger på vägledningens innehåll.

2.4.3 Framtagande och implementering av vägledning för resfria möten mot målgrupper inom offentlig sektor (och små och medelstora företag) (Förslag)

Aktiviteter: Energimyndigheten finansierar ett stöd på fem miljoner kronor till lokala och regionala aktörer som vill arbeta med resfria möten inom ramen för programmet lokal och regional kapacitetsutveckling⁹². Arbetet sker i projektform genom Energikontoret Norr Småland och Hållbar Utveckling Väst. Trafikverket finns med som stöd för att kunna föra vidare deras erfarenheter från att ha stöttat statliga myndigheter med motsvarande insatser⁹³. Det som kvarstår från förslaget i den strategiska planen är att arbeta vidare med frågan om resfria möten för små och medelstora företag där det i nuläget inte sker något arbete.

2.4.4 Vägledning om flexibla parkeringstal (Förslag)

Resultat: Boverket fick i uppdrag i sitt regleringsbrev för 2018 att ta fram en vägledning om flexibla parkeringstal. Uppdraget slutrapporterades i oktober 2018. Vägledningen⁹⁴ handlar om varför parkering för cykel och bil kan vara en viktig del i kommunens arbete med att skapa en mer hållbar stadsutveckling. Flexibla parkeringstal lyfts som en metod för kommunen för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande, effektivare markutnyttjande som i sin tur kan leda till en mer attraktiv stadsmiljö. Vägledningen visar vilka krav Plan- och bygglagen ställer på parkering kopplat till plan- och bygglovsprocessen.

⁸⁹ Trafikverket Färjerederiet, Vision 45. Färjerederiets långsiktiga tonnageplan, 2018 <https://www.trafikverket.se/contentassets/76169f3bd3e344f2b7637d1eebca4016/vision-45-farjerederiet-publik.pdf> (hämtad 2020-03-04)

⁹⁰ Boverket, *Översiktsplanering för minskad klimatpåverkan*, <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/> (hämtad 2020-01-14).

⁹¹ Boverket, *Klimatpåverkan och klimatanpassning i översiktsplanen*, <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/webbseminarier/aldre-webbseminarier/klimatpaverkan-och-klimatanpassning-i-oversiktsplanen/> (hämtad 2020-01-14).

⁹² Lokal och regional kapacitetsutveckling är ett uppdrag i Energimyndighetens regleringsbrev för 2018. Mer information om uppdraget finns under 2.7.2.

⁹³ *Resfria/digitala möten i myndigheter*, <http://www.remm.se/> (hämtad 2020-01-14).

⁹⁴ Boverket, *Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling*, https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/ (hämtad 2020-01-14).

2.4.5 Målgrupps-/intressentanalyser för olika informations- och kommunikationsinsatser tas fram (Åtagande)

Resultat: Inom åtagandet har det tagits fram en kommunikationsplan för att konkretisera arbetet med de åtaganden som rör kommunikationsfrågor inom samordningsuppdraget. I kommunikationsplanen finns en kort målgruppsanalys och även en formulering kring gemensamma huvudbudskap.

2.4.6 Kunskap, information och lärande exempel tas fram och paketeras till olika målgrupper och de regionala nätverken (Åtagande)

Aktiviteter och resultat: Inom åtagandet har myndigheterna arbetat tillsammans för att samordna kommunikationsinsatser som bidrar till samordningsuppdraget som helhet. Ett gemensamt kunskapsunderlag i form av en powerpointpresentation med stödtexter har tagits fram. Det leder till att myndigheterna kommunicerar samma budskap och visar samma statistik. Webbsidorna om samordningsuppdraget på Energimyndighetens webb⁹⁵ har utvecklats och där sammanställs lärande exempel inom transportområdet från flera myndigheter. Exempelen kan användas för att inspirera aktörer som bidrar till omställningen inom transportsektorn. Energimyndigheten jobbar kontinuerligt med att sprida lärande exempel i sina kanaler, inom transportområdet men även andra områden, för att bidra till omställningen.

2.4.7 Information och kunskapsspridning om mer klimatanpassade resor och transporter tas fram, exempelvis information om hur människors efterfrågan på att resa och mötas kan tillgodoses med så liten klimatpåverkan som möjligt (Åtagande)

Resultat: Under 2017–2018 genomfördes en åtgärd inom Miljömålsrådet i samverkan mellan Konsumentverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten och Naturvårdsverket där www.bilsvar.se uppdaterades samtidigt som ytterligare information om klimatpåverkan integrerades på webbplatsen.

Naturvårdsverket har även inom åtagandet samverkat med Konsumentverket angående deras webbsida *Hallå konsument*⁹⁶, där det finns information om klimatanpassade resor och transporter som löpande uppdateras.

2.4.7 Undersök möjligheten att ställa krav på redovisning av flygresors klimatpåverkan vid försäljning och marknadsföring av resor (Förslag)

Aktiviteter: Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att samordna ett myndighetsgemensamt arbete om att lämna förslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. Arbetet ska genomföras tillsammans med Konsumentverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Transportstyrelsen.

⁹⁵ Energimyndigheten, *Samordningsuppdrag för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*, www.energimyndigheten.se/soft (hämtad 2020-01-14).

⁹⁶ *Hallå konsument! Oberoende vägledning genom Konsumentverket*, <https://www.hallakonsument.se/> (2020-01-14).

Myndigheterna ska analysera och lämna författningsförslag på hur ett krav på obligatorisk klimatdeklaration kan införas, samt vilka kommersiella aktörer som bör omfattas.

Uppdraget redovisades den 30 april 2020.⁹⁷

2.4.8 Information till fritidsbåtagare om hur val av drivmedel och motor och körsätt påverkar miljö och hälsa (Åtagande)

Aktiviteter: I februari 2020 lanserade Transportstyrelsen sin informationskampanj om fritidsbåtarnas miljöpåverkan. Kampanjen går under parollen *Ett renare kölvatten* och innehåller tre huvudbudskap hur båtägare kan göra sitt båtliv mer hållbart; Kör smartare, Tanka grönare och Byt ut de gamla tvåtaktsmotorerna utan direktinsprutning. Det har tagits fram två filmer och kampanjbilder med information som kommer spridas på exempelvis sociala medier under våren och även finnas på Transportstyrelsens webb⁹⁸.

2019 arrangerades en workshop om fritidsbåtar och miljö, där deltagarna kom från branschen, nationella och regionala myndigheter, akademien och båtlivsorganisationerna. Resultatet från workshopen samt de presentationer som visades finns på Transportstyrelsens webb⁹⁹.

2.4.9 Informationsstöd om elbussupplägg till kollektivtrafikhuvudmän (Åtagande)

Resultat: Energimyndigheten och Trafikverket har gemensamt tagit fram rapporten *Informationsstöd om elbussupplägg*¹⁰⁰ inom samordningsuppdraget. Syftet med rapporten är att öka regionala kollektivtrafikmyndigheters, kommunernas och trafikföretags kunskaper kring elektriskt drivna bussar och dess laddinfrastruktur. Mer kunskap kan underlätta beslut kring elbussar och på så vis skapa förutsättningar för att minska klimatpåverkan och lokala emissioner. Rapporten innehåller även information om teknik som på sikt sannolikt skulle kunna minska kostnaderna för att minska koldioxidutsläpp och lokala utsläpp.

2.4.12 Utveckla livscykeldata avseende fordonsproduktion och fordonsåtervinning (Åtagande)

Aktiviteter och resultat: Merparten av arbetet inom detta åtagande har bedrivits inom gruppen LCA för fordon inom Swedish Life Cycle Center¹⁰¹. Energimyndigheten har tagit på sig ansvaret för gruppens fortlevnad framöver. Arbetet har till stor del bestått av projektpresentationer men också ett antal workshops. Gruppen har också använts för att ge inspel till en utredning kring nya ekodesignkrav avseende batterier.

Inom området har Energimyndigheten finansierat två konsultuppdrag till IVL. Båda uppdragen avsåg att ta fram bättre data avseende fordonsbatterier med två rapporter

⁹⁷ Trafikanalys, *Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor*. Rapport 2020:6.

⁹⁸ Transportstyrelsen, *Ett renare kölvatten*, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fritidsbatar/Batlivets-miljofragor/ett-renare-kolvatten/> (hämtad 2020-03-26)

⁹⁹ Transportstyrelsen, åtagande om båtmotorer, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fritidsbatar/Batlivets-miljofragor/batmotorer/soft-atagande-batmotorer/> (hämtad 2019-10-04).

¹⁰⁰ Energimyndigheten, *Informationsstöd om elbussupplägg till kollektivtrafikhuvudmän*, ER 2019:03.

¹⁰¹ Swedish life cycle center, LCA and vehicles, <https://www.lifecyclecenter.se/projects/lca-and-vehicles/> (hämtad 2020-01-14).

som resultat. Mest aktuella data finns att hämta i rapporten *Lithium-Ion Vehicle Battery Production*¹⁰². I det andra uppdraget ingick också att delta i ett internationellt samarbete inom IEA¹⁰³ med fokus på att ta fram bättre uppgifter kring kritiska material för fordonsproduktion i allmänhet.¹⁰⁴ Samordningsmyndigheterna har i olika remissyttranden och rapporter påtalat att framtida koldioxidkrav på fordon också bör inrymma utsläpp från själva produktionen av fordonet.

2.4.14 Information om drivmedel i samhället (Åtagande)

Resultat: Energimyndigheten fick i 2017 års regleringsbrev ett uppdrag att ta fram ett förslag kring hur information om drivmedels klimat- och miljöpåverkan kan utformas¹⁰⁵.

2.4.14 Utred möjligheten att offentliggöra rapportering enligt Hållbarhetslagen och Drivmedelslagen (Förslag)

Aktiviteter: Regeringen la under våren 2018 fram en proposition baserat på Energimyndighetens förslag om information om drivmedels klimat- och miljöpåverkan (se 2.4.14 Information om drivmedel i samhället) och beslutade under sommaren 2018 om ändringar i drivmedelslagen och drivmedelsförordningen¹⁰⁶. Enligt drivmedelsförordningen är aktörerna tvingade att ge konsumenter miljöinformation om drivmedlets klimatpåverkan och ursprung direkt vid bränslepumpen. Energimyndigheten kommer att ta fram föreskrifter om rapportering och hur utformningen av miljöinformationen ska se ut. Första rapportering enligt de nya bestämmelserna kommer att ske senast 1 april 2021 och konsumenter kommer att kunna ta del av miljöinformationen under andra halvan av 2021.

2.4.15 Öka kunskapen om vad omställningen av transportsektorn innebär för försörjningstrygghet (Åtagande)

Aktiviteter: Energimyndigheten har i uppdrag att löpande utveckla och samordna samhällets krisberedskap inom energiberedskapsområdet och bedriva omvärldsbevakning och analys samt stödja andra myndigheter med expertkunskap inom området.

Utvecklingen pågår av ett program för Sveriges drivmedelsberedskap, där omställningen till en fossilfri transportsektor finns med som en integrerad del. Programmet "Utveckling av Sveriges drivmedelsberedskap" planeras att pågå under perioden 2020–2025 med syfte att uppfylla en delmängd i Energimyndighetens uppgifter i att utveckla, planera och samordna krisberedskap och för totalförsvaret.

¹⁰² IVL, *Lithium-Ion Vehicle Battery Production*, November 2019. No C444.

¹⁰³ International Energy Agency

¹⁰⁴ IEA HEV, *Task 40, CRM4EV Critical raw material for electric vehicles*, <http://www.ieahev.org/tasks/CRM4EV-critical-raw-material-for-electric-vehicles-task-40/> (hämtad 2020-01-14).

¹⁰⁵ Energimyndigheten, *Miljöinformation om drivmedel: Redovisning av uppdrag 4 i Energimyndighetens regleringsbrev 2017*. Dnr 2018-017282.

¹⁰⁶ SFS 2019:123. Förordning om ändring i förordningen (2018:1517) om ändring i drivmedelsförordningen (2011:346)

Forskning och innovation

2.5 Vidareutveckla Energimyndighetens forskningsstrategi utifrån identifierade behov i samordningsuppdraget (Åtagande)

Aktiviteter och resultat: Energimyndigheten har i enlighet med den strategiska planen gått igenom projektportföljen och har bland annat lanserat nya forskningsprogram inom transportområdet. Forskningsprogrammet Transporteffektivt samhälle omfattar 200 miljoner kronor och löper 2018 - 2023¹⁰⁷.

Under 2019 levererade Energimyndigheten underlag för forskning och innovation på energiområdet 2021-2024¹⁰⁸.

2.5.1 Gör en översyn av de statliga forskningsmedlen till luftfart för att se hur de kan inriktas och anpassas för att tydligare styra mot fossilfrihet (Förslag)

Aktiviteter: Energimyndigheten fick våren 2018 i uppdrag av regeringen att främja hållbara biobränslen för flyg¹⁰⁹. För detta ändamål har Energimyndigheten utlyst medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg¹¹⁰.

2.5.2 Gör en översyn av de statliga forskningsmedlen till sjöfarten och behovet av ett särskilt forsknings- och innovationsprogram för energieffektiv och fossilfri sjöfart. Översynen bör även ta ställning till om medlen till forskning för fossilfri sjöfart bör öka. Fortsatt finansiellt stöd av befintliga och potentiella samarbetsplattformar behövs för att förstärka samarbetet mellan sjöfartsnärings, offentliga aktörer och akademi. (Förslag)

Resultat: Energimyndighetens forskningsprogram Sjöfartsprogrammet beslutades i mars 2018 och kommer att fördela 83 miljoner kronor under perioden juli 2018 till december 2023. Hittills har programmet haft två utlysningar, om cirka 15 miljoner kronor, som varit öppna för forsknings- och utvecklingsprojekt med tydlig forskningshöjd och nyhetsvärde inom programbeskrivningens samtliga huvudområden: Energieffektiva fartyg, Anpassning till förnybar energi och Operationell verksamhet och system.

2.5.3 Samverkan görs kring forsknings- och innovationsinsatser och resultatspridning (Åtagande)

Aktiviteter: Åtagandet innebär att berörda myndigheter i samordningsuppdraget tillsammans med andra forskningsfinansiärer samverkar kring forskning och innovation med syfte att främja en fossilfri transportsektor. Ett samverkansmöte genomfördes våren 2018, där Energimyndigheten, Vinnova, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Naturvårdsverket deltog, med syfte att informera varandra om pågående aktiviteter.

¹⁰⁷ Energimyndigheten, *Transporteffektivt samhälle*, <http://www.energimyndigheten.se/forskning-och-innovation/forskning/omraden-for-forskning/transporter/transporteffektivt-samhalle/> (2020-01-14).

¹⁰⁸ Energimyndigheten, *Accelerera energiomställningen för ett hållbart samhälle. Underlag för forskning och innovation på energiområdet 2021-2024*. ET2019:6.

¹⁰⁹ Regeringen, *Uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg*. Diarienumr N2018/02705/FÖF.

¹¹⁰ Energimyndigheten, *11 forskningsprojekt ska bidra till att nå ett fossilfritt flyg*, <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2018/11-forskningsprojekt-ska-bidra-till-att-na-ett-fossilfritt-flyg/> (hämtad 2020-01-14).

Inblandade myndigheter fortsätter att samverka genom deltagande i varandras aktiviteter bland annat genom programråd och avstämningar inför kommande forskningsproposition.

Internationellt arbete

2.6.2 Sverige bör aktivt verka för att en internationell målsättning om att minska sjöfartens klimatpåverkan och att ytterligare internationella styrmedel skyndsamt kommer på plats. (Förslag)

Aktiviteter: FN:s sjöfartsorganisation IMO har enats om en initial strategi¹¹¹ med ett antal mål och principer för hur växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten ska minska. Strategin anger att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. Koldioxidutsläppen per transportarbete ska minska med 40 procent till 2030, respektive 70 procent till 2050, jämfört med 2008.

Den initiala strategin innehåller en lista med möjliga styrmedel som IMO kan komma att utveckla. Det pågår ett arbete med att prioritera och konkretisera dessa. Att genom interna och externa kontakter utreda och dokumentera konsekvenserna för Sverige ingår i de underlag som tas fram av Transportstyrelsen.

2.6.3 Fortsatt utveckling av mätmetoder för lätta och tunga fordons energi-användning (Förslag)

Aktiviteter: Utveckling av mätmetoder för lätta fordon är genomförd i och med införandet av den nya körcykeln WLTP¹¹² för lätta fordon. WLTP-metoden är obligatorisk för nya lätta fordon sedan september 2018. Värdena kommer att användas i framtida arbete med att skärpa utsläppskraven för nya lätta fordon inom EU, och för uppföljning och utvärdering av fordonsflottans utsläpp.

Arbete med att mäta och rapportera utsläppsvärden från nya tunga fordon pågår¹¹³. Mätmetod för att i testbädd ta fram koldioxidvärde från motorer finns, men för att få en rättvisande bild av ett fordon's totala utsläpp används en beräkningsmodell (VECTO) där motorns koldioxidvärde är en av många parametrar.

2.6.3 Driva på för införande av mätmetoder för arbetsmaskiners energianvändning (Förslag)

Aktiviteter: Det finns en arbetsgrupp inom det svenska standardiseringsinstitutet SIS, som arbetar med att försöka ta fram en standard för beräkning av arbetsmaskiners energianvändning. Kommissionen har nyligen introducerat ett nytt regelverk om mätning av motorer i testbädd men för att få en bild av en specifik maskins utsläpp krävs utveckling av beräkningsmodeller. Till skillnad från fordon kan arbetsmaskiners utsläpp inte relateras till en viss körd sträcka vilket gör det mer komplicerat. Standardiserade arbetsmoment behöver därför utvecklas till beräkningsmodellerna.

¹¹¹ IMO, *Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships*, Resolution MEPC.304(72), 2018.

¹¹² Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure, en standardiserad körcykel i laboratoriemiljö som används vid typgodkännande av nya fordon.

¹¹³ Europeiska kommissionen, *Vehicle Energy Consumption calculation TOol – VECTO*, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vecto_en (hämtad 2020-01-14).

2.6.4 Fortsatta och skärpta krav på EU-nivå om koldioxidnivåer för nya fordon (Förslag)

Resultat och aktiviteter: Nya utsläppskrav har beslutats inom EU för nyproducerade personbilar och lätta nyttofordon.

I ett första steg, från och med den 1 juli 2019, fastställs koldioxidutsläppen för fyra grupper av tunga fordon, som står för cirka 65–70 % av de totala koldioxidutsläppen från Europeiska unionens fordonspark av tunga fordon. Värdena används för övervakning och rapportering till kommissionen och kommer användas för att ställa krav på tillverkarna att sänka koldioxidutsläpp från fordonsparkerna av nya tunga fordon i hela unionen.

Ett mål för minskade koldioxidutsläpp för 2025 har fastställts som en relativ minskning på 15%, baserad på de genomsnittliga koldioxidutsläppen från de tunga fordon som nyregistreras mellan den 1 juli 2019 och den 30 juni 2020. Målet för minskning för år 2030 är 30% men kommer bedömas beroende på kommande utveckling och Europeiska unionens åtaganden enligt Parisavtalet.

2.6.5 EU-förordning om energimärkning av däck följs upp och krav utvecklas (Förslag)

Aktiviteter: Det finns ett förslag på EU-förordning¹¹⁴ som innehåller skärpta krav för energimärkning av däck. Detta innebär bland annat att energimärkningen kompletteras med vinteregenskaper som snö och is. Förordningen är inte antagen ännu men en politisk överenskommelse antogs i november 2019.¹¹⁵ Enligt senaste förordningsförslag kommer förordningen börja gälla den 1 juni 2021.

Samordning och samverkan

2.7.1 Myndigheterna i samordningsuppdraget bjuder in till fysiska dialogmöten (Åtagande)

Aktiviteter: Behovet av dialogmöten inom samordningsuppdraget har undersökts och resultatet blev att detta åtagande delvis sker i samverkan med Energimyndighetens uppdrag om sektorsstrategier. I uppdraget om sektorsstrategier ska Energimyndigheten ta fram strategier för resurseffektivt nyttjande för flera olika sektorer däribland fossilfri transportsektor¹¹⁶. Uppdraget om sektorsstrategier kommer att pågå till 2030.

På Energiutblick 2019 hölls en presentation om samordningsuppdraget och hur det löper på under uppdragsperioden.

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. I uppdraget ingår att årligen arrangera en resultatkonferens, skapa en arena för fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer, höja kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon samt stötta kommuner och landsting i arbetet med att ställa klimatkrav på transportinfrastruktur.

¹¹⁴ Europeiska kommissionen, *Commission proposes improved tyre labelling rules*, https://ec.europa.eu/info/news/commission-proposes-improved-tyre-labelling-rules-2018-may-17_en (2020-01-14).

¹¹⁵ Europeiska kommissionen, *Clean mobility: Commission welcomes agreement on tyre labelling to save energy*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_19_6279 (2020-04-17)

¹¹⁶ Energimyndigheten, *Fossilfria transporter*, <http://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/program-och-uppdrag/Sektorsstrategier-for-energieffektivisering2/strategiernas-innehall/fossilfria-transporter/> (hämtad 2020-04-17).

2.7.1 Undersöka möjligheterna att inrätta en digital plattform för att följa arbetet med omställningen och den nationella samordningen (Åtagande)

Resultat: I juni 2019 publicerades visualiseringsverktyget Panorama¹¹⁷. Panorama har tagits fram genom ett myndighetssamarbete mellan Klimatpolitiska rådet, Energimyndigheten och Naturvårdsverket. I Panorama åskådliggörs Sveriges växthusgasutsläpp fördelat på sektorer, lösningar för att minska utsläppen och bedömningar av deras potential, trenddiagram som visar nuläget jämfört med den bedömda potentialen, samt styrmedel och åtaganden fördelat på lösningar.

Arbetet med samordningsuppdraget och pågående aktiviteter där går att följa via Energimyndighetens hemsida, www.energimyndigheten.se/soft. Här publiceras regelbundet status för uppdraget samt en redovisning av pågående och avklarade aktiviteter.

2.7.2 Länsstyrelserna får i uppdrag att ansvara för den regionala statliga samordningen att arbeta med omställningen till fossilfri transportsektor (Förslag)

Aktiviteter: Länsstyrelserna fick i uppdrag i sitt regleringsbrev för 2018 att ansvara för den regionala statliga samordningen att arbeta med omställningen till fossilfri transportsektor. Länsstyrelserna ska med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet med att förverkliga regeringens politik avseende energiomställning och minskad klimatpåverkan.

2.7.2 Finansiellt stöd ges till regionala och lokala aktörer för att driva informations- och utbildningsprojekt inom de regionala nätverken (Förslag)

Aktiviteter: I regleringsbrevet för 2018 fick Energimyndigheten i uppdrag att stödja lokala och regionala offentliga aktörer att bidra till energiomställning och minskad klimatpåverkan, genom uppdragen *Hållbara transporter* och *Lokal och regional kapacitetsutveckling*¹¹⁸. Utifrån dessa uppdrag har ett stödprogram utformats där medel till projekt har fördelats genom öppna utlysningar. Därtill arrangeras erfarenhetsutbyten för ett ökat lärande mellan projekten. Samtliga projekt pågår som längst till och med 2020. Omkring 35 projekt, varav flera är i samverkan, har fokus på omställning till ett mer transporteffektivt samhälle, exempelvis samordnad varudistribution, digitala möten, hållbara resvanor till och från arbetsplatser och skolor, samordnade godstransporter, parkeringsstrategier, planering för ökad cykling med mera.

Uppföljning och utvärdering

3.1 och 3.2 Fortsätta arbetet med indikatorer och utvärdering (Åtagande)

Resultat: Indikatorer har tagits fram dels för att följa omställningen i transportsektorn och dels för att följa upp påverkan på andra samhällsområden. Sammantaget har 31 stycken indikatorer sammanställts. Indikatorerna publiceras i kontrollstationens underlagsrapport¹¹⁹.

¹¹⁷ Naturvårdsverket, *Panorama – visuellt verktyg av klimatomställningen*, [https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Panorama/\(hämtad 2020-04-17\)](https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Panorama/(hämtad 2020-04-17)).

¹¹⁸ Dessa uppdrag kopplar mot förslag 2.7.2 i den strategiska planen *Finansiellt stöd ges till regionala och lokala aktörer för att driva informations- och utbildningsprojekt inom de regionala nätverken*.

¹¹⁹ Energimyndigheten, *Underlagsrapport till Kontrollstation för strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*, ER 2020:04.

3.3 Utvärdera genomförda åtgärder och styrmedel (Åtagande)

Resultat: För att utvärderingar och samhällsekonomiska analyser ska genomföras likvärdigt inom samordningsuppdraget har olika metoder och vägledningar tagits fram. En intern vägledning för att genomföra samhällsekonomiska kostnadseffektivitetsanalyser har tagits fram vilken används som stöd i bedömningen om en samhällsekonomisk analys ska genomföras på ett åtagande eller förslag.¹²⁰ Denna interna vägledning innehåller även en metod för uppföljning och utvärdering av genomförda åtgärder och styrmedel.

3.4 Genomföra en första kontrollstation för att följa upp och utvärdera arbetet med omställningen inför revidering av den strategiska planen (Åtagande)

Resultat: En kontrollstation för den strategiska planen presenterades i mars 2020¹²¹. Kontrollstationen innefattar att följa upp hur arbetet med den strategiska planen för transportomställningen fortlöper, att följa upp aktiverade åtaganden och förslag utifrån deras respektive påverkan på samhällsekonomin, samt att beskriva transportomställningen i stort. Fokus för kontrollstationen är på uppföljning och analyser utifrån befintliga underlag snarare än på utvärdering av faktiska effekter. Kontrollstationen innehåller även en rekommendation till vilka förslag som regeringen bör prioritera snarast för att öka omställningstakten.

3.5 Utvärdering av arbetssätt och organisatoriskt lärande avseende det processinriktade samordningsarbetet på nationell och regional nivå (Åtagande)

Resultat: En utvärdering av arbetssättet inom samordningsuppdraget har genomförts. Konsultbyrån Faugert & Co Utvärdering AB har anlitats för att följa och utvärdera arbetssättet. Utvärderingen har redovisats i en delrapport¹²² samt en slutrapport¹²³ samt i två workshops.

3.6 Genomföra fortsatt översyn av värderingen av koldioxid (Åtagande)

Resultat: Nytt koldioxidvärde har beretts inom ASEK¹²⁴ och beslut togs av Trafikverket i juni 2019. Nytt värde är 7 kr/kg koldioxid i 2017-års prinsnivå och börjar gälla från 1 maj 2020. Värdet räknas inte upp realt över tiden i kalkylerna.

3.6 Analys av omställningen och förslagen i den strategiska planens sammantagna effekter på samhällsekonomin - Modell- och metodutveckling (Åtagande)

Resultat: Inom ramen för SOFT:s kontrollstation (åtagande 3.4) har samordningsmyndigheterna tagit fram ett metod-PM¹²⁵ för att framöver kunna göra en samlad samhällsekonomisk analys av transportomställningen. Metod-PM:et har dock inte tillämpats inom kontrollstationen då kontrollstationen har haft fokus på uppföljning snarare än samhällsekonomisk utvärdering.

¹²⁰ Energimyndigheten, *Intern vägledning för uppföljning, utvärdering och samhällsekonomisk analys av åtgärder i den strategiska planen*, EM dnr 2017:013630, beslutad 2019-02-01

¹²¹ Energimyndigheten, *Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2020:03

¹²² Technopolis, *SOFT- en processutvärdering, Delrapport 190130*, Energimyndighetens dnr:2016-3958

¹²³ Technopolis, *SOFT- en processutvärdering*, Februari 2020, Energimyndighetens dnr:2016-3958

¹²⁴ Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn.

¹²⁵ Energimyndigheten, EM dnr 2017:013630

4.5 Fortsatt samverkan kring omvärldsbevakning (Åtagande)

Aktiviteter och resultat: Ett gemensamt seminarium på temat omvärldsanalys genomfördes i februari 2018. Seminariet dokumenterades i ett PM.¹²⁶ På Trafikanalys uppdrag genomförde en konsult en omvärldsanalys av klimatmotiverade förändringar av internationella regler inom det transportpolitiska området. Uppdraget¹²⁷ redovisades i november 2018. Med samordningsmyndigheternas hjälp har det utvecklats och finns nu tillgängligt på Trafikanalys hemsida¹²⁸. Ytterligare en redovisning färdigställdes i maj 2019 om hur ny mobilitet påverkar transportmönster och beteenden och vilka effekter sådana förändringar kan ha på transportsektorns växthusgasutsläpp¹²⁹. En sammanfattande redovisning har också lämnats som ett underlag till kontrollstationen¹³⁰.



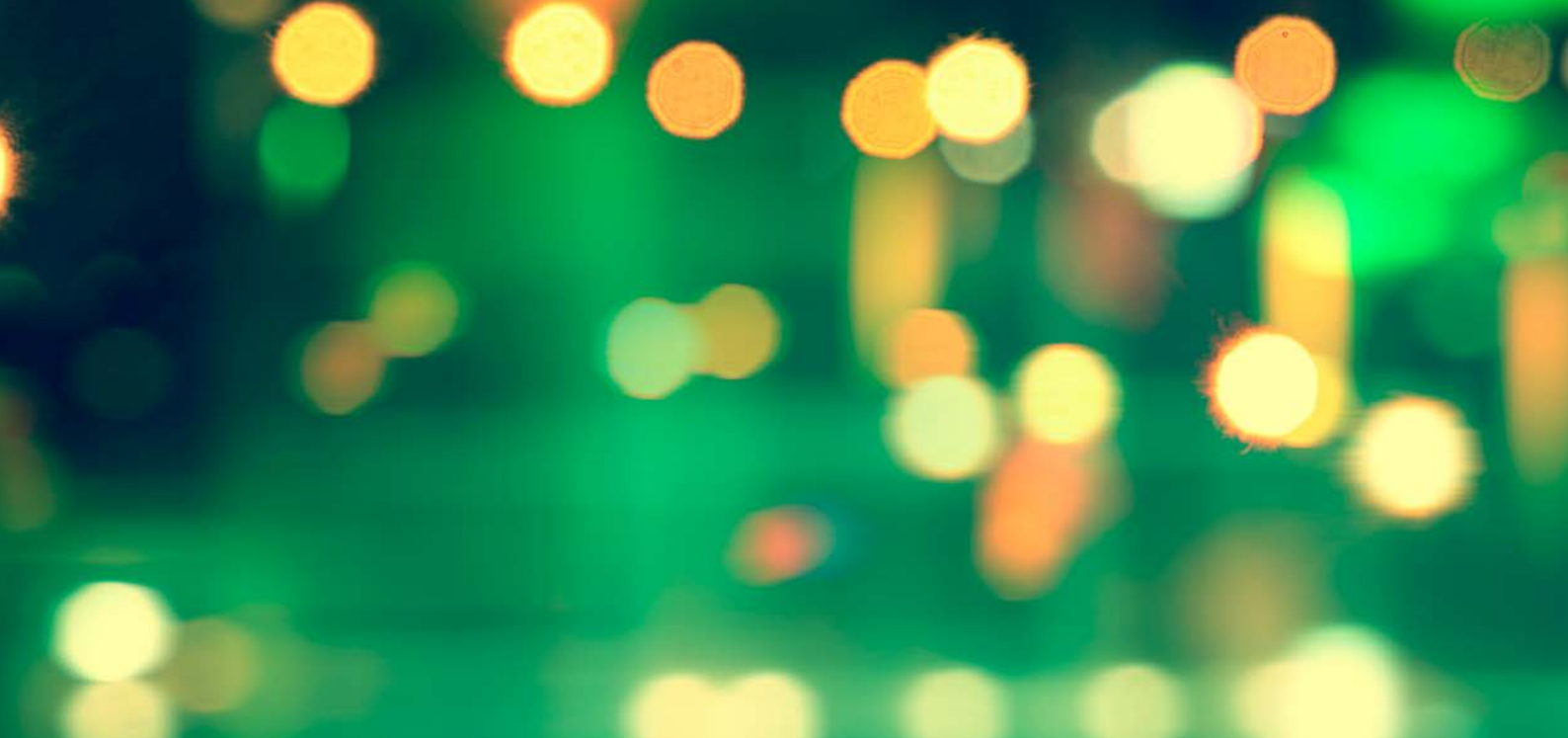
¹²⁶ Trafikanalys, *Omvärldsfaktorer av betydelse för den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Dokumentation från ett myndighetsgemensamt seminarium 2018-02-15*, Trafikanalys dnr. 2018/41.

¹²⁷ Nilsson M., *Transporter, klimat och internationell regelutveckling – en omvärldsanalys*, Finns hos Trafikanalys, dnr. 2018/49.

¹²⁸ Trafikanalys, *Transporter, klimat och internationell regelutveckling – en omvärldsanalys*, <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/transporter-klimat-och-internationell-regelutveckling--en-omvarldsanalys.pdf> (hämtad 2020-01-14).

¹²⁹ Sweco, *Omvärldsanalys av transportmönster och beteenden till följd av ny mobilitet och dess effekter på transportsektorns klimatutsläpp*, <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/omvarldsanalys-ny-mobilitet.pdf> (hämtad 2020-01-14).

¹³⁰ Trafikanalys, *Omvärldsanalys ur ett SOFT-perspektiv – en syntes*, PM2019:9.



Energimyndigheten leder samhällets omställning till ett hållbart energisystem.

Vi bidrar med fakta, kunskap och analyser om tillförsel och användning av energi i samhället, och arbetar för en trygg energiförsörjning.

Forskning om framtidens fordon och bränslen, förnybara energikällor och smarta elnät får stöd av oss. Vi stöttar också affärsutveckling som gör det möjligt att kommersialisera innovationer och ny teknik, och ser till att goda lösningar kan exporteras.

Vi ansvarar för Sveriges officiella statistik på energiområdet, och hanterar elcertifikatsystemet och handeln med utsläppsrätter.

Dessutom deltar vi i internationella klimatsamarbeten, och förmedlar fakta om effektivare energianvändning till hushåll, företag och myndigheter.



Energimyndigheten, Box 310, 631 04 Eskilstuna
Telefon 016-544 20 00, Fax 016-544 20 99
E-post registrator@energimyndigheten.se
www.energimyndigheten.se