

Datum
2026-10-26

Diarienummer
Utr 2026/35

Ert diarienummer
KN2026/01175

Klimat-och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: kn.kl@regeringskansliet.se

Yttrande över Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33)

Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle har haft ett utmanande uppdrag. I grunden efterlyser direktiven en kostnadseffektiv och samhällsekonomiskt effektiv styrning för att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 och andra åtaganden inom området. Ett sådant anslag ligger också helt i linje med Sveriges mål för transportpolitiken. Samtidigt ställer direktiven vissa viktiga, men mindre precisa, ramar för de förslag som ska tas fram. Styrmedel som föreslås får t.ex. inte medföra "orimligt" höga kostnader för hushåll och medborgare. Påverkan på drivmedelspriser ska "minimeras". Utfasningen ska ske på ett "säkert och acceptabelt" sätt och näringslivets konkurrenskraft ska stärkas. Styrmedlen får inte heller ha skadliga effekter för "delar av landet eller samhället". Den balans som direktiven efterfrågar är minst sagt mångfasetterad och rymmer flera målkonflikter. Trafikanalys anser på ett övergripande plan att utredningen hanterat direktivet på ett förtjänstfullt sätt.

Trafikanalys delar både direktivens och utredningens uppfattning att det krävs vidare åtgärder för att klimatmålen ska nås. I vår årliga uppföljning av utvecklingen mot de transportpolitiska målen har vi sålunda också konstaterat att växthusgasutsläppen från transportsektorn visserligen minskade under fjolåret, men att utvecklingstakten inte är tillräcklig för att det ska vara troligt att etappmålet för 2030 nås i tid.¹

Utredningen använder i relativt stor utsträckning Trafikanalys statistik som utgångspunkt för analyser. Vi kan konstatera att statistiken genomgående beskrivits och använts på korrekt sätt. Vi noterar också att flera andra av Trafikanalys publikationer refereras som underlag för arbetet.

¹ Trafikanalys, Rapport 2026:4, *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026*.

Utredningen lägger fram ett paket av åtgärder. En övergripande reflektion är att den analys och de slutsatser som presenteras kring paketets olika delar inte nödvändigtvis fullt ut står sig om andra delar av paketet inte implementeras. Inte minst beskattning av bensin och diesel kan på det sättet ha stor betydelse i sammanhanget.

Synpunkter på förslagen

Trafikanalys vill inledningsvis framhålla att utredningen förtjänar ett erkännande för det breda anslaget, som tas utan att förlora greppet om delarna. Det finns en tydlig strävan att vässa den samlade styrningen, där också möjligheter till förenklingar av befintliga regelverk förtjänstfullt uppmärksammas.

Rätt pris på drivmedel

Trafikanalys delar utredningens uppfattning att en kostnadseffektiv och samhällsekonomisk förändring i riktning mot klimatmålen förutsätter att drivmedelsskatter tillämpas på ett adekvat sätt.

Det förs en diskussion i såväl direktivet som i utredningen om att det är en fördel om omställningen kan ske på ett sådant sätt att människor slipper abrupta förändringar. Trafikanalys uppfattning är samtidigt att det i grunden, normalt sett, är rimligt och samhällsekonomiskt effektivt om globala prisförändringar på råvaror och/eller på utsläppsätter också märks i konsumtionsledet. Det hjälper konsumenten att spara lite mer om det uppstår en global bristsituation på en råvara och tvärt om, tillåta sig lite mer konsumtion när marknaden är i balans och priserna är lägre. Däremot är det både möjligt och lämpligt att undvika att nationellt påverka sådan fluktuation genom tillfälligt höjda eller sänkta drivmedelsskatter. Det är värdefullt om energiskatteförändringar kan ske med viss framförhållning. Det underlättar bl.a. för fordonsköpare att fatta informerade beslut.

Trafikanalys delar uppfattningen att energi- och koldioxidskatterna på drivmedel för vägtrafik bör läggas samman i en energiskatt, medan koldioxidstyrningen lämnas till det europeiska utsläppshandelsystemet ETS2 när det väl införts 2028.

Vi kan konstatera att de lägre konsumentpriserna på bensin och diesel under senare tid har hämmat försäljningen av nya elbilar, vilket bromsat omställningen. Samtidigt är vi inne i en fas då de tillfälliga skattesänkningarna på drivmedel tas bort och införandet av ETS2 bara är ett drygt år borta. Vi har inga principiella invändningar mot att höja drivmedelsskatterna ytterligare. Inom ramen för Trafikanalys instruktionsuppdrag om transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, där vi ställer trafikens externa marginalkostnader mot de avgiftsrelevanta skatter och avgifter den betalar, visar vi att en sådan höjning vore både samhällsekonomiskt och transportpolitiskt motiverad.² Vi kan emellertid inte idag bedöma om den höjning som utredningen föreslår den 1 januari 2028 är lagom. Det kommande halvåret kommer att ge oss bättre underlag för att bedöma om det är en rimlig avvägning. Under den perioden kommer vi också att publicera vår årliga redovisning av nämnda uppdrag.³ Vi noterar också att utredningen har lagt sitt förslag till skattenivå med reservation för hur världsmarknaden utvecklas.

Beträffande det förslag som läggs om en elskattesänkning kan vi konstatera att eftersom kostnaden för el är en förhållandevis liten del av totalkostnaden för elbil skulle den endast ha liten betydelse för elbilsförsäljningen. Vi förstår också att förslaget har ett annat huvudsyfte,

² Trafikanalys, Rapport 2026:3, *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025*.

³ 1 januari 2027 bildas Myndigheten för tillväxt- och transportanalys och uppdraget ingår i den nya myndighetens instruktion.

nämligen att kompensera hushåll för höjda kostnader till följd dyrare bensin och diesel. Höjda kostnader som inte minst orsakas av utredningens förslag kring mer förnybart i drivmedelsmixen. Vi har inga invändningar mot förslaget att sänka skatten på el.

Mer förnybart i drivmedelsmixen

Trafikanalys finner utredningens argumentation för att skärpt reduktionsplikt har en roll att spela vid kostnadseffektiv styrning för att nå klimatmålen som övertygande. Liksom utredningen gör vi bedömningen att reduktionsplikten behöver skärpas fram till 2030 för att vi ska nå våra klimatmål. Vi har inget underlag som talar för att några andra nivåer än de som utredningen föreslår skulle vara mer lämpliga.

Vi håller med om att en förändring från dagens separata plikt-krav på bensin och diesel till ett gemensamt krav är att föredra ur effektivitetssynpunkt. Möjligheten att också inkludera leveranser av avancerade biodrivmedel och RFNBO till sjöfart och luftfart i drivmedelsleverantörernas reduktionsplikt kan i linje med utredningens resonemang vara ytterligare ett steg för att stärka styrningens samhällsekonomiska effektivitet. Trafikanalys ställer sig positiva till dessa förslag.

Trafikanalys är däremot tveksamma till förslaget att ändra och långsiktigt låta drivmedelsleverantörer tillgodoräkna sig fossilfri el som laddas från publika laddstationer inom reduktionspliktssystemet. Det föreslås ske *”i den omfattning som, utifrån ett samhällsperspektiv, bedöms motiverat för att bidra till en ändamålsenlig tillgång till laddning av elfordon”*. Denna oprecisa beskrivning illustrerar en del i problematiken. Det är ingen lättförstådd definition som enligt förslaget återstår att preciseras så att det både blir tydligt för dem som kan dra nytta av möjligheten, liksom för dem som inte är drivmedelsleverantörer och funderar över om en etablering kan riskera drabbas av snedvriden konkurrens från konkurrerande laddinfrastruktur hos en traditionell drivmedelsleverantör. Vi vill i sammanhanget ifrågasätta om laddel, såsom i dagsläget, överhuvudtaget bör inkluderas i reduktionsplikten. Sannolikt vore det mer lämpligt att vid behov tillämpa stöd för laddinfrastruktur som direkt vänder sig lika mycket till vägtrafiksektorns traditionella drivmedelsleverantörer som till andra företag som vill ge sig in på marknaden. En konsolidering av skilda statliga stöd beträffande laddinfrastruktur framstår som motiverat. En sådan förändring har också tidigare utretts och föreslagits.⁴

Förslaget att inkludera rena och höginblandade förnybara drivmedel i reduktionspliktssystemet har fördelar ur ett effektivitetsperspektiv. Trafikanalys kan följa och förstå utredningens förslag för en sådan ordning. Vi saknar emellertid ett perspektiv i analysen. Idag används höginblandade förnybara biodrivmedel av företag, men i någon mån också av privatpersoner, som av marknadsmässiga eller av ideella skäl vill köra fossilfritt. De utsläppsminskningar som följer av sådana marknadsbeteenden är också Sverige till gagn när måluppfyllelser ska räknas. Om utredningens förslag tas vidare upphör exempelvis HVO som en möjlighet för den som vill köra fossilfritt. Även om ett företags bilar har HVO i tanken innebär det att under det tak som reduktionsplikten ger, släpps det ut mer fossilt någon annan stans i systemet. Företag som vill köra helt fossilfritt får då, om inte förr, se över sin bilpark och välja el. Vi ser detta som en fråga som förtjänar sin beredning och sitt ställningstagande. Hur ser företag som idag använder en sådan möjlighet för fossilfrihet på frågan?

Det framstår som en god ordning att som utredningen föreslår, i huvudsak ersätta dagens reduktionspliktsavgift med ett pristak. Genom en sådan förändring blir det tydligt att avgiften inte är en bot kopplad till brottsligt eller tveksamt agerande, utan att det är en del i styrmedelslogiken att en aktör har möjlighet att betala sig ur en situation med tillfällig brist på förnybara drivmedel.

⁴ Energimyndigheten, *Effektivare stöd för laddinfrastruktur*, Slutrapport ER 2025:36.

Förslag riktade mot personbilsmarknaden

Trafikanalys har i flera analyser under åren beskrivit omfattningen av export av relativt nya personbilar av sådana typer som Sverige genom styrmedel försökt öka nyregistreringen av med avsikt att de också långsiktigt ska bidra till en bättre svensk fordonspark.⁵ Åtgärder för att motverka sådan export är enligt Trafikanalys uppfattning viktiga. Trafikanalys tillstyrker utredningens förslag att förlänga malusperioden i fordonsskatten till fem år, för att förbättra elbilars relativa konkurrenskraft i förhållande till bensin- och dieseldrivna bilar när många leasingbilar efter tre år ska säljas på begagnatmarknaden. Samtidigt ser vi inte att fem år nödvändigtvis är den optimala tidsperioden. Det är inte omöjligt att även äldre elbilar kan behöva stärkt relativ konkurrenskraft för att stanna i den svenska fordonsflottan. Förhoppningsvis blir problematiken med svensk export av äldre elbilar mindre i takt med att elbilsförsäljningen ökar i våra grannländer och att deras inhemska andrahandsmarknader för elbilar blir med balanserade. Om Sverige långsiktigt väljer att ha lägre skatt på bensin och diesel kan dock obalansen bli permanentad. Begagnade elfordon får då ett högre värde i de ekonomier som har högre kostnader för fossila drivmedel än i Sverige. Utredningens argumentation för *"pumppriser i paritet med våra grannländers"* är viktig också ur detta perspektiv.

Trafikanalys är således positiva till att malusperioden förlängs till fem år. Vi föreslår att en sådan förändring utvärderas med beredskap att förlänga den ytterligare. Vi ser också positivt på att enligt betänkandets förslag sänka gränsen för när malus inträder från 75 gram till 50 gram per kilometer.

Trafikanalys kan se logiken i förslaget att ta bort bränslefaktorn respektive bränsletillägget i fordonsskatten. Vi är dock tveksamma till att lägga klimatpolitiska utvecklingsresurser och finansiella medel på det området. De problem som utredningen försöker lösa genom dessa förändringar (balansen mellan bensin- och dieselfordon) framstår som relativt måttliga och de minskar i takt med att fordonsflottan elektrifieras. Vi ser det snarare som viktigt att bibehålla de incitament som finns för eldrivna fordon i jämförelse med förbränningsmotordrivna fordon, än att uppnå perfekt balans i beskattningen mellan bensin- och dieselfordon.

Vi är mot samma bakgrund positiva till förslaget att uppdatera grundbeloppet och koldioxidbeloppet i fordonsskatten och sänka gränsen för när koldioxidbeloppet börjar tas ut. Att på det sättet anpassa beskattningen efter den generella prisutvecklingen för att bibehålla fordonsskattens fiskala betydelse och incitamentseffekt framstår som rimligt. På motsvarande sätt ser vi det som rimligt att utvecklingen mot fordonsflottans allt lägre energiförbrukning beaktas genom en sänkning av gränsen för när den koldioxidbaserade fordonsskatten tas ut.

Trafikanalys kan känna en oro för att utredningen vill gå väl fort fram när man föreslår att nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar ska fasas ut under en treårsperiod. Vi delar uppfattningen att nedsättningen idag innebär en överkompensation genom att den är större än prisskillnaden mellan elbilar och traditionella fossildrivna personbilar. Nedsättningen är med andra ord större än den behöver vara för att få en styrande effekt. Som utredningen är inne på är det svårt att förutse effekterna av det förslag som läggs. Betänkandet föreslår därför att utvecklingen på fordonsmarknaden behöver följas och analyseras under avtrappningen för att vid behov göra förändringar i andra styrmedel. Trafikanalys är positiva till att nedsättningen av förmånsvärdet sänkts stegvis. Vi anser dock att det i den fortsatta beredningen bör övervägas om det vore mer lämpligt att initialt endast besluta om de två första stegen av nedtrappningen, för att i ljuset av en analys av dess effekter, besluta om och när det är lämpligt att ta de två sista stegen mot utfasning. Parallellt bör eventuella behov av kompletterande styrmedel begrundas. En bakgrund till vår mer försiktiga hållning är att det fortfarande finns marknadsimperfectioner som gör att nybilsköpare tenderar underskatta värden av eldrift och bränslebesparande lösningar. Osäkerheter om framtida energipriser och kapitalknapphet, eller oro för högre marknadsräntor hos fordonsköpare gör att de inte vågar satsa lika mycket på eldrift och energieffektivitet som vore

⁵ Se exv. Trafikanalys PM 2025:5, *Export av begagnade fordon 2024* och Trafikanalys 26 02 2026, *Personbilar avregistrerade till utlandet 2025*.

optimalt. Vi ser därför ett potentiellt behov av särskilda styrmedel också riktade mot nybilsförsäljning av personbilar.

Förekomsten av motsvarande marknadsimperfectioner för andra fordonskategorier gör också att Trafikanalys, liksom utredningen, anser att det finns anledning att förlänga klimatpremien för tunga fordon till och med 2030 och eventuellt också längre än så. Ett fortsatt stöd är angeläget för att fortsatt stimulera marknadsintroduktion och omställning till dess tekniken är mogen och konkurrenskraftig.

Trafikanalys tillstyrker förslaget att analysera en förändring så att elskatt för laddning av tunga lastbilar och tunga bussar kan återbetalas. I samband med en sådan analys vore det lämpligt att också analysera förutsättningarna för att införa nedsättning av energiskatt också för fartyg med ett brutto under 400.

Betänkandet innehåller en kortfattad diskussion om avståndsbaserad vägskatt med koldioxid-differentiering. Trafikanalys saknar i det sammanhanget en koppling till de begränsningar och möjligheter som följer av det s.k. Eurovinjettdirektivet.

Trafikanalys tillstyrker förslaget att dela upp miljözonerna så att de regleras separat för personbilar och lastbilar. Vi noterar att utredningen i detta sammanhang också hänvisar till motsvarande förslag som vi tidigare har lagt fram.⁶

Kompensera genom sänkt elskatt

Utredningen föreslår således att sänkt elskatt ska användas för att kompensera för höjda kostnader på bensin och diesel. Det är ett alternativ som Trafikanalys också tidigare framhållit som en principiellt god möjlighet till allmän kompensation för ökade kostnader för medborgarna och som samtidigt gynnar omställningen till fossilfrihet.⁷ För Trafikanalys framstår detta fortsatt som en bra väg att gå.

Tf. Generaldirektör Andreas Tapani har beslutat i detta ärende efter föredragning av Gunnar Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Lisa Eriksson, Mikael Levin och Anders Brandén Klang.

Andreas Tapani

Tf. Generaldirektör

⁶ Trafikanalys, Rapport 2022:14, *Förslag som leder till transportsektorns omställning*.

⁷ Trafikanalys (2026-03-31), *Yttrande över promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel*.