Regional utvecklingsförvaltning
Samhällsbyggnadsenhet

REMISSVAR
Regionala utvecklingsnämnden

Datum
2026-09-09

Diarienummer
RUN 2026/165

Klimat-och näringslivsdepartementet
Ev. Adress
Postnummer Postort

Remissvar betänkande Vägen mot utfasning

Region Dalarna delar utredningens bedömning att utfasningen av fossila bränslen behöver påskyndas och genomföras genom långsiktiga, och samhällsekonomiskt effektiva styrmedel. Det är helt i linje med Dalastrategin där skyndsam utfasning av fossila bränslen, ökad produktion av förnybar el och stöd till näringslivets utsläppsminskningar är prioriterade områden.

Målbilden är gemensam men Region Dalarna vill samtidigt framhålla att konsekvenserna av förslagen kan komma att påverka olika delar av landet på olika sätt. Dalarna är ett stort län som saknar en dominerande kärna och där befolkningen, servicen och arbetsmarknaden uppdelade på flera mindre och medelstora tätorter och kommuner spritt över en stor geografisk yta. Dalarnas har en betydande industri-, skogs- och besöksnäring som genererar en stor andel gods- och persontransporter vilket behöver ske mestadels på väg. Höjda drivmedelskostnader i samband med otillräckligt utbyggd ladd- och energiinfrastruktur samt kapacitetsbrist på järnvägen kan komma att påverka näringslivets konkurrenskraft negativt, och detta troligen mer än den nationella konsekvensanalysens beskriver då den inte beaktar regionala förutsättningar och funktionella samband i tillräcklig utsträckning.

Utredningens förslag är i stor utsträckning inriktade mot vägtransporter och arbetsmaskiner, eftersom dessa står för huvuddelen av den kvarvarande fossila bränsleanvändningen och därför föreslås bland annat en successivt skärpt reduktionsplikt, höjd beskattning av bensin och diesel, förlängda klimatpremier för tunga fordon och arbetsmaskiner samt sänkt energiskatt på el.

Region Dalarna bedömer att inriktningen i grunden är en rimlig väg för att nå de långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. Men utredningen är inte utformas på ett sådant sätt som gör att den tar hänsyn till att möjligheten att ersätta fossila transporter kan säkerställas och ske skyndsamt. Utredningen bedömer också att de samlade negativa konsekvenserna för företagen blir små, samtidigt som jord- och skogsbruk identifieras som mer utsatta eftersom drivmedelskostnaderna utgör en relativt stor del av verksamheternas

Postadress
Region Dalarna
Box 712
791 29 Falun

Besöksadress
Region Dalarna
Vasagatan 27
Falun

Kontakt
023-49 00 00
www.regiondalarna.se
232100-0180

Handläggare
Amelie Sahlin
Sekreterare/chef / Utredare
+46725714068
Amelie.Sahlin@regiondalarna.se

produktvärde, vilket kommer att få konsekvenser i Dalarna om inte riktade insatser kan ske i tillräcklig utsträckning.

Konsekvenser för näringslivets i Dalarna

För många företag i Dalarna är vägtransporter det enda alternativet som finns att tillgå, det gäller främst transporter kopplade till skogsbruk, jordbruk och besöksnäring men även för tillverkningsindustri, bygg- och anläggningsverksamhet och handel. De flesta av dessa ligger långt ifrån godsterminaler eller andra omlastningsplatser varför järnvägen idag inte ett förstahandsalternativ. Förutom att möjligheten för överflyttning från väg till järnväg är begränsad så är det också kapacitetsbrist i Dalarnas järnvägsinfrastruktur.

Region Dalarna anser att konsekvensbedömningen behöver utvecklas. Även om effekten på näringslivet är begränsad på nationell nivå kan påverkan bli betydande för enskilda företag och regionala värdekedjor. Höjda kostnader för bränsle och godstransporter kan spridas till underleverantörer, entreprenörer och företag som är beroende av långväga transporter till nationella och internationella marknader.

Det utgör en särskild risk för:

- försämrad konkurrenskraft för transportintensiva företag,
- ökade kostnader inom skogsbruk, industri, bygg och anläggning,
- högre kostnader för besöksnäringens företag och besökare,
- försämrade villkor för små och medelstora företag med begränsad investeringskapacitet samt
- geografiskt ojämna effekter om elektrifieringen går snabbare där elnät och laddinfrastruktur redan är väl utbyggda.

Region Dalarna anser därför att styrmedlen bör följas upp regionalt och branschvis och om negativa konkurrenseffekter uppstår behöver staten kunna vidta riktade och tidsbegränsade åtgärder som gynnar omställningens långsiktiga inriktning.

Tunga transporter och arbetsmaskiner

Utredningen konstaterar att eldrift inte fått genomslag för tunga lastbilar och arbetsmaskiner och det finns ett fortsatt behov av stöd för marknadsintroduktion. Klimatpremien för tunga lastbilar föreslås därför förlängas till 2030. Även klimatpremien för arbetsmaskiner föreslås behållas och förlängas. Region Dalarna tillstyrker denna inriktning men vill framhålla att stöden behöver vara:

- långsiktiga och förutsägbara,
- tillgängliga även för små och medelstora företag,

- anpassade till leasing och andra finansieringsformer och
- utformade så att företag utanför storstadsområden inte missgynnas.

För tunga transporter räcker det inte med stöd till själva fordonet. Investeringar behöver även kunna omfatta depåladdning, nätanslutning, effektförstärkning och andra delar av den infrastruktur som krävs för att fordonet ska kunna användas i verksamheten.

Region Dalarna välkomnar även att möjligheten till återbetalning av energiskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar ska analyseras vidare. Ett sådant styrmedel skulle kunna förbättra den ekonomiska kalkylen och bidra till ökad elektrifiering.

Elnät och laddinfrastruktur
Elektrifieringen förutsätter tillräcklig elproduktion, nätkapacitet och tillgång till laddning. En ökad överföringskapacitet i elnätet är central både för fortsatta företagsetableringar och för transportsystemets omställning. Region Dalarna anser därför att utredningens förslag behöver kopplas lite tydligare till nationell och regional energiplanering. Det är en balansakt för om skatter och reduktionsplikt skärps snabbare än de fossilfria alternativen blir tillgängliga riskerar företagen att möta högre kostnader utan faktisk möjlighet att ställa om.

Staten behöver därför säkerställa att utvecklingen av elnät, lokal och regional elproduktion samt publik laddning och depåladdning sker i takt med skärpningen av styrmedlen. Särskild hänsyn behöver tas till strategiska godsstråk, industriområden, transportnoder och destinationer inom besöksnäringen.

Konsekvenser för civilsamhället i Dalarna

Det kollektiva resandet i Dalarna har över tid haft stora utmaningar med marknadsandelar i förhållande till bilen som är det dominerande trafikslaget. Även om insatser görs för att öka det kollektiva resandet är tillgängligheten till kollektivtrafik förhållandevis låg och många behöver fortsatt ta bilen ganska långt till bussen eller tåget. Utifrån det gör Region Dalarna bedömningen att Dalarnas befolkning är de som enligt utredningen kan komma att påverkas mer negativt än andra till följd av utredningens förslag. Det faktum att det finns en potentiell risk enligt utredaren att enskilda hushåll kan komma drabbas oproportionerligt hårt när priserna på drivmedel stiger och när alternativa sätt att resa är begränsat är mycket bekymmersamt.

Sammanfattningsvis:

- Utredningen behöver förhålla sig tydligare till tillgänglighet i hela Sverige. Det kan göras genom att ta fram förslag på asymmetriska lösningar som tar hänsyn till de olika förutsättningar som finns i Sverige.

- Region Dalarna bedömer att kommande beslut behöver föregås av fördjupade analyser av effekterna för län och funktionella geografier med långa transportavstånd, hög godstransportandel och begränsade alternativa transportsätt.

- Region Dalarna anser att transporteffektivitet kan ges en tydligare roll. I ett transportintensivt län kan förbättrad järnvägskapacitet, effektiva omlastningsterminaler, samordnade transporter och starkare kopplingar mellan väg och järnväg minska både utsläpp, sårbarhet och företagens kostnader.

- Utredningen behöver säkerställa att det finns långsiktiga spelregler och en förutsägbarhet så att både näringsliv och hushåll tryggt kan göra nödvändiga investeringar för en omställning.