



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2026-10-22

Ärendenummer
NV-26-078119

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Naturvårdsverkets yttrande över betänkandet Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33), KN2026/01175

Sammanfattning

Naturvårdsverket tillstyrker utredningens förslag i sin helhet. Vi understryker betydelsen av att förslagen genomförs samlat och att det brådskar med att få åtgärder och styrmedel på plats om ESR-åtagandet till 2030 ska kunna nås. Naturvårdsverket konstaterar samtidigt att utredningens förslag sannolikt inte är tillräckliga vare sig för att de nationella etappmålen ska nås, eller för att nå åtagandet enligt takdirektivet.

I yttrandet tar vi upp några områden där vi ser skäl för att gå längre än vad utredningen gjort i sitt betänkande.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket tillstyrker utredningens förslag i sin helhet. Vi delar utredningens bedömning att det krävs kraftfulla och långsiktigt förutsägbara åtgärder och styrmedel för att på ett kostnadseffektivt sätt minska användningen av fossila bränslen. Naturvårdsverket anser att förslagen bör antas som ett samlat paket av åtgärder.

Vi vill särskilt understryka att det är brådskande att genomföra de föreslagna åtgärderna. Tiden till 2030, då Sveriges EU-åtaganden ska vara uppfyllda, är mycket begränsad. Försenat genomförande av förslagen kommer innebära mer kostsamma åtgärder för att nå Sveriges åtaganden inom ESR alternativt medföra sanktionskostnader ifall inte åtagandena nås. Utredningens förslag bör därför genomföras så snart som möjligt.

Naturvårdsverket delar utredningens bedömning att ökad elektrifiering är den huvudsakliga vägen för minskade utsläpp. Grundläggande i det paket som utredningen lägger fram är att förbättra lönsamheten för eldrift. Men även om incitamenteten för elektrifiering skulle öka i enlighet med utredningens förslag har utredningen tydligt visat att detta enskilt inte kommer att minska utsläppen tillräckligt för att nå det svenska ESR-åtagandet till 2030.

Naturvårdsverket delar utredningens bild att det för att nå det svenska ESR-åtagandet till 2030 också behövs skärpta styrmedel som ökar andelen fossilfria drivmedel i befintlig fordonsflotta, och att den mest realistiska vägen på kort sikt

är att höja reduktionsplikten. Priset på fossila drivmedel behöver också höjas för att göra fossilfria drivmedel mer attraktiva och undvika så kallad grannlandstankning.

Naturvårdsverket delar utredningens bild att det är en osäker strategi att förlita sig på inköp av utsläppsenheter från andra länder, både vad gäller tillgång och pris för dessa utsläppsenheter. De konsekvenser som kan följa av att inte uppnå åtagandet riskerar inte bara att bli dyrare utan försämrar även Sveriges utgångsläge inför ett åtagande 2040.

Naturvårdsverket vill understryka att det referensscenario som ligger till grund för utredningens styrmedelsförslag inte inkluderar den tillfälliga nedsättningen av koldioxidskatt på bensin och diesel 2026. Utsläppen under 2026 kan därmed komma att bli högre än vad utredningen räknat med vilket medför att gapet till ESR-åtagandet är större. Om så är fallet skulle reduktionsplikten kunna behöva skärpas mer än vad utredningen föreslår.

En annan risk är att ETS 2 medför ett mindre prispåslag än vad utredningen antar vilket ytterligare skulle öka behovet av nationella åtgärder.

Utredningens uppgift har varit att ta fram ett styrmedelspaket med syfte att nå Sveriges åtagande inom ESR-sektorn. Naturvårdsverket vill framhålla att paketet sannolikt inte är tillräckligt varken för att nå de nationella etappmålen till 2030 eller Sveriges åtagande om minskade utsläpp av kväveoxider till 2030, inom ramen för takdirektivet¹. För dessa kommer ytterligare skärpta styrmedel, exempelvis för en snabbare elektrifiering, utöver det som beskrivs i utredningen att behövas.

Synpunkter per avsnitt

Även om Naturvårdsverket är positiva till paketet som helhet ser vi utrymme att gå längre än utredningen gör i några av deras förslag. Vi redogör för detta nedan.

Avsnitt 9.1.1 Skärp och förläng malus för lätta fordon

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att förlänga malusperioden, men bedömer att det kan finnas skäl för att förlänga den ytterligare.

Vidare anser Naturvårdsverket att gränsen för när malus inträder bör sänkas till 0 gram koldioxid per kilometer. Naturvårdsverket ser ingen anledning att laddhybrider ska vara skattemässigt gynnade i förhållande till rena förbränningsbilar och vill framföra följande skäl:

- Laddhybrider släpper i verklig körning ut betydligt mer än vad testcykeln visar och skillnaden ökar över tid, trots att räckvidden för laddhybriderna förlängts. Laddhybrider är ur klimatsynpunkt endast 14 procent bättre än förbränningsbilar.² Svenska laddhybrider har visat sig vara marginellt bättre än det europeiska genomsnittet trots bättre tillgång på laddinfrastruktur.³ Laddhybrider bidrar dessutom till utsläpp av luftföroreningar.
- Testcykeln för att beräkna utsläpp från laddhybrider ska enligt plan skärpas i två steg varav det första är genomfört. Naturvårdsverket ser en

¹ EU:s direktiv om minskade nationella utsläpp av vissa luftföroreningar (2016/2284/EU)

² <https://climate-energy.eea.europa.eu/topics/transport/real-world-emissions/data>

³ [Laddhybrid eller laddhybris? Verkligen elanvändning i svenska laddhybrider baserat på kördata. Infobric Fleet.](#)

överhängande risk att det andra steget, som initialt planerats till slutet av 2026, försenas, försvagas eller inte blir av alls.

- Incitamenten att välja elbil framför laddhybrid är idag inte tillräckliga, framför allt på grund av priset på fossila drivmedel.
- Laddhybrider riskerar att låsa oss fast i fossilberoendet. De allra flesta laddhybrider har en bensinmotor och det finns inget biobränsle som kan ersätta bensin fullt ut. Ju längre laddhybrider finns kvar i fordonsflottan desto svårare blir det att nå nettonollutsläpp 2045.
- Konsumenter riskerar att få en betydligt högre bränsleförbrukning och därmed dyrare drift än vad de räknat med. Det finns också en risk att konsumenter överskattar den miljönytta som deras val faktiskt medför.

Avsnitt 9.1.4 Fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar stegvis under en treårsperiod

Naturvårdsverket bedömer att nedsättningen av förmånsvärdet för laddhybrider bör upphöra snarast, och senast från den 1 januari 2028, och inte fasas ut stegvis som utredningen föreslår. Naturvårdsverket ser inga skäl för staten att subventionera fordon vars utsläpp är marginellt lägre än förbränningsbilar (se synpunkten om avsnitt 9.1.1 ovan). Att utredningens konsekvensanalys dessutom visar att laddhybriden i vissa segment skulle kunna bli mer attraktiv än en elbil utgör ytterligare ett argument för att förmånsvärdet bör sättas till noll.

Naturvårdsverket har inga synpunkter på utfasningen av förmånsvärdet för elbilar och delar utredningens analys av att personer som har möjlighet att nyttja denna förmån är ekonomiskt gynnade framför andra elbilsköpare. Möjligtvis bör utfasningen för rena elbilar senareläggas, eller genomföras under en längre period, beroende på hur politiken i övrigt utformas.

Avsnitt 9.2.2 Analysera möjligheten att införa en återbetalning av energiskatten på el för tunga lastbilar och bussar

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att möjligheten att återbetala elskatt för laddning av tunga lastbilar och tunga bussar ska analyseras vidare.

Naturvårdsverket vill betona vikten av att den analysen även inkluderar arbetsmaskiner, eftersom det i många fall är utmanande att få ihop totalkostnadskalkylerna även för dessa.

Avsnitt 9.2.3 Genom att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering minskar behovet av klimatpremier

Naturvårdsverket delar bedömningen att en avståndsbaserad vägskatt kan vara ett värdefullt kompletterande styrmedel som kan gynna elektrifieringen av tunga fordon, minska behov av klimatpremier/stöd på sikt, utjämna konkurrensförhållanden mellan utländska och svenska åkare samt bidra till ökad transporteffektivitet. I utredningen läggs inget förslag men Naturvårdsverket bedömer att ovanstående skäl talar för att det vore lämpligt att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering i Sverige.

Avsnitt 13 Förslag för ökad acceptans och kompensation

Naturvårdsverket instämmer i utredningens bedömning att kompensatoriska åtgärder kan bidra till ökad acceptans och att de föreslagna åtgärderna, utifrån uppdragets förutsättningar, i huvudsak är väl utformade.

Naturvårdsverket bedömer att utredningens förslag om kompensation genom sänkt skatt på el (13.2) är en träffsäker lösning som har förutsättningar att bidra

till ökad acceptans. Att genom styrmedel höja kostnaden för fossila drivmedel och sänka kostnaden för el skickar dessutom en tydlig signal att elektrifierade transporter är prioriterade.

Samtidigt kan kompenserande åtgärder innebära flera utmaningar, till exempel kan de skapa motverkande incitament vilket riskerar att minska styrmedlens effekt. Naturvårdsverket menar därför att åtgärder som riskerar att skapa motverkande incitament vid förändrade förhållanden bör ses över och vid behov fasas ut. Exempel på sådana förslag med motverkande incitament är förslaget att avskaffa bränslefaktorn och bränsletillägget i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar (avsnitt 9.1.2), och förslaget om att förlänga den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel (avsnitt 11.4.1).

Naturvårdsverket bedömer att hur de kompensatoriska åtgärderna kommuniceras är avgörande för vilka effekter det får för acceptansen. Det bör därför utredas vidare hur informationen ska utformas för att bli så effektiv som möjligt, så att budskapet om kompensation når fram. Detta kan till exempel göras genom regeringsuppdrag eller ändringar i författning. Det finns nationella och internationella exempel på hur kompensationer har kommunicerats, exempelvis från Kalifornien och från det svenska elprisstödet.

Avsnitt 13.4 Anslaget för elbilspremien föreslås höjas för att möta efterfrågan på bidraget

Naturvårdsverket delar utredningens bedömning att ett stöd behövs till vissa grupper för att förbättra de ekonomiska förutsättningarna att välja elbil. Med tanke på efterfrågan på premien och det stora behovet av ökad elektrifiering i närtid ser vi att det kan behövas både en översyn av villkoren för den riktade premien och en kompletterande ny premie för att bredda de ekonomiska och geografiska villkoren. Behovet av en kompletterande premie, med syfte att minska klimatutsläppen, ökar om de åtgärder utredningen föreslår för att påverka prisrelationen mellan fossila bränslen och el inte genomförs.

Övrig synpunkt om offentlig upphandling

Naturvårdsverket saknar förslag från utredningen om hur offentlig upphandling kan bli en drivkraft i omställningen till elektriska transporter och entreprenadtjänster. Offentlig upphandling omsätter stora belopp varje år och potentialen att krävställa för omställning till utsläppsfritt är stor. De krav som finns idag inom CVD-direktivet (Clean Vehicles Directive) är inte tillräckliga, framför allt inte för tunga fordon, och uppnås inte ens av statliga myndigheter. Dessutom finns inga krav för upphandling av entreprenadtjänster. Utredningen avstår från att lägga fram konkreta förslag på hur offentlig upphandling skulle kunna understödja introduktionen av arbetsmaskiner med nollutsläpp. Naturvårdsverket menar att offentlig upphandling som styrmedel redan nu borde kunna vidareutvecklas, med liknande tillvägagångssätt som i Norge, och med utgångspunkt i hur reglerna för offentlig upphandling nu föreslås ändras i EU. Krav på utsläppsfria transporttjänster och entreprenader i offentlig upphandling bör kompletteras med kompetensstöd och ekonomiskt stöd.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Johan Kuylénstierna efter föredragning av avdelningschefen Marie Uhrwing.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit tillförordnade biträdande enhetschefen och handläggarna Johan Leymann, Anna Forsgren, Tea Alopaeus, Hans Hjortsberg och Sara Nilsson.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Johan Kuylenstierna

Marie Uhrwing

Kopia till:

kn.kl@regeringskansliet.se