

Vägen mot utfasning (Styrmedelsutredningen) diarienummer KN2026/01175 – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

2030-sekretariatet bifaller merparten av förslagen i utredningen Vägen mot utfasning (Styrmedelsutredningen, SOU 2026:33), som vi finner väl genomtänkta, ordentligt genomarbetade och sammantaget balanserade. Det är angeläget att utredningens förslag i dessa delar skyndsamt beslutas, för att därigenom förbättra förutsättningarna för Sverige att nå beslutade klimatmål och samtidigt förbättra vår resiliens.

Vi saknar förslag framför allt avseende beteendeskiftet, och menar att det här är möjligt att uppnå de kompletterande utsläppsminskningar som krävs för att nå Sveriges 2030-klimatmål för transportsektorn och EU:s 2030-klimatkrav på Sverige som medlemsland. Därutöver har vi delvis avvikande förslag avseende beskattning av fordon och drivmedel, reduktionsplikt och en rad andra förslag från utredningen – men det rör sig huvudsakligen om justeringar inom ramen för förslag som övergripande är mycket positiva jämfört med de senaste årens utveckling av styrmedel för transportsektorns omställning.

Synpunkter per åtgärdskategori

Nedan beskriver vi utredningens viktigaste förslag och våra synpunkter på dem. De förslag som ligger utanför transportsektorns omställning ligger utanför vårt verksamhetsfält.

Beskattning av drivmedel och el

Vi delar utredningens bedömning att det troligen är nödvändigt att höja beskattningen av fossila drivmedel jämfört med nivåerna våren 2026, för att klara EU:s klimatkrav och Sveriges egna klimatmål. Vi finner de föreslagna nivåerna på 83 resp 88 öre/l för Co2-skatt och 1.80 kr/l energiskatt för bensin respektive diesel rimliga, vilket sammantaget ger ca 3.30 kr/l högre pris vid pump. Detta innebär att prisutvecklingen 1993-2022 följs, samtidigt som fordons allt bättre bränsleekonomi minskar milkostnaden och hushållens högre disponibla minskar andelen av ekonomin som går till inköp av drivmedel. Dock har vi på senare tid sett att drivmedelspriser i stor utsträckning beror på annat än drivmedelsbeskattning, vilket förstärker betydelsen av en påskyndad omställning till inhemska energilag.

Vi delar utredningens förslag att avskaffa skattenedsättningen på fossil naturgas och gasol, vilket på marginalen skulle förbättra de förnybara alternativens konkurrenskraft. Förslaget om att på ett par års sikt avskaffa miljöklasserna 1-3 för fossila drivmedel ställer vi oss också bakom, då verktyget huvudsakligen spelat ut sin roll tack vare skärpta EU-krav.

Beskattningen av el bör skyndsamt sänkas minst till den nivå som råder i Finland, men helst till EU:s miniminivå vilket Danmark redan gjort – åtminstone för laddning av elfordon. Det är positivt att utredningen ställer sig bakom branschens förslag om återbetalning av elskatt vid

laddning av tunga lastbilar och bussar, men vi menar inte att det behöver utredas vidare utan att det nu kan verkställas.

Vi är oense med utredningen avseende:

- Koldioxidskatten och energiskatten bör *inte* sammanföras till en skatt enligt utredningens förslag. Det är två verktyg som framgent kan ha fortsatt betydelse, och en sådan förändring behöver föregås av en betydligt mer omfattande konsekvensutredning än vad som nu presenterats.
- Rena biodrivmedel bör skattebefrias till och med 2032, som EU-kommissionen nyligen godkänt – och alltså inte beskattas från 2031 som utredningen föreslår.
- Den så kallade pumplagen, som innebär att större drivmedelsstationer måste tillhandahålla ett koncentrerat biodrivmedel, har ökad relevans genom att den förbättrar vår resiliens, och bör *inte* avskaffas i nuläget.
- Den utökade nedsättningen för jordbruksdiesel bör *inte* förlängas enligt utredningens förslag. Istället bör jordbruket stimuleras att påskynda sin omställning till fossilfria drivmedel med fokus på sådant jordbruket själv kan producera, i enlighet med den tidigare utredningen i denna fråga. *Se vidare vårt särskilda remissvar om detta.*

Reduktionsplikt

Utredningen gör en korrekt bedömning att reduktionsplikten behöver höjas för att säkra klimatmålens uppfyllande, och att detta samtidigt ger en rad andra fördelar såsom minskad sårbarhet och möjlighet till drivmedelsproduktion i Sverige. Det är också korrekt att detta är ett av de absolut mest centrala styrmedlen för att nå uppställda mål. Däremot delar vi inte utredningens dåligt underbyggda slutsats att ”Biodrivmedlen kommer främst behöva produceras av importerade bioråvaror, då ny produktionskapacitet, baserad på inhemsk bioråvara, inte hinner komma på plats och sådan produktion inte heller har tillämpats i någon större skala ännu.” Dels har Sverige betydande produktion som exporteras, dels bör tidsperspektivet för sådan produktion också inbegripa perioden bortom 2030, då behovet av biodrivmedel till stora delar kan tillfredsställas inhemskt.

Vi delar utredningens bild att reduktionsplikten bör höjas stegvis och förutsägbart ända fram till 2045, liksom att det bör finnas möjligheter att tillfälligt sänka nivåerna om yttre omständigheter kräver detta. De inledande nivåerna 21% 2028, 23% år 2029, och 25% år 2030 är rimliga, med fortsatta stegvisa höjningar därefter. Vi är också ense om att det bör vara ett och samma system för bensin och diesel, även om utredningen underskattar fördelarna med separata system. Vi delar bilden att särskilda subkvoter bör införas för elektrobränslen och avancerade biodrivmedel, och finner utredningens förslag väl avvägda men vill säkerställa att de faktiskt uppfylls genom en hög sanktionsavgift enligt tysk modell. Vi är också ense om att biogas, vätgas och eventuellt andra tillkommande drivmedel bör hållas utanför plikten. Vi är också ense med utredningen om att ”elkrediterna i reduktionsplikten urholkar styrmedlets primära syfte att ersätta fossila drivmedel med flytande förnybara drivmedel” – men konstaterar att det enbart gäller med *dagens* utformning.

Vi är oense med utredningen avseende att

- Höjningen av nivåerna kan börja tidigare än utredningen anger; förslagsvis halvårsskiftet 2027 (förändringar av drivmedelsbeskattningen sker 2026 åtminstone vid fyra tillfällen vilket pekar på att kalenderår inte är enda möjligheten).
- Reduktionsplikten bör *inte* övergå i en kvotplikt längre fram; det förblir klokt att utgå ifrån klimatnytta då det bäst relaterar till målen som ska uppnås.

- Enligt finländsk modell bör eventuella tillfälliga sänkningar av reduktionsplikten tas igen längre fram, så att den samlade utsläppsreduktionen förblir förutsägbar. Detta bör ske med hjälp av de tidigare beslutade men hittills ignorerade kontrollstationerna.
- Publik laddning av elfordon bör kunna ge upphov till elkrediter enligt dagens modell, och inte som utredningen föreslår enbart vid laddare som bedöms säkerhetsmässigt särskilt motiverade. Detta dels då en sådan bedömning är svår att göra objektiv med snabbt förändrade säkerhetslägen, dels då EU-krav troligen inte tillåter en sådan avgränsning. Istället bör reduktionsplikten utöver den årliga höjningen också höjas med vad den publika laddningen ger. På så vis undviks att ökad laddning leder till mer fossilt i bensin och diesel, och drivmedelsbranschens villkor blir mer förutsägbara.

Fordonsstöd och -beskattning

I skrivande stund har Sverige Nordens femte högsta andel av elbilar i nyförsäljningen – av fem länder. Andelen har långtidsparkerat på drygt 40% de senaste fyra åren, vilket är otillräckligt för att nå klimatmålen – alternativt lägger en orimligt stor börda på andra delar av omställningen. Samtliga förslag bör därför läsas utifrån frågeställningen om de bidrar till att andelen fossilfria fordon snabbt ökar, i linje med utredningens bedömning ”För den stora grupp hushåll som varken kan ta del av förmånsbilsregelverkets subventioner eller elbilspremierna är skatteincitamenten att välja eldrift i dag små, i synnerhet för de som väljer mellan en begagnad mindre bensinbil och en elbil.”

Vi delar bilden att fokus för att främja elektrifiering bör vara styrmedel som påverkar de rörliga kostnaderna, vilket till skillnad från inköpspremier gör elbilen lönsam också i vardagen och på andrahandsmarknaden. Men vi accepterar också politikens villkor och konsumentens drivkrafter, vilket pekar på betydelsen av styrmedel vid införskaffandet. Därför vill vi behålla och utveckla bonus-malus-systemet, med bonus för el- och gasbilar upp till 500 000 kr för personer med upp till 120% av normalinkomst i hela landet, även för småföretagare och också för angränsande fordonskategorier, finansierat av en successivt stigande, förlängd och breddad malus enligt fransk modell.

Att höja fordonsskattens grundbelopp menar vi vore fel väg att gå, även om förslaget är blygsamt, eftersom det drabbar alla bilar lika och därmed slår mot själva principen för bonus-malus. Att höja CO₂-beloppen är däremot rimligt; det bör ske stegvis och förutsägbart som i Frankrike med målet att vara intäktsneutralt för statskassan, [se särskild artikel här](#).

”Utredningen bedömer att det i dag är viktigare att åstadkomma en ökad elbilsandel hos köpare av begagnade bilar än i den svenska nyregistreringen givet den omfattande handeln över nationsgränser med nyare begagnade bilar.” Vi är skeptiska till att ställa nytt mot begagnat på detta sätt eftersom de är kommunicerande kärl; ökad försäljning av nya elbilar gynnar begagnatmarknaden och en ökad efterfrågan på begagnade elbilar stärker andrahandsvärdet vilket gynnar nybilsförsäljningen. Istället föreslår vi enligt norsk modell, och föreslagit av något riksdagsparti, ett konkret mål att enbart fossilfria nya bilar ska säljas 2030. Vi skulle då vara fem år efter Norge att nå detta.

Vi avvisar utredningens förslag om att belägga gas- och etanoldrivna fordon med samma fordonsskatt som bensindrivna motsvarigheter. Istället bör Sverige följa den franska bonus-

malus-modellen med skattereduktion motsvarande drivmedlens faktiska minskning av klimatpåverkan kombinerat med krav på att verkligen tanka de avsedda drivmedlen.

Vi delar utredningens kritik mot att stimulansen för att välja eldrift i princip blir större ju mer man tjänar, och är också ense om att den nedsatta förmånsbeskattningen av elbilar är större än motiverat, men konstaterar också att det haft stor betydelse för omställningen av marknaden, att flera europeiska marknader har större stimulans än Sverige och att det åligger oss som EU-medlemsland att uppnå klimatkraven för fordonsflottor vilket sammantaget pekar på att stimulansen bör minskas mer försiktigt och långsamt än utredningen föreslår. Däremot bör nedsättningen av förmånsbeskattningen för laddhybrider snabbt avvecklas mot bakgrund av de många studier som visar att de huvudsakligen körs på fossila drivmedel.

Premien för el- och gaslastbilar (lätta och tunga) bör höjas, likaså för el- och gasdrivna bussar (inklusive stadsbussar vars premie nyligen avskaffats) och för eldrivna arbetsmaskiner. De bör gälla till och med år 2030 såsom utredningen föreslår. Likt utredningen konstaterar vi att stödet för ellastbilar mellan 3,5 och 4,25 ton är långt större än det för fordon upp till 3,5 ton, men varnar för att sänka det förstnämnda till den senare nivån eftersom det skulle innebära en kraftig inbromsning av omställningen. Utöver utredningens förslag vill vi också betona vikten av snabba, enkla och förutsägbara ansökningar – Naturvårdsverkets hantering av elbilspremien är en förebild, Energimyndighetens hantering av premier för eldrivna lastbilar ett avskräckande och oacceptabelt exempel.

Utredningen konstaterar att ”Sverige har inte infört avståndsbaserade vägskatter för tunga godstransporter”; vi är jämte Luxemburg det enda EU-land som har kvar det gamla tidsbaserade Eurovignettesystemet. Vi delar EU-kommissionens bedömning att ett avstånds- och utsläppsbaserat system bör införas snarast, utformat så att de totala kostnaderna inte ökar för åkerinäringen men så att de som ställer om till transporter med låga utsläpp och hög samlastning gynnas. Det bör gälla hela vägnätet och alla tunga transporter. Detta behöver dock skyndsamt utredas, inklusive hur ett kontrollsystem införs så att man inte får smitningseffekter. Längre fram bör också en ”pay-as-you-drive” vägskatt införas för personbilar, vilket precis som utredningen påpekar kan ”minska behovet av klimatpremier och framtida höjningar av skatten på diesel.”

Transporteffektivitet och beteendeskifte

Utredningen är väsentligt svagare på beteendesidan än inom vad vi refererar till som bilen och bränslet. ”Åtgärder riktade mot ett mer transporteffektivt samhälle bör genomföras, när de bedöms vara samhällsekonomiskt effektiva”, anger utredningen men är vag med vad det innebär.

Vi delar inte utredningens bedömning att ”det är vanskligt att förlita sig på stora effekter på utsläppen av växthusgaser till följd av sådana åtgärder, särskilt i det kortare tidsperspektivet fram till 2030 men också mot 2045”. Tvärtom har vi återkommande sett hur snabbt ett omfattande beteendeskifte kan ske, och kontrasterar det mot hur lång tid en uppbyggnad av t.ex. nya stambanor eller ny infrastruktur för förnybara drivmedel eller laddning kräver. Vi står fast vid vår bedömning att utsläppsminskningarna över tid bör vara ungefär en tredjedel var inom bilen, bränslet och beteendet (alla fordon, alla drivmedel och transporteffektivisering eller modalitetsskiften).

Bland det fåtal förslag utredningen trots allt lägger inom beteendeskitet finns ”att bygga tätt och funktionsblandat”, vilket först får effekt på längre sikt och endast de begränsade delar av landet där en betydande stadsutbyggnad sker. Förslagen om att ”förbättra kollektivtrafik och underlätta för gång och cykel” är självklart rimliga men med en så omfattande utredning är det undermåligt att förslagen är så allmänt hållna. Detta särskilt som regeringen nyligen beslutat om stöd för halverade priser på periodkort för kollektivtrafiken och flera partier utlovat Sverige kort för regionala resor – utifrån kollektivtrafikens huvudmäns ljumma respons på detta vore en rejäl genomlysning av vad som vore bästa vägen för ökat delat resande mycket välkommet.

Mer övergripande efterlyser vi ett samlat grepp för att förverkliga beteendeskitets potential, och presenterar själva en uppdaterad Beteendepraktikan som ett medskick för detta arbete.

Acceptans och förutsägbarhet

Det är föredömligt att utredningen utförligt resonerar om hur legitimitet och acceptans skapas och vidmakthålls för åtgärder som minskar klimatpåverkan. Vi delar bilden att åtgärderna måste upplevas som rättvisa och inte t.ex. slå mot låginkomsttagare eller glesbygdsbor, och ser goda möjligheter att justera stimulansen så att inte t.ex. höginkomsttagare med tjänstebil gynnas mest. Merparten av utredningens förslag har denna positiva profil, och bör kombineras med träffsäkra och väl avgränsade system som gynnar de mest utsatta delarna av landet och de mest transportberoende sektorerna av ekonomin. Det är i detta sammanhang också utmärkt att energi- och klimatrådgivningen föreslås utökad med mer stöd – det behöver då också säkerställas att rådgivningen verkligen omfattar mobilitet och transporter.

Låt oss slutligen helhjärtat stämma in i Styrmedelsutredningens konstaterande; ”genom att, i möjligaste mån, utforma beständiga styrmedel med mekanismer för att förutse och hantera olika osäkerhetsfaktorer samt vid behov föreslå sekvenser av styrmedel samt, kan förutsägbarheten för klimatpolitiken och dess konsekvenser på marknaden stärkas.” Just här hoppas vi särskilt på bättre agerande från framtida riksdagsmajoriteter.

Slutord

I skrivande stund står Sverige utan regering, med betydande risk för ett fortsatt tempotapp i den nödvändiga omställningen. Det inte bara försvårar för Sverige att nå våra klimatmål, utan försämrar möjligheterna för kommunerna och regionerna att uppnå sina mål och urholkar vårt näringslivs konkurrenskraft. Styrmedelsutredningens förslag, med de korrigeringar som här föreslås, behöver därför skyndsamt användas som beslutsunderlag när en regering väl tillträtt.

Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter och står till förfogande för fördjupningar och konkretiseringar kring våra förslag enligt ovan.

För 2030-sekretariatet den 29 september 2026

Mattias Goldmann