

## Transportsektorns omställning – men med förnuft

MATTIAS GOLDMAN

### RECENSION

Per Kågeson: *Vägen till fossilfri fordonstrafik*, Transportföretagen, Stockholm, 2023, 90 sidor, pdf, saknar ISBN-nummer, <https://via.tt.se/data/attachments/00523/391e1a96-1a94-484f-a49a-2a6e58c5941d.pdf>.

Per Kågeson är en välkänd debattör i svensk politik. För över fyrtio år sedan ledde han Linje 3 i kärnkraftsomröstningen, som vanns av Linje 2 med parollen ”avveckling – men med förnuft”. Denna paroll kan sägas sedan ha präglat hans arbete, med beräkningar och resonemang som visar på omställningens komplexitet och pekar på vad som är en kostnadseffektiv väg framåt. Detta har huvudsakligen gällt transportsektorns omställning, men Kågeson har också drivit förslag om att barn bör börja på förskola senare än i dag (Kågeson 2017) om hur säkerheten för långfärdsskridskoåkare kan förbättras (Kågeson 2006) och på sistone om att ukrainska flyktingars ersättning bör höjas (Kågeson 2023b). Att sätta en etikett på honom är till lika delar svårt och meningslöst.

Kågesons och mina vägar har återkommande korsats. Han grundade Gröna Bilister där jag senare var talesperson och 2030-sekretariatet som jag grundade baseras på rekommendationerna från FFF-utredningen (SOU 2013:84), som Kågeson var huvudsekreterare för. Dock hoppade han av i protest mot det han betecknade som en övertro på biodrivmedel och effektivisering. Utredningens mest centrala förslag var att uppnå en fossiloberoende transportsektor till år 2030. Detta konkretiserades till 70 procent minskad klimatpåverkan år 2030 jämfört med år 2010, vilket blev det enda sektorsmålet i Sveriges klimatpolitiska ramverk som samtliga riksdagspartier utom Sverigedemokraterna står bakom.

Klimatmålet, som antogs med röst-siffrorna 299–50, föreslår nu Kågeson i

denna rapport att riksdagen river upp. Detta har klimatminister Pourmokhtari och energiminister Busch redan entydigt avvisat; målet ska nås. Därmed skulle Kågesons förslag, också framfört på *DN Debatt*, att till år 2030 blott minska transportsektorns klimatpåverkan med 57 procent kunna avfärdas som kurios (Kågeson 2023a). Detta särskilt som Transportföretagen, som uppdragit åt honom att skriva rapporten, på en direkt förfrågan tydligt anger att de ”arbetar fortsatt för att nå 2030-målen” (s 1).

Kågesons logik bakom att föreslå 57 procent utsläppsminskning till år 2030 utgår ifrån en bedömning att Sverige inte är betjänt av att gå före på klimatområdet, fokus är vad ”Sverige behöver göra för att uppfylla sitt åtagande gentemot EU om att till 2030 minska utsläppen med 50 procent jämfört med 2005 i alla sektorer som inte omfattas av det nuvarande utsläppshandelsystemet” (s 3). Att göra mindre än så bör inte vara lockande eftersom det skulle innebära dryga böter från EU, alternativt att Sverige behöver kompensera de överskjutande utsläppen med utsläppsrätter som ser ut att bli väldigt dyra. Då det finns en reell risk att Sverige inte når EU-målen med den politik som presenterats av Tidöpartierna och i regeringsförklaringen, bör Kågesons förslag läsas noggrant av de som arbetar fram kommande styrdokument inom klimatområdet, inte minst den klimathandlingsplan för mandatperioden och kommande statsbudget. Bland de väl underbyggda slutsatser Kågeson drar finns:

- **Eldriftens begränsningar.** År 2030 är bara åtta år bort och då rullar fortfarande många av de fordon som rullar i dag. Även med effektiva inhemska styrmedel som införs i närtid, sker bara drygt 40 procent av vägtrafikarbetet med eldrift år 2030.
- **Reduktionspliktens golv.** I Tidöavtalet anges att Sverige ska sänka sin reduktionsplikt för bensin och diesel

Mattias Goldmann är grundare av 2030-sekretariatet, tidigare hållbarhetschef på Sweco, talesperson för Gröna Bilister och vd för tankesmedjan Fores.

till EU:s lägstanivå. Vilken denna är råder det dock skilda meningar om, Kågeson anger på goda grunder att den kan förväntas vara 13–16 procent. Han föreslår 18 procent i ett förenklat system med en samlad plikt, där alla drivmedel ingår – såsom Energimyndigheten redan föreslagit.

- **Sänkt drivmedelsbeskattning med måtta.** Kågeson slår fast att ”För att 40 procent av vägtrafiken ska hinna bli elektrifierad till 2030 behöver politiken genom att anpassa beskattningen ser till att priserna vid pump på diesel och bensin ligger på relativt hög nivå, kanske 18 kronor per liter, alltså mer än före kriget i Ukraina men mindre än de nivåer som varit vanliga sedan dess” (s 6).
- **Tunga transporter behöver särskild stimulans.** Kågeson föreslår en kilometerskatt som differentieras utifrån fordonens utsläpp av koldioxid, för att stimulera eldrivna lastbilar bortom vad en premie kan ge.
- **Klimatnyttan av cykling och kollektivtrafik är avtagande.** I takt med att allt fler bilar blir eldrivna, minskar också nyttan av ökat kollektivt resande och cykling. Därtill är cykling och kollektivtrafik mycket mer av kommuniserande kärn, än visavi biltrafiken: Satsningar på att få fler att ta bussen innebär i första hand att färre cyklar, inte att färre tar bilen.
- **Självförsörjningen kan öka.** Sverige kan öka den inhemska produktionen av biodrivmedel, så att vi år 2030 är nästan självförsörjande på biodrivmedel. Det gör också en omfattande användning av biodrivmedel lättare att försvara eftersom vi då inte inkräktar på andras möjligheter att använda sina rester, avfall och över-skottsjordar för biodrivmedel.

Denna rapport är full av analyser med exakta procenttal gällande en

förväntad utveckling för olika delar av transportsektorns omställning. Den som vill fördjupa sig i hur han kommit fram till sina antaganden riskerar dock att bli något besviken; de bakomliggande beräkningarna presenteras inte och skrivelser som denna ger vid handen att de kanske inte alltid varit väldigt djuplodande; ”Med tanke på att gods-transportarbetet med lastbil tog marknadsandelar från tåg och fartyg under 2010-talet kan knappast de åtgärder som vidtogs i syfte att främja byte från väg till järnväg och sjöfart ha fallit särskilt väl ut. Det hindrar dock inte att de kan ha haft viss effekt på transportarbetets fördelning” (s 22).

Därutöver är rapporten en utmärkt sammanställning av vad som faktiskt gäller, även om det skett stora förändringar på den korta tid som gått sedan rapporten presenterats. Biogasens skattebefrielse har rivits upp och EU har *inte* – som författaren anger – beslutat att alla nya bilar och lätta lastbilar ska vara utsläppsfria 2035. Alla förändringar som skett sedan rapporten skrevs har varit till det sämre ur klimatperspektiv, vilket pekar på att behovet av åtgärder troligen ökat.

Vissa resonemang är knappast användningsfria, vilket troligen framkommit av den prisnivå som Kågeson föreslår för bensin och diesel. Att priset vid pump ända till år 2030 skulle vara flera kronor lägre per liter än vad det *de facto* är i dag, är nog inte den bedömning vare sig gemene man eller finansdepartementet gör – exempelvis BNP-indexeras ju beskattningen årligen, vilket om inte tillväxten helt stannar av ända till år 2030 nära nog omöjliggör den prisbild han anger. Andra förslag är logiska men stryker precis som Transportföretagens VD konstaterar i sitt förord inte medhårs; orkar politiken ta bort all stimulans till förmånsbilar? Kan finansdepartementet tänka sig att skicka tillbaka stora delar av skatteintäkterna

från bensin och diesel till hushållen som Kågeson föreslår?

Sammantaget innebär Kågesons förslag enligt hans egen bedömning – vars underlag dock inte sammanställs – att ”70-procentsmålet med god marginal kan nås redan före mitten av 2030-talet” (s 6). Detta rentav ”Även om elektrifieringen går något långsammare än vad som här antagits och trafikarbetet växer något mer än förutspått” (s 57). 2030-målet är därmed tidsmässigt så nära att uppfyllas att man måste undra varför författaren insisterar på att riksdagen ska ta ett aktivt beslut att riva upp det – särskilt mot bakgrund av att Sverige ser ut att endast nå ett eller möjligen två av våra 16 nationella miljömål, utan att någon föreslår att övriga mål ska rivas upp.

Frågan uppstår förstas också om det inte med några vässade verktyg och tillkommande tilltag trots allt går att nå 2030-målet utan att det uppstår betydande välfärdsförluster. Denna fråga har Kågeson och jag ventilerat på *Dagens Nyheter*s debattsida, där undertecknad anger att det finns utsläppsminskningar att hämta inom beteendeförändringar, vilket författaren i sin slutreplik bedömer vara behäftade med betydande osäkerhet, dock utan att avvisa dem (Goldmann 2023; Kågeson 2023c).

I rapporten konstaterar Kågeson att ”Under 2019 föll trafikarbetet med personbil per capita för första gången sedan 2013 under nivån för år 2000. Det är fråga om en påtaglig minskning jämfört med året innan men svårt att ännu veta om det kan vara början på en ny trend” (s 57). Bloomberg är mindre försiktiga; redan 2019 förutspådde de *Peak Car* – ”the mobility revolution is almost here”. ”Millennials” kör bil långt mindre än tidigare generationer, att körsträckorna totalt sett inte minskar ännu beror på att äldre kör bil högre upp i åldrarna än tidigare. Därav ”almost here” (Bloomberg 2019).

I arbetslivet tycks nu ett kraftfullt

skifte mot minskat resande ske, som Kågeson bedömer kan få stor betydelse: ”En joker i sammanhanget är i vilken utsträckning som pandemiårens satsning på distansarbete och webbmöten kommer att bli bestående” (s 80). Framtiden är omvittnat svår att sia om, men många vittnar om arbetsplatser dit det nya normala är att komma två gånger i veckan, om arbetsgivare som skalar ner kontor vilket i praktiken omöjliggör en återgång till pre-pandemi-arbetslivet och om arbetstagar som kräver omfattande distansarbete. Detta utan att politiken ingripit – laglig rätt att jobba på distans införs i Nederländerna och Storbritannien och vore inte en otänkbar komponent för den som vill hitta de sista procentenheterna till 2030-målet.

När väl arbetsresorna sker, har det stor klimatmässig betydelse hur de utförs. Kågeson konstaterar att Tidöpartiernas ensidiga höjning av milersättningen för den som kör bensin- eller dieselbil – men inte den som kör på el, tar bussen eller cyklar – ”kommer sannolikt att leda till att fler än tidigare väljer att ta bilen till jobbet, vilket medför ökade utsläpp” (s 12). Att denna förändring inte är ödesbestämd står klart för den som följt frågan om reseavdraget, som samtliga riksdagspartier utom SD i juni 2022 enades om att ersätta med ett färdmedelsneutralt bidrag – inför detta och 2030-målet ter sig ytterligare något mer nåbart.

Frågan om drivmedelspriset hör också hit. Den prissäskning regeringen nyligen genomförde på 14 respektive 42 öre litern vid pump för bensin och diesel kostade statskassan närmare sju miljarder kr, så det är inte givet att politiken är beredd att investera tillräckligt för att ända t o m år 2030 trygga ”Kågesonpriser”, därtill med halvårsvisa priskontroller. Blir priserna högre, blir utsläppen lägre – metastudier av priselasticitet på bensin och diesel visar att utfallet beror på en rad andra faktorer än själva

priset, men det är otvetydigt att vi kör mindre och snålare om drivmedlen blir dyrare (Mofatt 2019).

Författaren är mycket översiktlig när det gäller lösningar på beteendesidan. Han konstaterar enbart helt kort att det finns ”tilltagande intresse för bilpooler och s.k. mikromobilitet” (s 34). Att förstärka detta intresse vore inte heller omöjligt, t ex genom en sänkt moms – bilpool har fyra gånger högre moms än att hyra fordon, inklusive helikoptrar och limousiner. En rubrik i rapporten lyder ”Kollektivtrafiken har problem”, men den följs inte av förslag på hur det skulle kunna avhjälpas, trots att Kågesons viktiga budskap om att fokusera på energieffektivitet uppfylls av att färdas gemensamt (s 38). Förslagen är många från andra håll, t ex Nationellt centrum för kollektivtrafik, K2. Dessa förslag för oss närmare 2030-målet och har på köpet den fördelningspolitiska inriktning som Kågeson vurmar för i sina förslag om skattemässig återbäring.

Beteendeförändringar är med författarens ord ”samhällsekonomiskt potentiellt mycket lönsamma åtgärder”. Därför är det ägnat att förvåna att rapporten närmast helt saknar förslag på beteendesidan. Det motiveras med att ”En sammanfattande slutsats måste ändå bli att konsekvenserna av satsningar på effektivisering av transporterna är svårbedömda och att sannolikheten är hög att bidragen även i det korta perspektivet (då de potentiellt ännu har betydelse) är små jämfört med elektrifiering och biodrivmedel” (s 41). Vidare att ”sammantaget kommer alla dessa former av åtgärder inte att hinna få någon större betydelse till 2030” (s 80). Dessa påståenden saknar referens och resonemang, vilket är ovanligt för Kågeson, och såväl pandemin som höga elpriser ger vid handen att beteendeskiften tvärtom ofta går snabbare än att t ex bygga ut laddinfrastrukturen eller byta ut fordonsparken.

Just detta att beteendeförändringarna är så begränsade i Kågesons förslag, är paradoxalt också det som gör rapporten så intressant. Policyförslagen för färdslag, drivmedel och elektrifiering är så intressanta och i de flesta fall redan utrednings- och remissbehandlade, att det är viktigt att inte avfärda rapporten på grunden att det så brett förankrade 2030-målet avvisas. Lägg till åtgärder som stimulerar ett mer hållbart mobilitetsbeteende, och 2030-målet är inom räckhåll, inte ”redan före mitten av 2030-talet” utan till år 2030.

Även om det är möjligt att nå 2030-målet, är det inte självklart att det är angeläget. Här tar Kågeson fasta på att vi enligt en ovanligt samstämmig forskning har bråttom;

Klimatfrågan är så speciell att det kan finnas skäl att ifrågasätta om den beträffande val av styrmedel kan hanteras enbart utifrån rekommendationer som bygger på en gängse tolkning av ekonomisk teori. I många andra sammanhang behöver inte en försening ge upphov till några större störningar eller kostnader, men om nettoutsläppen av växthusgaser inte snabbt kan nedbringas till mycket låg nivå finns, enligt IPCC, risk för irreversibla förändringar som kan få allvarliga konsekvenser för många ekosystem och ytterst för människan” (s 59).

Med detta resonemang blir det angeläget att hålla den etablerade tidplanen, precis som Svenskt Näringsliv anger i sina annonser med rubriken ”Sverige måste agera nu, inte sen” och en text som slår fast att ”Just nu sker en global kapplöpning. Länder och regioner tävlar om att leda omställningen till en fossilfri ekonomi. Vinnarna kommer att skapa sig en långsiktig plattform för tillväxt och välstånd” (Svenskt Näringsliv 2023).

Politiska beslutsfattare på nationell nivå får ses som huvudmålgruppen för

denna rapport. För de som väljer att ta näringslivets appell *ad notam* och leverera lagar och ekonomisk stimulans som lever upp till de egna löften om att 2030-målet ska nås, finns mycket att hämta här. Att författaren själv inte ser det som välavvägt att 2030-målet ska nås är förstås pikant i sammanhanget, men varken han eller vi andra bör ha något emot att hans förnuftiga rapport – med komplement på beteendesidan – trots detta blir ett standardverk i arbetet för att uppfylla transportsektorns klimatmål till år 2030.

#### REFERENSER

- Goldmann, M (2023), ”Klimatmålen går att nå med sänkt reduktionsplikt”, *Dagens Nyheter*, 20 februari 2023, <https://www.dn.se/debatt/klimatmalen-gar-att-na-med-sankt-reduktionsplikt/>.
- Kågeson, P (2006), ”Vilka slutsatser bör SSSK dra av olyckan?”, Ridörapporten Del II, 21 december 2006, <https://docplayer.se/115804907-Ridorapporten-del-ii-vilka-slut-satser-bor-sssk-dra-av-olyckan-per-kageson-sakerhetsansvarig.html>.
- Kågeson, P (2017), ”Ge småbarnsföräldrar medborgarlön”, *Dagens Arena*, 29 augusti 2017, <https://www.dagensarena.se/opinion/per-kageson-ge-smabarnsforaldrar-medborgarlon/>.
- Kågeson, P (2023a), ”Klimatmålen går att nå med sänkt reduktionsplikt”, *Dagens Nyheter*, 19 februari 2023, <https://www.dn.se/debatt/klimatmalen-gar-att-na-med-sankt-reduktionsplikt/>.
- Kågeson, P (2023b), ”Höj skamligt låga ersättningen till de ukrainska flyktingarna”, *Dagens Nyheter*, 1 mars 2023, <https://www.dn.se/insandare/hoj-skamligt-laga-ersattningen-till-de-ukrainska-flyktingarna/>.
- Kågeson, P (2023c), ”En övertro på ändrade beteenden får inte styra klimatpolitiken”, *Dagens Nyheter*, 28 februari 2023, <https://www.dn.se/debatt/en-overtro-pa-andrade-beteenden-far-inte-styra-klimatpolitiken/>.
- Mofatt, M (2019), ”Price Elasticity of Demand for Gasoline”, Thought Co, 22 juni 2019, <https://www.thoughtco.com/price-elasticity-of-demand-for-gasoline-1147841>.
- Naughton, K och D Welch (2019), ”This Is What Peak Car Looks Like”, *Bloomberg Business Week*, 28 februari 2019, <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-02-28/this-is-what-peak-car-looks-like#xj4y7vzkg>.
- SOU 2013:84, *Fossilfrihet på väg*, <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2013/12/sou-201384/>.
- Svenskt Näringsliv (2023), ”Sverige måste agera nu, inte sen”, annons i *Svenska Dagbladet*, 16 mars 2023.