CHALMERS
TEKNISKA HÖGSKOLA

2026-10-29
Dnr C 2026-1152

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande angående
Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle. SOU 2026:33, KN2026/01175

Chalmers tekniska högskola tackar för möjligheten att lämna synpunkter på betänkandet Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33). Utredningens övergripande uppgift har varit att föreslå styrmedel för att fasa ut fossila bränslen för att nå Sveriges klimatmål till 2045 och de EU-åtaganden som Sverige har inom klimatområdet.

Vi bedömer att utredningen fokuserar alltför ensidigt på reduktionsplikten. Men om Sverige ska nå det långsiktiga klimatmålet till 2045, och de krav som väntas följa av EU:s klimatmål om 90 procents nettominskning till 2040, är det avgörande att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen når nära 100 procent inom de närmaste åren, vilket sannolikt inte kommer att ske med de samlade förslagen som utredningen presenterar. Vi föreslår i stället att koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs successivt, så att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen når nära 100 procent inom några år.

Vi avstyrker förslaget om sänkt energiskatt på el som kompensationsåtgärd, bl.a. eftersom sänkningen i liten utsträckning når de hushåll som drabbas hårdast av högre drivmedelspriser. Vi föreslår i stället en kraftigt utvidgad och rättighetsstyrd elbilspremie, så att hushåll med låga och medelhöga inkomster kan räkna med att få den. De som är beroende av bilen och kör långt är de som drabbas hårdast av höjda drivmedelspriser, och premien skulle ge dem möjlighet att byta till elbil och helt slippa de höga drivmedelskostnaderna.

Utöver ovanstående tillstyrks eller avstyrks ett antal andra förslag från utredningen, se nedan.

Göteborg den 29 oktober 2026

Jörgen Larsson, docent, styrmedelsanalys

Frances Sprei, professor, hållbar mobilitet

Johannes Morfeldt, tekn. dr, klimat- och energisystem

Markus Millinger, docent, energisystem

Filip Johnsson, professor, energisystem

Jonas Sjöblom, professor, transportutsläpp

Lina Reichenberg, docent, elsystem

Johan Holmén, fil. dr, hållbarhetsomställningar

Martin Persson, professor, markanvändning

Maria Taljegård, docent, energi- och transportsystem

Ellen Lindqvist, projektassistent

Innehållsförteckning

Inledning ... 2

9.1.1 Malusjustering: avstyrks – höj i stället koldioxidbeloppet i fordonsskatten så elbilarna tar över ... 2

11.3.3 Sänkt energiskatt på el: avstyrks ... 6

13.4 Förslag kring elbilspremie: avstyrks – utvidga i stället elbilspremien som en alternativ kompensationsåtgärd ... 8

Synpunkter på utredningens förslag avseende reduktionsplikt ... 9

10.2.1 Höjda nivåer i reduktionsplikten: tillstyrks delvis ... 9

10.3.1 Gemensamt krav på diesel och bensin: tillstyrks ... 9

10.3.4 Utredning av övergång till kvotplikt: avstyrks ... 10

10.5.1 Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO: tillstyrks delvis ... 10

Övriga synpunkter ... 11

Bilaga: prisskillnader för bilmodeller med både förbrännings- och elversion ... 12

Fotnoter ... 14

Inledning

EU-gemensamma styrmedel, däribland CO_2-krav på nya fordon och det kommande utsläppshandelssystemet ETS2, lägger en viktig grund men räcker inte för att utvecklingen i transportsektorn ska ligga i linje med det nationella målet om fossilfrihet 2045, eller för att Sverige ska klara de kommande ESR-åtagandena som följer av EU:s mål om 90 procents nettominskning till 2040. Nationella styrmedel är därför avgörande, och de blir ännu viktigare om de EU-gemensamma styrmedlen försenas eller urvattnas. Det är mot den bakgrunden vi har granskat utredningens förslag, och nedan följer Chalmers kommentarer och förslag.

9.1.1 Malusjustering: avstyrks – höj i stället koldioxidbeloppet i fordonsskatten så elbilarna tar över

Utredningen föreslår: att malusperioden förlängs (från tre till fem år) och att gränsen för malus sänks (från 75 till 50 g CO_2/km, s. 402).

Vi avstyrker, eftersom förslagen är otillräckliga, med följande motivering: De föreslagna höjningarna av fordonsskatten är relativt små (se tabell 1 nedan) och kan inte ensamma i någon avgörande utsträckning driva på en snabb ökning av andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen. Incitamenten för elbilsköp vilar i stället främst på utredningens förslag om att höja bränsleskatterna och skärpa reduktionsplikten till ungefär de nivåer som gällde innan regeringen sänkte dem. Det skulle kraftigt höja priserna vid pump, vilket är politiskt känsligt. Om dessa höjningar inte genomförs försvinner incitamenten för elbilsköp nästan helt.

För att Sverige ska nå det långsiktiga klimatmålet till 2045, och de krav som väntas följa av EU:s klimatmål om 90 procents nettominskning till 2040, är det avgörande att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen når nära 100 procent inom de närmaste åren. Att en snabb omställning är möjlig visar utvecklingen i Danmark, där elbilarnas andel av nybilsregistreringarna ökade från 20 procent 2022 till över 80 procent under 2026. I Sverige har 42 procent varit rena elbilar under 2026, och därtill ytterligare ca 25 procent laddhybrider. Målet bör dock fokusera på andelen rena elbilar, eftersom laddhybrider till stor del körs på bensin.[1]

Ett motiv för en snabb elektrifiering är att personbilar har lång livslängd och en bil som säljs i dag kan rulla på svenska vägar i närmare två decennier. En uppdaterad version av Morfeldt m.fl.:s bilflottemodell[2] pekar på att omkring 1 miljon personbilar med förbränningsmotorer skulle finnas kvar i flottan år 2045 om nybilsförsäljningen inte ställs om snabbare än EU:s CO_2-krav som i nuvarande utformning i praktiken innebär att endast elbilar tillåts i nybilsförsäljningen efter 2035. Kravet är dock under omförhandling, och kommissionen har föreslagit att det sänks till en 90-procentig minskning av koldioxidutsläppen.

En snabb ökning av andelen rena elbilar är dessutom viktig mot bakgrund av att andra sektorer, som tunga fordon, arbetsmaskiner, sjöfart, flyg och jordbruk, är svårare och dyrare att ställa om. En snabb elektrifiering av personbilarna minskar också behovet av att sänka utsläppen genom reduktionsplikten. Förnybara drivmedel kommer att vara dyra även i framtiden, och tekniska utmaningar med hög inblandning av förnybara drivmedel i bensin riskerar att öka kostnaderna ytterligare och försvåra måluppfyllnaden. Bilflottemodellen visar på ett behov av drygt 3 TWh förnybar bensin och 0,2 TWh förnybar diesel år 2045 om förbränningsmotorer fasas ut ur nybilsförsäljningen först 2035. Det bekräftar att merparten av behovet av förnybar bensin ligger hos personbilar i utredningens målscenario. Jämfört med förnybara bränslen är övergången till elbilar i stället både samhällsekonomiskt effektiv och billigare för konsumenter som kör relativt mycket.

Våra förslag:

1. att koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs så mycket att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen når nära 100 procent inom några år,
2. att skatten utformas så att laddhybrider belastas i proportion till sina utsläpp, och
3. att det lagstadgas att säljaren ska ange ett totalbelopp bestående av inköpspriset och den samlade fordonsskatten för de första fem åren.

Motivering av förslag 1: att koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs så mycket att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen når nära 100 procent inom några år

Sverige har tidigare stöttat köp av elbilar med en klimatbonus på 70 000 kronor. Ett sådant system blir ohållbart när elbilarnas andel av nybilsförsäljningen ökar, dels eftersom kostnaden för statskassan blir mycket hög, dels eftersom stödet allt oftare går till köp som ändå skulle ha blivit av. Ett alternativ är att, som i Danmark och Norge, införa en registreringsskatt som differentieras efter bilens koldioxidutsläpp. Det kräver dock att ett nytt system för en sådan punktskatt byggs upp, vilket tar tid och riskerar att försena styrmedlet.

Vi föreslår i stället att det befintliga fordonsskattesystemet används. Det innehåller redan en förhöjd klimatrelaterad fordonsskatt (malus) som tas ut under bilens tre första år. Vi föreslår att koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs så mycket att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen når nära 100 procent inom några år.

Eftersom fordonsskatten ingår i förmånsvärdet skulle en hög fordonsskatt göra förbränningsbilar dyrare som förmånsbilar och därmed påverka valet av förmånsbil. På så sätt kan incitamenten för elbilar upprätthållas även om nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar fasas ut. Företag skulle också få incitament att välja elbil för till exempel leveransfordon, hantverkarbilar och taxibilar.

Detta styrmedel har sannolikt högre acceptans hos allmänheten än styrmedel som höjer drivmedelskostnaderna. Dels påverkar det inte befintliga bilägare, eftersom höjningen bara gäller nyregistrerade bilar. Dels berör det knappast hushåll med ansträngd ekonomi, eftersom de sällan köper nya bilar. Den som köper en ny bil kan dessutom helt undvika skatten genom att välja en elbil. Styrmedlet skulle därför troligen uppfattas som en signal vid köptillfället snarare än som en extra kostnad för dem som redan är beroende av bilen.

Motivering av förslag 2: att skatten utformas så att laddhybrider belastas i proportion till sina utsläpp

I dag gynnas laddhybrider i Sverige genom att den förhöjda fordonsskatten (malus) endast tas ut för fordon som släpper ut mer än 75 gram koldioxid per kilometer. Utredningen föreslår visserligen att gränsen sänks till 50 gram per kilometer (s. 402), men vi ser ingen anledning att gynna laddhybrider mer än vad deras lägre koldioxidutsläpp motiverar. Vi anser därför att koldioxidkomponenten i fordonsskatten bör tas ut redan från första grammet.

Ett ytterligare skäl är att de typgodkända utsläppsvärden som skatten bygger på har visat sig kraftigt underskatta laddhybridernas verkliga utsläpp. Två färska analyser visar att laddhybrider i praktiken till stor del körs på fossila bränslen och därför har nästan lika höga utsläpp som motsvarande bilar med enbart förbränningsmotor. En analys av laddhybrider registrerade i EU 2021–2023 visar att de verkliga koldioxidutsläppen var 3,5–4,6 gånger så höga som de typgodkända värdena, och en annan analys av laddhybrider registrerade 2024 fann att de var hela sex gånger så höga.[3]

Motivering av förslag 3: att det lagstadgas att säljaren ska ange ett totalbelopp bestående av inköpspriset och den samlade fordonsskatten för de första fem åren

Även om fordonsskatten sätts så högt att det är ekonomiskt rationellt att välja elbil så är det inte säkert att köpbesluten påverkas i den utsträckning man kan förvänta sig. Forskning visar att konsumenter undervärderar framtida kostnader. En amerikansk studie fann att en kostnad vid köptillfället har mer än dubbelt så stor styrande effekt som en lika stor kostnad under användningstiden.[4] Ett svenskt exempel är flexifuelbilarna, vars andel av nybilsförsäljningen föll kraftigt efter 2008 när miljöbilspremien vid köp ersattes av en tidsbegränsad befrielse från fordonsskatt, även om också andra faktorer bidrog.[5] Den effekten undviks med en registreringsskatt som, likt i Danmark och Norge, ingår i det pris som bilköparen ser.

Om regeringen väljer att höja fordonsskatten för att undvika ett tidskrävande införande av en sådan punktskatt, föreslår vi att säljaren genom lag ska åläggas att ange ett totalbelopp bestående av inköpspriset och den samlade fordonsskatten för de första fem åren. Det kan till exempel ske genom en utvidgning av lagen (2024:221) om information om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar.

Det finns redan en lag om klimatinformation vid försäljning av drivmedel. Tankning är dock ett vaneköp, och information har liten effekt på beteenden som upprepas rutinmässigt. Vid stora sällanköp, som köp av en ny bil, fattas besluten i högre grad genom överlagda överväganden, och information har då större möjlighet att påverka valet.[6] En lagstadgad redovisning av den samlade fordonsskatten vid köptillfället bör därför kunna ge en styrande effekt som närmar sig den som en registreringsskatt ger.

Vilken nivå på koldioxidbeloppet i fordonsskatten behövs?

Om koldioxidbeloppet i fordonsskatten ska vara det främsta styrmedlet för att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen ska nå nära 100 procent inom några år, hur högt behöver det då vara? Det finns ingen aktuell vetenskaplig analys som besvarar frågan, men nedan ger vi några utgångspunkter.

Valet mellan en bil med el- eller förbränningsmotor påverkas av en rad faktorer, till exempel tillgången till laddning, räckvidd och modellutbud.[7] Erfarenheter från flera europeiska länder visar att styrmedel som påverkar skillnaden i inköpspris har stor effekt på köpbesluten, oavsett om de utformas som skatter på bilar med förbränningsmotor eller som bonus till dem som köper en elbil.[8] Även totalkostnaden, inklusive bland annat drivmedelskostnader och fordonsskatt, spelar en roll.

Prisskillnad och skattefördel i dag

För att belysa skillnaden i inköpspris har vi gjort en översiktlig analys av 24 bilmodeller som säljs i Sverige i både förbränning- och elversion (se **bilagan**). Varje modell jämförs för både billigaste och dyraste variant. Enligt Skatteverkets nybilsprislista kostar elversionen i genomsnitt cirka 80 000 kronor, eller knappt 19 procent, mer än versionen med förbränningsmotor. Bilarna med förbränningsmotor släpper i genomsnitt ut 131 gram koldioxid per kilometer (tabell 1).

Med dagens regler betalar en genomsnittlig förbränningsbil i jämförelsen cirka 21 500 kronor mer i fordonsskatt än motsvarande elbil under de fem första åren, vilket motsvarar drygt en fjärdedel av prisskillnaden. Med utredningens förslag, där malus tas ut från 50 g/km under fem år, ökar skillnaden till cirka 45 000 kronor, drygt hälften av prisskillnaden. Vi bedömer att utredningens förslag inte kommer att öka elbilsandelen tillräckligt för att nå målen.

Tabell 1. Prisskillnad och skattefördel för elbil, genomsnitt för 24 bilmodeller

Mått		Genomsnitt
Antal jämförelser	24 modeller × billigaste och dyraste variant	48
CO_2-utsläpp, förbränningsvariant (WLTP)	Genomsnitt	131 g/km
Listpris	Förbränningsvariant	430 000 kr
	Elvariant	510 000 kr
	Prisskillnad	+80 000 kr
	Prisskillnad	19 %
Fördel för elbil i fordonsskatt under 5 år	Dagens regler	21 500 kr
	Utredningens förslag (SOU 2026:33)	45 000 kr
	Koldioxidbelopp 122 kr per g/km och år från första grammet	80 000 kr
Koldioxidbelopp som utjämnar prisskillnaden	Från första grammet, under 5 år	122 kr per g/km och år

Erfarenheter från Danmark

Danmark är en intressant jämförelse, eftersom skillnaden i registreringsskatt mellan elbilar och bilar med förbränningsmotor är mycket stor där. Danmark och Sverige hade fram till 2020 ungefär samma andel rena elbilar i nybilsförsäljningen, men under 2026 har andelen i Danmark varit dubbelt så hög som i Sverige (tabell 2).

Tabell 2 visar hur mycket lägre skatt köparen av en ren elbil betalar jämfört med köparen av en motsvarande bil med förbränningsmotor. I dag är skattefördelen för elbilar omkring 10 till 30 gånger

större i Danmark än i Sverige. Med utredningens förslag ökar fördelen i Sverige, men den blir fortfarande bara en bråkdel av den danska.

Tabell 2. Skattefördel för elbil jämfört med bil med förbränningsmotor, exempel (fasta kostnader)

Land	Stor bil[9]	Medelstor bil[10]	Liten bil[11]	Andelar nya elbilar jan-aug 2026[12]
Sverige	36 000	14 000	4 000	42%
Sverige enl. utredning	53 000	36 000	19 000	-
Danmark	420 000	250 000	120 000	81%

Anm. Exempel för tre storleksklasser med utsläpp på 143, 117 respektive 86 g CO_2/km. Skattefördelen omfattar registreringsskatt vid köp och fordonsskatt under de fem första åren, men inte skatter på rörliga kostnader som drivmedel. I Danmark beror registreringsskatten även på bilens pris. Skattenivåer för 2026 i svenska kronor. Källor och beräkningsförutsättningar anges i slutkommentarerna.[13]

Dagens skattefördel i Sverige på drygt 20 000 kronor är långt ifrån tillräcklig. I Danmark är skattefördelen för en medelstor bil cirka 250 000 kronor, alltså nästan 18 gånger större än för en medelstor bil i Sverige. För att utjämna den genomsnittliga prisskillnaden på 80 000 kronor behöver skillnaden i fordonsskatt under de fem första åren vara lika stor. För en genomsnittlig bil med 131 g/km motsvarar det ett koldioxidbelopp på 122 kronor per gram och år, uttaget från första grammet, eller cirka 16 000 kronor per år. Det är dock bara omkring en tredjedel av skattefördelen i Danmark, och det är långt ifrån säkert att effekten blir lika stark.

Det finns också många andra faktorer som påverkar utfallet. Om det nedsatta förmånsvärdet för elbilar fasas ut, som utredningen föreslår (s. 410), behöver koldioxidbeloppet vara högre för att incitamenten att välja elbil inte ska försvagas. Samtidigt minskar prisskillnaden mellan elbilar och bilar med förbränningsmotor successivt, vilket talar för att en lägre nivå kan räcka på sikt.[14]

En möjlighet är därför att införa skatten stegvis och utvärdera effekten efter hand. Det ger också branschen tid att anpassa sig och kan bidra till ökad acceptans. Om elbilspremien dessutom utvidgas kraftigt, som vi föreslår nedan (13.4) som alternativ kompensationsåtgärd i stället för sänkt elskatt, minskar både den faktiska och den upplevda prisskillnaden, särskilt för de mer priskänsliga hushållen.

11.3.3 Sänkt energiskatt på el: avstyrks

Utredningen föreslår: att energiskatten på el sänks med 20 öre/kWh (s. 520).

Vi avstyrker med följande motivering: Som kompensationsåtgärd har en generell elskattesänkning fyra svagheter, som vi redogör för nedan, samtidigt som den minskar statens intäkter med 16–17 miljarder kronor per år. Vi delar dock utredningens bedömning att högre priser på bensin och diesel behöver kombineras med åtgärder som stärker acceptansen och kompenserar de hushåll som drabbas mest på grund av att de har höga bränslekostnader och låga inkomster. Utan bred acceptans riskerar styrmedlen att inte genomföras, eller att rullas tillbaka, vilket i sin tur skulle göra det svårare för hushåll och företag att planera för omställningen.

Utredningen konstaterar själv att kompensation kan vara en bra strategi för att stärka acceptansen, ”givet att kompensationen ges genom att sänka kostnaden för åtgärder som möjliggör för hushållen att sänka sin drivmedelsanvändning” (s. 556). Utredningen lyfter också fram att ”begränsade möjligheter att anpassa sig till högre drivmedelspriser bidrar till ett upplevt intrång i den personliga friheten vilket i sin tur kan påverka acceptansen” (s. 381). Vi instämmer i båda dessa utgångspunkter. Den slutsats vi drar av dem är dock en annan än utredningens. Enligt vår bedömning är en generell sänkning av elskatten inte det bästa

sättet att uppnå detta, vi föreslår i stället en utvidgad elbilspremie som alternativ kompensationsåtgärd (se nästa avsnitt).

Även om vi principiellt ser positivt på att utredningen vill förändra prisrelationen mellan el och fossila drivmedel så ser vi följande fyra svagheter med en generell elskattesänkning som kompensationsåtgärd:

Kopplingen mellan högre drivmedelspriser och lägre elskatt är svag
Utredningen menar att det finns en tydlig koppling mellan en sänkt elskatt och klimatåtgärder, eftersom el förknippas med övergången till elbil (s. 563). Elskattesänkningen innebär förvisso en liten fördel för de som byter till elbil, men den stora majoriteten av bilägarna kör inte elbil, och för dem är det svårt att se hur en något lägre elräkning hänger ihop med att det blir dyrare att tanka. Att det blir något billigare att köra elbil är en fördel för dem som redan har bytt eller har möjlighet att byta, men inte för alla dem som påverkas av de högre drivmedelspriserna.

En lägre elskatt kommer knappast att uppfattas som en synlig kompensation
Utredningen skriver att ”en sänkning har dessutom god synlighet” (s. 561), med hänvisning till den pågående debatten om elpriser. Utredningen konkretiserar dock inte detta. Elpriset varierar kraftigt mellan timmar, månader och år, och för de flesta hushåll är en sänkning på 20 öre per kWh, 25 öre inklusive moms, liten i förhållande till dessa variationer. Det är därför troligt att sänkningen snabbt försvinner i det allmänna bruset kring elpriserna och inte uppfattas som en kompensation för högre drivmedelspriser.

Träffsäkerheten är låg, eftersom drivmedels- och elanvändning varierar kraftigt inom olika grupper
Utredningen hävdar att sänkningen ”kompenserar relativt träffsäkert för den merkostnad som ökade drivmedelspriser innebär” och hänvisar till utredningens egna analyser kring fördelningseffekter (s. 561). Det mest konkreta argumentet är att en elskattesänkning fungerar relativt väl som kompensation ”på aggregerad nivå” (s. 636). Att genomsnitten för olika grupper, till exempel låginkomsttagare eller landsbygdsbor, samvarierar säger dock lite om hur väl kompensationen träffar de enskilda hushåll som faktiskt drabbas. Konjunkturinstitutet visar i en rapport från 2023[15] att bland låginkomsttagare på landsbygden använder till exempel hushållen i den tionde percentilen omkring 250 liter drivmedel per år, medan hushållen i den nittionde percentilen använder omkring 1 700 liter. De som kör långt och därför drabbas hårdast av högre drivmedelspriser får en låg kompensation i förhållande till sina ökade kostnader. Utredningen konstaterar också själv att höginkomsttagare gynnas mer i absoluta tal, till exempel välbeställda hushåll med eluppvärmd villa och elbil (s. 564), vilket även var fallet för elprisstöden 2022/2023[16].

Incitamenten för elektrifiering blir svaga, samtidigt som incitamenten för att spara el försvagas
Utredningen menar att sänkt elskatt ger rättvisande incitament eftersom relativpriset mellan el och fossila drivmedel förändras till förmån för elektrifiering (s. 566). Effekten för den som överväger att byta till elbil är dock liten. Med en förbrukning på 1,6–2,5 kWh per mil sänks körkostnaden för en elbil med omkring 50 öre per mil. Vid en genomsnittlig körsträcka på 1 200 mil per år motsvarar det ungefär 600 kronor per år, vilket endast har en svag påverkan på valet av bil. Samtidigt gäller sänkningen all elanvändning, inte bara laddning av elbilar. Det minskar incitamenten att effektivisera och spara el i bostäder, lokaler och företag.

Förutom ovanstående fyra svagheter skulle en elskattesänkning vara den överlägset största kostnaden bland utredningens förslag. En sänkt skatt kan också vara svår att höja igen, även om motivet för kompensationen om 5–10 år sannolikt har fallit bort.

13.4 Förslag kring elbilspremie: avstyrks – utvidga i stället elbilspremien som en alternativ kompensationsåtgärd

Utredningen föreslår: att anslaget för elbilspremien höjs något för att möta efterfrågan på bidraget (s. 568).

Vi avstyrker med följande motivering: Förslaget innebär endast en marginell ökning av anslaget, vilket gör att elbilspremien inte kan fungera som en kompensationsåtgärd som i någon väsentlig grad ökar acceptansen för styrmedel som höjer drivmedelspriserna.

Vårt förslag: Att en utvidgad elbilspremie ersätter den föreslagna elskattesänkningen som kompensationsåtgärd.

Motivering av vårt förslag: Premien gör det möjligt för hushåll att helt undvika de höjda drivmedelspriserna genom att byta till elbil. Det är ett tydligt budskap som knyter kompensationen direkt till prishöjningen.

Premien har dessutom en inbyggd träffsäkerhet. Det är främst hushåll som kör långt som har ekonomiska skäl att byta, eftersom de sparar mest i körkostnad. Hushåll som kör lite har mindre att vinna på att byta ut en äldre, billig bensin- eller dieselbil, även med premie. Stödet går därför i högre grad till dem som drabbas mest av högre drivmedelspriser.

Med utredningens förslag kostar elbilspremien omkring en miljard kronor per år, medan elskattesänkningen skulle kosta 16–17 miljarder kronor per år. En utvidgad elbilspremie med en kostnad mellan dessa nivåer skulle sannolikt kunna nå huvuddelen av de hushåll som drabbas hårdast av höjda drivmedelskostnader och därmed öka acceptansen för bland annat en höjd reduktionsplikt. Kostnaden är dessutom tidsbegränsad, eftersom prisskillnaden mellan elbilar och bilar med förbränningsmotor minskar. Den skulle också delvis balanseras av intäkterna från en höjd fordonsskatt för nya bilar med förbränningsmotor.

Premien kan utvidgas genom någon eller några av följande åtgärder, som har olika konsekvenser:

- *Höjt inkomsttak.* I premiens nuvarande utformning får hushållets inkomst inte överstiga 80% av medelinkomsten i Sverige, och ingen i hushållet får ha så hög inkomst att de betalar statlig inkomstskatt.[17] Inkomstgränsen skulle kunna höjas så att även hushåll med något högre inkomster kan få premien.
- *Slopat, eller förändrat, geografiskt kriterium. Dagens* geografiska avgränsning utesluter hushåll som bor utanför de utpekade landsbygdsområden som ingår. Utan ett geografiskt kriterium blir systemet enklare och mer begripligt, vilket skulle stärka acceptansen. Det minskar också de gränsdragningsproblem och risker för strategiskt beteende, till exempel att skriva sig på en annan adress, som utredningen själv pekar på (s. 571).
- *Högre stödnivå för nya elbilar.* I dag ger elbilspremien 1 300 kronor per månad i 36 månader vid köp eller leasing av en ny eller begagnad elbil som kostar högst 450 000 kronor.[18] Om målgruppen vidgas genom lättade inkomst- och/eller geografikrav kommer premien att omfatta ett betydligt större antal elbilar än vad som finns tillgängligt på begagnatmarknaden, och en stor del av bilarna behöver därför vara nya. En högre stödnivå för nya elbilar skulle öka efterfrågan på nya bilar. Den skulle därmed motverka den dämpande effekt på nybilsförsäljningen som en hög skatt vid köp av bilar med förbränningsmotor annars kan få. Ur hållbarhetssynpunkt bör stödet gynna energieffektiva elbilar utan alltför stora batterier.[19] När bonusen slopades 2022 minskade elbilsandelen främst bland små och energieffektiva bilar, som till stor del köps av privatpersoner.[20] Prisgränsen på 450 000 kronor styr redan i dag i den riktningen, men gränsen kan behöva justeras ner om priserna på elbilar sjunker.

- *Elbilspremien bör vara rättighetsstyrd, inte anslagsstyrd.* Alla som uppfyller villkoren bör få premien. I dag beviljas den i mån av medel, och anslaget räcker till ungefär 15 procent av de stödberättigade hushållen (s. 210); med utredningens föreslagna tillskott skulle det bara öka till knappt 20 procent. Utredningen konstaterar själv att ett söktryck över anslaget och fördelning efter ”först till kvarn” kan skapa acceptansproblem (s. 570). Ett stöd som bara en minoritet av de behöriga kan räkna med fungerar dåligt som kompensation. Om premien ska bidra till acceptansen för höjda drivmedelspriser måste varje hushåll som uppfyller tydliga och enkla kriterier kunna lita på att få den. Så fungerade klimatbonusen fram till att den avskaffades i november 2022.

Synpunkter på utredningens förslag avseende reduktionsplikt

Nedan kommenteras de delar i utredningen som handlar om reduktionsplikten.

10.2.1 Höjda nivåer i reduktionsplikten: tillstyrks delvis

Utredningen föreslår: en reduktionsplikt om 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030.

Vi tillstyrker delvis med följande motivering: Utredningen pekar på riskerna med att förlita sig på högre elektrifiering, minskade utsläpp i LULUCF-sektorn och handel med utsläppsutrymme från länder som eventuellt överträffar sina mål för att nå Sveriges åtaganden inom ESR. Utredningen föreslår därför en höjning av reduktionsplikten jämfört med dagens mål på 10 procent för 2030, men till betydligt lägre nivåer än i den ursprungliga reduktionsplikten, där 2030-målen var 66 procent för diesel och 28 procent för bensin. Den föreslagna nivån för 2030 är något lägre än målen i Tyskland[21] och Nederländerna[22], men högre än i Frankrike[23], Spanien[24] och Danmark[25].

Vi delar bedömningen att det är riskabelt att förlita sig på kompensation genom LULUCF eller på att andra länder överträffar sina åtaganden. En högre ambitionsnivå i reduktionsplikten skapar dessutom efterfrågan som driver på nödvändiga investeringar i avancerade drivmedel från en bredare bas av hållbara råvaror. Ett exempel på motsatsen är HVO baserad på använd frityrolja, som har mycket begränsad potential. Däremot är horisonten för förslaget för kort och bör utvidgas med konkreta ökande reduktionskrav fram till 2040, likt i t.ex. Tyskland och Spanien. För att efterfrågan på avancerade drivmedel ska leda till investeringar krävs långsiktiga och förutsägbara villkor, något som de senaste årens upprepade ändringar av reduktionsplikten har undergrävt. Investeringar i avancerade drivmedel har dessutom synergier med produktionen av hållbara flygbränslen. Reduktionspliktens stimulanseffekt räcker dock troligen inte ensam till för att få till stånd de investeringar som krävs, utan riktat investeringsstöd och/eller subkvoter behövs sannolikt också.[26]

De föreslagna höjningarna av reduktionsplikten skulle medföra markanta prishöjningar på drivmedel. Effektiva och synliga kompensationsåtgärder kan motverka kraftigt negativa effekter för utsatta hushåll och samtidigt öka acceptansen. Som framgår ovan bedömer vi att en sänkt elskatt inte uppfyller dessa kriterier. En utvidgad elbilspremie kan däremot göra det, eftersom den skulle ge hushåll markant bättre möjligheter att byta till elbil.

10.3.1 Gemensamt krav på diesel och bensin: tillstyrks

Utredningen föreslår: att ett gemensamt krav ställs på diesel och bensin (s. 452), vilket möjliggör kompensation för en lägre inblandning i bensin med en högre inblandning i diesel.

Vi tillstyrker med följande motivering: Ett gemensamt krav ger mer effektiv styrning för investeringar i produktion av avancerad förnybar diesel, vilket skapar nytta även på sikt för omställningen inom flyg- och sjöfart.

Bensinmarknaden väntas minska i takt med personbilsflottans elektrifiering, medan efterfrågan på förnybar diesel och liknande drivmedel kommer att kvarstå på sikt inom flyg, sjöfart och delvis inom tunga vägtransporter. Investeringar i avancerade, diesel-liknande drivmedel har därför större långsiktig marknadspotential och systemnytta. Ett gemensamt krav på bensin och diesel gör det möjligt att kompensera för svårigheter med att uppnå en hög reduktionsplikt för bensin genom en högre dieselinblandning. Det skapar dessutom ytterligare incitament för investeringar i avancerade förnybara diesel-liknande drivmedel. Ett gemensamt krav bedöms därmed vara mer samhällsekonomiskt effektivt.

10.3.4 Utredning av övergång till kvotplikt: avstyrks

Utredningen föreslår: att det utreds om reduktionsplikten ska göras om till en kvotplikt (s. 464).

Vi avstyrker med följande motivering: Till skillnad från en kvotplikt premierar reduktionsplikten faktisk utsläppsminskning. En kvotplikt fokuserar på volym eller energiinnehåll och riskerar därmed att likställa drivmedel med mycket olika klimatprestanda. Avancerade biodrivmedel från restprodukter kan ge en mycket stor växthusgasreduktion till skillnad från grödobaserade biodrivmedel, vilka ger betydligt mindre utsläppsminskningar och dessutom medför en ökad risk för indirekta markanvändningseffekter (ILUC). Reduktionsplikten premierar alltså de drivmedel som ger störst klimatnytta och ger tydligare investeringssignaler för avancerade drivmedel.

Utredningen framför att reduktionsplikten inte i tillräcklig grad stimulerat produktion av avancerade biodrivmedel och bedömer att ”den europeiska drivmedelsmarknaden [ska] kunna bli så harmoniserad att den svenska LCA-styrningen blir redundant” (sid 452). Utredningen är dock otydlig kring vilka antaganden om framtida EU-reglering och marknadsutveckling som motiverar att en utsläppsbaserad styrning skulle vara överflödig från år 2031. Investeringar i avancerade biodrivmedel och elektrobränslen är kapitalintensiva och kräver långsiktig policyförutsägbarhet. Återkommande förändringar av styrmedlen och osäkerhet kring framtida efterfrågan är en av de främsta orsakerna till bristande investeringsvilja i avancerad biodrivmedelsproduktion. Risken för en ny omläggning från reduktionsplikt till kvotplikt ökar osäkerheten ytterligare och försvagar investeringssignalerna för drivmedel med hög utsläppsminskning.

I andra EU-länder går trenden mot ett införande av reduktionsplikt från tidigare kvotplikt. Tyskland införde reduktionsplikt redan 2015 och beslutade 2026 att höja ambitionen[27], Frankrike[28] och Spanien[29] har beslutat att 2027 införa reduktionsplikt för att ersätta tidigare kvotpliktssystem, Nederländerna[30] ersatte en kvotplikt med reduktionsplikt 2026 och Danmark införde reduktionsplikt 2025[31]. Tillsammans med Sverige står dessa länder för ca 60% av EU:s BNP.

10.5.1 Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO: tillstyrks delvis

Utredningen föreslår: Reduktionsplikten för bensin och diesel ska kunna uppfyllas genom leverans av RFNBO även till sjöfart, flyg och raffinaderier samt subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO ska införas inom reduktionsplikten (s. 493).

Vi tillstyrker delvis med följande motivering: Vi är positiva till förslaget om att leverans av RFNBO ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten för bensin och diesel. Förslaget breddar marknadsunderlaget för avancerade förnybara drivmedel och stärker investeringsincitamenten. IdagI dag kan plikten endast uppfyllas med flytande förnybara drivmedel och elkrediter. Förslaget skapar bredare marknadsunderlag för avancerade förnybara drivmedel och stärker investeringsincitamenten utan att vägtransportsektorn ensam behöver bära kostnaden för marknadsintroduktionen. En förutsättning för att kunna tillstyrka förslaget är dock att ambitionen för reduktionsplikten samtidigt höjs för att ta hänsyn till att fler sektorer inkluderas och flexibiliteten i styrmedlet ökar.

Vi är även positiva till ambitionen att skapa marknader för avancerade biodrivmedel och RFNBO genom subkvoter, och understryker att dessa bör införas inom en reduktionsplikt och inte i en kvotplikt. En förutsättning för att införa en subkvot för RFNBO är dock att reduktionsplikten utökas även till flyg och

sjöfart. Vidare är den föreslagna tidsramen 2028–2030 för subkvoter för kort för att stimulera investeringar i avancerade drivmedel. Det finns därför skäl att fastlägga en längre införandehorisont för avancerade förnybara drivmedel.

Övriga synpunkter

Utredningen konstaterar att utformningen av **avståndsbaserade vägtullar** inte ingick i uppdraget. Samtidigt kan detta styrmedel få stor betydelse för omställningen av den tunga vägtrafiken, och flera europeiska länder har infört eller beslutat om avståndsbaserade vägtullar som differentieras efter fordonens koldioxidutsläpp. Utredningen bedömer själv att en avståndsbaserad vägtull med koldioxiddifferentiering minskar behovet av klimatpremier (sid 425). Redan betänkandet *Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system* (SOU 2022:13) förordade att det nuvarande tidsbaserade systemet ersätts med ett avståndsbaserat. Regeringen har dock inte gått vidare med förslaget. Vi förordar att en avståndsbaserad vägtull införs snarast, i stället för att det tidsbaserade systemet behålls så länge som EU-reglerna tillåter (dvs. till 2032).

Förslagen i utredningen innebär i huvudsak ett teknikbyte inom ett i övrigt **oförändrat transportsystem**, där fossila drivmedel ersätts med el och biodrivmedel. Åtgärder som minskar transportbehovet och stärker alternativen till bilen får liten plats, trots att tillgången till fossilfria alternativ där människor bor och verkar är avgörande för både rättvisa och acceptans. Investeringar i kollektivtrafik, cykel och delad mobilitet ger dessutom nytta även efter omställningen. Mycket av transportsystemet formas i kommunernas och regionernas planering av bebyggelse, parkering, kollektivtrafik och godstransporter. Stöd till denna typ av planering kan minska transportbehovet.

Vi saknar också en bredare bedömning av vad det **kostar att inte agera**. Den bör bland annat omfatta de dolda kostnader som dagens transportsystem medför, till exempel sårbarheten för prischocker som de höga drivmedelspriserna under 2026, vilka utredningen själv noterar. Den bör också omfatta de industripolitiska konsekvenserna, eftersom tydliga och ambitiösa styrmedel för elektrifiering i Sverige stärker den svenska fordonsindustrin. Till det kommer kostnaderna för att hantera klimatförändringarnas konsekvenser, som slår olika på olika platser, och de kostnader som skjuts över till kommande generationer.

Avslutningsvis vill vi påpeka att **titeln** *Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle* indikerar ett mer ambitiöst och bredare grepp än vad utredningen faktiskt behandlar. Uppdraget gäller utfasning av fossila bränslen i ESR-sektorn, främst inrikes transporter, vilket beskrivs mer rättvisande i direktivets rubrik (dir. 2024:98). Ett fossilfritt samhälle, ett samhälle som inte längre är beroende av fossila insatsvaror för att fungera, är en väsentligt större fråga än att fasa ut fossila bränslen i ESR-sektorn. När titeln antyder att utredningen visar vägen till ett fossilfritt samhälle finns en diskursiv risk att den smalare frågan uppfattas som hela frågan i samhälle och politik. Vi föreslår därför att den fortsatta beredningen tydligt anger utredningens avgränsning och inte presenterar förslagen som en samlad väg mot ett fossilfritt samhälle.

Bilaga: prisskillnader för bilmodeller med både förbrännings- och elversion

Prisskillnad mellan förbrännings- och elvariant av samma modell, jämförd för både billigaste och dyraste variant. Priserna är listpriser enligt Skatteverkets nybilsprislista, hämtade via www.förmånsvärde.se.

Metod och anmärkningar

- Urval: modeller som säljs i Sverige med samma modellnamn både som förbrännings- eller elhybridbil (ej laddhybrid) och som ren elbil. Varje modell jämförs två gånger: billigaste förbränningsvariant mot billigaste elvariant och dyraste förbränningsvariant mot dyraste elvariant. Finns bara en variant av en drivlina ingår den i båda jämförelserna.
- CO_2: typgodkänt WLTP-värde (blandad körning) för respektive förbränningsvariant. Källa: tillverkarnas egna uppgifter. Där ett intervall anges används det lägsta värdet för den billigaste varianten och det högsta för den dyraste.
- Effekt och batteri: förbränningsvariantens effekt anges i hk (systemeffekt för hybrider). Elvariantens batterikapacitet anges enligt tillverkaren; vissa tillverkare anger brutto- och andra nettokapacitet.
- Priser: listpriser enligt Skatteverkets nybilsprislista, hämtade via www.förmånsvärde.se för den billigaste och den dyraste varianten av respektive drivlina (hämtade 28 oktober 2026). Varianterna kan skilja sig i utrustning och prestanda; flera av de dyraste varianterna är prestandaversioner (till exempel BMW i5 M60, BMW X3 M50 och Mercedes-AMG C 43). Kampanjpriser ingår inte.

		Förbränningsvariant			Elvariant		Prisskillnad	
Klass	Modell	Version, motorstyrka	CO_2 g/km	Pris	Version, batteristorlek	Pris	kr	%
B	Fiat Grande Panda	Mildhybrid 110 hk aut, Pop	117	249 900	Electric, 44 kWh, Pop	279 900	+30 000	+12,0 %
		Mildhybrid 110 hk aut, La Prima	117	309 900	Electric, 44 kWh, La Prima	339 900	+30 000	+9,7 %
B	Opel Corsa	Hybrid 110 hk aut	102	289 900	GS Electric, 50 kWh	329 900	+40 000	+13,8 %
		GS Hybrid 110 hk aut	104	299 900	GS Electric E155, 51 kWh	349 900	+50 000	+16,7 %
B	Peugeot 208	Edition Hybrid 110 hk aut	102	264 900	e-208 GT Business, 54 kWh	349 900	+85 000	+32,1 %
		Allure Hybrid 110 hk aut	102	319 900	e-208 GT Business, 54 kWh	349 900	+30 000	+9,4 %
B-SUV	Citroën C3 Aircross	PLUS PureTech 100 hk manuell	134	228 700	ë-C3 Aircross MAX Business, 44 kWh	304 900	+76 200	+33,3 %
		MAX Business Hybrid 145 hk aut	123	283 500	ë-C3 Aircross MAX Long-range Business, 54 kWh	329 100	+45 600	+16,1 %
B-SUV	Peugeot 2008	Edition Hybrid 145 hk aut	111	279 900	e-2008 GT Business, 54 kWh	369 900	+90 000	+32,2 %
		Allure Hybrid 145 hk aut	111	349 900	e-2008 GT Business, 54 kWh	369 900	+20 000	+5,7 %
B-SUV	Opel Frontera	Hybrid 145 hk	118	319 900	GS Electric, 44 kWh	339 900	+20 000	+6,3 %
		GS Hybrid 145 hk	120	344 900	GS Electric Long Range, 54 kWh	359 900	+15 000	+4,3 %
B-SUV	Opel Mokka	Hybrid 145 hk aut	110	339 900	GS Electric, 54 kWh	399 900	+60 000	+17,7 %
		GS Hybrid 145 hk aut	110	359 900	GS Electric, 54 kWh	399 900	+40 000	+11,1 %
B-SUV	Fiat 600	Mildhybrid 110 hk aut, Pop	109	329 900	Electric, 54 kWh, Pop	349 900	+20 000	+6,1 %
		Mildhybrid 110 hk aut, La Prima	109	369 900	Electric, 54 kWh, La Prima	389 900	+20 000	+5,4 %
B-SUV	Jeep Avenger	e-Hybrid 110 hk aut, Longitude	111	339 900	Electric, 54 kWh, Longitude	359 900	+20 000	+5,9 %
		e-Hybrid 145 hk 4xe aut, The North Face	123	479 900	Electric, 54 kWh, Altitude	379 900	−100 000	−20,8 %
B-SUV	Hyundai Kona	1.6 HEV 141 hk 2WD, Essential	103	354 900	Electric, 48,4 kWh, Essential	429 900	+75 000	+21,1 %
		1.6 HEV 141 hk 2WD, N Line	104	389 900	Electric, 65,4 kWh, N Line	539 900	+150 000	+38,5 %

		Förbränningsvariant			Elvariant		Prisskillnad	
Klass	Modell	**Version, motorstyrka**	**CO_2 g/km**	**Pris**	**Version, batteristorlek**	**Pris**	**kr**	**%**
B-SUV	Ford Puma	1.0 mHEV 125 hk manuell, Titanium	121	299 000	Gen-E FWD, 44 kWh	379 000	+80 000	+26,8 %
		ST 1.0 mHEV 160 hk aut	135	382 000	Gen-E Premium FWD Edition, 46,8 kWh	409 000	+27 000	+7,1 %
C	Citroën C4	PLUS PureTech 130 hk aut	134	269 500	ë-C4 PLUS, 54 kWh	379 700	+110 200	+40,9 %
		MAX Business Hybrid 145 hk aut	106	308 700	ë-C4 MAX Business, 54 kWh	389 600	+80 900	+26,2 %
C	Opel Astra (5d)	Hybrid 145 hk	109	379 900	Electric Nordic Business, 58 kWh	479 900	+100 000	+26,3 %
		GS BlueHDi 130 hk aut (diesel)	127	439 900	Electric GS, 58 kWh	549 900	+110 000	+25,0 %
C	Mercedes-Benz CLA Coupé	CLA 200 163 hk AMG Advanced Edition (mildhybrid)	111	399 000	CLA 200 Advanced Edition, 58 kWh	559 000	+160 000	+40,1 %
		AMG CLA 45 S 4MATIC+ 421 hk Performance Edition	202	659 000	CLA 350 4MATIC Advanced Edition, 85 kWh	639 000	−20 000	−3,0 %
C-SUV	Peugeot 3008	GT Business Hybrid 145 hk aut	125	354 900	e-3008 GT Business, 78 kWh	454 900	+100 000	+28,2 %
		GT Business Ultimate Hybrid 145 hk aut	125	384 900	e-3008 Long Range GT Ultimate Business, 104 kWh	559 900	+175 000	+45,5 %
C-SUV	Citroën C5 Aircross	PLUS Hybrid 145 hk aut	121	349 500	ë-C5 Aircross MAX Std-range Business, 73 kWh	475 900	+126 400	+36,2 %
		MAX Business Hybrid 145 hk aut	126	368 500	ë-C5 Aircross MAX Long-range Business, 97 kWh	523 900	+155 400	+42,2 %
C-SUV	Opel Grandland	Hybrid 145 hk	126	399 900	Electric Standard Range Nordic Business, 78 kWh	509 900	+110 000	+27,5 %
		GS Hybrid 145 hk	126	449 900	Electric Ultimate Long Range, 100 kWh	589 900	+140 000	+31,1 %
C-SUV	BMW X1	sDrive18i 136 hk Active Edition	144	399 900	iX1 eDrive20 Active Edition, 64,7 kWh	499 900	+100 000	+25,0 %
		M35i xDrive 300 hk	192	611 100	iX1 xDrive30 Supercharged Edition, 64,7 kWh	659 900	+48 800	+8,0 %
D-SUV	Peugeot 5008	GT Business Hybrid 145 hk aut	131	394 900	e-5008 GT Business, 78 kWh	494 900	+100 000	+25,3 %
		GT Business Ultimate Hybrid 145 hk aut	131	424 900	e-5008 Long Range GT Ultimate Business, 104 kWh	589 900	+165 000	+38,8 %
D	Mercedes-Benz C-klass Sedan	C 220 d 4MATIC 197 hk AMG Adv. Edition (diesel)	126	511 000	C 400 4MATIC Advanced Edition, 94 kWh	699 000	+188 000	+36,8 %
		AMG C 43 4MATIC 408 hk Performance Edition	206	797 000	C 400 4MATIC Advanced Edition, 94 kWh	699 000	−98 000	−12,3 %
D-SUV	BMW X3	20 xDrive 208 hk Active Edition	156	609 900	iX3 40 Active Edition, 82,6 kWh	679 900	+70 000	+11,5 %
		M50 xDrive 398 hk	189	941 200	iX3 50 xDrive Supercharged Edition MSPP, 108,7 kWh	867 900	−73 300	−7,8 %
D-SUV	Mercedes-Benz GLC (SUV)	GLC 220 d 4MATIC 197 hk AMG Adv. Edition (diesel)	142	619 000	GLC 400 4MATIC Advanced Edition, 94 kWh	769 000	+150 000	+24,2 %
		AMG GLC 43 4MATIC 421 hk Performance Edition	243	852 000	GLC 400 4MATIC 140th Anniversary Edition, 94 kWh	849 000	−3 000	−0,4 %
E	BMW 5-serie Sedan	520d xDrive 197 hk Active Edition (diesel)	143	590 900	i5 eDrive40 Active Edition, 81,2 kWh	669 900	+79 000	+13,4 %
		520d xDrive 197 hk M Sport Business Edition (diesel)	157	667 900	i5 M60 xDrive, 81,2 kWh	1 257 000	+589 100	+88,2 %
E	Audi A6 Avant	TDI quattro 204 hk Proline (diesel)	148	629 000	e-tron 210 kW Proline Edition, 83 kWh	679 900	+50 900	+8,1 %
		TDI quattro 204 hk S line (diesel)	148	659 000	e-tron quattro 315 kW S line Edition, 100 kWh	849 900	+190 900	+29,0 %

Fotnoter

[1] ICCT 2026 Fair game: Restoring technology neutrality through plug-in hybrid utility factor adjustment Report-PHEV-Sep-26.pdf; https://www.transportenvironment.org/articles/plug-in-hybrids-emit-six-times-on-average-what-official-tests-claim-new-eu-data.

[2] Morfeldt, Johannes, Simon Davidsson Kurland, and Daniel J. A. Johansson. 2021. "Carbon Footprint Impacts of Banning Cars with Internal Combustion Engines." Transportation Research Part D: Transport and Environment 95 (June): 102807. https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102807.

[3] ICCT 2026 Fair game: Restoring technology neutrality through plug-in hybrid utility factor adjustment Report-PHEV-Sep-26.pdf; https://www.transportenvironment.org/articles/plug-in-hybrids-emit-six-times-on-average-what-official-tests-claim-new-eu-data.

[4] Gillingham, Kenneth, Sébastien Houde, and Arthur A. van Benthem. 2021. "Consumer Myopia in Vehicle Purchases: Evidence from a Natural Experiment." *American Economic Journal: Economic Policy* 13 (3): 207–238. https://doi.org/10.1257/pol.20200322

[5] Sprei, Frances. 2018. "Discontinued diffusion of alternative-fueled vehicles—The case of flex-fuel vehicles in Sweden." International Journal of Sustainable Transportation 12 (1): 19–28. https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1323983.

[6] Wood, Wendy and Dennis Rünger. 2016. "Psychology of Habit." *Annual Review of Psychology* 67: 289–314. https://doi.org/10.1146/annurev-psych-122414-033417

[7] Mersky, Avi Chaim, Frances Sprei, Constantine Samaras, and Zhen Sean Qian. 2016. "Effectiveness of incentives on electric vehicle adoption in Norway." Transportation Research Part D 46: 56–68. https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.03.011.

[8] Münzel, Christiane, Patrick Plötz, Till Gnann, and Frances Sprei. 2019. "How large is the effect of financial incentives on electric vehicle sales? – A global review and European analysis." Energy Economics 84: 104493. https://doi.org/10.1016/j.eneco.2019.104493.

[9] Skattefördelen för stor bil är beräknad utifrån en jämförelse mellan en dieseldriven bil med utsläpp på 143 g CO_2/km och ett genomsnittligt pris exklusive registreringsavgift i Danmark på 450 000 SEK (för bilar registrerade mellan 25-06-2026 och 09-08-2026–9), och en eldriven bil med ett motsvarande pris på 530 000 SEK (för bilar registrerade mellan 12-06-2026 och 28-10-2026). Priser har omräknats från dansk till svensk valuta med växelkursen 1,48. Volkswagen Tiguan 2.0 TDI (diesel) och Volkswagen ID.4 (el) är exempel på bilar i denna storleksklass.

[10] Skattefördelen för medelstor bil är beräknad utifrån en jämförelse mellan en bensindriven bil med utsläpp på 117 g CO_2/km och ett genomsnittligt pris exklusive registreringsavgift i Danmark på 340 000 SEK (för bilar registrerade mellan 28-04-2026 och 30-09-2026) och en eldriven bil med ett motsvarande pris på 440 000 SEK (för bilar registrerade mellan 28-11-2025 och 27-10-2026). Priser har omräknats från dansk till svensk valuta med växelkursen 1,48. Skoda Octavia Combi (bensin) och Skoda Enyaq 60 (el) är exempel på bilar i denna storleksklass.

[11] Skattefördelen för liten bil är beräknad utifrån en jämförelse mellan en bensindriven bil med utsläpp på 86 g CO_2/km och ett genomsnittligt pris exklusive registreringsavgift i Danmark på 220 000 SEK (för bilar registrerade mellan 15-06-2026 och 28-10-2026) och en eldriven bil med ett motsvarande pris på 240 000 SEK (för bilar registrerade mellan 11-09-2026 och 28-10-2026). Priser har omräknats från dansk till svensk valuta med växelkursen 1,48. Toyota Yaris hybrid 115 life (bensin) och Citroën ë-C3 (el) är exempel på bilar i denna storleksklass.

[12] Andel rena elbilar i nyregistreringen jan-aug 2026, källor: Mobility Sweden, Tudelad fordonsmarknad i augusti – elbilarna fortsätter öka Mobility Sweden, Mobility Denmark, Statistik over nyregistreringer - Mobility Denmark, hämtade 21 september 2026.

[13] Fordonsskatt och registreringsskatt (Källor för Sverige: Transportstyrelsen Malus – för bilar med höga utsläpp - Transportstyrelsen och Vägen mot utfasning Styrmedel för ett fossilfritt samhälle, Danmark: skat.dk Beregn registreringsafgiften, samtliga hämtade 25 oktober 2026). Valutakursen 1,48 är använd för omräkning av danska kronor till svenska kronor.

[14] Plötz, Patrick, Steffen Link, Kyle Morrison, Uwe Tietge, Eyal Li, and Peter Mock. 2026. *Price and Market Trends of Battery Electric and Internal Combustion Engine Vehicles in Germany, 2020–2025*. Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research ISI; International Council on Clean Transportation (ICCT). July 20.

[15] Konjunkturinstitutet. 2023. *Miljö, ekonomi och politik 2023: Fördelningseffekter av miljö- och klimatpolitik*. Dnr 2023-522. https://www.konj.se

[16] Regeringen. 2023. *Fördelningspolitisk redogörelse*. Prop. 2022/23:100, Bilaga 2. Stockholm: Finansdepartementet. https://www.regeringen.se/contentassets/3a05016870324bdcb1df1e53dd93185b/fordelningspolitisk-redogorelse-april-2023.pdf

[17] Naturvårdsverket. 2026. ”Elbilspremien”. Hämtad 2026-10-27 från https://www.naturvardsverket.se/bidrag/elbilspremien

[18] Minimipris för att få stöd är 64 800 kr. Stödet gäller också om man har en leasingkostnad på 1 800–4 600 kronor per månad. Hushåll med en inkomst under 50% av medelinkomsten får dessutom 18 000 kronor extra vid den första utbetalningen.

[19] Morfeldt, Johannes, Daniel J. A. Johansson, and Simon Davidsson Kurland. 2025. “A Combination of Measures Limits Demand for Critical Materials in Sweden’s Electric Car Transition.” Communications Earth & Environment 6 (1): 163. https://doi.org/10.1038/s43247-025-02085-8.

[20] Lundberg, Liv, Gustaf Bengtsson, Frances Sprei, Nils Fernqvist, and Jonas Zetterholm. 2026. “Charging Forward or Falling Behind? Effects of Electric Vehicle Subsidy Removal.” *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 151: 105126. https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.105126

[21] Bundesministerium der Justiz. 2024. *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG), § 37a Pflichten für Inverkehrbringer von Kraftstoffen*. § 37a BImSchG - Einzelnorm.

[22] Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. 2026. ”Hernieuwbare energie voor vervoer.” RVO.nl. https://www.rvo.nl/onderwerpen/bio-energie/hernieuwbare-energie-vervoer

[23] Ministère de l’Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique. 2024. “Lancement de la consultation sur le projet de mécanisme incitant à la réduction de l’intensité carbone des carburants (IRICC).” economie.gouv.fr. https://www.economie.gouv.fr/actualites/lancement-de-la-consultation-sur-le-projet-de-mecanisme-incitant-la-reduction-de-lintensite-carbone-des-carburants-iricc

[24] Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 2026. *Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia*. Boletín Oficial del Estado, núm. 178, 103464–103542. https://www.boe.es/eli/es/rd/2026/07/22/611

[25] Miljøministeriet. 2026. *Bekendtgørelse af lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.* LBK nr. 438. Lovtidende A. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2026/438

[26] Börjesson, Pål, Lovisa Björnsson, Karin Ericsson, and Mikael Lantz. 2023. “Systems perspectives on combined production of advanced biojet fuel and biofuels in existing industrial infrastructure in Sweden.” Energy Conversion and Management: X 19: 100404. https://doi.org/10.1016/j.ecmx.2023.100404.

[27] Bundesministerium der Justiz. 2024. *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG), § 37a Pflichten für Inverkehrbringer von Kraftstoffen*. § 37a BImSchG - Einzelnorm.

[28] Ministère de l’Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique. 2024. “Lancement de la consultation sur le projet de mécanisme incitant à la réduction de l’intensité carbone des carburants (IRICC).”

economie.gouv.fr. https://www.economie.gouv.fr/actualites/lancement-de-la-consultation-sur-le-projet-de-mecanisme-incitant-la-reduction-de-lintensite-carbone-des-carburants-iricc

[29] Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 2026. *Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia*. Boletín Oficial del Estado, núm. 178, 103464–103542. https://www.boe.es/eli/es/rd/2026/07/22/611

[30] Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. 2026. ”Hernieuwbare energie voor vervoer.” RVO.nl. https://www.rvo.nl/onderwerpen/bio-energie/hernieuwbare-energie-vervoer

[31] Miljøministeriet. 2026. *Bekendtgørelse af lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.* LBK nr. 438. Lovtidende A. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2026/438