

## **Nyhetsbrev November 2023**

BiodrivMitts drivmedelskonvent i Falun den 27 oktober och i Sandviken den 10 november visar att föreningens medlemmar på olika sätt arbetar med att ställa om till fossilfria transporter. Här finns refererat från konventen;

<https://biodrivmitt.se/news/view/biodrivmitts-drivmedelskonvent-i-gavleborg-10-november>

<https://biodrivmitt.se/news/view/biodrivmitts-drivmedelskonvent-i-dalarna-27-oktober>

Vi välkomnar Mellanskog som ny medlem i BiodrivMitt!

### **Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel**

Riksdagen röstade i veckan ja till regeringens förslag om ändring i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Ändringen innebär att reduktionsplikts krav på minskade utsläpp för bensin och diesel sänks till sex procent för 2024–2026 och att reduktionsnivåerna för 2027–2030 slopas. I dagsläget ligger reduktionsnivåerna på 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel. Syftet med ändringen är bland annat att minska drivmedelspriserna. Lagändringarna börjar gälla den 1 januari 2024.

[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/sankning-av-reduktionsplikten-for-bensin-och\\_hb01mju5/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/sankning-av-reduktionsplikten-for-bensin-och_hb01mju5/)

### **Regeringens klimatpolitiska handlingsplan**

Handlingsplanen kommer innan nyår och vad den kommer att innehålla och andra heta frågor diskuteras på en rad olika konferenser. Vissa delar av innehållet har blivit känt. Vad Tidöpartierna kan bli överens om i klimathandlingsplanen är troligen att frågan om utsläppshandel för transporter utreds förutsättningslöst. Reduktionsplikts framtid efter 2026 finns också med i samma dragkamp mellan Tidöpartierna, eftersom den frågan hamnar i ett annat ljus om man inför handel med utsläppsrätter. Samtidigt som de svenska utsläppskurvorna går åt fel håll har pressen från EU ökat. Unionens höjda ambitioner ställer krav på att Sverige gör något drastiskt åt transportsektorn redan till 2030. Andra delar väntas handla om: En samordnare utses för omställningen av transporter. Fordonsbeskattningen ses över för att styra mot att nya lätta fordon ska ha nollutsläpp 2030. Klimatpremie för eldrivna lastbilar och bussar. Statliga pengar till laddinfrastruktur i hela landet. Stöd för introduktion av elflyg bör övervägas.

<https://www.dn.se/sverige/dn-avslojar-tidopartierna-i-dragkamp-om-dyrare-diesel-och-bensin/>

## COP28

Årets möte hålls i Dubai och anses vara ett av de viktigaste sedan det berömda 1,5 gradersmålet sattes i Paris 2015. Mötets kanske viktigaste punkt blir, global stocktake, på svenska ”den globala översynen”. Enligt Parisavtalet ska alla deltagande länder omvandla det globala målet för klimatet till nationella åtaganden om minskade utsläpp. Resultatet av den förhandlingen kommer att ligga till grund för nästa runda av klimatlöften. Tanken är att nya åtaganden ska lämnas in under 2025. <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/cop28-fns-klimatmote-i-dubai--towkqz>

<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2023/cop28-hojd-ambition-och-nya-internationella-samarbeten/>

### En hållbar bioekonomistrategi – för ett välmående fossilfritt samhälle

I slutbetänkandet SOU 2023:84 föreslås en rad åtgärder som behöver göras inom ramen för en strategi. – Regeringens mål är att Sverige ska ha en hållbar och växande bioekonomi som ligger i framkant. Nu får vi ett omfattande underlag med detaljerade förslag att se över i mer detalj för att uppnå just detta, säger landsbygdsminister Peter Kullgren.

Bioekonomiutredningen föreslår att regeringen lägger fram ett förslag till riksdagen om att besluta om övergripande mål, fokusområden, och en plan för uppföljning och utvärdering, för en nationell bioekonomistrategi. Utredningens förslag till övergripande mål är att: År 2040 har Sverige en mer resurseffektiv, motståndskraftig och konkurrenskraftig bioekonomi i hela landet. Ett angivet mål är: • Inhemsk produktion av förnybara drivmedel som andel av drivmedelsbehovet inom transportsektorn, exklusive el, uppgår till 90 procent.

Regeringen ska vart fjärde år besluta om handlingsplaner som innehåller konkreta åtgärder för att nå det övergripande målet. I arbetet med att ta fram dessa handlingsplaner bör regeringen samla in information och underlag från privata och offentliga aktörer, samt från civilsamhället. Utredningen lämnar förslag om 17 åtgärder som kan påbörjas innan beslut om en första handlingsplan. Bl. a

- Intäktsgarantier för inhemsk produktion av flytande förnybart drivmedel och mellanprodukter.
- Styrmedel för att främja biobaserade lösningar.
- Förläng och utveckla Klimatklivet för en stärkt försörjningsförmåga.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/12/peter-kullgren-har-tagit-emot-bioekonomiutredningens-slutbetankande/>

<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2023/12/sou-202384/>

### Förnybara drivmedel 2024 – tillgång och priser

Förnybara, hållbara drivmedel är en viktig del av omställningen till ett hållbart transportsystem i Sverige och internationellt. Därför är det angeläget att bedöma vad priset på förnybara drivmedel blir kommande år, och i vad mån det alls finns drivmedel att tillgå. Det skriver Mattias Goldmann i en ny analys.

Biogas: Osäker efterfrågan, osäkert pris: På tunga sidan är situationen ljusare; tankställena för flytande biogas byggs ut och finns hela vägen norrut längs E4:an och vi har nu rundat 1 000 gaslastbilar i Sverige.

Etanol: Minskad efterfrågan, stabilt pris: Priset på etanol bedöms som stabilt, kring 15 kr/l. Men externa faktorer såsom global efterfrågan, priset på olja och bensin samt kronans värde avgör.

HVO: Kraftigt ökad tillgång, lägre pris: Priset på HVO bedöms sjunka med uppemot 5 kronor per liter, till cirka 24 kr/l. Samtidigt med den minskade efterfrågan, ökar HVO-produktionen. Globalt avser Shell inleda produktion i Rotterdam, UPM och Neste utöka sin produktion, flera stora produktionsanläggningar invigs i USA och flera raffinaderier ställer om till HVO. I Sverige invigs St1:s anläggning med kapacitet på 200 000 ton biodrivmedel per år, fördelat mellan HVO för inblandning, HVO100, flygbiobränsle och marinbiobränsle – mixen beror på priser och efterfrågan. Preem planerar att 2024 öka sin produktion i Lysekil till nästan en miljon kubikmeter, med en förstärkt betoning av export på grund av den minskade svenska efterfrågan. Sämre villkor än planerat, innebär dock att tex. SCA, Södra, RenFuel och Colabitoil åter ser över sina produktionsplaner. Även med detta inräknat och Sveriges krav på HVO med goda koldegenskaper, ökar utbudet. En del av den ökande tillgången tas av företag och kommuner som tidigare förlitat sig på reduktionsplikten för att nå sina klimatmål, men som nu gör aktiva val att tanka HVO100.

RME: Stabil efterfrågan, stabilt pris: Priset på RME bedöms vara stabilt 2024, kring 17 kr/l. RME100 är långt billigare än HVO och billigare än fossil diesel, vilket fått flera åkerier och kollektivtrafiksaktörer att skifta till RME. Detta väntas öka i takt med att prisöverens-kommelser och upphandlingskrav på att köra på HVO löper ut eller hävs. Därtill väntas fler aktörer välja en mix med ca 20% RME i HVO100, för att något minska priset. Ökad efterfrågan kan hanteras genom att producenter både inhemskt och internationellt inte är nära sitt produktionstak.

Flyg och sjöfart: Ökad efterfrågan, högt pris. Priset för förnybara bränslen för flyg bedöms vara långsamt sjunkande, medan priset för förnybara drivmedel för sjöfarten inte är tillräckligt transparent för att kunna bedömas

Fossil bensin och diesel: Fossil diesel bedöms bli 3-4 kronor billigare vid pump.

<https://miljo-utveckling.se/analys-fornybara-drivmedel-2024-tillgang-och-priser/>

## **Gryende marknad för elektrobränslen**

Förhoppningarna på elektrobränslen är stora på många håll. Än så länge finns dock bara en handfull fabriker i världen. Men ökat intresse från sjöfarten och allt skarpare inblandningsmål för hållbara flygbränslen öppnar upp för en snabbare utveckling. Biodrivmedel är alltid billigast att tillverka. Bioelektrobränslen hamnar mitt emellan, medan rena elektrobränslen är klart dyrast. Inom varje kostnadstrappsteg finns också en kostnadstrappa där enklare kolväten är billigare att tillverka än de längre, mer komplicerade kolvätekedjorna.– Men det innebär inte att vi kan välja ett enda spår. Forskningen visar tydligt att om vi väljer att skala upp en enda lösning så skapar det enorma problem. Vi

behöver satsa på flera parallella lösningar där elektro- och biobränslen tillsammans med batteriteknik och andra lösningar hjälps åt att få bort fossila bränslen.

<https://www.energi.se/artiklar/2023/november-2023/gryende-marknad-for-elektrobranslen/>

## **Nya stödet till lätta lastbilar**

I dag finns drygt 600 000 svenskregistrerade lätta lastbilar i trafik, dubbelt så många som år 2000. Drygt 80 procent av de lätta lastbilarna ägs av juridiska personer och den största ägarbranschen är byggsektorn. Utvecklingen mot eldrift av lätta lastbilar går framåt men inte i samma takt som för personbilar. Förslaget till förordning om statligt stöd till vissa miljöfordon syftar till att främja introduktionen av mer miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner på marknaden och bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. Enligt förordningen får bidrag ges till företag, kommuner och regioner för köp av tunga miljölastbilar, eldrivna arbetsmaskiner och miljöarbetsmaskiner. Men Transportföretagen är inte nöjda när det gäller det tillfälliga stödet maximalt 50 000 kronor till inköp av elektriska, lätta lastbilar. Redan från och med 1 januari 2025 ska det trappas ned och sättas till högst 40 000 kronor. Från och med 1 juli 2025 ska det få uppgå till högst 30 000 kronor och från och med 1 oktober samma år ska det börja fasas ut. Transportföretagen välkomnar stödet, men anser att det måste förlängas till 1 januari 2027. Att börja fasa ut det redan från och med 1 oktober 2025 är för

tidigt. <https://www.regeringen.se/contentassets/88467a34cba44c3db3bfb7d8dab2d326/pro-memoria-stod-latta-ellastbilar.pdf>

<https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2023/november/transportforetagen-regeringen-borde-satsat-mer/>

## **Stödet till tunga elektriska lastbilar**

När det gäller stödet till tunga elektriska lastbilar innebar förstärkningen mestadels att mer pengar läggs i anslaget, det räcker alltså till fler, och att maxgränsen för den stödberättigade kostnaden, i dag 40 procent av merkostnaden, differentieras. Den höjs från 40 till 50 procent för medelstora företag och till 60 procent för små företag. För stora företag sänks den från dagens 40 till 30 procent. Regeringen väljer att behålla maxgränsen 20 procent av inköpskostnaden vilket gör att Transportföretagen bedömer att stödet inte kommer att få den önskvärda breda effekten på fordonsmarknaden utan ”i första hand kommer att gynna företag som av en eller annan anledning ändå hade investerat i ett elfordon”. I riksdagen har ställts en fråga om fordonsindustrins produktion av ellastbilar med anledning av frustration över att elektrifieringen inte kommer igång.

<https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2023/november/transportforetagen-regeringen-borde-satsat-mer/>

<https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/interpellation/fordonsindustrins-produktion-av-ellastbilar-hb10266/>

## Grönt ljus för längre lastbilar – minskar utsläppen med 4-6 procent

Fr. o m 1 december öppnar Trafikverket ett vägnät för 34,5 meter långa lastbilar vilket kommer att leda till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan. Utsläppen väntas minska med mellan 4–6 procent från den tunga lastbilstrafiken. Det vägnät som berörs i första skedet är ett huvudvägnät på cirka 450 mil väg och cirka 140 mil statliga anslutningsvägar som Trafikverket identifierat tillsammans med de 160 kommuner som på något sätt berörs av det utpekade vägnätet. Det är ju viktigt att de längre lastbilarna kan nå fram till sina destinationer, terminaler och logistikcentra etc. Totalt är det således cirka 590 mil statliga vägar som öppnas idag. Utöver detta tillkommer även alla de kommunala anslutningsvägar som identifierats i samarbete med kommuner.



<https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2023/december/gront-ljus-for-langre-lastbilar--minskar-utslappen-med-4-6-procent/>

<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2023/november/nu-tillater-trafikverket-345-meter-langa-lastbilar/>

## Preem investerar ytterligare cirka 5,5 miljarder kronor i raffinaderiomställningen – blir en ledande aktör inom förnybart flygbränsle i Europa

Investeringen möjliggör för Preem att bli den största producenten i norra Europa av förnybart flygbränsle, och en av de största producenterna av förnybara drivmedel för vägtransporter. Ombyggnationen av anläggningen i Lysekil påbörjas år 2024 och planeras att stå klar 2027, och förväntas ge Preem ytterligare 1,2 miljoner kubikmeter förnybar produktionskapacitet. Detta kan jämföras med dagens totala kapacitet om cirka 530 000 kubikmeter per år. Senast år 2035 ska Preem vara ett klimatneutralt bolag med nettonollutsläpp i hela värdekedjan. Preem satsar nu på ett antal projekt inom HVO och SAF – bränslena med störst efterfrågan de kommande åren. Men längre fram planerar man även lösningar för sjöfarten. Preem ska satsa på HVO-projekt i Göteborg. Investeringsbeslut ska tas 2025 och planen är att ha en färdig anläggning för total HVO- och SAF-produktion om cirka en miljon kubikmeter innan år 2030. <https://bioenergitidningen.se/preem-satsar-pa-hvo-och-saf/> <https://news.cision.com/se/preem-ab/r/preem-investerar-ytterligare-cirka-5-5-miljarder-kronor-i-raffinaderiomstallningen---blir-en-ledande,c3882793>

## Resan mot ett fossilfritt flyg- inte enkel

Den svenska flygbranschen har genom Fossilfritt Sverige satt upp ett mål om fossilfritt inrikesflyg 2030 och att alla flyg som startar på svenska flygplatser, år 2045 ska vara fossilfria. EU-parlamentet ställer sig bakom förslaget att införa en kvotplikt för flyg som avgår från flygplatser inom EU. Från och med år 2025 ska minst två procent av flygbränslet vara hållbart. Därefter ska andelen förnybart öka var femte år. År 2030 ska bränslet innehålla sex

procent förnybart jetbränsle, år 2050 ligger andelen på 70 procent inom EU. Totalt beräknas åtgärderna minska flygets utsläpp med två tredjedelar på 25 år. Med hållbart bränsle menar EU syntetiska bränslen, vissa biobränslen framställda av jordbruks- och skogsrester, bioavfall, alger, återvunnen matolja, animaliska fetter samt jetbränsle framställt av avfallsplast och avfallsgaser. EU framhåller också att en ökad andel av det hållbara bränslet ska vara elektrobränsle. Utmaningen ligger i att få producenterna att våga investera i produktion. Vi har tyvärr fastnat i att finansiera utredningar och förstudier om hållbart flygbränsle, som sedan inte lett till etablering av produktionsanläggningar i den takt vi önskar, säger David Hild. v d på Fly Green Fund, I dag kostar biojetbränsle cirka 20 000 – 30 000 kronor mer per ton, jämfört med fossilt jetbränsle. Men ju fler anläggningar som driftsätts, desto billigare kan biojetbränslet bli. Under 2024 kommer bland annat St1 och Neste bli klara med sina anläggningar. <https://bioenergitidningen.se/sa-kan-flyget-bli-gronare/>

## **Södra tar fram ny strategi för biodrivmedelsområdet**

Efter beslutet att sälja sitt ägarinnehav i det norska biooljeprojektet Silva Green Fuel, är det dags för Södra att blicka inåt och sätta bolagets framtida biodrivmedelsstrategi. Södra har tillsammans med bland annat Växjö Energi undersökt möjligheterna att producera bioflygbränsle av restprodukter från skogsbruket vid Sandviksverket i Växjö. Förstudien visade att det är fullt möjligt att producera flygbränsle av restprodukter från skogen i Småland och det talades tidigare om att en framtida anläggning skulle kunna producera 16 000 ton bioflygbränsle per år. I dag råder stor otydlighet, vilket gör det ogynnsamt att göra stora investeringar med hög risk. Henrik Brodin säger att han skulle vilja se en tydlig politik inriktad mot produktion, snarare än konsumtion av biodrivmedel i Sverige. Försörjningskrav och ökat antal arbeten bör belysas, istället för enbart sänkta utsläpp som var fokus för reduktionsplikten.– Jag är hoppfull att vi får kraftfulla åtgärder kring att bygga upp en inhemsk produktion av biodrivmedel. EU är tydlig med att avancerade biodrivmedel är viktiga framåt för flyg och sjöfart och jag hoppas verkligen Sverige ser till att nyttja den position vi ser ska komma. [https://bioenergitidningen.se/sodra-satter-ny-biodrivmedelsstrategi/?utm\\_source=Bioenergitidningens+nyhetsbrev&utm\\_campaign=3740d9f60e-EMAIL\\_CAMPAIGN\\_2019\\_11\\_04\\_02\\_17\\_COPY\\_01&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_5e142dd956-3740d9f60e-77584073](https://bioenergitidningen.se/sodra-satter-ny-biodrivmedelsstrategi/?utm_source=Bioenergitidningens+nyhetsbrev&utm_campaign=3740d9f60e-EMAIL_CAMPAIGN_2019_11_04_02_17_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_5e142dd956-3740d9f60e-77584073)

## **St1 bygger och satsar på biodrivmedel**

St1 bygger ett bioraffinaderi i Göteborg som väntas stå klart under försommaren 2024. Totalt ska 200 000 ton biodrivmedel produceras årligen, varav cirka 60 000 ton kan vara flytande biojetbränsle. Bolaget kommer inte att bygga ytterligare en biodrivmedelsanläggning med byggstart 2025 som det tidigare ryktats om. St1 tar nu sikte mot produktion av bland annat elektrobränsle. Tillsammans med Vattenfall genomför St1 en förstudie där de undersöker möjligheter för användning av havsbaserad vindkraft för att producera en miljon kubikmeter elektrobränsle årligen, med början år 2029. St1 är också 50-procentig delägare i SCA Östrand Biorefinery, ett raffinaderiprojekt i Östrand som 2021 fick miljötillstånd för produktion av 300 000 ton biodrivmedel baserad på svartlut.– Tekniken har börjat sätta sig,

så det är här våra stora investeringsplaner ligger, säger Per-Arne Karlsson.[https://bioenergitidningen.se/st1-tar-sikte-mot-skyn/?utm\\_source=Bioenergitidningens+nyhetsbrev&utm\\_campaign=88138da81b-EMAIL\\_CAMPAIGN\\_2019\\_11\\_04\\_02\\_17\\_COPY\\_01&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_5e142dd956-88138da81b-77584073](https://bioenergitidningen.se/st1-tar-sikte-mot-skyn/?utm_source=Bioenergitidningens+nyhetsbrev&utm_campaign=88138da81b-EMAIL_CAMPAIGN_2019_11_04_02_17_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_5e142dd956-88138da81b-77584073)

## **Satsningar på biodrivmedel försvåras av politisk osäkerhet**

Den biodrivmedelsproducerande industrin lyfter ofta att deras beslut och investeringsvilja påverkas i hög grad av osäkra styrmedel, lagstiftning, riktlinjer etc. Under senare år har ett antal utredningar berört relaterade frågeställningar. Av dessa framgår vikten av tydliga och långsiktiga politiska förutsättningar för omställning samt att osäkerheten påverkar både industri, finansiärer och andra marknadsaktörer.

<https://f3centre.se/sv/faktablad/satsningar-pa-biodrivmedel-forsvaras-av-politisk-osakerhet/> [https://f3centre.se/app/uploads/f3\\_Fakta\\_OsakraStyrmedel\\_2023\\_09\\_Final.pdf](https://f3centre.se/app/uploads/f3_Fakta_OsakraStyrmedel_2023_09_Final.pdf)

## **Sandvik satsar på batterielektriska truckar och maskiner**

Orderingången på batterielektriska truckar ökar. Sandvik har i år en marknadsandel på mer än 75 % på orderingången när det gäller batterielektriska lastare och truckar för underjordsgruvor. Ambitionen är att sälja 50 % batterielektriska truckar till 2020.

<https://www.di.se/nyheter/sandvik-vd-ns-kanga-till-wallenbergkonkurrenten-vi-ar-nummer-ett/>

## **Beslut i EU-parlamentet om ny lagstiftning som fastställer utsläppskraven för lastbilar.**

2040 ska utsläppen ha minskat med 90 procent. Samtidigt öppnar man för fortsatt försäljning av förbränningsmotorer. Parlamentet gick på EU-kommissionens linje. Enligt beslutet ska utsläppen från nya lastbilar minska med 45 procent 2030, 65 procent 2035 och 90 procent till 2040. Det finns alltså inget satt datum för när hela flottan ska ha nollutsläpp. Parlamentet röstade också för att låta kommissionen juridiskt definiera en ny klass av tunga fordon – en som uteslutande drivs av e-bränslen och biobränslen. Fordonsklassen skulle dessutom kunna komma att räknas som klimatneutrala i den nya lagstiftningen. Det skulle kunna innebära att lastbilstillverkarna kan fortsätta tillverkningen av förbränningslastbilar – vilka potentiellt kan tankas med diesel.<https://www.di.se/nyheter/kryphal-kan-bromsa-elektrifieringen-av-tunga-transporter/>

## **BioDriv Östs broschyr Elfordon 2023-presentation av samtliga transportbilar och lastbilar på den svenska marknaden**

I mitten av 2023 fanns det 25 transportbilar och 10 tunga lastbilar, både fullt elektriska och laddhybrider. Broschyren innehåller även de vätgasfordon som finns på marknaden, inklusive personbilar och riktar sig till den som överväger att köpa elfordon till företag och till offentliga organisationer som vill köpa eller upphandla transporttjänster och arbetsmaskiner. I dagsläget finns över 30 000 publika laddpunkter i Sverige, varav ungefär 85 procent är koncentrerade till den södra delen av landet. Laddinfrastrukturen specifikt för

tunga fordon är i full gång att byggas ut. Under 2022 beviljades fullt investeringsstöd för 141 snabbbladdningsstationer och 13 vätgastankstationer för tunga fordon runt om i Sverige genom Regionala elektrifieringspiloter.

<https://press.biodrivost.se/posts/pressreleases/elfordon-2023-har-ar-materialet-som-samlar-el>

## Åtgärdsprogram för miljömålen i Gävleborgs län 2023–2030

Av de 48 åtgärderna i programmet avser fem åtgärder transporter. Totalt finns angivna ca 60 olika insatser. I motsvarande program för Uppsala län finns över 70 olika aktiviteter inom området transporter och resande. För Gävleborgs del ska en uppföljning göras per 2024-07-01 av insatserna.

- Åtgärd EK2.1: Hållbar och fossilfri godstransportregion. Huvudaktör: Region Gävleborg, Handelskammaren.
- Åtgärd EK2.2: Säkerställ att invånare kan resa fossilfritt och transporteffektivt. Huvudaktör: Kommuner, Region Gävleborg, kollektivtrafikens aktörer.
- Åtgärd EK2.3: Säkra fossilfri, tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik. Huvudaktör: Region Gävleborg.
- Åtgärd EK6.1: Minska fossila utsläpp från arbetsmaskiner och processer i jordbruket. Huvudaktör: Länsstyrelsen, Gästrike Ekogas, Kommunala VA- huvudmän.
- Åtgärd EK6.2: Minska fossila utsläpp från arbetsmaskiner och processer i skogsbruket. Huvudaktör: Skogsstyrelsen, Skogsindustrierna.

<https://www.lansstyrelsen.se/gavleborg/miljo-och-vatten/miljomal/atgardsprogram-inom-miljomal.html>

<https://www.lansstyrelsen.se/gavleborg/om-oss/vara-tjanster/publikationer/2023/bilaga---atgardsprogram-for-miljomalen-i-gavleborgs-lan-2023-2030.html>

## Gävle inför 2024- klimatfärdplan, klimatkontrakt, transportportfölj och klimatavtal

Merparten av utsläppen i Gävle kommun kommer från transportsektorn. Därför ligger också tyngdpunkten i klimatfärdplanen på åtgärder inom detta område. Gävle har under 2023 ändrat sitt mål för klimatneutralitet från 2035 till 2030 för att vara i linje med Viable Cities och Net Zero Cities. För dem konsumtionsbaserade utsläppen, d.v.s. utsläpp som Gävle kommun ger upphov till genom vår konsumtion från medborgare, offentlighet och företag var de än sker i världen, gäller fortfarande målåret 2035 och Gävle som geografisk plats ska vara klimatpositiv senast år 2040. Transportsektorns utsläpp måste minska drastiskt genom främst en snabb övergång till hållbara resor som kollektivtrafik, cykel och gång och fossilfria fordon. Kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen ska fortsätta byggas ut och fler laddplatser och förnybara tankställen ska tillkomma i kommunen. Gävle lämnar också in en större ansökan till Net Zero Cities där kommunen vill kraftsamla genom att utveckla en transportportfölj i kommunens lokala klimatkontrakt under 2024. Gävle klimatavtal är ett lokalt klimatavtal med tillhörande omställningsarena där företag, offentliga verksamheter, högskola och föreningar samverkar och utmanar varandra för att skapa ett klimatneutralt



och attraktivt Gävle <https://www.gavle.se/kommunens-service/kommun-och-politik/samarbeten-projekt-och-arbetsatt/gavle-klimatavtal/>

## **Eltimmerbilar ska minska skogsbrukets utsläpp**

Av skogsbrukets koldioxidutsläpp står dess vägtransporter för cirka hälften. System med eldrift av timmerbilar ska testas på sju olika platser i Sverige, från Småland till Västerbotten. 155 miljoner kronor satsas på projektet som leds av skogsbrukets forskningsinstitut Skogforsk. Projektet inleds i november 2023 och avslutas hösten 2026. I projektet deltar Skogforsk, Scania, Stora Enso, Sveaskog, Södra, SCA, Holmen, Closer, LBC Frakt, Dalafrakt, Virkeslogistik Mellansverige, VSV Unite, Alltransport Östergötland, OP Höglunds, Nimbnet, Zelk Energy, Bevr, Biometria, KTH och Uppsala universitet. <https://www.aftonbladet.se/minekonomi/a/2BOIWq/eltimmerbilar-ska-minska-skogsbrukets-utslapp>

## **Volvo: Tusen ellastbilar kräver en kärnreaktor eller en havsbaserad vindkraftspark**

Både Volvo lastvagnar och Scania satsar stort på ellastbilar, men det går trögt att avsluta affärerna.– När flottan av fordon växer måste även produktionen av el säkras, som ett exempel kan 1 000 lastbilar komma att kräva en effekt motsvarande en havsbaserad vindkraftspark eller en kärnkraftsreaktor om lastbilarna behöver laddas samtidigt, säger Martin Lundstedt, vd för Volvo Group till DI.– Det finns osäkerhet kring elkostnader, kring de politiska stödsystemen för att stötta transformationen och sedan kring laddinfrastruktur, säger Scantias vd Christian Levin till Ekot.– När vi ställer om till ellastbilar som ska laddas måste det lokala elnätet snabbt byggas ut så att laddaren kan anslutas när och där den behövs. Vi ser att detta är en stor utmaning med de ledtider vi har i dag, säger Martin Lundstedt till Di. [https://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20231130/volvo-tusen-ellastbilar-kraver-en-karnreaktor/?utm\\_source=Agillic&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Recharge red tors dag](https://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20231130/volvo-tusen-ellastbilar-kraver-en-karnreaktor/?utm_source=Agillic&utm_medium=email&utm_campaign=Recharge%20red%20tors%20dag)

## **Stor budget för utlysningar inom EU:s innovationsfond**

EU-kommissionen öppnade nyligen innovationsfondens ansökningsomgång för 2023 med en rekordhög budget på 4 miljarder euro. Parallellt hålls även en omvänd auktion för produktion av förnybar vätgas på totalt 800 miljoner euro. Svenska företag med innovativa lösningar för minskade växthusgasutsläpp kan söka finansiering från EU:s innovationsfond. Projekt inom ett eller flera av fondens fem utlysningsområden kan få stöd. I denna ansökningsomgång finns även utlysningar som är särskilt riktade till pilotprojekt och tillverkning av klimatrelaterade produkter.

<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2023/stor-budget-for-utlysningar-inom-eus-innovationsfond/>

=====

## **Kalender**

**1-3 december. eCarExpo Göteborg.** <https://ecarexpo.se/goteborg-2023/>

**5-6 december. Battery Tech for EV 2023. Göteborg.** <https://insightevents.se/batterytech/>

**5 december 14-15 Webinar om effekter av att Tänka om och OPTimera transportsystemet.** <https://klimatkommunerna.se/2023/11/webbinar-om-effekter-av-att-tanka-om-och-optimera-transportsystemet/>

**5-6 december. Vätgaskonferens 2023. Stockholmsmässan, Älvsjö.**  
<https://energiforsk.se/konferenser/kommande/vatgaskonferensen-2023/>

**6 december 14.00-15.00 Laddstationer för tunga transporter - Tips och råd till nya projektgenomförare** <https://www.energimyndigheten.se/om-oss/press/kalender/laddstationer-for-tunga-transporter---tips-och-rad-till-nya-projektgenomforare/>

**6 december. BioDriv Tinget. Nalen Stockholm.**  
<https://public.paloma.se/webversion?cid=14659&mid=766506&emailkey=52feb8e8-2762-4c5b-a74e-b9d7bdb7de85>

**15 december Sista dag ansöka om produktionsstöd för biogas**  
<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2023/produktionsstod-for-biogas-2024/>

**17-18 januari. Transportforum. Linköping.** <https://www.vti.se/transportforum>