

FÖRSLAG FÖR ATT MINSKA UTSLÄPPEN I TRANSPORTSEKTORN TILL 2030

14 förslag för att minska utsläppen från vägtransporter

2023-06-16



Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| 1. Introduktion | 3 |
| 2. Bakgrund | 4 |
| 3. Förslag för att minska utsläppen i vägtransportsektorn | 7 |
| 1. Regeringen bör säkerställa att klimatmålet för inrikes transporter om att minska utsläppen med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010 ligger fast. | 7 |
| 2. Regeringen bör se till att biogas åter skattebefrias. | 7 |
| 3. Regeringen bör se till att skattebefrielse ges till allt biodrivmedel som säljs utöver reduktionsplikten, inklusive biogas. | 7 |
| 4. Regeringen bör ta fram långsiktiga incitament för produktion av biodrivmedel..... | 7 |
| 5. Regeringen bör ta bort malus för lätta lastbilar som kör på enbart HVO100. | 7 |
| 6. Regeringen bör utveckla Klimatpremien för tunga fordon. | 8 |
| 7. Regeringen bör införa styrmedel för köp av elektrifierade personbilar på privatbilsmarknaden. | 8 |
| 8. Regeringen bör förenkla stöd för vätgas- och laddinfrastruktur för såväl publik som icke-publik laddning av tunga fordon och verka för att möjliggöra stöd även för semipublik/destinationsladdning..... | 9 |
| 9. Regeringen bör införa nedsatt moms vid hemmaladdning och laddning på arbetsplatsen. | 9 |
| 10. Regeringen bör ändra Körkortslagen så att viktgränsen höjs för att med B-körkort få framföra lätta lastbilar som drivs med gas- eller eldrivlina. | 10 |
| 11. Regeringen bör öppna för bredare implementering av längre och tyngre lastbilar på statligt och kommunalt vägnät. | 10 |
| 12. Riksdagen bör besluta om nationellt mål för biogas och andra förnybara gaser. | 10 |
| 13. Regeringen bör besluta om enbart fossilfria drivmedel i upphandling av arbetsmaskiner, transporttjänster, personbilar och för godstransporter. | 10 |
| 14. Regeringen bör införa sänkt moms på delningstjänster som utgörs av elfordon. | 11 |

Fossilfritt Sverige (2016:05)

Inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige har 22 branscher tagit fram färdplaner där de visar hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Fossilfritt Sverige leds av den nationella samordnaren, Svante Axelsson, och arbetar nu med att öka tempot i klimatomställningen och skapa förutsättningar för att färdplanerna ska kunna genomföras.

1. Introduktion

Transportsektorn utgör en stor del av Sveriges utsläpp av växthusgaser, men också en av de tekniskt lättaste att ställa om. Det är övergången till elektrifiering och transporteffektivare samhälle som är framtiden, men längs vägen behövs även biodrivmedel så som HVO, etanol och biogas. Men omställningen kräver samverkan mellan många parter, allt från varuägare, transportörer och transportköpare till myndigheter och politiker.

De transportrelaterade färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft är tydliga med målsättningen om att minska sina utsläpp med 70% till 2030.

Till följd av Tidöpartiernas besked om att sänka reduktionsplikten från 30,5 procent till 6 procent på diesel och från 7,8 procent till 6 procent på bensin från 2024 till och med 2026 kommer de svenska utsläppen av koldioxid sannolikt att öka med 5 miljoner ton den dagen det införs, vilket motsvarar 10 % av utsläppen 2021. Att sänka reduktionsplikten innebär osäkrare villkor för alla företag som vill investera i inhemska biodrivmedel samtidigt som lägre bränslepriser kan öka utsläppen ytterligare och försämrar konkurrensvillkoren för elbilsförsäljningen. Detta skapar nya förutsättningar och ett behov av att se över frågan på nytt, vilket vi får återkomma till.

I det här dokumentet listar vi prioriterade förslag som underlättar utsläppsminskningen inom vägtransportsektorn till 2030 men ger inte en heltäckande bild om hur sektorsmålet om 70% minskning av utsläppen från transporter till 2030 kan uppnås. De förslag som listas är framtagna i dialog med berörda branscher och med hänvisningar till myndigheters förslag. Tillsammans täcker de här förslagen det viktigaste som behöver göras på kort sikt och som med fördel bör finnas med i klimathandlingsplanen, men mer behöver göras för att nå sektorsmålet.

Svante Axelsson, nationell samordnare, Fossilfritt Sverige

2. Bakgrund

Konkurrenskraft

Sveriges höga klimatambitioner hjälper det svenska näringslivet att gå före och vinna marknadsandelar på den växande fossilfria marknaden. I en tid när befintliga företag gör nya satsningar för att ställa om till fossilfri produktion och nya företag etableras kan Sverige vinna jobbtillfällen, innovationskraft och exportvärden.

Svenska godstransporter transporterar årligen 432 miljoner ton gods och är livsavgörande för en konkurrenskraftig industri i det avlånga landet Sverige. Även om effektivare transporter är önskvärt så är det omöjligt att minska mängden transporterat eftersom transportererna i Sverige förväntas öka med 50 procent under de närmaste 15-20 åren.

70-procentsmålet-målet

I dag står inrikes transporter för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Alla partier utom SD står bakom målet att utsläppen från inrikes transporter (exkl flyg) ska minska med 70% till 2030 jämfört med 2010, vilket innebär att utsläppen måste minska med lite mindre än två tredjedelar jämfört med idag.

Politiska mål som ligger fast över tid skapar långsiktigt stabila spelregler och tydlighet för näringslivet om vilken ambition som gäller. Det gör det lättare att bedöma vilka investeringar som kommer att vara lönsamma över tid, och därmed har företagen en ökad chans att vara konkurrenskraftiga. Att hålla fast vid målen skapar en trovärdighet i samverkan mellan stat och näringsliv vilket minskar den ekonomiska risken medan borttagande av mål ger motsatt effekt.

Transportsektorn utgör den största delen för att nå Sveriges bindande mål på EU-nivå, den så kallade Ansvarsfördelningsförordningen (ESR), om att minska utsläppen med 50% till 2030 jämfört med 2005. Missar Sverige ESR-målet kan glappet till viss del kompenseras genom att Sverige köper utsläppsminskningar från andra länder som överpresterat, lånar utsläppsöverskott från annat år eller utnyttjar nettoupptag av växthusgaser från markanvändning, exempelvis skog. Medlemsländerna behöver ta fram en plan för hur man ska uppfylla sina åtaganden om man inte uppnår ESR-målet. Om inget görs kan sanktionsavgifter utgå. Staten blir varje år informerade av EU kommissionen hur landet ligger till.

Från 2028 kommer vägtransporter ingå inom EUs utsläppshandelssystem, då kan en del förutsättningar förändras.

Biodrivmedel

Biodrivmedel, elektrifiering och transporteffektivt samhälle utgör grunden för att ställa om transportsystemet till fossilfritt. Idag importerar vi cirka 80 procent av biodrivmedlet men flera investeringar i inhemsk produktion under några få år kommer att öka utbudet av till exempel HVO, men även biogas de närmaste åren. Inhemsk storskalig produktion av flytande och gasformiga biodrivmedel skapar inte bara lägre och mer förutsägbara drivmedelspriser utan har även ett värde för självförsörjning och beredskap.

Flera olika faktorer påverkar idag priset på drivmedel vilket skapar den totala kostnadsbilden. Det handlar dels om Rysslands krig i Ukraina som har påverkat priset på råolja, växelkursen till dollarn, nationell moms och skatter av olika former. Andelen inblandat biodrivmedel påverkar också priset vid pump men med tanke på att priset har minskat med 8-9 kronor sedan de höga priserna i höstas innan reduktionsplikten förändrats är det andra faktorer som hittills haft störst betydelse för priset vid pump. Nivån för reduktionsplikten från 2024 och resten av mandatperioden (2026) är nu föreslagen till 6% av Tidöpartierna, vilket gör att biodrivmedlen behöver öka på något annat sätt utan dramatisk prisökning vid pump om sektorsmålet till 2030 ska nås. I den här listan presenteras inga samlade förslag som till fullo kan ersätta utsläppsökningen från sänkt reduktionsplikt.

Eftersom energiskattedirektivet (ETD) som grundregel tvingar till beskattning av drivmedel har Sverige behövt ansöka om skattebefrielse och fått ett godkännande att skattebefria biogasen i 10 år och ett godkännande om att skattebefria höginblandade drivmedel under 4 år. På grund av en dom i EU har skattebefrielsen för biogas dock hastigt tagits bort. Gruppundantagsförordningen (GBER) har uppdaterats nyligen och nu är bedömningen att en ansökan inte längre kommer att behövas för att skattebefria biogas utan det räcker med en anmälan från Sverige till kommissionen. Det finns också möjlighet att skattebefria olika typer av inblandningar både inom reduktionsplikten och den inblandning som sker utöver reduktionsplikten utan ansökan till EU-kommissionen om biodrivmedlen uppfyller kraven på råvaror enligt Förnybartdirektivet. En utveckling där den frivilliga marknaden kan komplettera den låga reduktionsplikten genom inblandade alternativ utöver reduktionsplikten skulle vara en viktig åtgärd för företag och kommuner som vill nå sina klimatmål.

Gasfordon utgör idag 10% av försäljningen av lastbilar och förväntas utgöra 10% av totala lastbilsflottan 2030. För att de ska köras på biogas krävs rätt förutsättningar för produktion och distribution av biogas.

Elektrifiering

Fordonstillverkarna verkar på en global marknad och är en del av den gröna omställningen. Oavsett vilka vägval som görs på nationell nivå i ett enskilt land är huvudspåret i omställningen elektrifiering, där även vätgas spelar en viktig roll. Frågan är nu bara hur snabbt denna omställning av nybilsförsäljningen kommer att gå. Förutom att eldriften gör fordonen utsläppsfria är elektrifieringen i sig en stor energieffektivisering eftersom verkningsgraden är så mycket högre i en elmotor än i en förbränningsmotor. Fordon med elektrisk drivlina kan ha antingen batteri eller vätgas som lager, men i det här dokumentet använder vi begreppet elfordon oavsett teknikval.

Elektrifiering kräver att elsystemet hänger med och att laddinfrastruktur byggs ut i takt med att behovet växer. Fortfarande behövs även styrmedel för köp och brukande av elfordon. Styrmedlen bör säkerställa att de fossilfria alternativen gynnas och Sverige anses vara en så attraktiv marknad att vi får tillgång till de nya modeller som blir tillgängliga och inte bara blir en andrahandsmarknad. Att svenska fordonstillverkare får förutsättningar att ställa om i hög takt innebär inte bara att utsläppen minskar utan det leder också till att företagets och underleverantörers konkurrenskraft och innovationsförmåga bibehålls och stärks.

Transporteffektivt samhälle

Transportarbetet från person- och godstransporter i Sverige har ökat de senaste åren och ändå har utsläppen minskat. Transportbranschens aktörer arbetar aktivt med effektivare transporter eftersom det stärker konkurrenskraften. Behovet av transporteffektivare samhälle innebär dock inte minskade transporter totalt sett, snarare visar prognoserna på 50% ökning av transportbehovet när näringslivet utvecklas. Snarare är lösningen samverkan mellan trafikslag, infrastruktursatsningar och optimering av logistiken.

Det är sannolikt att de flesta åtgärder för ett transporteffektivt samhälle kommer ta flera år från beslut till genomslag. Även om exempelvis infrastrukturutbyggnad och bred implementering av delningstjänster kommer ta flera år så finns det flera andra exempel som kan implementeras så fort regelverk och affärsmodeller finns på plats. Mer samdistribution, högre fyllnadsgrad och viss grad av omlastning och samverkan mellan olika trafikslag är möjlig på kortare sikt, och även implementering av längre och tyngre fordon är möjligt att tillåtas på allt fler vägar.

3. Förslag för att minska utsläppen i vägtransportsektorn

1. Regeringen bör säkerställa att klimatmålet för inrikes transporter om att minska utsläppen med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010 ligger fast.

Sektorsmålet för transportsektorn (exkl flyg) är viktigt både som styrsignal men även för näringslivets utveckling, innovationskraft och investeringsvilja samt möjlighet att behålla och stärka vår konkurrenskraft. För att nå målet behövs nya styrmedel för att stimulera marknadens aktörer, detta dokument listar ett antal förslag. Att EU skärper sina klimatmål i Fit for 55 ändrar inte nyttan av att Sverige går före för att visa att omställningen mot elektrifieringen fungerar.

2. Regeringen bör se till att biogas åter skattebefrias.

Nya bestämmelser i artikel 44 i GBER-förordningen möjliggör skattebefrielse utan godkännande av EU-kommissionen. De nya bestämmelserna beslutades av EU-kommissionen den 9 mars 2023 och börjar gälla inom kort, så snart de har publicerats i Europeiska unionens officiella tidning. Regeringen behöver också säkerställa att det inte blir några återkrav på den skattebefrielse som redan har beviljats. Det görs genom att verka för att EU-kommissionen skyndsamt godkänner skattebefrielse från och med 1 januari 2021 och fram till det datum som skattebefrielse i stället kan tillämpas med stöd av de nya bestämmelserna i GBER.

3. Regeringen bör se till att skattebefrielse ges till allt biodrivmedel som säljs utöver reduktionsplikten, inklusive biogas.

Skattebefrielsen för biodrivmedel bör gälla för alla hållbara biodrivmedel, även inblandade, som säljs över den nivå som bestämts i reduktionsplikten. Det är viktigt att det skapas förutsägbarhet och långsiktighet och att det inte råder någon tvekan om att det finns stöd i lagstiftningen för skattebefrielsen. Det behövs en längre tidshorisont än de fyra år som Sverige har undantag från statsstödsreglerna för skattefrihet för höginblandade biodrivmedel, förslagsvis 10 år som biogasen tidigare hade.

4. Regeringen bör ta fram långsiktiga incitament för produktion av biodrivmedel.

- a) Tillsätt ett FFI-inspirerat, men mindre, program för klimatneutrala drivmedel. Tydliggör behovet av nya råvaruströmmar och forskning för att producera biodrivmedel, inklusive CCU för att producera elektrobränslen.
- b) Behåll de gröna statliga kreditgarantierna.
- c) Driv ett samlat arbete på EU-nivå för att säkra hållbara biodrivmedels, biogasens och elektrobränslets roller som hållbara alternativ, bland annat kopplat till förslaget till reviderade koldioxidnormer för tunga fordon.

5. Regeringen bör ta bort malus för lätta lastbilar som kör på enbart HVO100.

Malus bör avskaffas för lätta lastbilar som körs på HVO100, förutsatt att fordonen är godkända för körning på HVO100. Det måste också kunna styrkas de endast körts på HVO100.

6. Regeringen bör utveckla Klimatpremien för tunga fordon.

- a) Klimatpremien för köp av utsläppsfria lastbilar och gaslastbilar bör utökas och förlängas till 2025 och 2026.
- b) Klimatpremiens 20 procentsgräns för stödet bör strykas och istället bara behålla 40 procents-gränsen för merkostnaden. På så sätt knyts stödbeloppet tydligare till prisskillnaden mellan utsläppande och miljölastbil. Det gör att ellastbilar får enklare att söka stödet och att stödbeloppen sjunker i takt med att totalkostnadsbilden mellan lastbilar med eldrift och förbränningsmotor uppnås. Prioritet bör läggas på lastbilar och bussar i fjärrtrafik. Åtgärden liknar ett förslag från Naturvårdsverkets underlagsrapport till regeringens klimathandlingsplan.¹
- c) Klimatpremien bör utökas till att även omfatta lätta lastbilar. Finansieringen av Klimatpremien behöver utökas för att täcka detta. Lätta lastbilar används i stor utsträckning av företag och är ett arbetsredskap, liksom tunga fordon.
- d) Förslagen ovan kan finansieras och utökas bland annat genom att halvera stödet för laddinfrastruktur från 100% till 50%. Se punkt 8f.

7. Regeringen bör införa styrmedel för köp av elektrifierade personbilar på privatbilsmarknaden.

De senaste månaderna har företagen hållit igång inköpen av elbilar och laddhybrider, medan privatmarknaden dalat vilket beror på konjunkturen och avskaffandet av klimatbonusen. För att få igång marknaden igen och för att öka chansen att nå klimatmålen och stärka svensk konkurrenskraft behövs effektiva och riktade styrmedel för personbilar. Nedan finns två olika alternativ för hur ett sådant styrmedel kan utformas:

- **Rotavdrag:** Ett effektivt system för att stimulera elektrifieringen av personbilar är att införa ett slags rotavdrag för köp eller leasing av elbil. På så sätt kan man använda sig av ett redan befintligt skapat rot/rut-system men komplettera med en ny avdragsmodell. Modellen skulle kunna utformas på så sätt att avdraget innebär en summa om max 15 000 kronor per år i 5 år. Det innebär därmed upp till 75 000 kr inom befintlig rot/rut-ram. Ett liknande alternativ är att inkludera det i Skatteavdrag för grön teknik, som även innefattar materiella investeringar.
- **Grön skattereduktion:** Ett annat sätt att främja elektrifieringen av personbilar är att införa en ”grön skattereduktion” i inkomstdeklarationen för privatpersoner under bilens fem första år i bruk. En positiv konsekvens av ett sådant system är att brukandet, snarare än ägandet, stimuleras. Nya bilar omsätts normalt på begagnatmarknaden efter tre år, vilket innebär att om den gröna skattereduktionen kan göras på fem år så kommer även begagnade elbilar gynnas. Detta system liknar det USA nu inför med sitt Inflation Reduction Act där privatkunder kan få ett skatteavdrag på 7500 USD.

8. Regeringen bör förenkla stöd för vätgas- och laddinfrastruktur för såväl publik som icke-publik laddning av tunga fordon och verka för att möjliggöra stöd även för semipublik/destinationsladdning.

- a) Samla allt stöd hos Energimyndigheten. Att det går att söka stöd hos två myndigheter gör det svårare för verksamhetsutövarna.
- b) Inför driftstöd till laddinfrastruktur på sträckor där det saknas tillgång till laddinfrastruktur för snabbbladdning, så kallade ”vita sträckor”. För att täcka vita fläckar kan driftstöd vara viktigare än investeringsstöd.
- c) Möjliggör samlad ansökan för elfordon och olika typer av laddinfrastruktur. Det innebär minskat krångel för företag som vill skaffa elfordon.²
- d) Energimyndigheten bör ta fram en nationell plan för ladd- och tankinfrastruktur.
- e) Omfördelning av medel mellan Klimatpremien och Regionala elektrifieringspiloterna bör möjliggöras, förslagsvis genom att medlen flyttas till samma utgiftsområde och anslagspost. Detta för att möjliggöra för Energimyndigheten att finansiera den insats som är mest kritisk vid varje tillfälle på viktiga noder.
- f) Stödnivån för laddinfrastruktur bör sänkas från 100 % till 50 %. Överblivna medel kan användas till Klimatpremien. Genom att sänka stödnivån för infrastrukturen kommer oseriösa aktörer sluta verka på marknaden samtidigt som stabiliteten ökar.
- g) Myndigheterna behöver därutöver ha tillräcklig bemyndiganderam för utbetalning av stöd.

De regionala elektrifieringspiloterna för tunga fordon utgör en viktig beståndsdel i arbetet med att bygga ut infrastrukturen regionalt. I närtid är laddning på hemmadepån eller på destination mest avgörande för att elektrifieringen ska skalas upp. Publik laddinfrastruktur kommer att spela en större roll när produkter för de tyngre och längre elektrifierade fordonen introduceras. Även semipublik³ infrastruktur behövs.

9. Regeringen bör införa nedsatt moms vid hemmaladdning och laddning på arbetsplatsen.

För att främja omställningen mot elektrifierad fordonsflotta behövs även en differentierad moms för el som används för laddning hemma eller på arbetsplatsen från den övriga elförbrukningen. Detta är extra viktigt nu när regeringen har sänkt reduktionsplikten och därmed drivmedelskostnaden för bilar med förbränningsmotor, vilket riskerar snedvrida konkurrensen mot elbilar. Förslaget skulle även leda till att brukare av laddbara fordon installerar laddboxar hemma istället för att ladda från vanliga vägguttag, vilket är viktigt för att öka elsäkerheten. Förslaget är hämtat från Danmark som redan implementerat förslaget⁴.

³ En semipublik infrastruktur innebär att ett fåtal företag har tillgång till infrastrukturen som är inhägnad såsom vid logistikterminaler, hamnar, flygplatser etc.

⁴ <https://www.pwc.dk/da/publikationer/2022/pwc-ladestandere-afgift-moms-skat-guide.pdf>

10. Regeringen bör ändra Körkortslagen så att viktgränsen höjs för att med B-körkort få framföra lätta lastbilar som drivs med gas- eller eldrivlina.

Batterier och gastankar är generellt sett tyngre än motsvarande dieseltank vilket gör att lätta lastbilar som går på el eller gas får en högre tjänstevikt jämfört med lätta diesellastbilar. Inom EU finns möjlighet att ge undantag för att köra lätta lastbilar upp till 4,25 ton med B-körkort, förutsatt att den extra vikten kommer från den alternativa drivlinan. Undantaget har införts i flera andra EU-länder.⁵ Det är en åtgärd som ökar lönsamheten i omställning till elektrifiering och biogas och ger konsumenterna lägre priser utan att påverka statens budget.

11. Regeringen bör öppna för bredare implementering av längre och tyngre lastbilar på statligt och kommunalt vägnät.

- a) Öppna upp ett allt större vägnät som tillåter 34,5 meters lastbilar. Cirka 450 mil väg planeras öppnas i Sverige för 34,5 meter långa lastbilar under 2023 vilket kan medverka till viss effektivisering av godstransporter på väg men en lågt hängande frukt är att i samverkan med transportnäringen ytterligare prioritera effektiva transporter på väg genom att öppna ett ännu större vägnät.
- b) Prioriterade åtgärder behövs som kraftigt påskyndar BK4 uppgradering av vissa broar som medger framkomlighet för 74 tons lastbilar på ett betydligt större vägnät där knappt hälften av BK1 vägarna enligt gällande plan kommer att vara uppgraderade till BK4 vägnät år 2029.

Effekterna av att införa längre och tyngre transporter har utretts av Trafikverket. Det bedöms ge både utsläppsminskningar och stärkt konkurrenskraft. Nyttan blir särskilt stor när långa och tunga transporter införs samtidigt⁶.

12. Riksdagen bör besluta om nationellt mål för biogas och andra förnybara gaser.

Regeringen bör besluta om ett planeringsmål om minst 10 TWh biogasproduktion till 2030. Politiska mål ger tydlig riktning och mål mot vilka styrmedel ska utvärderas i kontrollstationer och vid behov justeras. Att besluta om nationellt mål är ett viktigt steg för att tydliggöra Sveriges ansvar och del i REPowerEU Plan som innehåller EU-gemensamma mål för både vätgas och biogas. EU-kommissionen uppmanar medlemsstaterna att göra det i sina uppdaterade nationella energi- och klimatplaner.

13. Regeringen bör besluta om enbart fossilfria drivmedel i upphandling av arbetsmaskiner, transporttjänster, personbilar och för godstransporter.

Genom att visa tydligt att det offentliga kommer att välja fossilfritt skickas en tydlig signal till marknadens aktörer vilket möjliggör investeringar och prispress på hållbara biodrivmedel. Till 2030 bör det vara skallkrav på fossilfritt och Trafikverket bör, för ökad kostnadseffektivitet och sänkta utsläpp, omedelbart höja reduktionsnivån för vilken projekt kan få bonus till 100%.⁷

⁵ [4,25 tons lastbilar och B-körkort – Näringslivets Transportråd \(transportrad.se\)](#)

⁶ [Rapportutkast Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter \(trafikverket.se\)](#)

⁷ [Kontrollstation 2018. SLUTVERSION.pdf \(trafikverket.se\)](#)

Liknande förslag finns i SOU2019: I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040, kapitel 12⁸.

14. Regeringen bör införa sänkt moms på delningstjänster som utgörs av elfordon.

Delningstjänster med eldrift, såsom bilpooler och hyrbilar, bör ha den lägre momssatsen på 6%. Det kan till exempel genomföras genom att klassa även hyrbil och delningstjänster som kollektivtrafik. Idag får bland annat limousine och helikopter den lägre momssatsen, men inte delningstjänster⁹.

⁸ https://www.regeringen.se/contentassets/3c895fca1e1641ff8591e6ec1d6ad996/sou_2021_48_del_2.pdf

⁹ [Beteendepraktikan-2030-sekretariatet-FINAL.pdf \(2030sekretariatet.se\)](#)