SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2026-10-30

kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2026/01175
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar gällande betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik. I Sverige görs 99 % av bussresorna och 90% av tågresorna med våra medlemmars trafik. Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur kommuner och regioner överlåtit ansvaret enligt färdtjänst- eller kollektivtrafiklagen. Här görs ca 86 miljoner resor årligen.

Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 96 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslaget

Utredningens övergripande uppgift har varit att föreslå styrmedel för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet.

Utredningen ska säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, samt säkerställa att utfasningen av fossila bränslen sker på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

Om inga ytterligare åtgärder vidtas jämfört med vad som är beslutat i dag ser varken ESR-åtagandet till 2030 eller det långsiktiga klimatmålet till 2045 ut att nås. Gapet till ESR-åtagandet för hela perioden 2021–2030 beräknas vara knappt 8 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Gapet till att nå en utfasning av fossila bränslen 2045 beräknas sammanlagt till omkring 20 TWh för bensin och diesel.

De svenska ESR-utsläppen härstammar till största del från inrikes vägtransporter och arbetsmaskiner. Det är således nödvändigt att fokusera på utsläppen från

drivmedelsanvändning, och särskilt från inrikes vägtransporter. Detta gäller både för ESR-åtagandet till 2030 och för klimatmålet 2045.

Utsläppen från fossila drivmedel kan minska till relativt låga kostnader för samhället genom en successiv övergång till elfordon och förnybara drivmedel. Sverige kan genom drivmedelsskatter och klimatpolitiska styrmedel i paritet med de som finns i jämförbara länder klara våra åtaganden utan att våra drivmedelspriser blir högre än i grannländerna. För att ge incitament till en fortsatt elektrifiering behöver drivmedelspriserna inte vara högre än i jämförbara länder eller den historiska trenden, men de bör inte heller vara lägre. Att bibehålla låga drivmedelspriser genom låga skatter ger lägre inkomster till staten, lägre incitament till omställning, och högre incitament till grannlandstankning i Sverige.

Det är, inom den återstående tidsramen, inte möjligt att i tillräcklig omfattning vare sig ställa om fordonsflottan till eldrift eller minska trafikarbetet med förbränningsmotordrivna fordon för att nå ESR åtagandet till 2030, utan att det skulle medföra betydande samhällsekonomiska kostnader. Därför bedömer utredningen att användningen av förnybara drivmedel behöver öka. Därmed inte sagt att elektrifiering eller ökad transporteffektivitet inte spelar någon roll för att minska växthusgasutsläppen till 2030.

Enligt utredningens direktiv ska fossila bränslen i princip fasas ut till 2045 genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria flytande och gasformiga drivmedel och ökad transporteffektivitet. Om elektrifieringen försenas finns risk att man kan tvingas till dyrare åtgärder sent i processen. Det vore problematiskt både ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och ur ett acceptansperspektiv. Systemmodelleringar visar att det är mer samhällsekonomiskt effektivt att minska utsläppen med snabbare elektrifiering av vägtransporter och arbetsmaskiner än med en ökad inblandning av förnybara drivmedel, inte minst då det kommer att finnas ett stort behov av förnybara drivmedel i omställningen av sjöfart och flyg. Det är således viktigt att det finns tydliga incitament för en elektrifiering redan i närtid.

Stödet för klimatpolitiska åtgärder är relativt starkt men det finns vissa utmaningar förknippade med ekonomiska styrmedel. Utredningen föreslår styrmedel, som ska ha goda förutsättningar att uppnå acceptans. Genom att anpassa de huvudsakliga utsläppsminskande styrmedlen så att prisökningar begränsas och förutsägbarheten stärks, bedömer utredningen att förutsättningarna för den föreslagna politiken ska upplevas som rättvis är goda och att behovet av ytterligare åtgärder för kompensation och acceptans begränsas. Utredningen bedömer dock att det finns möjligheter att stärka acceptansen ytterligare och därmed skapa en mer robust nationell klimatpolitik. Bred kompensation kan stärka acceptansen om den sker på ett sätt som minskar hushållens kostnader för att sänka sin drivmedelsanvändning. Genom riktade åtgärder som minskar risken för att vissa grupper eller individer påverkas särskilt negativt kan acceptansen också stärkas.
Urval av utredningens förslag:

- Successiv höjning av reduktionsplikten samt ändring av systemet bl.a. att inkludera rena och höginblandade förnybara bränslen senast 2031
- Skatt på bensin och diesel höjs
- Energiskatt på el sänks som acceptansåtgärd
- Förlängd och skärpt malusperiod för personbilar
- Höjt anslag elbilspremie
- Förändringar i energibeskattningssystemet
- Miljöklasser för bensin och diesel tas bort 2031

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Utredningen är gedigen och väl genomarbetad överlag utifrån givna förutsättningar. Utredningen presenterar den miniminivå Sverige behöver nå vad gäller utsläppsminskningar för att uppnå åtaganden och inte få böter. Utredningen visar tydligt att åtgärder måste till för att denna nivå ska uppnås. Att en tydlig miniminivå finns att relatera till är mycket positivt.

Utredningens fokus har varit elektrifiering i enlighet med uppdraget. Utredningsuppdraget har framförallt varit bilistcentrerat med fokus på egen elbil som transportlösning. Den största bristen med utredningen är att den inte behandlar transporteffektivitet tillräckligt och att effekterna av transporteffektivitet undervärderas. Man ser även för snävt på acceptans.

Transporteffektivitet behandlas allt för översiktligt och potentialen underskattas enligt Svensk Kollektivtrafiks bedömning. Både push – och pullåtgärder behövs för att öka transporteffektiviteten. Vi är kritiska till att det i utredningen saknas djupare analyser av åtgärder för ökad transporteffektivitet, dels åtgärder var för sig, dels av åtgärder som tillsammans stärker varandra.

Ökad transporteffektivitet påverkar styrmedlen för att fasa ut fossila bränslen på två sätt, dels genom att minskar efterfrågan på drivmedel, dels genom att minska klimatutsläppen. Ökad transporteffektivitet och ökad kollektivtrafikandel minskar klimatutsläppen och efterfrågan på drivmedel och el även på lång sikt när vägtransporterna är elektrifierade eftersom ökad transporteffektivitet och ökad kollektivtrafikandel minskar transportarbetet, minskar antalet fordon som behöver tillverkas och skrotas osv och dessutom minskar behoven av att bygga nya vägar, gator och parkeringar.

Utredningen analyserar huvudsakligen hur utsläppen från befintligt transportarbete ska minska, men i betydligt mindre utsträckning hur själva efterfrågan på motoriserat transportarbete kan minska. Detta innebär att ett av de mest kostnadseffektiva sätten att nå klimatmålen inte analyseras fullt ut.

De föreslagna acceptansåtgärderna med sänkt skatt på el som huvudåtgärd som presenteras i utredningen bedömer vi inte ökar acceptansen för ökat bränslepris. Om man däremot tittar på exempelvis resultaten från SOM-undersökningen från 2024 så ser man att det finns väldigt hög acceptans för satsningar på att bygga

ut kollektivtrafik som ett klimatpolitiskt styrmedel.[1] Satsningar på utbyggd kollektivtrafik leder till bättre och ökat utbud vilket ökar relevansen och tillgängligheten för kollektivtrafiken, vilket i sin tur minskar behovet av bil. Ett mer transporteffektivt samhälle gynnar både utsläppsminskningar och utvecklingen av stads- och tätortsmiljöer, här är kollektivtrafiken ryggraden. Vi anser inte att det huvudsakliga målet ska vara att alla hushåll ska ha en egen elbil utan grunden bör istället vara ett transporteffektivt samhälle med hög andel gång, cykel och kollektivtrafik, Satsningar bör göras där för att främja omställningen istället för satsningar på privatbilism.

Bilar, även elbilar, leder till trängsel, luftföroreningar, buller och tar upp mycket utrymme i staden som skulle kunna användas till annat. En ensidig satsning på elbilar leder inte till mer hållbara städer och tätorter.

Svensk Kollektivtrafik ställer oss negativa till inkludering av höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten. Våra medlemmar, som står för 99,65 % av alla bussresor i Sverige, är storkonsumenter av höginblandade biodrivmedel År 2024 använde kollektivtrafiken 141 000 000 l flytande biodrivmedel och 71 000 000 kg biogas. År 2025 kördes över 96 % av alla fordonskilometrar med buss med förnybart biobränsle eller el. Till grund för detta ligger regionala politiskt beslutade klimat- och miljömål som styr RKM:s bränsleval. Kollektivtrafiken har gått före i transportsektorn och är bäst i klassen på utsläppsminskning.

Skulle de höginblandade inkluderas i reduktionsplikten är vår analys att de rena och höginblandade förnybara drivmedlen i princip skulle försvinna från marknaden eller att bara ett fåtal produkter till väldigt höga priser skulle finnas kvar. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik skulle då bli tvungen att köra på reduktionspliktiga bränslen med höga utsläpp som resultat och regionala miljömål går om intet.

Vår prognos vad gäller elektrifiering av bussflottan är att 30–40% kommer vara elektrifierad 2030, vilket innebär att det fortfarande kommer att finnas över 6 000 bussar som drivs med annat bränsle 2030. Våra medlemmar vill att dessa ska drivas förnybart. Den additionella miljönyttan är mycket viktig för kollektivtrafiken.

Vi vill understryka vikten av tydlig och långsiktig styrning vad gäller drivmedel. Våra medlemmar efterfrågar stabila förutsättningar för att på bästa sätt göra upphandlingar som sträcker sig över t.ex. 10-års perioder. Vi ser att elektrifieringstakten saktar ned lite inom kollektivtrafiken beroende på omvärldsförhållanden, marknadsbrister, långa leveranstider, krav på hållbara leverantörsled etc. Takten är fortfarande snabbare än övriga transportsektorn, men vi ser ett fortsatt behov av rena biodrivmedel för kollektivtrafiken framåt. Clean Vehicles Directive samt kommande CO2-utsläppskrav och Euro 7 kommer få stor påverkan kring 2030 och framåt.

[1] Klimatpolitiska Rådet Stöd för och attityder till klimatpolitik i Sverige. Se även New Republic och Naturvårdsverket Allmänheten om klimatet 2024 samt Verian och Världsnaturfonden Klimatbarometern 2026

Klimatomställningen av transportsektorn behöver vila på de tre benen transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon och fartyg. Att fokusera till största del på elektrifiering bedömer vi är en alltför enkelsidig väg att gå, även i det korta perspektivet. Det finns åtgärder att genomföra såväl i närtid som långsiktigt för att öka transporteffektiviteten och nå klimatmålen. I Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål – Svensk Kollektivtrafik, visar vi på konkreta åtgärder med bra effekt. Vi ser transporteffektiviteten och kollektivtrafiken som centrala i omställningen och för att nå både EU-åtaganden och nationella klimatmål behöver transporteffektivitet få ökat fokus i kommande planer.

Svensk Kollektivtrafik anser att regeringen bör:

1. Ge transporteffektivitet en mer central roll i den fortsatta klimatpolitiken.
2. Utreda och införa styrmedel som ökar kollektivtrafikresandet.
3. Erkänna kollektivtrafikinvesteringar som en acceptansåtgärd i klimatomställningen.
4. Avstå från att inkludera höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten.
5. Säkerställa långsiktiga och stabila villkor för kollektivtrafikens drivmedelsförsörjning.
6. Genomföra en särskild konsekvensanalys för regional kollektivtrafik innan förändringar av biodrivmedelssystemet genomförs.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK
Johan Wadman
VD