RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Klimat-och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se
KN2026/01175

Stockholm 2026-10-29

Remissvar KN2026/01175 – Remiss av betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 60 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar och avdelningar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på betänkandet *Vägen mot utfasning* som utreder hur Sverige ska nå målet om att fasa ut fossila drivmedel från vägtrafiken och ställa om till en helt fossilfri fordonsflotta. Betänkandet kartlägger nödvändiga styrmedel, tidsramar och ekonomiska förutsättningar för elektrifiering och förnybara drivmedel, och innehåller analyser kring hur omställningen påverkar konsumenter och näringsliv.

M Sverige har haft en roll i utredningens referensgrupp, och har på de sätt som varit möjliga inom ramen för utredningen gjort vad förbundet kunnat för att vara behjälpliga i att kommentera och nyansera i de frågor referensgruppen ombetts analysera.

M Sveriges synpunkter

På ett övergripande plan ställer sig M Sverige frågande till det ändamålsenliga i den kedja av politiska beslut som föranlett utredningen. Att först nedmontera fungerande klimatinsatser för att därefter tillsätta en utredning med uppdrag att hantera de målkonflikter och utsläppsökningar som uppstått till följd av beslutet framstår som ett bristfälligt hushållande av resurser.

Att utreda en väg mot utfasning efter att aktivt ha drivit på en utveckling i motsatt riktning har skadat förutsägbarheten för såväl transportsektorns aktörer som enskilda bilister, liksom långsiktigheten i den bild Sverige haft ambitionen att upprätthålla som ett föregångsland i omställningen.

Det bekräftas även av utvecklingen på vägarna. Enligt Trafikverkets rapport *Vägtrafikens utsläpp 2024* ökade utsläppen från vägtrafiken markant under regeringsperioden. Upp hela 18 procent

enbart 2024 jämfört med 2023, till följd av den sänkta reduktionsplikten och den slopade klimatbilsbonusen.

De på senare tid tillfälliga och relativt kraftfulla skattesänkningarna på fossila drivmedel har dessutom haft en negativ påverkan vad gäller viljan och förståelsen för klimatinsatser generellt eftersom bilister i allmänhet har letts att tro att utsläppsminskningar inte är viktigt.

Regeringens arbete på klimatområdet under mandatperioden är utredningen till trots alltså snarast motsvarande ett steg fram, men fem steg tillbaka.

M Sverige ser också problem med hur utredningen präglats av ett allt för snävt ramverk. Flera av utredningens enskilda förslag – exempelvis isolerade justeringar av beskattning eller mindre avgiftsförändringar – bidrar var och en för en relativt marginell skillnad för den faktiska omställningstakten.

Genom att fokusera på punktinsatser missar utredningen att fånga helheten i hushållens mobilitetsbehov. Särskilt problematiskt är att utredningens direktiv innebär att hänsyn inte alls ska tas till det svenska målet för transportsektorn till 2030. Att bortse från 2030-målet innebär problem när det kommer till insatserna som föreslås då såväl berörda myndigheter som branschaktörer under mycket lång tid har inrättat sina strategier och investeringar utifrån just detta riktmärke.

Det finns också andra generella problem med avgifts- och prisbaserade styrmedel. Flera delar av utredningens förslag går ut på att öka priset på bensin och diesel. Att förlita sig på styrmedel innebär trots syftet en betydande osäkerhet eftersom drivmedelspriserna i allt väsentligt styrs av faktorer utanför vår kontroll.

Särskilt prisutvecklingen på den globala råoljemarknaden har paradoxalt nog visat sig ha en betydligt starkare inverkan på konsumenternas benägenhet att välja en elbil än vad justeringar i nationella skatter och avgifter förmått.

Utredningen är förstås inne på det spåret, att det är prisskillnaden på exempelvis fossila drivmedel och el som huvudsakligen driver efterfrågan att välja el framför fossilt. Men att göra mindre justeringar i skatter och graden av inblandning av förnybart innehåll har ingenting att göra med elmarknadens säregna prissättningsmodell och pris, effekterna av Sveriges stora export av el, eller som vi var inne på, världsmarknadspriset på råolja. Även om utredningens förslag införs till fullo bromsas omställningen så snart elpriserna skjuter i höjden, råoljan är billig och prisskillnaden blir till fossilbilens fördel.

M Sveriges förslag

Det är viktigt att framhålla att omställningen av vägtrafiken är en bred fråga som utöver klimataspekter också handlar om nationell energisäkerhet, beredskap, ekonomisk konkurrenskraft och inkludering. Ett minskat beroende av importerade fossila drivmedel minskar Sveriges utsatthet för omvärldsfaktorer och minskar det kapitalutflöde som fossilberoendet för med sig.

Just eldrivna fordon visar över sin livscykel betydande miljö- och klimatfördelar, samtidigt som fordonsparkens batterikapacitet utgör en potential för framtida effektbalansering i elnätet. Förnybara flytande drivmedel som HVO och E85, samt biogas, fyller en viktig funktion under förutsättning att såväl teknisk tillgänglighet som ekonomiska incitament föreligger.

Parallellt med elektrifieringen ser M Sverige det som betydelsefullt att tillvarata potentialen i kompletterande fossilfria tekniker. Framför allt biogas och etanol (E85). Det finns en outnyttjad potential i den befintliga infrastrukturen för förnybara drivmedel med tanke på den så kallade pumplagen. Men för att infrastrukturen ska ha avsedd effekt krävs att drivmedlen tillåts uppnå och bibehålla ett konkurrenskraftigt pris gentemot fossila alternativ. Det vill säga, hade prisfördelen att köra på etanol varit uppenbar, långsiktig och inneburit en besparing för hushållen, är det sannolikt att pumplagen, precis som vid introduktionen av etanolbilar på 00-talet, även idag bidragit till att minska vägtrafikens utsläpp. Parallellt behöver etanoldrivna fordon och biogasfordon premieras genom riktade stöd för att stimulera utbud och efterfrågan. Utan fördel i plånboken för konsumenten uteblir klimatvinsterna, oavsett den tillgänglighet pumplagen syftar till.

För att säkerställa en effektiv och tillgänglig omställning, där skiftet sker genom stimulans vid nybilsförsäljning snarare än bestraffning av alla som behöver använda bil, ser M Sverige behov av ett fördjupat fokus inom tre områden:

- **Incitament för köp av eldrivna fordon**
  Den enskilt viktigaste åtgärden för att med tiden uppnå en omställning måste vara att se till att så få bilar som möjligt av de nya bilar som säljs kräver fossilt drivmedel. För att öka andelen elbilar i nybilsförsäljningen måste de ekonomiska incitamenten nå en bredare grupp köpare. M Sverige ser det som ytterst viktigt att även privata köpare erhåller en bonus vid köp av eldrivna fordon. Det kan uppnås genom att avskaffa schablonnedsättningen för tjänstebilar till förmån för en generell elbilsbonus, precis som utredningen också är inne på, alternativt genom att anpassa och utvidga klimatbonusen till att omfatta samtliga köparkategorier samtidigt som tjänstebilsincitamenten behålls.

- **Stöd för laddning vid avsaknad av hemmaladdning**
  Förbättrade villkor krävs för fordonsägare som saknar möjlighet till laddning i anslutning till boendet. För att utjämna de ekonomiska skillnaderna mellan laddning i egen fastighet och dyr snabbladdning i publik infrastruktur bör det skattefria avdraget för grön teknik breddas. M Sverige föreslår att en ekonomisk kompensation till bilägare i flerbostadshus som är hänvisade till publika laddstationer ska ingå i skatteavdraget.

- **Kompensation för användare av flytande drivmedel**
  En fungerande omställning förutsätter att hänsyn tas till hushåll och verksamheter som ännu inte gått över till el. För att stötta och skydda bör reseersättningen samt det riktade glesbygdsstödet kontinuerligt indexeras och höjas i takt med ökade drivmedelspriser, oberoende av orsakerna bakom prisstegringen. Det skulle säkerställa tillgänglighet och förhindra allt för betungande ekonomiska påfrestningar för nödvändiga bilresor.

Riksförbundet M Sverige

Heléne Lilja
vd

Carl-Erik Stjernvall
Teknisk expert, hållbarhetsansvarig