

# The UnSustainability Report 2023

10

hinder som bromsar en  
hållbar utveckling i Sverige

Vi alla vet.

Att jordens resurser inte är oändliga. Att förändringarna i vårt klimat blir allt mer dramatiska. Att vi alla måste hjälpas åt för att klara den kanske största omställningen i mänsklighetens historia.

Och att det är bråttom.

Ändå görs inte allt.

Ändå finns det mängder av hinder som stoppar och försenar den omställning som krävs för att vi ska lyckas reducera vårt klimatavtryck och förhindra en ännu större katastrof.

Det kan vara oändliga tillståndsprocesser, oförutsägbar politik eller inkonsekventa regeltolkningar. Det kan påverka utvecklingen i stort, eller i smått.

Vi vill med den här rapporten synliggöra tio av alla dessa hinder. Förhoppningsvis får de oss att tänka efter, i bästa fall leder de till någon form av förändring.

**Välkommen till The UnSustainability Report**  
– Ohållbarhetsrapporten.

Presenteras av

**GEEL—  
MUYDEN** Deloitte.  
**KIESE**

# Slopat skatteundantag riskerar Arlas klimatmål

Livsmedelsföretaget Arla har varit en föregångare med fossilfria transporter ända sedan 2018 – trots att reglerna för förnybara bränslen fortsätter vara oförutsägbara.

Denna oförutsägbarhet gör det svårare för svenska företag att investera i fossilfria transporter.

– Om vi inte får ett fortsatt skatteundantag för förnybart kanske vi tvingas ställa om till fossila drivmedel igen, säger företagets hållbarhetschef Victoria Olsson.

Ett av Sveriges viktigaste klimatmål är att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent, räknat från 2010 till 2030. Men enligt flera bedömare kommer vi att missa vårt eget klimatmål. Varför?

Ett hinder är osäkerheten kring skattereduktion på förnybara bränslen. Sverige har haft ett undantag från EU:s statsstödsregler för att främja användningen av rena, höginblandade biodrivmedel. Den förra regeringen ville att undantaget skulle förlängas i tio år, men fick nobben av EU, som nyligen beslutade om en förlängning i ytterligare fyra år. Vad som händer efter det är oklart, vilket skapar oförutsägbarhet både hos svenska producenter av biobränslen och företag som vill investera i en fossilfri framtid.

## Arla: Investeringar i hållbarhet kräver långsiktighet

Arla är Sveriges ledande livsmedelsföretag och en av de största svenska transportörerna med tung trafik. Företagets mjölktankbilar hämtar mjölk på omkring 2 000 svenska gårdar till tolv mejerier i södra och mellersta Sverige. Därefter rullar Arlas lastbilar vidare för att leverera mjölk och andra mejeriprodukter till kunder i en transportkedja på totalt fyra miljoner mil per år.

Arlas målsättning är en klimatneutral produktion senast 2045 och därför har företaget investerat hundratals miljoner i lastbilar som går på biodrivmedel.

– Allt som har med hållbarhet och investeringar att göra måste ske med långsiktighet och även små justeringar kan göra stor skillnad. Om vi till exempel inte får ett fortsatt skatteundantag för förnybart kanske vi tvingas ställa om till fossila drivmedel igen, och då tappar man en bra nytta som vi byggt upp över tid, säger Victoria Olsson, hållbarhetschef.

## Oklara besked om reduktionsplikten

Dessutom finns en stor osäkerhet kring reduktionsplikten: Lagen som innebär att andelen biodrivmedel i bensin och diesel successivt ska öka till 2030 enligt en tidigare beslutad kurva. Men nu pausas höjningen för 2023 – och regeringen har aviserat en sänkning till EU:s miniminivåer. Men vilken nivå EU kommer att landa på är inte klart ännu.

Svante Axelsson, samordnare för Fossilfritt Sverige, en organisation som samlar 22 branscher, är kritisk till den sänkta ambitionsnivån för reduktionsplikten:

– Om man ruckar på ett styrmedel som är så avgörande för hela bioekonomins utveckling, då uppstår också ett tvivel kring om man kan lita på riksdagens beslut över huvud taget, säger han till Dagens Industri.

## Vad är reduktionsplikt?

Regeringen införde reduktionsplikt för bensin och diesel 1 juli 2018. Plikten innebär att alla drivmedelsleverantörer måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats, detta genom att blanda in biodrivmedel. Enligt Energimyndigheten är reduktionsplikten det viktigaste styrmedlet för att Sverige ska nå målet om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent till 2030.

# ICA satsade på elektrifierade lastbilar – men fick ingen el

Trots att Sverige producerar mer elektricitet än vad vi använder, så drabbas vi regelbundet av elenergi- och kapacitetsbrist. Elen produceras helt enkelt inte där den behövs och när den behövs. Det märkte livsmedelsjätten ICA när deras tilltänkta el-lastbilsflotta till nya lagret i Upplands-Bro inte kunde laddas på grund av effektbrist.

Elen är avgörande för den gröna omställningen och i Sverige producerar vi tillräckligt med el – men vi har flaskhalsar i vårt elnät. Näten kan inte alltid leverera den el som behövs i stunden. Orsaken är att produktion och konsumtion är ojämnt fördelad över dygnet, året och olika delar av landet. Eftersom en stor del av vår elproduktion sker i norra Sverige, måste elen transporteras långa sträckor via elnät som inte är dimensionerade för behoven i södra Sverige. Det är helt enkelt för trångt. Framför allt på stamnäten till Stockholmsregionen och Skåne.

– Kapacitetsbristen är ett av flera exempel på hinder och det finns tyvärr ingen enkel lösning på energiekvationen. Men Sverige har förutsättningarna att klara de nödvändiga investeringarna. Det handlar om att skapa innovativa lösningar som framtidssäkrar vårt samhälle på bästa sätt, säger Camilla Mattsson, hållbarhetschef på teknik konsulterna WSP, idag på Tyréns.

## Bromsar omställning av stora utsläppskällor

Kapacitetsbristen hindrar bland annat elektrifieringen av transportsektorn och industrin – våra största källor till koldioxidutsläpp. Det handlar om allt från person- och godstransporter till energintensiva verksamheter som gruv-, stål- eller kemisk basindustri.

Enbart lastbilstransporterna står för tio procent av de svenska utsläppen av växthusgaser. Men det önskade skiftet mot helelektriska lastbilar i kommersiell trafik ställer krav på såväl laddinfrastruktur som elnät – behov som inte alltid möts.

## ICA:s lastbilar kan laddas först 2027–2028

Detta blev uppenbart när ICA:s nya e-handelslager i Upplands-Bro ville köpa in eldrivna lastbilar för att köra ut mat till kunderna i Stockholm och Mälardalen. Eftersom nätägaren inte kunde utlova efterfrågad effekt, skulle ICA inte kunna ladda lastbilarna i sin depå, och man valde att avvakta med investeringen av ellastbilar.

Denna typ av ”last mile”-transporter körs genom tätbefolkade

områden och ända fram till kunden. En elektrifiering av transporter skulle ha stor positiv påverkan på både närmiljön och klimatet. Men ICA-lagrets effektbehov väntas inte kunna mötas förrän framåt 2027–2028, då stamnätet in till Stockholmsregionen ska vara utbyggt. Kapacitetsbristen påverkar inte bara lagret i Upplands-Bro, utan också flera andra av ICA:s logistikenheter runt om i Sverige.

# 86%

**Så mycket lägre är koldioxidavtrycket från en eldriven lastbil.**

En batterielektrisk distributionslastbil kommer 2030 ha ett koldioxidavtryck som är 63 procent lägre än en motsvarande dieseldriven lastbil. Om man räknar på att elen kommer från ren vindkraft så är skillnaden hela 86 procent.



# LKAB tillbaka på ruta ett – efter sex års arbete: ”Ett systemhaveri”

Sex års arbete. En 8 000 sidor lång ansökan. Och en kostnad på 100 miljoner kronor.

Det räckte inte för att Mark- och miljödomstolen skulle bevilja LKAB:s begäran om förnyat miljötillstånd i samband med att stora delar av Kiruna stad ska flyttas.

– Dagens tidskrävande och oförutsägbara process är ett direkt hot mot våra ansträngningar att ställa om mot en hållbar framtid, säger Niklas Johansson, direktör för kommunikation och klimat på LKAB.

Resursbrist, okunskap, manuell hantering, dålig koordination, ologiska prioriteringar, otydliga krav och direktiv...

Näringslivets kritik mot hur processen för miljötillstånd fungerar har varit massiv. Det finns heller ingen tidsbegränsning för tillståndprocessen vilket gör att det ibland tar över 20 år innan en ansökan slutligen prövats hos Mark- och miljödomstolen eller miljöprövningsdelegationen hos Länsstyrelsen. De tidskrävande processerna gör att många företag varken kan, eller vågar göra investeringar som syftar till att skapa nya hållbara lösningar. Stora företag, experter och jurister varnar nu för att Sverige kommer att missa klimatmålen om tillståndprocesserna inte förbättras.

## Vill ställa om med hjälp av ny teknologi

Statligt ägda gruvbolaget LKAB är ett av de bolag som är starkt kritiskt till hur dagens system är utformat och hur det tillämpas. LKAB är drivande inom omställningen av järn- och stålindustrin och har tillsammans med SSAB och Vattenfall utvecklat Hybrit-teknologin som ligger till grund för att senare i värdekedjan kunna producera fossilfritt stål. LKAB:s mål är att ställa om hela sin produktion av järnmalm med teknologin till 2045, något som skulle spara koldioxidutsläpp motsvarande hela Sveriges utsläpp av växthusgaser hos bolagets globala stålverkskunder.

## Får börja om – på grund av en kallelse från 2017

Nyligen fick LKAB nej i sin ansökan om att utveckla sin befintliga verksamhet i Kiruna – trots att processen tog sex år, kostade 100 miljoner kronor och mynnade ut i ett dokument på 8 000 sidor.

Mark- och miljödomstolen hänvisade till att en kallelse till ett samråd år 2017 inte hade utformats på rätt sätt eftersom fastighetsägare med bergvärme inte blivit specifikt inbjudna. LKAB:s ståndpunkt

har varit att nästan alla invånare i Kiruna berörs av det gigantiska projektet – då stora delar av staden ska flyttas – och att alla därför bjudits in på samma sätt.

Efter en ansökningsprocess som pågått i sex år tvingas LKAB nu tillbaka till ruta ett igen.

– Det här saknar helt proportionalitet och kan inte beskrivas som annat än ännu ett exempel på ett systemhaveri, säger Niklas Johansson, direktör för klimat och kommunikation på LKAB.

## 1 554 866 ton

Så mycket skulle CO<sub>2</sub>-utsläppen totalt minska fram till 2030 om hindret inte fanns.

Se Deloitte Economics beräkning: [www.unsustainabilityreport.com/se/](http://www.unsustainabilityreport.com/se/)

# Nya spelregler hotar utbyggnaden av vindkraft

Vartannat svenskt företag tycker att en otydlig och kortsiktig politik hindrar omställningen till ett mer hållbart företagande. Även utländska investerare är tveksamma till att satsa i Sverige av samma skäl. Ett exempel är vindkraften:

– Alla länder med en kustlinje tittar på hur havsvind kan bli en viktig del av energimixen. Sverige ifrågasätter om de vill vara med på den resan, säger Jesper Kühn Olesen, projektdirektör på danska Ørsted, som har stora planer för svensk vindkraft.

Det svenska näringslivet ser idag flera hinder för att accelerera sitt hållbarhetsarbete. Det absolut främsta hindret – som pekats ut av 51 procent av 876 svenska företag i en undersökning från FN:s Global Compact – handlar om kortsiktiga beslut och en otydlig politisk styrning.

Ett aktuellt exempel är att Tidöavtalet mellan M-KD-L-regeringen och Sverigedemokraterna ritar om spelplanen för havsbaserad vindkraft. "Planen att låta elnätskollektivet subventionera den havsbaserade vindkraftens elnätsanslutningar stoppas", skriver de. Enligt Svenska kraftnät riskerar denna kursändring att öka kostnaderna dramatiskt. Anslutningen till land står för 15-30 procent av kostnaderna för havsbaserade projekt. Svenska kraftnät befarar samtidigt att intresset för att bygga vindkraft till havs kommer att minska.

## Sverige långt efter europeiska länder

Trots en lång kustlinje ligger Sverige långt efter flera europeiska länder med utvecklingen av havsbaserad vindkraft. Men flera miljardprojekt är på gång – bland annat en ansökan från danska energibolaget Ørsted, världsledande i havsbaserad vindkraft, som vill bygga en havsvindpark 22 kilometer söder om den skånska kusten.

Jesper Kühn Olesen, projektdirektör på Ørsted, säger att bolaget kommer fortsätta sina svenska planer – men menar att Tidöavtalet skapar frågetecken:

– Vi måste ha stabila ramverk. Det här väcker frågan om vilken riktning Sverige vill ta, och vad som ska hända här och nu, och vi som utvecklare och investerare står kvar med en osäkerhet. Men vi ser fram emot att arbeta tätt ihop med regeringen och myndigheter så att vi kan vara en del av lösningen, säger Jesper Kühn Olesen till Dagens Nyheter.

## Ansökningar finns – kommuner säger nej

Sveriges totala energibehov förväntas öka med drygt 50 procent från dagens 140 TWh (terawattimmar) till 220 TWh redan 2030. Samtidigt finns ansökningar om land- och havsbaserad vindkraft som täcker nästan hela det ökade elbehovet till 2030 – om de som ansökt får tillstånd.

Men många planerade projekt rivs upp redan på kommunal nivå. Bara i Småland har sju kommuner senaste fem åren använt det kommunala vetot för att stoppa nya vindkraftsprojekt. Frågan om en förändring av vetot aktualiserades i riksdagen våren 2022, men röstades ned av en majoritet, vilket branschföreningen Svensk Vindenergi beklagar:

– Det finns inte tid för politiska positioneringar och lösningar. Nu krävs lösningar och politisk handlingskraft, säger Svensk Vindenergis VD Daniel Badman, som också tycker att länsstyrelsernas miljöprövningar och domstolarna måste vidga perspektivet och se längre än till vindkraftens lokala påverkan i sina beslut.

– Om man väger in att ny vindkraft kan bromsa klimatrisken, bidra till industrins konkurrenskraft, minska våra grannars beroende av Ryssland och dämpa elpriserna skulle fler vindkraftverk kunna få tillstånd, säger Daniel Badman.

Osäkerheten och den politiska kortsiktigheten gör att Sverige riskerar förlora miljardinvesteringar inom bland annat energiområdet. Med fler breda, långsiktiga politiska överenskommelser skulle svenska företag kunna accelerera sitt hållbarhetsarbete – samtidigt som Sverige blir ett attraktivare land för både svenska och utländska investerare.

## De 5 främsta hindren för ett hållbart företagande

1 Politiska styrningen är för kortsiktig och otydlig	51%
2 Lagar, regler och processer som försvårar	30%
3 Bristande efterfrågan hos kund/konsument	30%
4 Större fokus på kortsiktiga mål	28%
5 Arbetet med hållbarhet är inte tillräckligt utvecklat	26%

Källa: "Omställningsrapporten 2022", undersökning från FN:s Global Compact där 876 svenska företag deltog. Frågan var: "Vad ser du som de största hindren för att accelerera omställningen till hållbart företagande?"

# Sverige i Europabotten – hotet mot fossilfria vägtransporter

Transportsektorn står för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Men utbyggnaden av ladduttag hänger inte med den snabba försäljningsökningen av elektrifierade fordon.

– Det här leder till att färre vägar ta klivet över till en laddbar bil, säger Mattias Bergman, vd för Mobility Sweden.

Försäljningen av laddbara bilar slår alla rekord. Snart rullar det över en halv miljon rena elbilar och laddhybrider på våra vägar i Sverige. En snabb omställning från fossildrivna till elektrifierade fordon är nödvändig om vi ska nå våra klimatmål. Transportsektorn, där personbilstrafik och tung trafik utgör en betydande del, står idag för ungefär en tredjedel av Sveriges samlade utsläpp av växthusgaser. Det är också mot den bakgrunden som EU beslutat att förbjuda försäljningen av nya bilar och lätta lastbilar med förbränningsmotorer från 2035.

## Sverige får bottenplacering

Men det finns hot mot den expansiva utvecklingen. Utbyggnaden av publika laddplatser hänger i dagsläget inte med. Drygt 17 000 laddpunkter och cirka 3 000 publika laddstationer placerar Sverige i botten bland Europas länder, enligt en rapport från den gröna tanke-smedjan Transport & Environment.

Enligt Mattias Bergman beror den svenska eftersläpningen på de regelverk som finns och att det tar för lång tid för energibolagen att ge besked om det finns tillräcklig effekt.

– Den genomsnittliga byggtiden för en laddpunkt i en stad är 14 månader och på landet upp till cirka tre år. I vissa fall hinner den statliga finansieringen löpa ut innan tillståndet är godkänt, konstaterar Bergman.

Han efterlyser nu bland annat standardiserade bygglov och bättre koordinering samt tydliga effektkartor som visar var det går att bygga laddstationer för att få ner ledtiderna.

– Det här är frågor som vi måste komma till rätta med om övergången till en fossilfri fordonsflotta ska fortsätta i rätt riktning, säger Mattias Bergman.

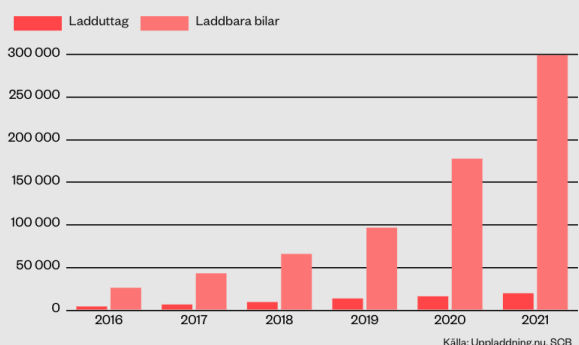
## Sverige klarar inte EU:s rekommendationer

Antalet laddbara bilar per publik laddstolpe mäts med det så kallade CPEV-talet (Charging Points per Electric Vehicle), som enligt rekom-

mendationer från EU bör ligga på 0,1 eller max tio bilar per publik laddstolpe. Sverige är med sitt CPEV-tal på 0,07 ett av fyra länder inom EU som inte når dit.

## Elbilsboomen

Antalet laddbara bilar ökar i snabbare takt än antalet ladduttag.



# Stort lass med second hand-kläder stoppades av liten sko

En udda sko stoppade ideella föreningen Humana Sveriges transport av insamlade second hand-kläder. Hela lasset stämplades som "avfall" och blev olagligt då tullen upptäckte den ensamma skon.

– Otydliga och förlegade regler för avfall hindrar den cirkulära ekonomin att växa fritt.

Bara i Sverige orsakar vi fem ton avfall per person och år, enligt Naturvårdsverket. I en cirkulär ekonomi skulle vi behålla mer resurser i samhällets kretslopp i stället för att kasta dem – och minska utsläppen av växthusgaser.

## Olagligt med begagnat

Men det finns lagar och regler som inte anpassats till ett cirkulärt tankesätt. Ett sådant hinder är avfallslagstiftningen.

– Enligt EU:s regelverk är en trasig vara som inte fungerar lika med avfall, och enligt svensk lag har kommunerna monopol på avfallshandlingen. Det blir i många fall olagligt för företag att reparera en begagnad vara och sälja den vidare – eller att samla in material från sin produktion för återanvändning, säger forskaren Jonas Grafström, miljöekonom, som skrivit artikeln "Breaking circular economy barriers".

## Produkt i ett land – avfall i ett annat

Allt fler företag vill växa inom den cirkulära ekonomin och ser stor potential i flera delar av värdekedjan – som handel med begagnade produkter och material från återvunna varor, reparation och uppgradering, pantsystem och tjänster som uthyrning och leasing.

Men det är otydligt vad man får göra och inte. I en undersökning med 10 000 svenska handelsföretag efterlyser företagen en moderniserad avfallslagstiftning som harmoniserar på EU-nivå. Idag definierar länder avfall på olika vis och har olika regler för allt från transporter till hantering.

– Det som är en produkt i ett land är avfall i ett annat. Det blir ett moment 22 som gör det krångligt och dyrt att handla med begagnat, säger Trond Narvestad, ordförande för den ideella föreningen Humana Sverige som samlar in kläder i Sverige och transporterar dem till sorteringscentraler i Europa för att de sedan ska hitta nya ägare i second hand-butiker eller doneras till förmån för välgörenhet.

Till exempel stoppades en av deras transporter med second

hand-kläder eftersom tullen upptäckte en udda sko. Klädinsamlingen – klassad som "resurs" i Sverige – blev "avfall" enligt EU:s regler eftersom skon noterades som trasig, och transporten var därmed olaglig.

## Enklare laga, sälja och återanvända

Nästan hälften, 45 procent, av världens utsläpp kommer från vårt sätt att ta fram nya råvaror för att producera allt från mat och varor till infrastruktur, enligt FN. En snabbare övergång till en cirkulär ekonomi är därför akut, och med en förnyad avfallslagstiftning skulle cirkulära affärsmodeller få växa friare. En produkt som är designad och producerad i ett land skulle enklare kunna lagas och uppdateras, säljas och återanvändas i andra länder. För varje vara som återanvänds i stället för kastas minskar vi klimatavtrycket.

## 3 973 750 ton

Så mycket skulle CO<sub>2</sub>-utsläppen totalt minska fram till 2030 om hindret inte fanns.

Se Deloitte Economics beräkning: [www.unsustainabilityreport.com/se/](http://www.unsustainabilityreport.com/se/)

# Miljontals elektroniska produkter ligger och dammar i svenska hem

Elavfallet i svenska hem blir allt större. Enligt regeringens utredning ligger 20-25 miljoner mobiltelefoner i våra byrååldor och skräpar – 10 miljoner av dessa är dessutom fullt fungerande. Om vi använde produkterna längre, och samtidigt blev bättre på att återvinna, skulle elektronikens klimatpåverkan reduceras. Men omställningen hämmas bland annat av förlegade skatter och regler.

Den svenska regeringen tillsatte 2021 en utredning om pant på småelektronik. I utredningen konstateras att det idag finns miljontals fungerande mobiltelefoner i svenska hushåll som inte används, och att varje mobiltelefon som återanvänds kan minska klimatutsläppen med motsvarande 55 kilo koldioxid. En ökad genomsnittlig livslängd av mobiltelefonerna skulle med andra ord kunna reducera klimatutsläppen på sikt med miljontals kilo koldioxid.

## Hög moms ett hinder för cirkularitet

Elgiganten, en av Sveriges ledande varuhuskedjor inom hemelektronik, anser att förlegade skatter och avgifter är det som hämmar omställningen mest.

Tony Ottebjør-Winkler, Drift- och hållbarhetschef på Elgiganten, säger:

– Idag ligger momsen för elektronikreparationer på 25 procent, till skillnad från exempelvis reparationer på textilier där momsen är 12 procent. Det måste vara ekonomiskt hållbart för företag att utföra elektronikreparationer och möjliggöra den typen av tjänster. Att återbruka en bärbar dator i stället för att köpa en ny kan till exempel spara in på 1,2 ton avfall från tillverkningsfasen, och hela 280 kg i koldioxidutsläpp.

Följden av en hög moms på elektronikreparationer genererar också höga priser för slutkonsumenten vid en reparation. Det leder till att många konsumenter hellre köper nytt och låter sin gamla elektronik ligga kvar i byrååldan. Idag finns det enligt regeringens utredning till exempel 20–25 miljoner mobiltelefoner som ligger och skräpar i svenskarnas byrååldor, samtidigt som det säljs tre miljoner nya mobiltelefoner varje år.

## Efterlyser ett nationellt mål

Tony Ottebjør-Winkler och Niclas Eriksson, vd på Elgiganten, efterlyser nu ett nationellt mål för att minska elavfallet. Ett sådant mål, och

de åtgärder som kopplas till målet, skulle kunna få en rad effekter som skapar en mer hållbar utveckling:

Det skulle bidra till att driva på cirkulariteten och göra det lättare för konsumenter att välja produkter med en längre livslängd.

Med hjälp av lägre moms, krav på reparerbara produkter och krav på lättillgängliga reservdelar skulle det bli lättare och mer prisvärt att reparera produkter i stället för att skrota dem.

Det skulle bli lättare att ge, eller sälja produkterna vidare, till andrahandsmarknaden.

## Regeringen vill öka producenternas ansvar

En annan viktig åtgärd för att skapa en hållbarare utveckling är att öka återvinningsgraden av elektroniska produkter. Idag återvinns knappt hälften (47,7 procent) av Sveriges elavfall, att jämföra med exempelvis PET-flaskor där samma siffra är närmare 90 procent. I regeringens utredning görs dock bedömningen att ett pantsystem, oavsett utformning, skulle innebära betydande kostnader till en begränsad nytta. I stället vill regeringen öka producenternas ansvar för att elprodukterna återvinns.

Elgiganten har utformat ett återvinningssystem där kunderna erbjuds en säker insamling med hjälp av auktoriserad personal. En av de främsta anledningarna till att mobiltelefoner inte återvinns är nämligen en oro för hur personlig information som är lagrad ska hanteras.

Och så här långt har intresset varit stort för den nya tjänsten.

– I samtliga Elgigantens varuhus går det att lämna in produkter för reparation eller återvinning, så att livslängden förlängs på produkterna eller materialet de är gjorda av. Till exempel har Elgigantens butiker under 2021 tagit emot drygt 113 000 produkter på service, samt skickat sammanlagt 4 000 ton elavfall för återvinning under 2021, berättar Tony Ottebjør-Winkler.

## 2 759 873 ton

Så mycket skulle CO<sub>2</sub>-utsläppen totalt minska fram till 2030 om hindret inte fanns.

Se Deloitte Economics beräkning: [www.unsustainabilityreport.com/se/](http://www.unsustainabilityreport.com/se/)



# Trafikmål hotas av osund konkurrens

Elojklar och elsparkcyklar är en förutsättning för framtidens moderna, hållbara städer. Enligt en studie från OECD behöver mikromobilitet och delad mobilitet stå för 60 procent av trafiken i städer 2050 för att det svenska transportsystemet ska vara hållbart. Men en oreglerad marknad hämmar utvecklingen i Sverige.

Den svenska transportsektorns klimatmål är att minska utsläppen med 70 procent redan till 2030. Trafikverket bedömer att biltrafiken måste minska med 10–20 procent och en studie från OECD:s International Transport forum (ITF) slår fast att så kallad mikromobilitet och delad mobilitet måste utgöra 60 procent av stadstrafiken 2050 för att transportsystemet ska vara hållbart. Städer har ett särskilt ansvar – och bättre möjligheter – att minska biltrafiken.

## 26 miljoner resor med elsparkcyklar

Resandet med elsparkcyklar ökar explosionsartat i svenska stads-kärnor. 2021 gjordes 26 miljoner resor – vilket motsvarar 4,6 miljoner timmar, 190 000 dagar eller 521 år. I Stockholm ökade antalet resor med 81 procent mellan 2020 och 2021. Och i takt med att tillgång på bilfri mobilitet ökar, kan allt fler människor välja miljömässigt hållbara och ytsmarta resalternativ. I förlängningen ökar möjligheten att välja bort bilen i stadsrummet för att forma framtidens levande, gröna städer – byggda för människor i stället för bilar.

## Utmaningar med säkerheten

Men ett hinder för utvecklingen är att marknaden i Sverige är oreglerad, vilket riskerar leda till ekonomisk kortsiktighet och osund konkurrens som motverkar ansvarsfullt företagande. Osäkra arbetsförhållanden, utmaningar kring säkerhet och felparkerade cyklar som skapar trafikproblem har fått städer att reagera genom att begränsa antalet elsparkcyklar – i stället för att utveckla och integrera mikromobilitet som en naturlig del av kollektivtrafiken.

– Begränsningar av antalet elsparkcyklar är fel väg att gå. Städer borde i stället upphandla tjänsten för att säkerställa att ett begränsat antal ansvarsfulla aktörer kan erbjuda en ordentlig tillgång på fordon över hela staden, vilket gynnar både användare och stadens invånare i stort, säger Fredrik Hjelm, VD och medgrundare av Voi.

## Vinsterna med upphandling

Genom upphandling ändras operatörernas konkurrensförhållanden. I stället för kortsiktig konkurrens om kunder ute på gatorna tävlar operatörer om att presentera den lösning som bäst främjar hållbar, säker och tillgänglig bilfri mobilitet i staden – baserat på de kriterier som offentlig sektor sätter upp, precis som för traditionell kollektivtrafik.

– Vår erfarenhet från mer än 150 miljoner resor i elva länder är att tillgängligheten är en avgörande faktor som gör delad mikromobilitet attraktivt. Genom att skapa smidiga, hållbara transporttjänster som kopplas ihop med bussar, tåg och spårvagnar kan fler människor resa utan bil. Men ordentlig reglering och partnerskap är nödvändigt för en hållbar utveckling av en ny tjänst som har potential att bidra till en revolution av hur vi reser i städer, säger Fredrik Hjelm.

## Upphandling en trend i Europa

Mer än 100 europeiska städer – som London, Marseille, Oslo och Sevilla – har redan genomfört upphandlingar av elsparkcyklar. Gävle har som första svenska stad hängt på den internationella trenden.

Norge har gått ett steg längre och införde nyligen en nationell reglering som förtydligade kommuners möjlighet att upphandla delade elsparkcyklar. Centerpartiet har motionerat om en reglering på nationell nivå i Sverige, men ännu har inget riksdagsbeslut fattats.

Med en reglerad marknad kan städer genom upphandlingar ställa högre krav på ett färre antal licensierade operatörer för att hantera utmaningar kring bland annat parkering och säkerhet. Med färre inblandade aktörer blir det dessutom enklare att integrera mikromobilitet med övrig kollektivtrafik, vilket får ytterligare positiva effekter för klimat och miljö.

# 414 714 ton

Så mycket skulle CO<sub>2</sub>-utsläppen totalt minska fram till 2030 om hindret inte fanns.

Se Deloitte Economics beräkning: [www.unsustainabilityreport.com/se/](http://www.unsustainabilityreport.com/se/)



# Därför hindras ren sjöfart i Stockholms skärgård

Skärgårdsbåtarna i Stockholm är på väg mot fossilfritt, men omställningen bromsas av att det förnybara bränslet HVO är dubbelt så dyrt som fossil diesel på sjön.

Fossilt sjöbränsle är nämligen subventionerat – därför dominerar drivmedlen diesel och olja totalt på våra hav. Idag släpper sjötrafiken i Sverige ut mer växthusgaser än inrikesflyget.

Subventionerna av fossila bränslen ökar både i Sverige och globalt. Varje minut pumpas 14,3 miljoner kronor ut för att stödja produktionen och konsumtionen av kol, olja och gas runtom i världen, visar en ny rapport från IEA och OECD.

## Slipper energi- och koldioxidsskatt

I Sverige lägger vi varje år 30 miljarder kronor på dessa bidrag, stöd och skattelättnader, enligt Naturskyddsföreningens beräkningar. Största delen går till att befria fossila bränslen från energi- och koldioxidsskatt inom jordbruket och sjöfarten (gäller ej fritidsbåtar).

– Att fossila sjöbränslen är skattebefriade är ett hinder för den gröna omställningen, menar Fredrik Larsson, ansvarig för miljöfrågor på branschorganisationen Svensk Sjöfart:

– Du får svårt att klara dig ekonomiskt om din sjötrafik drivs av ett miljövänligt bränsle som är mycket dyrare än konkurrenternas. En annan global konsekvens av skattelättnaderna är att det saknats tvingande incitament att ta fram alternativa bränslen.

Idag är bristen på alternativ till fossila bränslen akut. Det pågår långsiktiga projekt med framför allt vätgas, metanol och ammoniak som drivmedel för större fartyg. Och det finns små fartyg som ställer om till eldrift. Men än så länge är fossilfri sjöfart en droppe i havet.

## Gröna drivmedlet dubbelt så dyrt

I Stockholm blir dock kollektivtrafiken till sjöss bli allt grönare. Idag är 56 procent av trafiken fossilfri då Waxholmsbolagets skärgårdsbåtar – som kör mellan 299 bryggor under sommaren – tankas med den förnybara biodieseln HVO, vilket gör Stockholm världsledande på området.

Men priset är ett stort hinder. HVO är ett skattebefriat bränsle, men dyrare att tillverka och kostar därför ungefär det dubbla jämfört med skattebefriad fossil diesel på sjön.

– Vårt mål var 90 procent förnybara bränslen i sjötrafiken 2019, men det fick skrivas om. Nu är Region Stockholms mål 100 procent fossilfri sjötrafik 2030, berättar Maria Røjvall, sektionschef för hållbar utveckling på Trafikförvaltningen.

Sedan 2018 drivs alla 2 200 SL-bussar i Stockholm av förnybara drivmedel – biogas, etanol, biodiesel eller el. På land konkurrerar nämligen HVO och andra förnybara drivmedel med beskattad diesel – och prisskillnaden mellan förnybart och fossilt blir inte så stor som den är till havs.

## Varför ökar sjöfartens utläpp?

Sjöfartens växthusutsläpp i Sverige har ökat de senaste 30 åren, och är sedan 2009 större än utsläppen från inrikesflyget. Viktiga orsaker är godstransporternas tillväxt (främst på grund av ökad handel) till havs – och att så gott som alla stora fartyg drivs av fossila bränslen, framför allt diesel och tjockolja.

# Skönhetskrav stoppar solceller

Omställningen till en mer hållbar bygg- och fastighetsbransch är avgörande, eftersom den står för en femtedel av Sveriges koldioxidutsläpp. Men ibland sätter kommunernas detaljplaner käppar i hjulet. Som när Johan Graper i Halmstad – trots skenande elpriser – inte fick sätta upp solceller på sitt villatak.

Att ändra bostadsområdets röda taktegel genom att sätta upp svarta solceller var nämligen inte tillåtet för Johan Graper - och fallet är inte ovanligt. Allt hänger nämligen på hur kommunerna väljer att jobba med detaljplaner och bygglov. I skånska Skurup är exempelvis solpaneler helt okej, oavsett vilken färg taket har – medan Halmstads bygglovsregler är tuffare.

– Enligt mitt sätt att se det så tycker de att de röda taken är viktigare än att rädda planeten, säger Johan till SVT Halland. De berörda förvaltningarna i kommunen utreder nu hur regelverket ska kunna lättas upp.

## Fokus på utseende snarare än hållbarhet

Eftersom den svenska plan- och bygglagen är positiv till hållbara lösningar är det alltså inte lagstiftningen som är problemet. Men detaljplaner och bygglov fokuserar ofta på utseende – som färger, materialval eller taklutning – och missar därför hållbarhetsperspektivet.

– För att klara klimatkrisen och ta vara på den snabba teknikutvecklingen så behöver detaljplanerna vara mer generella, så att de tar höjd för kommande förändringar utifrån ett klimatperspektiv. Idag händer det att detaljplaner hindrar bra klimatlösningar, säger Agneta Wannerström, strateg inom klimat och hållbarhet på byggföretaget Skanska.

## Hållbarhet ska in tidigt i processen

Bygg- och fastighetssektorn står för 21 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Det finns med andra ord stor potential för sektorn att bidra med bättre lösningar. Flera rapporter hävdar att klimatpåverkan från bygg- och fastighetssektorn kan halveras till 2030 genom att använda befintliga lösningar fullt ut.

Men det krävs även samarbete och innovationer :

– Idag går den tekniska utvecklingen på hållbarhetsområdet så snabbt att kommunerna har svårt att hänga med. Därför är det

smart att samverka kring komplexa frågor som hållbarhet. Ta in byggherrar och andra aktörer i ett tidigt skede och jobba tillsammans, det är en förutsättning för att få in hållbara lösningar, säger Agneta Wannerström.

---

## 2 608 025 ton

Så mycket skulle CO<sub>2</sub>-utsläppet minska fram till 2030 om elanvändningen från solenergi ökade från dagens 1 procent till 5 procent.

Se Deloitte Economics beräkning: [www.unsustainabilityreport.com/se/](http://www.unsustainabilityreport.com/se/)

## Så gjordes rapporten – läs mer

Bakom The UnSustainability Report står **Geelmuyden Kiese**, ett av Nordens ledande kommunikationsföretag och **Deloitte**, världens största strategikonstult och revisionsföretag. Läs mer om oss på [www.gknordic.com](http://www.gknordic.com) och [www.deloitte.com](http://www.deloitte.com)

### Arbetsmetoden steg för steg

1. Research: För att hitta olika hinder utgick vi från kvotpliktiga och icke kvotpliktiga sektorer med höga utsläpp i varje land.
2. Intervju: Baserat på den uppdelningen kontaktade vi hållbarhetschefer och kommunikationschefer för många av Nordens ledande företag och organisationer.

3. Identifikation: Baserat på intervjuerna identifierade vi en bruttolista av hinder i respektive land.
4. Sparring: Tillsammans med Deloitte Economics valde vi ut 10 hinder i respektive land.
5. Förberedelse: För varje hinder skrev vi sedan artiklar baserade på djupintervjuer, externa källor samt siffror och fakta.

### Vad menar vi med hållbarhet?

I rapporten använder vi FN:s definition av hållbarhet: "Utveckling som möter dagens behov utan att förstöra möjligheterna för framtida generationer att möta sina behov". Vi har begränsat oss till hållbarhet inom klimat, natur och miljö.

## Källor

### Hinder 1

<https://www.di.se/hallbart-naringsliv/varnar-for-slopap-reduktionsplikt/>  
Regeringens budgetproposition för 2023, Energimyndigheten, Naturvårdsverket.

### Hinder 2

<https://www.svk.se/om-kraftsystemet/om-elmarknaden/elomraden/>  
<https://www.wsp.com/sv-se/insikter/hinder-for-elektrifiering>  
<https://stockholmshandelskammare.se/>  
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/>  
<https://www.nyteknik.se/premium/scania-sa-mycket-lagre-ar>

### Hinder 3

<https://www.stockholmavfall.se/artiklar>  
<https://www.tn.se/hallbarhet/13944/tillstandskaoset>  
<https://www.sweco.se/projekt/rapport-tillstandsprocesser/>

### Hinder 4

<https://www.di.se/hallbart-naringsliv/ny-rapport-kortsiktig-politik>  
<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/smaland/>  
<https://www.svk.se/siteassets/om-oss/rapporter/>  
<https://www.svd.se/a/onn5Vj/myndighet-tror-pa-minskat-intresse>  
<https://www.energi.se/artiklar/2022/juni-2022/ingen-andring>  
<https://www.dn.se/ekonomi/darfor-tvivlar-utlandska-vindkraftsjetter>

### Hinder 5

<https://www.transportenvironment.org/>  
<https://www.uppladdning.nu/>  
<https://www.svt.se/datajournalistik/elbilar-och-laddplatser-i-sverige/>  
<https://www.tn.se/article/6899/tillgangen-pa-laddstolpar-i-europabotten/>

### Hinder 6

<https://www.ri.se/sv/press/den-svenska-ekonomin-ar-bara-34-cirkular>  
<https://delegationcircularekonomi.se/aktuellt/nyhetsarkiv/>  
<https://www.kemi.se/en/publications/pms/2021/>  
<https://www.svenskhandel.se/globalassets/>  
<https://www.extrakt.se/gammal-lagstiftning-hindrar-cirkular-handel/>  
<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/textil/>

### Hinder 7

<https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/sverige-behov>

### Hinder 8

<https://nordicmicromobility.com/>  
Rapport baserad på intervjuer, dataanalys och deskresearch utförd av Ramboll 2022 på uppdrag av Nordic Micromobility Association.  
<https://fluctuo.com/>

### Hinder 9

<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/>  
<https://sverigesradio.se/avsnitt/sjofartens-svarnavigerade>  
<https://www.oecd.org/newsroom/support-for-fossil-fuels-almost>  
<https://www.svt.se/nyheter/inrikes/svt-avslojar-sjofarten-mellan>

### Hinder 10

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/halland/johan-vill-lagga-solceller>  
Energimyndigheten: Nätanslutna solcellsanläggningar  
Energimyndigheten: Teknisk kostnadsbedömning solceller i Sverige  
Stockholms Handelskammare: Hållbar huvudstad  
<https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande>  
<https://fossilfrittisverige.se/roadmap/bygg-och-anlaggningssektorn/>  
Förslag till strategi för ökad användning av solet.pdf

# The UnSustainability Report 2023

Vill du uppmärksamma andra hinder som finns för en hållbar utveckling? Eller vill du diskutera frågor eller delta i debatter som berör ämnet? Välkommen att kontakta oss på Geelmuyden Kiese. Vi är en samhällsbyrå som fokuserar på branscher där myndigheterna har starka regulatoriska intressen. Skicka ett mejl till [unsustainabilityreport@gknordic.com](mailto:unsustainabilityreport@gknordic.com)

Presenteras av

**GEELMUYDEN KIESE** **Deloitte.**

Läs hela rapporten på [www.unsustainabilityreport.com/se/](http://www.unsustainabilityreport.com/se/)