Göteborgs Stad

Datum: 2026-10-28
Ärendenummer: SLK-2026-00745

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: kn.kl@regeringskansliet.se
Diarienummer: KN2026/01175

Göteborgs Stads yttrande över remiss från Klimat- och näringslivsdepartementet - Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Övergripande synpunkter

Göteborgs Stad är överlag positiv till utredningens förslag. Staden ser positivt på att förslagen skapar långsiktiga spelregler för investeringar i elektrifiering, laddinfrastruktur och fossilfria drivmedel. Staden ser positivt på att utredningen kombinerar skärpta styrmedel med kompensatoriska åtgärder. Staden ser dock en brist i att utredningen inte ger förslag på styrmedel avseende minskning av vägtrafikarbetet.

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram innehåller mål om att transporternas klimatpåverkan ska minska med 90 procent till 2030 jämfört med 2010. Uppföljningen visar att utsläppen behöver minska betydligt snabbare för att målet ska nås. Nationella styrmedel och stöd för elektrifiering, fossilfria drivmedel och minskat vägtrafikarbete är därför av stor betydelse för Göteborgs Stads möjligheter att nå sina klimatmål.

Ekonomiska styrmedel som stärker elektrifiering och ökar kostnaden för fossil användning kan bidra till att påskynda omställningen. Göteborgs Stad bedömer att förslagen sammantaget bidrar på ett positivt sätt till stadens arbete med fordon och maskiner – dels ekonomiskt, dels utifrån att dessa kan driva på utvecklingen mot fler tillgängliga alternativ. Sammantaget bedömer staden att utredningens inriktning kan bidra positivt till klimatomställning, men att genomförandet behöver vara långsiktigt, förutsägbart och teknikneutralt samt ta hänsyn till marknadens omställningsförmåga och samhällsviktiga verksamheters krav på robusthet och kontinuitet.

Göteborgs Stad ser en problematik i förslaget om sänkt elskatt. Staden bedömer att konsekvenserna av förslaget att kompensera hushållen genom en generell sänkning av elskatten behöver analyseras noggrannare.

Detaljerade synpunkter

2. Utredningens utgångspunkter

Styrmedel för minskat vägtrafikarbete saknas

Enligt Göteborgs Stads analyser kommer det inte att räcka med enbart elektrifiering och övergång till mer biobränslen för att nå stadens klimatmål. Utöver det behövs en minskning av vägtrafikarbetet.

Staden har också flera andra mål som, för att de ska kunna nås, kräver en omfördelning av yta och en högre transporteffektivitet. Exempelvis utifrån luft- eller bullerhänseende, men också utifrån mål om en ökad grönska i staden, samt mål om förtätning. Följande konstateras även i utredningen (s. 85):

> *På samma sätt som ovan finns det ett stort antal olika åtgärder från det offentliga som förbättrar alternativen till bil eller lastbil eller bidrar till att de transporter som sker med bil eller lastbil blir mer effektiva. Det kan röra hur samhällen utformas. Genom att bygga tätt och funktionsblandat minskas behovet av transporter. Att förbättra kollektivtrafik och underlätta för gång och cykel gör det mer attraktivt att välja andra alternativ än bilen. Att stimulera till samordnade godstransporter och bildelning kan leda till lägre trafikarbete utan att transportarbetet påverkas. Satsningar på järnväg, längre och tyngre lastbilar och insatser som kan underlätta för en effektivare logistik kan begränsa trafikarbetet med lastbil.*

Göteborgs Stad finner dock inte några förslag på styrmedel inom områdena och ser det som en brist. IVL Svenska Miljöinstitutet beskriver i sin rapport, Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan – en internationell litteraturöversikt av åtgärder för att minska trafikarbetet i större städer, ett antal åtgärder som kan bidra till att minska trafikarbetet med personbil och lastbil i större städer. Ökad transporteffektivitet kan uppnås genom att minska det motoriserade vägtrafikarbetet och samtidigt stärka attraktiviteten för mer hållbara transportalternativ såsom cykel, kollektivtrafik och delad mobilitet, i förhållande till resor med egen bil. Rapporten bedömer att flera av de identifierade åtgärderna kan genomföras på relativt kort sikt och ge effekt inom en begränsad tidsperiod.

Önskvärt med större verktygslåda till kommuner

Utredningen bedömer att de åtgärder som tas upp i utgångspunkterna sammantaget har potential att minska vägtrafikarbetet och därmed transportsektorns klimatpåverkan. Samtidigt uttrycks i senare delar av utredningen en mer begränsad syn på potentialen i sådana åtgärder. Göteborgs Stad vill framhålla att även om effekten av enskilda åtgärder ofta är relativt liten kan den samlade effekten av flera kompletterande insatser vara betydande. Det illustreras även i underlaget (Energiforsk) som refereras till i utredningen (s. 85).

Göteborgs Stad efterfrågar fler statliga styrmedel och stöd riktade till kommuner specifikt. I nämnda IVL-rapport ges flera rekommendationer för hur statlig styrning kan bidra till en snabbare omställning mot minskad klimatpåverkan för biltrafik i städer. Bland annat framhålls behovet av statliga investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik, en mer transporteffektiv samhällsplanering, stöd till delad mobilitet samt ökad finansiering av hållbara gods- och mobilitetslösningar.

9. Förslag för omställning av fordonsflottan och arbetsmaskiner

Laddinfrastruktur

Göteborgs Stad delar utredningens bedömning att elektrifieringen av transportsektorn behöver accelerera för att klimatmålen ska kunna nås. Staden bedömer att en väl utbyggd och ekonomiskt tillgänglig laddinfrastruktur är en grundförutsättning för omställningen. Särskilt viktigt är att förbättra tillgången till laddning för boende i flerbostadshus utan egen parkeringsplats, där elektrifieringsgraden i dag är lägre än bland hushåll med möjlighet till egen laddning. Staden bedömer att en rättvis tillgång till laddning, både geografiskt och ekonomiskt, är viktig för att elektrifieringen ska kunna ske i hela samhället.

En behovsbaserad utbyggnad av laddinfrastruktur är positivt men staden vill uppmärksamma på risken med system där laddinfrastruktur och reduktionsplikt kopplas samman genom olika handelssystem eller kreditsystem.

Staden vill peka på risken för att en sådan modell leder till överetablering i vissa områden samtidigt som investeringar uteblir där behoven är störst. Staden bedömer att det är viktigt med bättre statistik och kartläggning av laddinfrastrukturen i Sverige. För att ge en rättvisande bild bör uppföljningen inte begränsas till publika laddstationer utan även inkludera semipublika anläggningar, till exempel bostadsrättsföreningar, arbetsplatser och andra installationer av privat natur, avsett för ett kollektiv.

Göteborgs Stad bedömer att omställningen behöver ske med hänsyn till verksamheternas olika förutsättningar. Tillgången på ändamålsenliga elektrifierade tunga fordon och arbetsmaskiner är fortfarande något begränsad och investeringskostnaderna är höga, vilket leder till en osäkerhet att våga investera. Detta gäller inte minst för mindre och medelstora entreprenörer. Förutsägbara och långsiktiga styrmedel, fortsatt klimatpremie samt möjlighet till stöd även vid leasing bedömer därför staden vara viktiga för att möjliggöra och gynna omställningen.

Tolkningen av begreppet trafikmark enligt plan- och bygglagen

För att de nationella styrmedlen för elektrifiering ska få full effekt krävs även att kommunerna har praktiska möjligheter att bygga ut den lokala laddinfrastrukturen. Göteborgs Stad har en stor utmaning kopplad till marktypen trafikmark i detaljplaner. Denna markanvändning förekommer i stor omfattning längs vägar som planlades under 1960- och 1970-talen. I dag kan marken inte användas för olika trafikrelaterade ändamål, exempelvis laddinfrastruktur eller uppställningsytor. Problemet ligger i tolkningen av begreppet trafikmark enligt plan- och bygglagen (PBL), där endast körbar väg omfattas.

Göteborgs Stad anser att förtydligande på nationell nivå och en uppdaterad tolkning som möjliggör att marken kan användas för att utveckla trafiksystemet även i övrigt, är en förutsättning för att staden ska kunna nyttja dessa ytor på ett effektivt och ändamålsenligt sätt under omställningen.

Klimatpremier, höjda drivmedelsskatter, elbilspremie och malusförändringar och elskatt kopplat till laddinfrastruktur

Göteborgs Stad delar utredningens bedömning att klimatpremier och höjda drivmedelsskatter är viktiga styrmedel för att nå målscenariot för tunga lastbilar. Utbyggnaden av laddinfrastruktur behöver dock ske i snabbare takt, både vid depåer och terminaler samt genom publik snabbladdning. Staden bedömer utöver det att långsiktiga stöd är avgörande för att säkerställa att laddinfrastrukturen kan byggas ut och bestå under omställningsfasen. För lätta lastbilar är elbilspremien och malusförändringarna effektiva styrmedel. Samtidigt utgör den begränsade tillgången till laddinfrastruktur vid flerbostadshus en betydande utmaning för elektrifieringen, särskilt för yrkesfordon som ofta parkeras på vanliga bostadsparkeringar.

Göteborgs Stad bedömer att utredningens förslag om förlängd klimatpremie för eldrivna tunga lastbilar och arbetsmaskiner kan bidra till att påskynda elektrifieringen och minska kostnaderna för stadens entreprenader. Likaså möjlighet till återbetalning av elskatt för laddning av tunga lastbilar samt fortsatt arbete på EU-nivå för att stimulera efterfrågan på eldrivna arbetsmaskiner.

Utifrån att staden delar utredningens bedömning att återbetalning av elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar är ett relevant styrmedel för att främja elektrifieringen vill staden därutöver poängtera att motsvarande skattenedsättning bör övervägas för el som används i eldrivna kommersiella fartyg för gods- och persontransporter. Detta särskilt mot bakgrund av att flytande bränslen inom sjöfarten i dag omfattas av skattebefrielse.

Avståndsbaserad vägskatt

Avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering för tunga godsfordon kan bidra till att påskynda omställningen.

För att öka acceptansen för ett sådant system bedömer staden att det är viktigt att beakta geografiska förutsättningar, exempelvis genom en differentiering mellan glesbygd och övriga delar av landet. Staden ser även fördelar med att utreda en ytterligare differentiering mellan storstadsregioner och övriga Sverige.

Miljözoner

Göteborgs Stad ställer sig positiv till den föreslagna uppdelningen av miljözon klass 3. I nuvarande lagstiftning omfattar miljözonen samtliga fordon, både personbilar, lastbilar och bussar.
Den föreslagna uppdelningen innebär att miljözon klass 3 delas upp i två delar, en för personbilar och en för lastbilar och bussar. Reglering kan riktas separat mot personbilar respektive tunga fordon. Det kan skapa större flexibilitet för kommuner som vill minska utsläpp från den tunga trafiken utan att samtidigt begränsa persontransporter. Som utredningen konstaterar syftar miljözoner till att förbättra luftkvaliteten i särskilt miljökänsliga områden. Samtidigt delar staden bedömningen att miljözoner även kan bidra till att öka efterfrågan på eldrivna fordon och därmed fungera som ett viktigt kommunalt verktyg för att stimulera elektrifieringen av fordon.

Göteborgs Stad vill framhålla att det nationella ramverket för miljözoner möjligen kan utvecklas vidare. I dag motiveras miljözoner av luftkvalitetsskäl. För att ge kommuner bättre möjligheter att använda verktyget bör även klimatnytta, bullerreduktion och folkhälsoeffekter kunna utgöra tydliga motiv för införande.

Arbetsmaskiner och datastandardisering

Det är positivt med utredningens fokus på arbetsmaskiner och ambitionen att påskynda introduktionen av utsläppsfria alternativ. På motsvarande sätt som för tunga vägtransporter behövs en standard för insamling och redovisning av arbetsmaskindata för att underlätta och möjliggöra enkel uppföljning, jämförelser och datadrivna investeringar. Även långsiktiga klimatpremier för arbetsmaskiner är en viktig åtgärd för att stödja branschens omställning, i kombination med offentlig upphandling som driver efterfrågan på utsläppsfria lösningar. Staden vill särskilt framhålla att Göteborgs Stad ställer kontinuerligt ökande krav på elektrifierade arbetsmaskiner i sin verksamhet. En ökad efterfrågan på elektrifierade arbetsmaskiner, såväl genom offentliga som privata aktörer, är viktig för att skapa långsiktiga marknadsförutsättningar och ge bygg- och anläggningsbranschen incitament att investera i ny teknik. Samtidigt ser staden att tillgången till laddinfrastruktur kan utgöra en utmaning. Staden bedömer därför att förenklade regler för tillfälliga elanslutningar, både för lågspänning och högspänning, är en viktig förutsättning för att möjliggöra en snabbare omställning av arbetsmaskiner.

Styrmedel utgående från användning

Staden delar utredningens syn att styrmedel som påverkar de rörliga kostnaderna är effektiva. Särskilt för transportsektorn innebär detta att faktisk användning av fossila drivmedel får större betydelse än enbart investeringen i fordonet. Ett sådant synsätt stärker sambandet mellan utsläpp och kostnad och ger kontinuerliga incitament till effektivisering och omställning.

Flera av utredningens kompensatoriska åtgärder bygger på sänkta skatter eller ökade stöd till önskade beteenden. Staden vill peka på möjligheten att överväga om motsvarande styrning i vissa fall kan ske genom en successivt högre kostnad för mindre önskvärda alternativ. Åtminstone upp till en nivå som är förenlig med konkurrenskraft gentemot jämförbara länder.

10. Förslag på området reduktionsplikt

Göteborgs Stad är positiv till förslaget om en långsiktig, enkel och förutsägbar reduktionsplikt, eftersom den skapar stabila förutsättningar för investeringar och omställning. Samtidigt är det viktigt att säkerställa att omställningen sker på ett rättvist sätt och att små företag samt verksamheter i

glesbygd inte drabbas oproportionerligt. Staden anser även att det är viktigt att styrmedlen innehåller en viss flexibilitet, exempelvis genom mekanismer som prisgolv inom reduktionsplikten, för att kunna hantera oförutsedda förändringar på marknaden och samtidigt upprätthålla långsiktigheten i systemet.

Göteborgs Stad anser att det är viktigt att arbetet med att minska klimatpåverkan inte leder till negativa konsekvenser för andra miljömål, till exempel biologisk mångfald. Vid ökad inblandning av biodrivmedel är det viktigt att detta föregås av analyser av hur den kan ske på ett hållbart sätt. Utvecklingen av hållbara biodrivmedel behöver följas noggrant. Tillgången på hållbar biomassa är begränsad och konkurrensen om råvaror väntas öka i takt med att fler länder genomför liknande omställningar.

11 Förslag på energiskatteområdet

Utredningen föreslår att hushållen kompenseras med en sänkning av elskatten för de ökade kostnader som de föreslagna höjningarna av skatterna på fossila drivmedel, ökad biobränsleinblandning och effekterna av ETS2 innebär. Utredningen konstaterar att det skulle innebära ett totalt sett mer eller mindre oförändrat skattetryck för hushållen. Staden anser dock att förslaget väcker ett antal frågor som bör besvaras innan man genomför en så pass omfattande förändring av energipolitiken som detta skulle innebära.

Vilka styrmedel för energieffektivisering kan ersätta skatterna som sänks?

En utmaning med en sänkning av elskatten är att Sverige måste vidta andra åtgärder motsvarande den energieffektivisering som den sänkta skatten annars skulle drivit fram. I EU:s energieffektiviseringsdirektiv, Artikel 8, har det länge funnits ett krav att medlemsstaterna ska ha styrmedel som driver fram energieffektivisering på vissa nivåer.

Sverige har hittills inte tvingats införa komplicerade administrativa styrmedel, som exempelvis Vita Certifikat, eftersom de jämförelsevis höga skatterna på el och fossila drivmedel har ansetts som tillräckliga för att klara kraven. I och med de tidigare sänkningarna av skatten på bensin och diesel beräknas inte skatterna vara tillräckliga för att klara EU:s krav, vilket leder till att det finns ett gap som måste täckas av andra styrmedel. Med en sänkning av elskatten skulle gapet öka ytterligare.

Göteborgs Stad anser att frågan om hur Sveriges krav på styrmedel för energieffektivisering enlig energieffektiviseringsdirektivet utreds noggrant innan eventuell ytterligare skattesänkning.

En utmaning för fjärrvärmen

Fjärrvärmen har historiskt genomfört en omställning av värmemarknaden från fossilberoende till att istället baseras på leveranserna på återvunnen och förnybar energi. Styrning via skatter har möjliggjort denna omställning. Investeringar i förnybart och återvunnet som utförts har stimulerats av elskatt som skapat kostnadsfördel för fjärrvärme samt av koldioxidskatten som tryckt bort de fossila bränslena. Omställningen är redan genomförd, med de fasta kostnader och andra förutsättningar som den inneburit.

Göteborgs Stad bedömer att konsekvenserna av förslaget att kompensera hushållen genom en generell sänkning av elskatten behöver analyseras noggrannare. Till exempel vad effekten blir på energisystemet, för fjärrvärmens konkurrenskraft och systemnytta samt risk för storskalig övergång till elbaserad uppvärmning. Staden bedömer att det skulle kunna innebära betydande effekter på värmemarknaden, och indirekt för elsystemet. Systemeffekterna av en sådan utveckling vore skadligt för energisystemet i stort, eftersom den skulle minska fjärrvärmens systemnyttor kopplade till bland annat tillvaratagande av restenergier, lokalt planerbar kraftproduktion från kraftvärmen och geografiskt utspridda balanseringstjänster till elsystemet.

Vidare bedömer staden att ett minskat utbyte av restenergier också skulle drabba de industrier som idag får intäkter för försäljning av överskottsvärme. Storskalig övergång från fjärrvärme till elbaserad uppvärmning skulle påverka priserna på elmarknaden, framförallt genom att effekttopparna vid kallt väder skulle bli ännu högre, när el-effektbehovet ökar, och kraftvärmens förmåga att bidra med elproduktion minskar. Den extra påfrestningen på elnätet blir allra mest kännbar på många orter när elvärmebehovet tränger undan investeringar i näringsverksamhet och annan tillväxt, som behöver el i kommunen eller regionen.

Staden ställer sig frågande till om det i praktiken finns något möjligt, eller önskvärt, sätt för fjärrvärmen att möta den kraftiga försämringen av konkurrenskraften som en sänkning av elskatten skulle innebära.

En riktad sänkning av elskatten mot transportsektorn vore bättre

Den stora utmaningen som utredningen försökt lösa handlar till största delen om transportsektorn. Göteborgs Stad förordar en skattesänkning som är begränsad till transportsektorn. Såsom teknikläget i transportsektorn är just nu är det till stora delar en ekonomisk fråga om kunden väljer fossildrift eller el till sitt fordon. Därmed får beskattningen betydelse. En sänkt elskatt i förhållande till bensin och diesel skulle få en påtaglig effekt till fördel för de eldrivna alternativen. Ur elsystemsynpunkt är transportsektorn begränsad i storlek. Intäktsförlusterna för staten, vad gäller elskatten, skulle därmed bli begränsad.

12. Förslag för en trygg försörjning av flytande drivmedel under utfasningen

Staden bedömer att möjligheterna att ersätta fossila bränslen med eldrift i många fall är goda. I Göteborgs Stad finns generellt god tillgång till elinfrastruktur, och även transporter som traditionellt betraktats som svårare att elektrifiera bedöms i allt större utsträckning kunna ställas om.

Beredskapsperspektivet viktigt att beakta under omställning mot elektrifiering och fossilfrihet

Göteborgs Stad vill framhålla vikten av att omställningen utformas så att samhällsviktig verksamhet kan upprätthållas även vid störningar och höjd beredskap. Till exempel hemtjänst, energi- och vattenförsörjning, dricksvatten- avlopps- och avfallshantering behöver fungera även vid elavbrott och andra samhällsstörningar. Tillgången till lagringsbara drivmedel och fungerande reservkraft behöver därför säkerställas. Inte bara under omställningsperioden, utan också i framtiden för att upprätthålla kontinuitet vid störning. Staden bedömer att den inte kommer att kunna bli 100 procent elektrifierad, utan har behov av lagring av bränsle vid bland annat elavbrott.

Tillgången till flytande bränslen är viktig ur ett beredskaps- och resiliensperspektiv. Staden anser därför att de fossilfria flytande bränslen som finns tillgängliga i första hand bör prioriteras för användningsområden där elektrifiering är mer utmanande eller ännu inte är ett realistiskt alternativ. Utredningen fokuserar till stor del på tillhandahållande av olika flytande drivmedel, och även på vikten av samverkan mellan olika aktörer. Däremot saknas en djupare analys kring hur laddning av elfordon kan säkerställas vid längre strömavbrott, samt eventuella behov av reservkraft. Utan detta perspektiv ökar sannolikt behovet av icke elektrifierade fordon ur ett beredskapsperspektiv.

13. Förslag för ökad acceptans och kompensation

Göteborgs Stad är positiv till förslaget om ett förstärkt anslag till energi- och klimatrådgivningen. Det är även positivt att det höjda anslaget uppmärksammas som viktigt för att säkerställa att transportområdet kan prioriteras sida vid sida med andra områden där klimat- och energirådgivningen förväntas bidra, såsom energiberedskap och energifattigdom.

Utredningen visar förståelse för att en framgångsrik klimatpolitik kräver legitimitet, upplevd rättvisa och bred acceptans. Staden ser därför positivt på att frågor om regionala skillnader, landsbygdens förutsättningar och hushållens ekonomi har integrerats i analysen. Trots detta kvarstår risker för att vissa grupper påverkas mer negativt än andra. Detta gäller särskilt:

- hushåll med begränsade ekonomiska möjligheter att investera i elfordon,
- pendlare och boende i områden med få transportalternativ
- mindre företag med begränsat investeringsutrymme,
- verksamheter vars konkurrenskraft är nära kopplad till transportkostnader

Övriga synpunkter

Informations- och kunskapsinsatser

Göteborgs Stad anser att tekniska styrmedel behöver kompletteras med kunskapshöjande insatser. Staden ser ett behov information från nationell nivå som adresserar frågor kopplade till användningen av eldrivna fordon utifrån den snabba utvecklingen som skett och tidigare sanningar som inte längre gäller så som till exempel:

- publik laddning vs hemmaladdning
- batteriers livslängd och dess påverkan på försäkringspremier och rest-/andrahandsvärden,
- brandrisker,
- energisystemets robusthet och beredskap
- elektrifieringens betydelse för totalförsvar och samhällssäkerhet.

Ökad kunskap kan bidra till högre acceptans och snabbare marknadsintroduktion av utsläppsfria fordon.

Finansiering och restvärdesrisker

En faktor som inte fullt ut belyses i utredningen är kreditgivares och försäkringsbolags syn på elfordon och elektrifierade arbetsmaskiner. Bedömningar av batteriers livslängd, framtida restvärden och eventuella tekniska risker påverkar finansieringsvillkor och försäkringspremier. Dessa frågor kan få stor betydelse för investeringsviljan hos både hushåll och företag och bör därför följas upp löpande.

Utredningen fokuserar i stor utsträckning på stöd till investeringar. Det finns även behov av stöd till analys- och planeringsfaserna inför investeringsbeslutet. Detta kan exempelvis omfatta:

- stöd till transportköpare inför upphandling av fossilfria transporter,
- stöd till transportörer för omställningsanalyser,
- stöd till transportköpare för klimat- och investeringsanalyser,
- stöd till utveckling och tillgängliggörande av datadrivna beslutsunderlag.

Sådana satsningar kan vara särskilt värdefulla för små och medelstora företag och bör finnas kvar till dess att marknaden utvecklat ett självständigt och kommersiellt hållbart utbud av motsvarande tjänster.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Karin Pleijel (MP) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade bifall till yrkande från SD den 23 oktober 2026 (bilaga A).

Vid omröstning röstade Axel Josefson (M), Marie Brynolfsson (V), Hampus Magnusson (M), Blerta Hoti Singh (S), Martin Wannholt (D), Jenny Broman (V), Marina Johansson (S), Karin Pleijel (MP), Dan-Ove Marcelind (KD), tjänstgörande ersättarna Johannes Hulter (S) och Anneli Rhedin (M) samt ordföranden Jonas Attenius (S) för bifall till Karin Pleijels yrkande.

Jörgen Fogelklou (SD) röstade för bifall till det egna yrkandet.

Kommunstyrelsen beslutade med tolv röster mot en att bifalla Karin Pleijels yrkande.

Göteborg den 28 oktober 2026
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Lina Isaksson

BILAGA A

Yrkande SD
2026-10-23

Nr (SLK-2026-00745)

Yrkande angående – Remiss från Klimat- och näringslivsdepartementet - Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Göteborgs stads yttrande över remissen ersätts med yttrandet nedan och översänds därefter till Klimat- och näringslivsdepartementet.

Yrkandet

Utredningens föreslagna inriktning är i stora drag orimlig då den präglas av en alltför stor politisk detaljstyrning för att driva fram elektrifiering och minska användningen av fossila drivmedel. Detta riskerar ökade kostnader för både hushåll och företag.

Det är inte heller rimligt att genom ekonomiska styrmedel göra fossil användning dyrare i syfte att pressa fram en viss teknisk utveckling. Omställningen måste ske på ett sätt som tar hänsyn till människors ekonomi, företagens konkurrenskraft och tillgången till fungerande alternativ. Elektrifiering kan vara en del av utvecklingen, men den ska inte framtvingas genom skatter och regleringar som gör vardagen dyrare. Teknikneutralitet måste innebära att olika lösningar får konkurrera på rimliga villkor, i stället för att politiken försöker styra fram ett på förhand bestämt resultat.

Det finns även en brist i att utredningen inte ger förslag på styrmedel avseende minskning av vägtrafikarbetet. Förvaltningar och bolag har framfört förslag på åtgärder och det vore önskvärt om utredningens förslag öppnat för en större verktygslåda för kommuner.

Förslagen om miljözon klass 3 är problematiska. En uppdelning av miljözonen i separata kategorier för personbilar respektive lastbilar och bussar löser inte de grundläggande problemen med begränsningar som riskerar att försvåra framkomligheten och som dessutom kan leda till merkostnader för både privatpersoner och företag. Det finns en uppenbar risk att sådana regler får negativa konsekvenser för människor som är beroende av bilen och för verksamheter som behöver kunna transportera varor och tjänster.

Därtill måste energiförsörjning och beredskap ges större betydelse. Samhällsviktiga transporter måste fungera även vid kriser och störningar. Det är därför orimligt att driva igenom en omställning utan att tillräckligt beakta infrastrukturens kapacitet, tillgången till olika drivmedel och behovet av robusta alternativ. Långsiktighet och förutsägbarhet är viktiga principer, men de räcker inte som motivering för förslag som i grunden riskerar att skapa nya problem för hushåll, näringsliv och samhällsviktiga verksamheter.

Förslaget om sänkt elskatt är däremot väldigt välkomnande, inte minst för att sänka kostnaderna för hushåll och företag. Lägre elskatt stärker hushållens köpkraft, förbättrar företagens ekonomiska förutsättningar och kan dessutom underlätta elektrifieringen utan att människor behöver belastas med ytterligare kostnader.