

## Nyhetsbrev Maj 2024

En rad frågor dominerar debatten om fossilfria transporter samtidigt som vi kan se hur många fortsätter att köra på fossil diesel trots att fossilfria HVO 100 kan tankas till en betydligt lägre kostnad än vad fossil diesel kostade för ett år sedan. Stora transportföretag redovisar att det är relativt få transportköpare som kräver att transporterna går på HVO 100. Beteendet har således stor betydelse för omställningen. Efterfrågan på t.e x eldrivna lastbilar hämmas av att Scania och Volvos kunder inte kan få samma lönsamhet som de kan få med fossildrivna alternativ.

### Vätgas och transportsektor - Frukostmöte Borlänge 30 maj

Maserfrakt satsar. Flaskhalsen idag är framför allt brist på leveranser av förnybar vätgas till ett konkurrenskraftigt pris. För att åstadkomma detta krävs tillgång till eleffekt och rimliga låga elpriser. Frågan om kunskapsläget hos politiska beslutsfattare, investerare och inom transportsektorn diskuterades. Alla var eniga om behovet av ökad kunskap om vätgas som lösning för industrin och transportsektorns behov. <https://biodrivmitt.se/news/view/vatgas-och-transportsektor-frukostmote-30-maj>

### Svag maj för fordonsmarknaden - de senaste årens starka tillväxttakt för elbilar har planat ut i år.

Laddbara fordon står för 53,5 procent av nyregistreringarna där andelen laddhybrider åter ökar efter den nedåtgående trenden förra året. Elbilarna stod för drygt 30 procent av månadens nyregistreringar, vilket kan jämföras med cirka 41 procent förra året. Det är tydligt att de senaste årens starka tillväxttakt för elbilar har planat ut i år. Det är fortsatt företags- sidan som håller i gång elbilsmarknaden och står för 7 av 10 nyregistreringar.

Nyregistreringarna för alla personbilar minskade med 12 procent jämfört med samma månad i fjol. Motsvarande siffra för tunga lastbilar var en nedgång med 14 procent och lätta lastbilar minskade med 11 procent. Bussarna hade det mest utmanande med en minskning med 32 procent.

[https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar\\_per\\_manad\\_1/nyregistreringar-2024/svag-maj-for-fordonsmarknaden-jamfort-med-i-fjol](https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2024/svag-maj-for-fordonsmarknaden-jamfort-med-i-fjol)

## Styrmedel i EU 2024–2029

Om några dagar sker val till Europaparlamentet. I en undersökning av DN/Ipsos anger 23 % att frågor om miljö, klimat, biologisk mångfald och hållbarhet avgör hur väljarna röstar. Cirka 80 procent av vår miljölagstiftning påverkas av beslut på EU-nivån. Hur valresultatet kommer att förändra EU:s klimatpolitik återstår att se. Samtidigt pågår allt fler åtgärder för att stödja fordonstillverkare i USA och Europa i konkurrensen och ett handelskrig med Kina kommer allt närmare.

Hur stora uppoffringar är människor beredda att göra för klimatet? Större än både politiker och allmänhet tycks tro, visar en ny undersökning. Men när det gäller fossila bränslen vill endast en tredjedel se en begränsning. I en forskningsrapport STÖD FÖR OCH ATTITYDER TILL KLIMATPOLITIK I SVERIGE redovisas att det finns hög oro generellt för hur klimatförändringarna påverkar människor. Samtidigt svarar runt 50 procent av respondenterna att det är oroande att klimatåtgärder kommer att påverka Sveriges och den globala ekonomiska utvecklingen negativt. Fler (77 procent) är däremot oroad över att klimatåtgärder som görs är otillräckliga för att bromsa klimatförändringarna. Det finns ett brett stöd för Sveriges klimatmål och fler klimatåtgärder i Sverige, men åsikterna skiljer sig mellan olika grupper i samhället. De förslag som generellt är mest populära är investering, medan förbud som påverkar en stor grupp medborgare är minst populärt. De förslag som har minst stöd är de som rör bilar, särskilt begränsningar i köp av fordon/bränsle. Det finns ett särskilt högt stöd för vissa klimatåtgärder exempelvis satsningar på kollektivtrafik. En majoritet stöder också förslaget att delvis bekosta klimatomställningen genom att höja skatten för företag och industrier med stora utsläpp. Resultaten tyder även på att en majoritet anser att EU har en viktig roll att spela i klimatomställningen. De flesta frågor som ställts två år i rad visar en generell tendens att vara relativt stabila. Däremot finns indikationer att vissa frågor som var särskilt debatterade under valåret 2022 blivit mer polariserade.

<https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2024/03/stodforochattitydertillklimatpolitikisverige.pdf>

<https://www.dn.se/direkt/2024-05-30/svenskar-vill-forbjuda-inrikesflyg-pa-vissa-strackor/>

<https://motorbranschen.mrf.se/eu-valet-gemensamma-spelregler-behovs/>

## EU och Sveriges klimatmål-hög tid att uppdatera de nationella målen och koordinera dem med den nya EU-lagstiftningen.

Sveriges och EU:s klimatmål reglerar samma saker, men på olika sätt. Debatten präglas av vantolkningar och missförstånd. Det är hög tid att uppdatera de svenska målen så att de rimmar med EU:s lagstiftning. Under tiden bör de nationella målen sättas i pausläge, skriver klimatexperterna John Hassler, Per Kågeson och Magnus Nilsson.

När sju av riksdagens åtta partier våren 2017 ställde sig bakom de nationella mål för klimatpolitiken som formellt fortfarande gäller, var det ett stort och viktigt framsteg. Sedan 2017 har förutsättningarna för den nationella klimatpolitiken förändrats betydligt. Det stora lagstiftningspaketet Fit for 55, som i fjol beslutades inom EU, skärper egentligen inte

unionens klimatmål, utan är enbart ett sätt att göra konkret politik av åtagandet under Parisavtalet. Den nya EU-lagstiftningen innebär dock att svenska politiker, företag, investerare, kommuner, medier och allmänhet numera måste förhålla sig till två parallella målsystem som reglerar samma saker, fast på delvis olika sätt. Att detta inte är oproblemiskt återspeglas av den stundtals förvirrade debatt och sifferexercis som pågår om i vilken mån Sverige är på väg att klara de mål som beslutats eller ej. Oklarheterna är många, vantolkningarna och missförstånden legio. I höstas enades regeringen och Sverigedemokraterna att uppdraga åt miljömålsberedningen att uppdatera de nationella målen och koordinera dem med den nya EU-lagstiftningen. Denna ambition upprepades i regeringens klimathandlingsplan strax före jul 2023. Vi menar att det är hög tid att detta arbete dras i gång. <https://www.dn.se/debatt/dags-att-pausa-de-nationella-klimatmalen/>

## **Hur kan AI effektivisera transporter -och därmed minska utsläppen ?**

Microsoft satsar nästan 34 miljarder kronor på två år på att utveckla AI i sina datacenter i Sverige. Och techjättens allra kraftfullaste hallar finns i Gävle och Sandviken. Världsledande infrastruktur för AI i Sverige ska byggas. Microsoft ska koppla den till ett program som ska utbilda 250 000 människor är här i Sverige för att ge dem den kunskap som behövs, på skolor, på arbetsplatser och dem som använder AI personligen. Det ska ske i samarbete med tekniska utbildningar och yrkesutbildningar och i form av skräddarsydda utbildningar för anställda på svenska företag. Ett kunskapsråd ska inrättas i samarbete med universitet och Arbetsförmedlingen.

Frågan är hur transportköpare och transportbranschen kommer att ta hjälp av AI för att effektivisera transporter och därmed minska utsläppen!! Hur kan till exempel alla data som finns på [www.drivmedla.se](http://www.drivmedla.se) användas. En fråga som BiodrivMitt kommer att ta upp efter sommaren. <https://www.gd.se/2024-06-03/microsoft-satsar-miljarder-pa-ai-i-gavle-och-sandviken/>

## **Handlingsprogram för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR).**

Energimyndigheten i uppdrag att bistå regeringen med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR). Energimyndigheten välkomnar nu synpunkter och medskick till arbetet med utkast till handlingsprogram enligt AFIR. Exempel på frågor kan vara:

- Vilka frågor är viktigast att prioritera i arbetet med att ta fram ett nationellt handlingsprogram enligt AFIR?
- Vilka ytterligare analyser skulle behöva genomföras för att öka förståelsen för utvecklingen inom infrastruktur för alternativa drivmedel?
- Vilka ytterligare åtgärder och styrmedel kan behövas för att uppnå målen i AFIR?

Skicka dina skriftliga inspel senast 28 juni till: [transportstrategi@energimyndigheten.se](mailto:transportstrategi@energimyndigheten.se)

<https://www.energimyndigheten.se/klimat/sveriges-elektrifiering/uppdrag-inom-elektrifieringen/handlingsprogram-och-lagesrapporter-enligt-krav-i-afir/>

## **Drivmedla.se – hur kan användningen öka?**

VTI har ansökt om finansiering för driften av Drivmedla.se- en plattform som innehåller i princip alla data som behövs för att klimatoptimera transporter. För att göra plattformen ännu bättre krävs att användare lägger in nya data. <https://www.drivmedla.se/>

VTI driver också andra projekt för att minska utsläpp från transporter. I ett nytt forskningsprojekt ska VTI i samarbete med SMHI och Göteborgs Hamn AB öka kunskapen om hur hamnar bättre kan planera för att hantera effekterna av framtida klimatrelaterade utmaningar. <https://www.vti.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2024-05-22-projekt-sa-ska-hamnarna-klara-framtidens-klimat>

## **2030-sekretariatets analysbrev**

Analysbrevet ger senaste nytt i klimatomställningen för transportsektorn i Sverige, EU och världen, samt en dagsaktuell analys av hur vi ligger till på väg mot 2030-målet.

Ny forskning från LTH visar också att långtgående omställning går att införa med bibehållet stöd från väljarna, om det görs stegvis och morötter och piskor kombineras. Samtidigt visar Tysklands uppdaterade klimatmål att tiden för nationell klimatpolitik inte är över – särskilt om EU-valet i juni försvagar klimatagendan. Vårt forskningsprojekt 2030-Pusslet visar att ju längre vi väntar, desto mindre kostnadseffektiv blir omställningen, och Fossilfritt Sverige visar hur en träffsäker och omtyckt klimatpolitik kan utformas – när händer det?

När det görs för lite från regeringens sida kliver transportsektorn fram tillsammans med kommuner och regioner. Vårt indikatorwebinarium 2 maj visade att fordonsomställningen går för trögt, energiomställningen likaså.

Med så samstämmiga analyser förvånar det att också de senaste förslagen från regeringen leder till ytterligare utsläppsökningar – vårbudgeten är så klimatomfattigt svag att 2030-målen snart bara finns i fantasin – här preciserar vi beskedet vi saknar. Det har följts av halverad flygskatt utan satsningar på grönt flyg, och skattebefrielse för jordbrukets diesel utan stimulans för omställning. Trots att investeringarna i järnväg är rekordlåga, föreslås 57% höjda spåravgifter för godstrafik på järnväg till 2025, vilket om det införs bör motverkas med ökad miljökompensation till transportföretagen vilket bl.a. Italien, Österrike och Danmark använder långt mer än Sverige. <https://app2.editnews.com/page/read.ashx?issueId=568244>

## **CSRD -ett extra verktyg för att påskynda transportsektorns hållbara omställning.**

Större företag åläggs rapportera in sin sociala och miljömässiga påverkan, men i praktiken påverkas många fler. EU:s CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) innebär att företag med över 250 anställda och en omsättning över 50 miljoner euro ska rapportera verksamhetens sociala och miljömässiga påverkan för räkenskapsåret 2024 och framåt. Mindre börsnoterade företag omfattas från 2026. I praktiken påverkas också de som är t.ex.

leverantörer till de större bolagen. För rese-och transportintensiva företag kommer särskilt rapportering enligt ”ESRS E1 Klimatförändringar” att vara betydande. Den information som det ställs krav på handlar om att ge omvärlden en förståelse för hur verksamheten påverkar och påverkas av klimatförändringar ur ett värdekedjeperspektiv. Vad företaget har för antagen plan för att minska utsläppen i linje med 1,5 gradersmålet, hur risker och möjligheter identifieras och hanteras samt hur strategi och affärsmodell påverkas och anpassas. En central aspekt inom ESRS E1 är att företaget behöver kartlägga och beräkna sina utsläpp enligt standarden Greenhouse Gas Protocol, vilken kategoriserar utsläppen i tre områden: direkta utsläpp (Scope 1), indirekta energirelaterade utsläpp (Scope 2) samt övriga indirekta utsläpp i värdekedjan (Scope 3). För företag inom transportsektorn, där resor och transporter genererar betydande utsläpp, innebär detta att samla data och beräkna klimatpåverkan från medarbetares, hyresgästers och besökares resor. Detta ger en grund för att implementera åtgärder och strategier för att aktivt minska den totala klimatpåverkan.

<https://www.trivectortraffic.se/robusta-transportssystem/csr-d-ett-paradigmskifte-for-hallbarhetsarbete-i-transportintensiva-verksamheter/>

## **Bensin och diesel kan bli sex kronor dyrare**

Priset på bensin och diesel kan stiga med sex kronor per liter när det utvidgade systemet för handel med utsläppsrätter införs, skriver Svenska Dagbladet. Tidöpartierna har lovat att kompensera för höjningen, men det är inte säkert att det kommer att gå. Men för att nå EU:s klimatmål behöver biodrivmedelsinblandningen höjas till 20 procent, vilket skulle driva upp priset med ungefär en krona litern. Nu väntas dessutom priserna gå upp ytterligare när EU:s utvidgade system för handel med utsläppsrätter (ETS 2) införs. Systemet, som träder i kraft om 1,5 år, täcker även drivmedel till bilar och uppvärmning av byggnader – och kan höja bensin- och dieselpriiserna med ytterligare en och en halv krona litern.

<https://www.tv4.se/artikel/47QC2wqK95KnM6wDRclOD2/bensin-och-diesel-kan-bli-sex-kronor-dyrare>

## **Trafikanalys prognos för vägfordonsflottans utveckling**

Den pekar på ett lågt antal nyregistrerade fordon under 2024. Under de resterande prognosåren 2025–2027 förväntas antalet nyregistrerade fordon öka igen i takt med ett förbättrat konjunkturläge. De senaste åren har privatleasingen av elbilar starkt bidragit till att antalet nyregistrerade elbilar har ökat. När nu hushållen i allt lägre grad köper eller leasar nya bilar tappar tillväxttakten av elbilar fart. För 2024 är prognosen att 58 procent av de nyregistrerade bilarna kommer vara elbilar eller laddhybrider, vilket är samma andel som 2023. Enligt prognosen kommer de eldrivna lastbilarna utgöra 15 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna år 2027. Till det bedömer vi att 12,5 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna kommer att vara gasfordon 2027. Av de nyregistrerade bussarna bedöms 19 procent vara eldrivna 2024. Andelen bedöms därefter öka till 36 procent 2027. För gasbussar är andelen prognostiserad till 10 procent 2024, för att sedan minska till 3,5 procent 2027. <https://www.trafa.se/vagtrafik/kortidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2024-14697/>

## **Borlänge företaget växlar upp – ännu ett stort avtal klart**

E-Mobility, ett företag baserat på Södra Backa som installerar solceller och laddstationer, har tecknat ett nytt avtal om att hantera installationen av 1 500 laddpunkter för elbilar i södra Sverige. Avtalet inkluderar även service och support samt underhåll av 750 befintliga laddpunkter. Detta kommer efter ett tidigare avtal värt 58 miljoner kronor för att installera upp till 3 000 laddpunkter tillsammans med Voltiva. Företaget, som nu har 26 anställda, söker ytterligare arbetskraft för att möta den ökade efterfrågan.

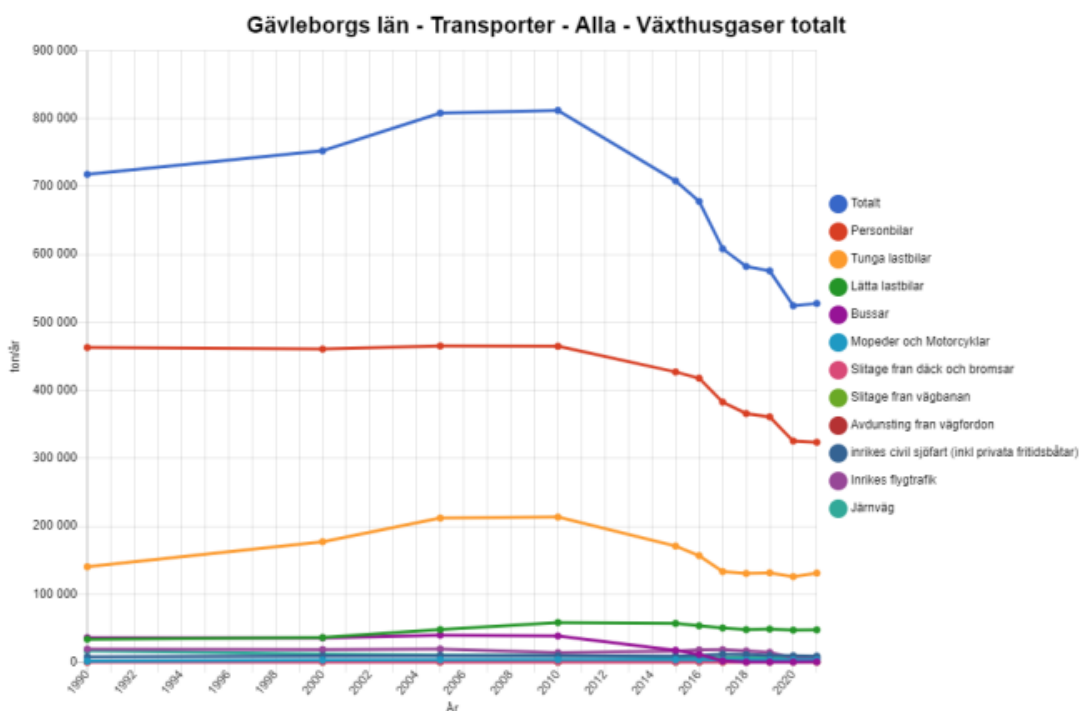
[https://www.dalademokraten.se/2024-05-29/dalaforetag-soker-tekniker-och-elektriker/?utm\\_campaign=Mobilitetssvepet\\_240531&utm\\_medium=email&utm\\_source=El oqua](https://www.dalademokraten.se/2024-05-29/dalaforetag-soker-tekniker-och-elektriker/?utm_campaign=Mobilitetssvepet_240531&utm_medium=email&utm_source=El%20oqua)

## **Remiss senast 13 september – Strategi för ett tillgängligt Gävleborg**

Strategi för ett tillgängligt Gävleborg ska bli ett nytt regionalt styrdokument som ersätter tidigare Infrastrukturprogram med systemanalys från 2013. Syftet med strategin är att vägleda länets långsiktiga och gemensamma arbete med att säkra god och hållbar tillgänglighet, genom rumslig närhet, digital tillgänglighet och fysisk mobilitet för invånare, besökare och näringsliv i Gävleborg. I förslaget finns också en rad olika skarpa förslag för att minska utsläppen. Remisstiden för Strategi för ett tillgängligt Gävleborg pågår under perioden 10 maj till 13 september 2024. BiodrivMitt avser att lämna ett remissvar.

Mellan åren 2010 och 2020 har utsläppen från transporter minskat med cirka 35 %, motsvarande 2,5 %/år. Utsläppen har minskat trots att det totala trafikarbetet ökat under samma tidsperiod. Det kan bland annat förklaras av att vägfordon blivit mer energieffektiva och att reduktionspliktens inblandning av biodrivmedel minskat utsläppen relaterat till fossila bränslen. Med denna minskningstakt skulle Gävleborgs transporter vara fossilfria till år 2040. För att nå mål om en fossiloberoende transportsektor till år 2030 behöver utsläppen årligen minska med nästan 17 % jämfört med 2022 års utsläppsnivå.

Figur 23: Utsläpp av växthusgaser, Gävleborgs transportsektor<sup>18</sup>.



Räknat per invånare var de totala utsläppen från Gävleborgs transportsektor 1,85 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter år 2020, att jämföra med 1,45 i riket.

<https://www.regiongavleborg.se/samverkanswebben/regional-utveckling/regional-planering/remiss-strategi-for-ett-tillgangligt-gavleborg/>

## Sveriges bästa mobilitetsstäder- Gävle på plats 14

Förra året granskades 25 av Sveriges största kommuner. Då var det Lund som vann. I år är tillgänglighet en viktig faktor i Dagens Industris ranking av Sveriges bästa mobilitetsstäder. Kanske inte så konstigt att storstäderna Stockholm och Göteborg i år tar klivet förbi storfavoriten Lund. I år har Tyréns utökat analysen till att omfatta 35 kommuner. Målet är att utöka studien än mer nästa år. Lund (plats 3), Karlstad (plats 7) och Gävle (plats 14) sticker ut genom att ha mycket bra förutsättningar för hållbar mobilitet, åtminstone i förhållande till större städer. "Dessa städer har bra fysiska förutsättningar och en bra tillgänglighet till viktiga intressepunkter, men tyvärr också en hög andel av fossildrivna bilar, vilket gör utfallet sämre", säger Jesper Johansson.

<https://www.di.se/nyheter/storfavoriten-forbisprungen-nar-di-utser-sveriges-basta-mobilitetsstader-2024/>

## 2027 utsläppshandel berör 200-350 företag i Sverige som säljer fossila bränslen

Från och med 2027 kommer nästan all fossilbränsleanvändning inom EES (EU27+Island, Lichtenstein och Norge) att omfattas av utsläppshandel. Direkt berörda av systemet blir i



Sverige de 200–350 företag som säljer fossila bränslen, dvs. i första hand de stora drivmedelsbolagen Preem, OKQ8, Circle K, St1 etc. Det blir dessa aktörer som rent praktiskt från och med 2027 måste köpa in och i efterhand lämna in en ETS2-utsläppsrätt för varje ton koldioxidutsläpp som de fossila bränslen de sålt beräknas orsaka.

All vägtrafik kommer att beröras, liksom alla större och mindre energi- och industri-anläggningar som inte hanteras under ETS1. I en proposition, som Tidö-regeringen nyligen lämnade till riksdagen, föreslås att systemet för svensk del dessutom ska omfatta bland annat jordbruk, skogsbruk och fiske, verksamheter som inte obligatoriskt inkluderas. Utgivningen av de nya utsläppsrätterna kommer att sjunka år från år enligt ett mönster som fastslås i unionens utsläppshandelsdirektiv. Med nuvarande regler ges den sista utsläppsrätten ut 2044. Om inte regelverket ändras, blir det därefter förbjudet att sälja fossila bränslen inom EES. Regeringen lovar i propositionen att alla berörda "fullt ut" ska kompenseras för de höjda priserna på i första hand fossila drivmedel. Hur "kompensationen" ska utformas och vad den väntas komma att kosta skattebetalarna framgår inte. Det ska utredas.

<https://www.nilssonproduktion.se/vem-ska-halla-regeringens-lofte-om-100-procentig-kompensation-for-ets2/>

## **Mer hållbar logistikkedja- tillgång till data och vad innebär satsning på AI ?**

Med nya regleringar, som EU:s CSRD och bolagens ökade ambitioner att nå nettonollutsläpp, finns behov av mer tillförlitliga logistikdata. Det finns ett ökat behov av CO2-data genom att hämta data från fordonens telematikboxar och att integrera transportköparnas ordersystem för att samla in data om exempelvis vikt, hämtning och lämning, samt data från bränslebolagen. All denna data, som i dag är väldigt spridd på olika aktörer, behöver samlas ihop för att göra koldioxidberäkningar.

Den sammanfattade och analyserade datan får användarna se i ett slags översiktsvy eller dashboard. Det kan handla om allt från totala koldioxidutsläpp för en transport från A till B, eller utsläpp per order eller vikt. I nästa steg kommer AI och maskininlärning att användas för att göra prognoser och scenarionalyser. <https://www.di.se/nyheter/vi-kan-halvera-felmarginalen/>

## **Förändringar i regelverken för hållbarhetskriterier, drivmedel och reduktionsplikt senast 21 maj 2025**

Den senaste revideringen av förnybartdirektivet (RED III) innebär en del förändringar i lagen om hållbarhetskriterier, drivmedelslagen och lagen om reduktionsplikt med tillhörande förordningar och föreskrifter. RED III ska vara implementerad i alla EU:s medlemsstater senast 21 maj 2025. Energimyndigheten har påbörjat ett arbete för att förbereda inför kommande föreskriftändringar och genomför den 13 juni ett digitalt dialogmöte.

<https://www.energimyndigheten.se/om-oss/press/kalender/dialogmote-om-reviderade-hallbarhetskriterier-och-regelverk-inom-transportfragor/>

## **Fortsatt färre resor än innan coronapandemin**



Svenskarnas resande ökade inte under 2023 trots att det var första året efter corona-pandemins start utan några restriktioner. Antalet resor låg på i stort sett samma nivå som 2022 med drygt 3,7 miljarder huvudresor. Det är en minskning med 12 procent jämfört med 2019. Antalet bilresor ligger på i stort sett samma nivå som 2022. Jämfört med 2019 är dock bilresorna 8 procent färre.

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2023/resvanor-i-sverige-2023.pdf>

<https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

## **Ny rapport: Uppföljning av de energipolitiska målen**

Årets indikatorrapport visar att 2023 blev en återgång till ett mer normalt läge på energimarknaderna jämfört 2022. Även om årets indikatorrapport visar att utvecklingen av både energieffektivitet och förnybar energi fortsätter utvecklas i positiv riktning kommer inte befintliga styrmedel räcka för att uppfylla Sveriges bidrag till EU-målen. Det visar beräkningar som Energimyndigheten gjort som underlag till Sveriges uppdaterade integrerade energi- och klimatplan (NEKP).

I rapporten presenteras även:

- Andelen fossilfri elproduktion uppgick till strax över 98 procent år 2022.
- Under 2022 hade energiintensiteten minskat 38 procent jämfört med 2005.
- Under 2023 installerades över 100 000 nätanslutna solcellsanläggningar i Sverige med en gemensam installerad effekt på cirka 1 600 MW.
- Under 2022 ökade produktionen från vindkraft med 6 TWh, vilket är mer alla andra kraftslag.
- Laddbara bilar har ökat med 29 procent från 2022 till 2023, men ökningen är lägre än från 2021 till 2022 då den var 46 procent.

<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2024/ny-rapport-uppfoljning-av-de-energipolitiska-malen/>

## **Ny undersökning: Sex av tio vill att människor på landsbygden ska kompenseras för ökade bränslepriser**

I väntan på ny politik som gör att Sverige klarar klimatmålen har vi låtit folket tycka till om olika lösningar från andra länder, samt svara på frågor om bränslepriserna. Undersökningen visar bland annat att:

- Endast tre procent av hushållen har lägre inkomster, bor på landsbygd eller i småstad och har dieselbil. Majoriteten av folket tror att denna grupp är betydligt större.
- Var tredje person kan tänka sig att betala 4 kronor mer per liter för bensin och diesel för att Sverige ska nå klimatmålen. 42 procent av folket kan inte tänka sig det.
- En majoritet är positivt inställda till flera olika lösningar som kompenserar eller stödjer låginkomsttagare eller människor på landsbygd.

<https://fossilfritt Sverige.se/2024/05/23/ny-undersokning-sex-av-tio-vill-att-manniskor-pa-landsbygden-ska-kompenseras-for-okade-branslepriser/>

## **Flera företag har flyttat fram sina tidplaner för nya projekt för biodrivmedel i vägtrafik**

Sänkningen av reduktionsplikten som infördes den 1 januari 2024 beräknas minska efterfrågan av biodrivmedel för vägtransporter i Sverige med cirka 1,6 miljoner kubikmeter under 2024. Flera företag har flyttat fram sina tidplaner för nya projekt för biodrivmedel i vägtrafik. Ett exempel är Preem som i höstas tog ett inriktningsbeslut att investera i ytterligare i stor anläggning med kapacitet på cirka 1 miljon kubikmeter biodrivmedel, med planerad start 2027. Men Preem har också flyttat fram målet att producera 5 miljoner kubikmeter biodrivmedel per år från 2030 till 2035. Även Colabit har flyttat fram starten av en ny stor anläggning två år till 2027.

[https://www.akeritidning.se/sv/nyheter/rekord-svensk-produktion-av-biodrivmedel?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR3Ch-19xtJ6kkk9v3MOly97j2vOBVeCENdg4I6SrJpnnTf5tcjx1IDY-RQ\\_aem\\_Aem1-Qptk4iYp1tw-iSJRnriZ-NRUKF28X3sgG7A7fw6glBuOTUB49qyMmSK4AdHeNcKbX6h\\_qKzgl94yJ-XmYtv](https://www.akeritidning.se/sv/nyheter/rekord-svensk-produktion-av-biodrivmedel?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR3Ch-19xtJ6kkk9v3MOly97j2vOBVeCENdg4I6SrJpnnTf5tcjx1IDY-RQ_aem_Aem1-Qptk4iYp1tw-iSJRnriZ-NRUKF28X3sgG7A7fw6glBuOTUB49qyMmSK4AdHeNcKbX6h_qKzgl94yJ-XmYtv)

## **Kalender**

**4 juni 8.30-9.30 2030-sekretariatet** <https://www.2030sekretariatet.se/lokal-andamalsenlig-laddinfrastruktur-sa-effektiviserar-vi-utbyggnaden/>

**11 juni 10.00-12.00 Energimyndigheten** Reviderade hållbarhetskriterier och regelverk inom transportfrågor <https://www.energimyndigheten.se/om-oss/press/kalender/dialogmote-om-reviderade-hallbarhetskriterier-och-regelverk-inom-transportfragor/>

**13 juni 10.00-10.45 2030-sekretariatet** <https://www.2030sekretariatet.se/csrd-for-transportsektorn-sa-funkar-det/>

**13 juni 09.00-10.00. Region Jämtland** Sista anmälan 11 juni! Vad? Webinarium om fossilfria fyrhjulringar och båtar och utvecklingen på marknaden. [energikontoret@regionjh.se](mailto:energikontoret@regionjh.se)

**25-27 juni Almedalen 2030-sekretariatet** <https://www.2030sekretariatet.se/almedalen/>

**26 juni Almedalen Energifabriken** <https://www.linkedin.com/pulse/almedalen-2024-s%C3%A5-minskar-vi-utsl%C3%A4ppen-fr%C3%A5n-de-tunga-transporterna-pgwqf/>

**27 juni Almedalen Drivkraft Sverige** <https://drivkraftsverige.se/nyheter/drivkraft-sverige-i-almedalen-2024/>

**5 september 15-16 Klimatfika Klimatavtal Gävle** (hos BiodrivMitt)

**18 september Klimatavtal Gävle Kick off** arbetsområde Transport & Mobilitet

**16 oktober Fossilfritt Sverige** Sveriges tyngsta omställningskonferens - Fossilfri konkurrenskraft 2024.

**25 oktober Drivmedelskonvent Dalarna** , arrangör BiodrivMitt

**Senast 31 oktober** . Ansökan Stöd för lastbilsaddning

<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2024/idag-oppnar-nytt-stod-for-lastbilsaddning/>

**8 november Drivmedelskonvent Gävleborg**, arrangör BiodrivMitt

**Hösten Proposition Infrastruktur**

<https://www.regeringen.se/globalassets/regeringen/block/aktualitetsblock/landsbygds--och-infrastrukturdepartementet/nationell-plan/tidslinje-nationell-plan.pdf>

**5-7 november Gävle - Sandviken Företagarvecka 2024** – 5 nov Din Bil/Audi, 6/11 Sandviken, 7/11 Gävle

**26 november** Regional miljömålskonferens Gävleborg