

Till

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.registrator@regeringskansliet.se

Sammanfattning

IVL Svenska Miljöinstitutet tackar för möjligheten att lämna synpunkter på betänkandet *Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle* (SOU 2026:33).

IVL instämmer i stora drag i utredningens övergripande utgångspunkter. Omställningen behöver genomföras på ett sätt som är ekonomiskt och socialt acceptabelt och som håller nere kostnaderna för hushåll, företag och staten. Detta talar för en kombination av styrmedel som både höjer kostnaden för fossila alternativ samt sänker kostnaderna för fossilfria alternativ. Styrningen behöver samtidigt omfatta alla nödvändiga delar av omställningen, däribland elektrifiering, förnybara drivmedel och transporteffektivisering. En snabb elektrifiering är central för att begränsa behovet av dyrare fossilfria drivmedel och därmed hålla nere omställningens samlade kostnader.

IVL vill särskilt framhålla följande:

- **Elektrifiering av lastbilar.** IVL efterlyser ett konkret förslag om att inleda arbetet med att införa en avståndsbaserad och koldioxiddifferentierad vägskatt för tunga lastbilar. IVL är också positivt till en nedsättning av energiskatten på el som används för laddning av tunga lastbilar och anser att skatten genom ett återbetalningssystem bör sättas ned till EU:s miniminivå under en övergångsfas. Utredningen föreslår endast att denna möjlighet ska analyseras vidare, men IVL anser att arbetet bör drivas vidare skyndsamt och leda till ett konkret förslag. IVL tillstyrker även förslaget om att ge kommuner möjlighet att införa miljözoner för kommersiella transporter samt en förlängning av klimatpremien för tunga lastbilar.
- **Elektrifiering av personbilar.** Utredningen konstaterar, med utgångspunkt i en rapport från IVL, att förnybar bensin inte kommer att kunna ersätta fossil bensin i väsentlig skala.¹ IVL anser att denna insikt inte har fått tillräckligt genomslag i styrmedelsförslagen. Den samlade politiken bör utformas utifrån en ambition att nybilsförsäljningen i Sverige senast 2030 ska utgöras av nära 100 procent elbilar. IVL föreslår därför en skärpt malusbeskattning som

¹ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\), Renewable Gasoline in a Declining Market](#)

tydligare styr mot helt eldrivna bilar. IVL är positivt till styrmedel som förbättrar elbilarnas konkurrenskraft genom de löpande kostnaderna, och delar utredningens bedömning att generella inköpspremier är kostsamma och trubbiga.

- **Reduktionsplikten.** Reduktionsplikten behövs för att nå klimatmålen till 2030 och kommer även att behövas på längre sikt, eftersom det under lång tid kommer att finnas en stor andel lätta och tunga fordon med förbränningsmotor. IVL tillstyrker inriktningen att höja reduktionsplikten i linje med Sveriges ESR-åtagande. IVL tillstyrker även ett gemensamt krav för bensen och diesel och är positivt till förslag som ökar flexibiliteten och begränsar risken för kraftiga drivmedelsprisökningar. Det är samtidigt viktigt att utvecklingen följs upp i regelbundna kontrollstationer så att flexibiliteten inte urholkar reduktionspliktens bidrag till måluppfyllelsen.
- **RFNBO samt rena och höginblandade biodrivmedel.** IVL avstyrker förslaget om en särskild subkvot för RFNBO. På grund av de höga kostnaderna för flytande elektrobränslen bör förslaget i praktiken främst förstås som ett krav på att förnybar vätgas ska användas i vägtrafiken. Vätgasdrivna fordon omfattas redan av styrmedel och stöd riktade till nollutsläppsfordon och kan få genomslag om tekniken kan konkurrera med batterielektriska alternativ. En politiskt framtvungad efterfrågan genom en subkvot riskerar däremot att höja drivmedelspriserna utan att tillföra någon ytterligare klimatnytta. IVL tillstyrker att rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten när skattebefrielsen upphör. Sammantaget bedömer IVL att fördelarna med den förändringen överväger de möjliga nackdelarna.
- **Transporteffektivitet en förutsättning** Elektrifiering, förnybara drivmedel och "transporteffektivare samhälle" behöver förstärka varandra i en integrerad politik för att minska transportsektorns klimatpåverkan på ett energi-, resurs- och kostnadseffektivt sätt, där skilda förutsättningar i städer, mindre tätorter, lands- och glesbygd beaktas. IVL anser att utredningen har ett alltför defensivt förhållningssätt till styrmedel som minskar bilberoendet och vägtrafikarbetet, särskilt i städer, samtidigt som detta i själva verket utgör en viktig förutsättning för klimatomställningen av transporter. Elektrifiering och förnybara drivmedel är viktiga delar av omställningen men löser den inte på egen hand. Elektrifieringen går inte tillräckligt snabbt - en personbil används

normalt i 15–20 år, vilket innebär att bilar med förbränningsmotor kommer att finnas kvar i fordonsflottan under lång tid. Viktiga styrmedel för att främja minskat bilberoende i städer är omfördelning av gatuutrymme, parkeringsstyrning samt en målstyrd infrastrukturplanering inom ramen för klimatmålen. Deras potential är större än vad utredningen uppfattat.

IVL:s ställningstaganden och skälen för dessa utvecklas nedan:

Övergripande synpunkter

IVL instämmer i stora drag i de övergripande utgångspunkter som utredningen redovisar. Utfasningen av fossila bränslen behöver genomföras på ett sätt som är ekonomiskt och socialt acceptabelt och som inte medför orimligt höga kostnader för hushåll, företag eller staten. IVL menar att detta talar för en bred kombination av styrmedel. Styrmedel som höjer kostnaden för fossila alternativ behöver kombineras med styrmedel som sänker kostnaden för de fossilfria alternativ som politiken vill främja. Samtidigt behöver styrningen omfatta alla nödvändiga delar av omställningen, däribland elektrifiering, förnybara drivmedel och transporteffektivisering.

IVL delar utredningens bedömning att drivmedelspriserna har stor betydelse för omställningen, samtidigt som alltför höga priser kan skapa acceptansproblem och leda till politiska krav på att försvaga eller avveckla klimatpolitiska styrmedel. En långsiktigt hållbar politik kan därför inte huvudsakligen bygga på höga drivmedelspriser. Samtidigt behöver priserna vara tillräckligt höga för att ge tydliga incitament till elektrifiering och drivkrafter för transporteffektivisering. Ambitionen att svenska hushåll och företag inte ska möta högre drivmedelspriser än i våra grannländer är rimlig, men bör inte tolkas som att priserna inte kan öka från dagens nivåer eftersom drivmedelspriserna i Sverige är lägre än i våra nordiska grannländer.

IVL noterar att utredningens beräkning av de totala åtgärdskostnaderna visar att kostnaderna blir lägre vid en högre elektrifieringstakt. IVL delar denna slutsats och anser att den bör vara vägledande för styrmedelsutformningen. En snabbare elektrifiering minskar den samlade kostnaden för omställningen och begränsar behovet av dyra fossilfria lösningar såsom flytande biodrivmedel, vätgas eller möjligen elektrobränslen. I de delar av vägtransportsektorn där direkt elektrifiering är möjlig bör politiken därför undvika att skapa ett långsiktigt beroende av mer kostsamma alternativ.

IVL delar även utredningens utgångspunkt att EU:s koldioxidkrav för lätta respektive tunga fordon är centrala för elektrifieringen. Kraven kommer dock inte att få avsedd effekt utan kompletterande nationella styrmedel som skapar efterfrågan på nollutsläppsfordon och stärker deras konkurrenskraft. Sådana styrmedel är inte ett alternativ till EU-regleringen, utan en förutsättning för att kraven ska kunna genomföras och upprätthållas över tid.

Förslag för elektrifiering av lastbilar

IVL delar utredningens bedömning att elektrifieringen av lätta och tunga lastbilar förutsätter att ellastbilarnas totalkostnad, TCO, blir mer konkurrenskraftig i förhållande till diesellastbilarnas. Den nationella politiken bör därför inriktas på att minska denna kostnadsskillnad. IVL vill särskilt framhålla tre åtgärder för att åstadkomma detta: införandet av en avståndsbaserad och koldioxiddifferentierad vägskatt, nedsatt energiskatt på el för laddning av tunga lastbilar samt möjligheten för kommuner att införa miljözoner för lastbilar.

Avståndsbaserad och koldioxiddifferentierad vägskatt

IVL delar utredningens bedömning att en avståndsbaserad och koldioxiddifferentierad vägskatt kan bidra till elektrifieringen av den tunga trafiken. IVL saknar dock ett konkret förslag om att inleda arbetet med att införa ett sådant system. Eftersom ett införande kan kräva upp till fyra års förberedelser bör arbetet påbörjas skyndsamt. De framtida villkoren bör också kommuniceras i god tid, så att åkerier kan ta hänsyn till dem vid sina fordonsinvesteringar.

En avståndsbaserad vägskatt kan ge eldrivna lastbilar en konkurrensfördel i den löpande driften och få särskilt stor betydelse för fordon med långa årliga körsträckor. IVL:s beräkningar i ett nyligen genomfört projekt om elektrifiering av fjärrtransporter visar att en kombination av en koldioxiddifferentierad vägskatt och nedsatt energiskatt har god potential att överbrygga kostnadsgapet mellan el- och diesellastbilar.²

En fördel med vägskatten är att den träffar den tunga trafiken med hög precision, omfattar utländska lastbilar och inte belastar personbilstrafiken. Till skillnad från ett

² [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\), Elektrifiering av fjärrtransporter – vad behövs från politiken?](#)

generellt högre dieselpolis kan vägsbatten utformas så att styrningen i högre grad riktas mot trafik där det finns goda möjligheter till elektrifiering, samtidigt som negativa konsekvenser för andra delar av näringslivet begränsas. Genom en lämplig avgränsning av det avgiftsbelagda vägnätet och en geografisk differentiering kan incitamenten till elektrifiering förenas med hänsyn till transportberoende näringar och verksamheter i lands- och glesbygd.

IVL delar inte utredningens resonemang om att en avståndsbaserad vägsbatt bör införas som ett alternativ till klimatpremien. Styrmedlen bör i stället komplettera och balansera varandra. Vägsbatten förbättrar ellastbilarnas konkurrenskraft genom att öka kostnaden för dieseldrivna lastbilar, medan klimatpremien minskar ellastbilarnas högre investeringskostnad men belastar statens budget. Intäkterna från vägsbatten kan dessutom användas för att finansiera exempelvis klimatpremien. Ett sådant upplägg tillämpas i Nederländerna, där intäkterna från den avståndsbaserade vägsbatten återförs till transportsektorn för att stödja omställningen. Genom att kombinera styrmedlen minskar behovet av mycket stark styrning genom en enskild åtgärd. Balansen mellan dem bör anpassas över tid utifrån hur kostnadsskillnaden mellan el- och diesellastbilar utvecklas.

Nedsatt energiskatt på el för laddning av tunga lastbilar

IVL är positivt till utredningens inriktning att energiskatten på el som används för laddning av tunga lastbilar ska sättas ned. IVL anser emellertid att det är otillräckligt att utredningen endast föreslår att frågan ska analyseras vidare. Med hänsyn till åtgärdens betydelse för ellastbilarnas konkurrenskraft bör arbetet skyndsamt drivas vidare mot ett konkret förslag och ett införande. En lämplig utgångspunkt är att energiskatten genom ett återbetalningssystem sätts ned till EU:s miniminivå.

En sådan nedsättning förbättrar eldrivna lastbilars konkurrenskraft utan att samtidigt höja kostnaderna för dieseldrivna transporter. Åtgärden kan införas snabbare än en ny avståndsbaserad vägsbatt och kompletterar en sådan genom att minska den skattedifferens som behöver skapas inom den avståndsbaserade vägsbatten. Nedsättningen kan vara ett tidsbegränsat omställningsstyrmedel och omprövas i takt med att eldrivna lastbilars konkurrenskraft förbättras.

Miljözoner för lastbilar

IVL tillstyrker utredningens förslag att göra det möjligt för kommuner att införa miljözoner som omfattar kommersiella transporter, inklusive lätta och tunga lastbilar,

utan att personbilar behöver ingå. I en sådan zon får som regel endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra. Den föreslagna uppdelningen gör styrmedlet mer praktiskt och politiskt genomförbart än dagens miljözonsregelverk, där även personbilar måste omfattas. Miljözoner för kommersiella transporter kan skapa en konkret och förutsägbar efterfrågan på eldrivna lastbilar och därmed komplettera de ekonomiska styrmedlen.

IVL studerar i ett pågående projekt erfarenheterna från Nederländerna, där motsvarande zoner införs stegvis i ett trettiotal städer. De preliminära erfarenheterna visar att zonerna kan bidra till en ökad efterfrågan på eldrivna lastbilar och att ett införande i många städer är möjligt med god framförhållning, nationell samordning och nära samverkan mellan staten, kommunerna och näringslivet. Genom att flera städer inför likartade regler kan zonerna sammantaget få en tydlig påverkan på fordonsmarknaden.

Nederländerna har kombinerat införandet med omfattande övergångsbestämmelser och möjligheter till dispens. Även ett svenskt system bör innehålla viss flexibilitet, exempelvis för särskilda fordonstyper där praktiskt användbara nollutsläppsalternativ ännu saknas. Undantagen bör dock vara tydligt motiverade, tidsbegränsade och mindre omfattande än i Nederländerna, så att de inte urholkar miljözonernas efterfrågestyrande effekt.

Utredningen föreslår att miljözonerna även ska omfatta bussar och bedömer att bristen på lämpliga nollutsläppsalternativ för vissa bussklasser kan hanteras genom tillfälliga dispenser. IVL är tveksamt till denna utformning. En lämpligare utgångspunkt är att bussar åtminstone initialt inte omfattas, i stället för att en hel fordonskategori inkluderas men samtidigt ges omfattande möjligheter till dispens. Frågan bör kunna omprövas när det finns ett tillräckligt utbud av praktiskt användbara nollutsläpsebussar för olika användningsområden.

IVL efterlyser också en bredare förändring av regelverket för miljözoner. Det är viktigt att möjligheten att införa miljözoner inte är beroende av att en kommun kan påvisa problem med den lokala luftkvaliteten. Regelverket bör även medge att zoner införs i syfte att minska klimatutsläppen och påskynda omställningen till utsläppsfria transporter. Kommunerna bör också ges möjlighet att använda kamerabaserad kontroll för att säkerställa en effektiv efterlevnad av miljözonsbestämmelserna, vilket exempelvis sker i Nederländerna. IVL anser även att Transportstyrelsens förslag om

att göra det möjligt att bötfälla stillastående fordon som bryter mot miljözonsreglerna bör genomföras.

Klimatpremien

IVL tillstyrker utredningens förslag att förlänga klimatpremien för tunga lastbilar till 2030 och delar bedömningen att stödnivåerna för fordon med en totalvikt upp till 4,25 ton bör revideras. IVL vill framhålla vikten av att tillräckliga medel avsätts, så att företag som investerar i ellastbilar och uppfyller stöd villkoren också kan beviljas stöd.

För att premien ska fungera som avsett behöver även Energimyndighetens handläggningstider för beslut och utbetalning kortas väsentligt. I en utredning som IVL genomfört på uppdrag av Energimyndigheten framkom att företag i vissa fall hade fått vänta upp till ett år på besked, vilket skapade osäkerhet och försvårade investeringar.³ Som jämförelse lämnar den norska motsvarigheten Enova besked inom sex veckor och betalar automatiskt ut stödet när fordonet har registrerats.

Utgångspunkten bör vara att premien fasas ut när nollutsläppsfordonen har blivit konkurrenskraftiga. Bedömningen behöver dock göras utifrån förutsättningarna inom olika fordonssegment och användningsområden, så att stödet inte fasas ut för tidigt i segment där kostnadsskillnaden fortfarande är betydande.

Elektrifiering av personbilar

Elektrifieringen av den svenska nybilsförsäljningen har kommit långt. Under de första nio månaderna 2026 utgjorde elbilar 43 procent av nyregistreringarna.¹ Det innebär samtidigt att majoriteten av de bilar som tillförs fordonsflottan fortfarande inte är helt eldrivna. Den största delen av dessa bilar utgörs av bensinbilar och laddhybrider med bensinmotor, medan dieslbilar numera står för en liten del av nybilsförsäljningen. Eftersom en personbil normalt används i 15–20 år kan bilar med bensinmotor som säljs under de kommande åren finnas kvar efter 2045, när användningen av fossila drivmedel behöver ha fasats ut.

Utredningen beskriver, med utgångspunkt i en rapport från IVL, de omfattande tekniska och kommersiella hindren för en storskalig produktion av förnybar bensin.⁴

³ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2025\), Analys av Klimatpremien och marknaden för el- och gaslastbilar](#)

⁴ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\), Renewable Gasoline in a Declining Market](#)

IVL:s samlade bedömning är att det inte kommer att utvecklas en produktion som kan ersätta fossil bensin i väsentlig skala. De bensinbilar som finns kvar i fordonsflottan kommer därmed inte i någon större omfattning att kunna ställas om till fossilfri drift genom ett byte av drivmedel. Om det fortfarande finns ett stort antal bensinbilar i fordonsflottan när den fossila bensinen ska fasas ut kan detta medföra mycket höga kostnader för enskilda och samhället genom stora värdeförluster och i praktiken ett behov av förtida utskrotning. En sådan situation kan i sin tur skapa stora acceptansproblem som försvårar genomförandet av klimatpolitiken.

Utredningen identifierar problemet korrekt, men IVL anser att insikten inte har fått tillräckligt genomslag i styrmedelsförslagen. IVL efterlyser därför generellt en starkare styrning mot en påskyndad elektrifiering av nybilsförsäljningen. Den samlade politiken bör utformas utifrån en ny ambition: att nybilsförsäljningen i Sverige senast 2030 ska utgöras av nära 100 procent elbilar. En sådan ambition är hög men inte orealistisk. Som jämförelse utgjorde elbilar 85 procent av nyregistreringarna i Danmark under tredje kvartalet 2026.

Skärpt malusbeskattning

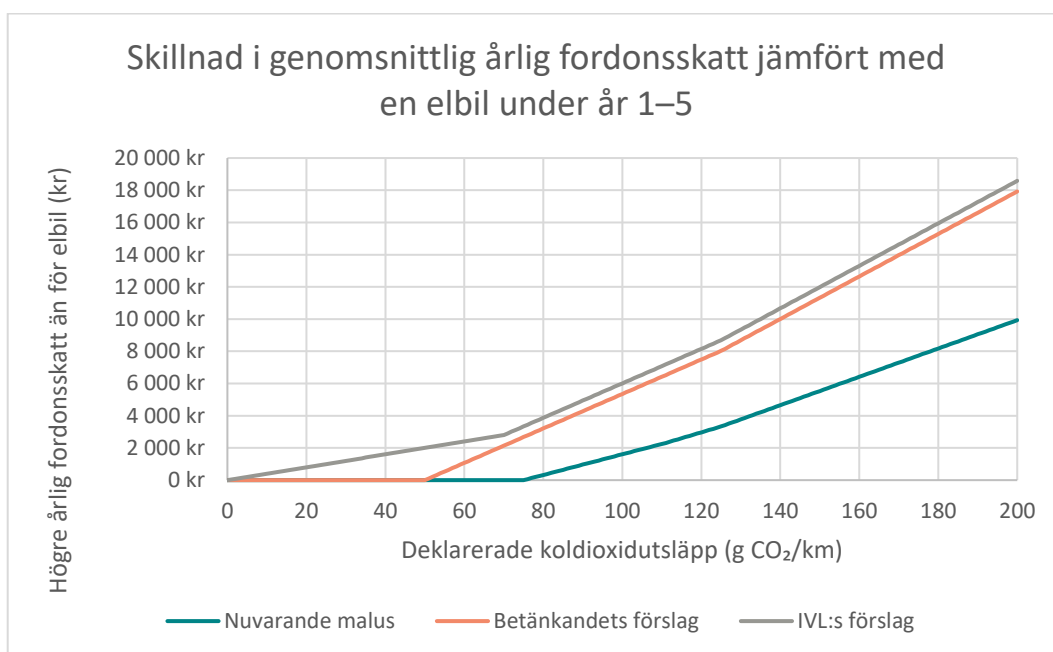
IVL tillstyrker utredningens förslag att förlänga malusperioden från tre till fem år och delar inriktningen att sänka gränsen för när malus inträder. IVL anser dock att den föreslagna sänkningen från 75 till 50 gram koldioxid per kilometer inte är tillräcklig för att skapa en tydlig styrning från laddhybrider till helt eldrivna bilar.

Behovet av en starkare styrning bort från laddhybrider motiveras av att deras koldioxidutsläpp vid verklig körning enligt nya studier kan vara omkring fyra till fem gånger så höga som de deklarerade värdena.⁵ Det beror framför allt på att andelen eldrift är betydligt lägre än vad som antas vid typgodkännandet. Laddhybrider är dessutom fortsatt beroende av bensin och riskerar, på samma sätt som andra bensinbilar, att finnas kvar i fordonsflottan när användningen av fossil bensin i princip behöver vara utfasad. Malusbeskattningen bör därför tydligare styra mot helt eldrivna bilar och utformas så att den bidrar till IVL föreslagna ambition att nybilsförsäljningen senast 2030 ska utgöras av nära 100 procent elbilar.

IVL föreslår därför att malus ges en mer differentierad utformning, där ett lägre koldioxidbelopp tas ut från och med det första grammet koldioxidutsläpp. För att

⁵ [European Environment Agency \(2026\), Real world emissions from cars and vans](#); [International Council on Clean Transportation \(2026\), Fair game: Restoring technology neutrality through plug-in hybrid utility factor adjustment](#)

illustrera principen har IVL räknat på en utformning där 40 kronor per gram tas ut för utsläpp upp till och med 70 gram koldioxid per kilometer och 107 kronor per gram för den del av utsläppen som överstiger 70 gram. Det högsta koldioxidbeloppet, som tas ut för den del av utsläppen som överstiger 125 gram, lämnas oförändrat. Räkneexemplet och dess förhållande till nuvarande regler och utredningens förslag redovisas i Figur 1.



Figur 1. Genomsnittlig årlig merkostnad i fordonsskatt jämfört med en elbil under bilens fem första år vid olika deklarerade koldioxidutsläpp. Beräkningen avser bensinbilar och bensindrivna laddhybrider. För nuvarande regler omfattar femårsgenomsnittet tre år med malus och två år med ordinarie koldioxidbelopp. Enligt utredningens förslag och IVL räkneexempel tas malus ut under samtliga fem år. I IVL:s förslag tas 40 kronor per gram ut från och med det första grammet till och med 70 gram koldioxid per kilometer, varefter 107 kronor per gram tas ut för den del av utsläppen som överstiger 70 gram. Grundbeloppet ingår inte i beräkningen eftersom det inte påverkar skillnaden mot en elbil.

Räkneexemplet innebär att samtliga laddhybrider omfattas av malus, samtidigt som skatten för laddhybrider med låga utsläppsvärden förblir förhållandevis begränsad. Vid ett deklarerat utsläpp på 20 gram koldioxid per kilometer uppgår malus exempelvis till 800 kronor per år. Den största skillnaden jämfört med utredningens förslag uppstår för laddhybrider med deklarerade utsläpp runt 50 gram, som med utredningens förslag inte omfattas eller endast i begränsad utsträckning omfattas av malus.

För bilar med deklarerade utsläpp över 70 gram koldioxid per kilometer blir fordonsskatten i vårt räkneexempel däremot endast 660 kronor högre per år än enligt utredningens förslag. Ökningen hålls avsiktligt begränsad, eftersom förslagets huvudsakliga syfte är att stärka styrningen från laddhybrider till helt eldrivna bilar, inte att skapa oproportionerligt höga kostnader för bilar som redan i utredningens förslag omfattas av en betydande malus.

Konsekvenserna kan illustreras med de tre mest registrerade laddhybriderna i Sverige hittills under 2026. För Volvo XC60, med ett genomsnittligt deklarerat utsläpp på 25 gram koldioxid per kilometer, skulle malus uppgå till 1 000 kronor per år. För Volvo S/V60, med ett utsläpp på 48 gram, skulle den uppgå till 1 920 kronor per år. För Kia Sportage, med ett utsläpp på 72 gram, skulle malus uppgå till 3 014 kronor per år, jämfört med 2 354 kronor enligt utredningens förslag.

Den förlängda malusperioden innebär också att den högre fordonsskatten finns kvar när många bilar säljs på andrahandsmarknaden efter den initiala treåriga leasingperioden. Den påverkar därmed betalningsviljan för relativt nya begagnade bilar och kan bidra till att minska exporten av begagnade elbilar. IVL tillstyrker även att undantaget från malus för gasfordon tas bort. Undantaget kan utnyttjas genom att bilar med höga utsläpp förses med en mindre gastank och därefter registreras som gasfordon. Fordonen kan sedan köras nästan uteslutande på bensin eller diesel men ändå undgå malus. Samtidigt erbjuder ingen fordonstillverkare längre fabriksbyggda gasdrivna personbilar på den europeiska marknaden.

Vid sidan av malusfrågan saknar IVL en analys av hur styrmedlen kan främja mindre och mer resurseffektiva elbilar. Även elbilar ger upphov till miljö- och klimatpåverkan genom utvinning av råvaror, fordons- och batteriproduktion samt hantering och återvinning när fordonet skrotats. Utvecklingen mot allt större och tyngre personbilar med stora batterier ökar dessa resursanspråk. Regeringen bör därför utreda hur beskattning – exempelvis malusbeskattningen – och andra styrmedel kan utformas för att premiera mindre och mer resurseffektiva elbilar framför större elbilar med onödigt stora batterier.

Styrmedel som påverkar driftskostnaderna

IVL är positivt till utredningens inriktning att förbättra elbilarnas konkurrenskraft genom styrmedel som påverkar de löpande kostnaderna. Förslagen om höjda priser på bensin och diesel ökar den ekonomiska fördelen med eldrift. Tillsammans med den skärpta och förlängda malusbeskattningen påverkar detta både valet av ny bil

och efterfrågan på begagnade elbilar och kan därmed också minska risken för att elbilar exporteras. Samtidigt är IVL:s uppfattning att omställningen behöver drivas av flera kompletterande åtgärder och inte enbart genom höjda priser på bensin och diesel.

Mot denna bakgrund förstår vi utredningens bakomliggande resonemang för att föreslå generellt sänkt energiskatt på el. En sådan sänkning är emellertid ett brett styrmedel och behöver även bedömas utifrån dess långsiktiga konsekvenser för statens skatteintäkter. I takt med att fordonsflottan elektrifieras kommer intäkterna från beskattningen av vägtrafiken att minska påtagligt eftersom denna till stor del tas ut genom skatt på bensin och diesel. Staten behöver därför se över hur vägtrafiken långsiktigt ska beskattas och bära sina externa kostnader i ett elektrifierat transportsystem.

Inköpspremier för elbilar

IVL delar utredningens bedömning att en generell inköpspremie för nya elbilar är ett kostsamt och trubbigt styrmedel. När elbilar redan utgör mer än 40 procent av nybilsförsäljningen skulle en stor del av stödet gå till fordonsköp som hade genomförts även utan premien.

IVL anser även att en generell premie för begagnade elbilar är olämplig som klimatpolitiskt styrmedel. Fordonen finns redan i den svenska fordonsflottan och premien påverkar därför främst vem som äger dem, snarare än antalet elbilar. En sådan premie riskerar dessutom att ge upphov till ägarbyten som huvudsakligen genomförs för att få stöd, vilket även utredningen konstaterar.

Den riktade elbilspremien inom ramen för den sociala klimatfonden är däremot motiverad ur ett fördelningspolitiskt perspektiv. Premien kan ge hushåll med låga inkomster och ett stort bilberoende möjlighet att byta till elbil och därigenom minska sin sårbarhet för framtida höjningar av drivmedelspriserna. Premien kan därmed också stärka acceptansen för klimatpolitiken. IVL tillstyrker därför utredningens förslag att tillföra ytterligare medel till denna premie.

Förslag för ökad andel biodrivmedel

Reduktionspliktens roll och utformning

IVL delar utredningens bedömning att reduktionsplikten är nödvändig för att nå klimatmålen till 2030. En stor del av den lätta och tunga fordonsflottan kommer även fortsättningsvis att bestå av fordon med förbränningsmotor, vilket innebär att fossila drivmedel behöver ersättas med förnybara alternativ. Av samma skäl kommer reduktionsplikten att behövas även på längre sikt.

IVL tillstyrker därför inriktningen att reduktionsplikten ska höjas så att den bidrar till att Sverige uppfyller sitt åtagande enligt ansvarsfördelningsförordningen, ESR. IVL tar däremot inte ställning till om de föreslagna nivåerna på 21, 23 respektive 25 procent är rätt avvägda, eftersom IVL saknar ett eget beräkningsunderlag för detta.

IVL ser samtidigt positivt på utredningens inriktning att öka flexibiliteten i reduktionspliktssystemet och begränsa risken för en alltför stor påverkan på drivmedelspriserna. Detta ligger i linje med IVL:s bedömning att klimatstyrningen behöver utformas så att den inte skapar acceptansproblem och i förlängningen politiska krav på att försvaga eller avveckla klimatpolitiska styrmedel. IVL är därför positivt till den samlade inriktningen med ett pristak, utökade möjligheter att spara utsläppsminskningar mellan år, återkommande kontrollstationer och möjlighet till tidsbegränsade justeringar vid allvarliga marknadsstörningar.

IVL tillstyrker även förslaget om ett gemensamt krav för bensin och diesel. Det ökar kostnadseffektiviteten och minskar risken för att reduktionsplikten medför väsentligt större prisökningar för diesel än för bensin. Den tidigare uppdelningen har motiverats av att möjligheterna att blanda in förnybara komponenter är mer begränsade i bensin än i diesel. Konsekvensen av uppdelningen har dock varit att bensenbilar har gynnats genom att reduktionsplikten i mindre utsträckning än för diesel påverkat bensinpriset, vilket inte är rimligt ur ett omställningsperspektiv. Som vi utvecklar i avsnittet om elektrifiering av personbilar ovan bör avsaknaden av förnybar bensin mötas genom en snabbare elektrifiering, inte genom ett lägre omställningstryck på bensin.

IVL är också positivt till inriktningen att begränsa och differentiera elkrediterna så att de i högre grad riktas mot laddinfrastruktur där det finns ett verkligt stödbehov. Det minskar risken för att redan pågående elektrifiering tillgodoses inom

reduktionsplikten och därmed tränger undan den inblandning av biodrivmedel som behövs.

De föreslagna flexibiliteterna behöver dock följas upp noggrant. Möjligheten för företag att köpa utsläppsutrymme av staten innebär att en del av risken för att uppnå de utsläppsminskningar som krävs enligt ESR flyttas från de reduktionspliktiga företagen till staten. Samtidigt minskar elkrediterna den mängd biodrivmedel som behöver blandas in. Vid kontrollstationerna behöver därför de samlade effekterna följas upp. Systemet och pliktnivåerna bör vid behov justeras så att Sveriges åtagande inom ESR nås och behovet av kompletterande åtgärder eller förvärv av utsläppsutrymme från andra medlemsstater begränsas.

Subkvoter för RFNBO och avancerade biodrivmedel

IVL avstyrker förslaget om en särskild subkvot för förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung, RFNBO. Begreppet omfattar förnybar vätgas och flytande elektrobränslen som framställs med vätgas som insatsvara. På grund av de höga kostnaderna för flytande elektrobränslen bedömer IVL att sådana bränslen som mest skulle bidra marginellt till att uppfylla subkvoten. Förslaget bör därför i praktiken främst förstås som ett krav på att förnybar vätgas ska användas i vägtrafiken.

IVL anser att det inte finns något verkligt behov av att använda vätgas i vägtrafiken. Batterielektrisk drift är betydligt mer energieffektiv och skalbar samt har väsentligt bättre förutsättningar att vara kostnadseffektiv. Vätgasdrivna lastbilar omfattas redan, liksom batterielektriska lastbilar, av styrmedel och stöd riktade till nollutsläppsfordon. Vätgasproducenter och fordonstillverkare har därmed möjlighet att investera i tekniken och konkurrera på marknaden på samma villkor som aktörer som satsar på batterielektriska fordon.

Trots dessa incitament har marknadsintroduktionen gått mycket långsamt och endast enstaka vätgasfordon finns registrerade i Sverige. Det speglar teknikens höga kostnader och tekniska utmaningar, vilka sammantaget ger vätgasdrivna fordon en svag konkurrenskraft gentemot batterielektriska alternativ. Men att tekniken hittills inte har blivit konkurrenskraftig utgör inte ett skäl för politiken att tvinga fram en efterfrågan.

Flytande elektrobränslen skulle i teorin kunna minska vägtransporternas anspråk på biobaserade råvaror, eftersom de kan användas som alternativ till biodrivmedel i konventionella bensin- och dieselmotorer. Bränslenas stora elbehov och höga

produktionskostnader innebär dock att vi inte bedömer dem som ett realistiskt alternativ för vägtrafiken. Huvudinriktningen för att minska vägtransporternas anspråk på biobaserade råvaror bör i stället vara en snabbare elektrifiering tillsammans med åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle.

Utredningen föreslår vidare att det ordinarie pristaket inte ska kunna användas för att uppfylla subkvoterna. Om RFNBO-subkvoten inte uppfylls ska företaget i stället betala en reduktionspliktsavgift som enligt utredningens beräkningar ger incitament att använda RFNBO vid en merkostnad på upp till cirka 24 kronor per liter. IVL anser att denna utformning är dåligt avvägd. Den innebär att den kostnadsbegränsande säkerhetsventilen tas bort för just de drivmedel som är dyrast. Förslaget riskerar därför att medföra betydande kostnadsökningar, trots att det helt saknas klimatpolitiska skäl att kräva att vätgas eller andra RFNBO-bränslen används i vägtrafiken.

IVL avstyrker även förslaget att RFNBO som används inom flyg och sjöfart ska kunna tillgodoräknas inom vägtrafikens reduktionsplikt. En sådan ordning riskerar att tränga undan utsläppsminskningar inom vägtrafiken och därmed urholka reduktionspliktens bidrag till Sveriges ESR-åtagande. Flyg och sjöfart omfattas dessutom av egna europeiska styrmedel för användning av förnybara bränslen, inklusive RFNBO.

Användning av förnybar vätgas i raffinaderier kan däremot förbättra klimatprestandan hos de drivmedel som produceras. Det är viktigt att detta får genomslag i drivmedlens livscykelvärden inom reduktionsplikten, vilket även måste gälla ifall utredningens förslag att på sikt omforma reduktionsplikten till en kvotplikt realiseras. Användningen av förnybar vätgas i raffinaderier bör däremot inte främjas genom en särskild RFNBO-subkvot.

IVL har inte motsvarande principiella invändning mot en subkvot för avancerade biodrivmedel. Vi tar däremot inte ställning till om den föreslagna nivån på 2 procent eller subkvotens närmare utformning är lämplig.

Rena och höginblandade biodrivmedel

IVL tillstyrker förslaget att rena och höginblandade biodrivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten när skattebefrielsen upphör, dock senast den 1 januari 2031. Det skapar ett mer sammanhållet system där biodrivmedel omfattas av samma grundläggande styrning oavsett om de används genom låginblandning eller säljs

som rena och höginblandade drivmedel. Det ger dessutom drivmedelsleverantörerna fler möjligheter att uppfylla reduktionsplikten. Därutöver kommer skillnaden mellan rena biodrivmedel och "vanliga" drivmedel, åtminstone för diesel, att minska i takt med att det fossila fasas ut.

IVL delar utredningens farhåga att betalningsviljan för rena biodrivmedel kommer minska när användningen inte längre betraktas som additionell i förhållande till reduktionsplikten. När förändringen genomförs kommer elektrifieringen emellertid att ha kommit så pass långt att aktörer som vill åstadkomma additionell klimatnytta inte kommer behöva använda sig av rena flytande biodrivmedel. Vi anser därför att det inte är motiverat att anpassa styrmedlen för att på lång sikt upprätthålla additionalitetsprincipen för rena biodrivmedel.

Sammantaget bedömer IVL att fördelarna med att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten överväger de möjliga nackdelarna.

Förslag för ett transporteffektivare samhälle

IVL anser att utredningen har ett alltför defensivt förhållningssätt till åtgärder och styrmedel som ökar resurs- och energieffektivitet genom att minska bilberoendet och därigenom vägtrafikens klimatpåverkan. Utredningen skriver: *"Samtidigt är det vanskligt att förlita sig på stora effekter på utsläppen av växthusgaser till följd av sådana åtgärder, särskilt i det kortare tidsperspektivet fram till 2030 men också mot 2045."* Det underlag som används för att tona ned betydelsen av åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle framstår som selektivt och begränsat.

Detta innebär en onödig begränsning av verktygslådan för att nå klimatmålen för transporter. Transportsektorns klimatomställning, precis som klimatomställningen av samhället i stort, förutsätter att användning av naturresurser och energi minskar. "Transporteffektivare" samhälle innebär just att minska energi- och resursförbrukning i transportsektorn, både genom ökad fyllnadsgrad i de transporter som görs och genom att främja en mindre energi- och resursförbrukande tillgänglighet. Utan tydlig styrning för att åstadkomma detta så riskerar transportsektorns klimatomställning

inte bara att bli mer kostsam utan fördröjas och försvåras.⁶ Elektrifiering och förnybara drivmedel är viktiga delar av omställningen men löser den inte på egen hand. Elektrifieringen går inte tillräckligt snabbt - en personbil används normalt i 15–20 år, vilket innebär att bilar med förbränningsmotor kommer att finnas kvar i fordonsflottan under lång tid. Ett större beroende av förnybara drivmedel kan samtidigt medföra högre drivmedelspriser och därmed acceptansproblem. En alltför stor efterfrågan på biobaserade råvaror innebär dessutom ett ökat resursuttag som belastar ekosystemen och riskerar att motverka såväl klimatmål som andra miljömål. Transporteffektivare samhälle bör därför betraktas som en likvärdig del av omställningen vid sidan av elektrifiering och förnybara drivmedel.

Utredningen bortser till att börja med ifrån att det inte är enskilda styrmedel och åtgärder som är relevanta för att ökad transporteffektivitet ska få genomslag för minskad klimatpåverkan. Det som ger effekt är strategiska ansatser med samlade paket av styrmedel och åtgärder som gör det lite bökigare, långsammare och dyrare att välja bilen kombinerat med åtgärder och styrmedel som främjar mindre energiintensiva sätt att åstadkomma tillgänglighet (ökad närhet, mer attraktiva alternativa färdssätt m m). Ett exempel som borde ha ägnats uppmärksamhet i utredningen är Paris, där antal bilresor minskat med 45 % 1990-2022, och biltrafikarbetet (körda kilometer med bil) per timme minskat med 60 procent 2001-2025. Detta genom just en konsekvent kombination av åtgärder som begränsar biltrafikens framkomlighet i gaturummet samtidigt som kollektivtrafik, gång och cykelinfrastrukturen byggts ut.⁷ Erfarenheterna från Paris är ett tydligt exempel på att samordnade åtgärds paket med dessa ingredienser kan ha en betydande påverkan på trafikarbete och färdmedelsval och således också på nivån på utsläpp i större städer.

Med det sagt borde utredningen också uppmärksamma att det finns enskilda styrmedel med dokumenterad och tydlig effekt i att minska biltrafik. Ett sådant är omfördelning av

⁶ Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049; OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. 0a20f779-en.pdf (oecd-ilibrary.org); UN Environment Programme (2024) Bend the trend Pathways to a liveable planet as resource use spikes Summary for policymakers. Global Resource Outlook 2024. [GRO24 Summary for Policymakers.pdf \(unep.org\)](#); Marsden, G. 2026. Overshoot: An analysis of progress, risks and opportunities for decarbonising surface transport. INFUZE. DOI: <https://doi.org/10.48785/100/474>.

⁷ [Comment se sont déplacés les Parisiens en 2025 - Ville de Paris](#), [The actions taken by Paris deliver as cars are leaving the city - EU Urban Mobility Observatory](#)

gatu- och vägutrymme i städer från biltrafik till kollektivtrafik, gång och cykling som återkommande visat sig ha tydlig påverkan på såväl trafikarbete som färdmedelsval. När det helt enkelt blir mindre plats för att köra och parkera bilar, så har det i sin tur en tydlig påverkan på trafikarbete och färdmedelsval. Internationellt finns empiri på aggregerad nivå avseende effekter från de många exempel på städer som genomfört sådan omfördelning av yta för parkeringsplatser och bilkörfält till andra ändamål: Biltrafik i aktuellt stråk eller område, där trafik inte omfördelas till andra stråk eller områden, minskar i genomsnitt med 10 % eller mer, med 15-28 % om åtgärden omfattar större områden, med 25-69 % (om åtgärden genomförs i stadskärnor) och 4-52 % (enstaka gator).⁸

Svenska staten kan stödja motsvarande omställning genom riktade investeringar i omvandling av befintlig gatu- och väginfrastruktur, exempelvis genom ett återinfört och utvidgat stadsmiljöavtal. Ett sådant stöd bör kunna användas för åtgärds paket som kombinerar kollektivtrafik, gång, cykling, parkeringsstyrning och omfördelning av gatuutrymme. IVL har i ett forsknings- och utvecklingsprojekt även utvecklat ett förslag om landsbygdsmiljöavtal, med syftet att öka tillgängligheten till samhällsfunktioner och kollektivtrafik i mindre orter. Möjligheten att införa sådana avtal bör övervägas.

Utredningen har vidare ett alltför begränsat perspektiv på möjligheten att mildra konsekvenserna av högre drivmedelspriser genom en förbättrad kollektivtrafik. Förutsättningarna varierar mellan olika delar av landet, men regioner och trafik huvudmän har goda möjligheter att identifiera de förstärkningar som kan ge störst nytta och minska hushållens bilberoende. Utredningens bedömning av cyklingens potential framstår dessutom som omotiverat låg och bör kompletteras med regionala analyser, exempelvis Västra Götalandsregionens arbete med en strategisk plan för cykel.

Parkering behandlas i utredningen huvudsakligen som en lokal fråga som får hanteras utifrån samhällsekonomiska bedömningar. Det finns emellertid omfattande kunskap om att tillgång till och prissättning av parkering har en tydlig effekt i form av minskat bilinnehav, minskad bilanvändning och påverkar val av färdmedel. Generellt minskar marknadsmässiga parkeringsavgifter och att minska antal parkeringsplatser bilinnehavet med 5-15 % och bilresor med 10-30 %, ⁹ Parkeringsstyrning bör tydligare erkännas som ett relevant verktyg för kommuner som vill minska bilberoendet och använda mark och gatuutrymme mer effektivt. Staten har ett viktigt ansvar för att underlätta och stärka

⁸ [IVL \(2024\), Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan](#)

⁹ [IVL \(2024\), Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan](#)

kommunernas arbete genom förändringar i exempelvis plan- och bygglagen och den kommunala avgiftslagstiftningen.

Även den nationella infrastrukturplaneringen behöver i högre grad bidra till ett transporteffektivt samhälle. Steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen behöver få ett tydligare genomslag innan ny infrastruktur byggs. Detta ligger i linje med Klimaträtsutredningens förslag om en omkalibrering av infrastrukturpolitiken. Fortsatt utbyggnad av vägkapacitet i och kring större städer kan annars öka bilberoendet och motverka omställningen till mer hållbara transporter. Utredningen saknar i detta avseende ett bredare systemperspektiv på hur bilberoendet påverkar trafikarbete, markanvändning, infrastrukturbehov och fordonsinnehav samt den samlade klimatpåverkan från transporter, fordon och infrastruktur. Viktiga reformer är därför en omkalibrerad infrastrukturplanering inom ramen för klimatmålen, förändrad parkeringslagstiftning, ett återinfört stadsmiljöavtal med möjlighet till landsbygdsmiljöavtal samt ett reformerat reseavdrag.

Behov av alternativa metoder för bedömning av samhällsekonomiska effekter av minskad biltrafik

Utredningen anför att: *"Åtgärder riktade mot ett transporteffektivt samhälle bör genomföras, när de bedöms vara samhällsekonomiskt effektiva."* och att: *"I den mån styrmedlen är samhällsekonomiskt motiverade bör de genomföras."* IVL vill framhålla att sådana bedömningar inte är värdeneutrala eller vetenskapligt entydiga. Resultaten påverkas av vilka metoder, antaganden och värderingar som används. De samhällsekonomiska analyser som dominerar svensk transportplanering lägger tyngdpunkten vid restidsvinster. Nyttor av minskat bilberoende i form av bättre folkhälsa och effektivare mark-, energi- och resursanvändning ges mindre vikt. På så vis bedöms genomgående åtgärder som ökar biltrafik och biltrafikens framkomlighet som "effektiva", medan nyttan av kortare avstånd, ökad närhet till målpunkter, digital tillgänglighet m m som minskar beroende av bilresor fångas sämre – ofta inte alls. Åtgärder och styrmedel som gör bilresor mindre attraktiva genom att de blir mer tidskrävande och kostsammare – dvs centrala delar i att åstadkomma "transporteffektivare samhälle" – betecknas på motsvarande vis genomgående som "inte samhällsekonomiskt effektiva". Om bedömning hade gjorts med dessa modeller och antaganden så hade den ovan beskrivna samlade policyn för att minska bilberoende i Paris betecknats som "samhällsekonomiskt olönsam". IVL anser att utredningen i otillräcklig grad belyser alternativa sätt att bedöma samhällsekonomisk effektivitet, särskilt för åtgärder som minskar transportsektorns klimatpåverkan genom minskat bilberoende och trafikarbete. Flera internationella aktörer

tillämpar bredare synsätt. Världsbanken lyfter fram att bilberoende transportsystem innebär 50% större utgifter såväl för det offentliga som för enskilda jämfört med ett transportsystem baserat på att gå, cykla och resa kollektivt. Wales regering kräver att samhällsekonomiska analyser av transportprojekt redovisas både med och utan restidsvinster, med motiveringen att ett för stort fokus på sådana nyttor kan motverka mål om hållbarhet, folkhälsa och framtida generationers välbefinnande.

Utredningen skriver slutligen: *"En för stor tilltro till effekterna skulle riskera att annan styrning riktad mot en elektrifiering av fordon och arbetsmaskiner eller mot en större användning av förnybara drivmedel tillåts vara för svag för att nå de mål som ska nås."* En alltför ensidig tilltro till teknikskiften riskerar å andra sidan att tränga undan åtgärder för smartare tillgänglighet som minskar själva efterfrågan på energiintensiva transporter. IVL noterar att bl a OECD framhåller att elektrifiering och förnybara drivmedel är viktiga delar av lösningen, men att styrmedel som även minskar trafikarbete och bilberoende i städer är en avgörande del för att åstadkomma en klimatomställning av transportsektorn. Elektrifiering, förnybara drivmedel och transporteffektivisering behöver ingå och förstärka varandra i en integrerad politik för att minska transportsektorns klimatpåverkan på ett energi-, resurs- och kostnadseffektivt sätt, där skilda förutsättningar i städer, mindre tätorter, lands- och glesbygd beaktas.

Med vänlig hälsning

IVL Svenska Miljöinstitutet AB

Tobias Gustavsson Binder, expert hållbara transporter samt områdesansvarig för e-mobilitet

Joanna Dickinson, expert hållbar mobilitet

Anders Roth, mobilitetsexpert

Hampus Berg Mårtensson, forskare inom hållbar mobilitet

Beslut om yttrande har fattats av IVL:s vd John Rune Nielsen.