Teknikföretagen

REMISSVAR
2026-10-30

Klimat- och näringslivsdepartementet

Kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kn.kl@regeringskansliet.se

Dnr: KN2026/01175

Teknikföretagens remissyttrande över betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Teknikföretagens 4600 medlemsföretag står för en tredjedel av Sveriges export och över en miljon jobb. Vår uppgift är att stärka våra medlemmars konkurrenskraft och driva den hållbara utvecklingen framåt. Tillsammans med företag över hela landet formar vi teknikbranschens framtid.

Sammanfattning

Teknikföretagen välkomnar ambitionen att fasa ut fossila bränslen, men anser att förslagen behöver skärpas för att utsläppen ska minska i tillräcklig takt utan att industrins konkurrenskraft försvagas. Politiken bör framför allt påskynda elektrifieringen och ge företag och hushåll tydliga incitament att investera i fossilfria lösningar redan under de närmaste åren.

Teknikföretagen avstyrker att fungerande incitament för elektrifiering försvagas eller avvecklas innan andra styrmedel faktiskt har visat sig ge motsvarande effekt. Förändringar ska bygga på faktisk marknads- och kostnadsutveckling – inte på osäkra antaganden om framtida kostnadsparitet eller kommande styrmedel.

Teknikföretagen vill därför att regeringen:
• behåller långsiktiga och förutsägbara incitament för köp och användning av elfordon, inklusive Klimatpremien och nedsatt förmånsvärde, tills fossilfria alternativ är konkurrenskraftiga utan stöd,
• skyndsamt genomför riktade åtgärder som sänker kostnaden för laddning av tunga fordon och stärker efterfrågan på utsläppsfria transporter,
• samordnar styrmedel för fordon, laddinfrastruktur och elnät så att investeringar kan genomföras i närtid, och
• säkerställer långsiktiga villkor för hållbara biodrivmedel och biogas i den befintliga fordonsflottan och i transporter där elektrifiering ännu inte är ett konkurrenskraftigt alternativ.

Den samlade styrningen ska vara träffsäker, kostnadseffektiv och teknikneutral, men samtidigt tydligt prioritera elektrifiering där tekniken är tillgänglig. Styrmedel för investering och användning ska komplettera varandra och ge stabila villkor fram till 2030.

Detaljerade synpunkter

9.1.1. Skärp och förläng malus för lätta fordon

Teknikföretagen bedömer att malus fortsatt kan fylla en funktion i omställningen av fordonsflottan, under förutsättning att systemet är långsiktigt, proportionerligt och teknikneutralt. Efter att bonusen avskaffats är det viktigt att den samlade beskattningen upprätthåller en tydlig kostnadsskillnad mellan fordon med höga utsläpp och nollutsläppsfordon. Intäkter från malus bör samtidigt användas till träffsäkra åtgärder som främjar elektrifiering, laddinfrastruktur och en konkurrenskraftig omställning.

En tydlig koldioxiddifferentiering kan stärka nollutsläppsfordonens relativa konkurrenskraft. För lätta lastbilar, där elektrifieringen ännu inte kommit lika långt, behöver den samlade styrningen ge tillräckliga ekonomiska incitament utan att skapa oproportionerliga kostnader för företag som saknar tekniskt och kommersiellt tillgängliga alternativ.

9.1.2. och 9.1.3 Ta bort bränslefaktorn och bränsletillägget för dieselfordon i fordonsskatten samt höj grundbeloppet och koldioxidbeloppet i fordonsskatten samt sänk gränsen för när beloppet bör tas ut

Teknikföretagen avstyrker förslagen om att slopa bränslefaktorn och bränsletillägget för dieselfordon samt att generellt höja den koldioxidbaserade fordonsskatten. Ett slopande av dieselns särskilda skattekomponenter skulle sänka skatten för många dieselfordon och därmed kunna minska den ekonomiska fördelen med nollutsläppsfordon. Detta är särskilt problematiskt om övriga styrmedel inte samtidigt ger en tillräcklig och förutsägbar klimatstyrning.

Teknikföretagen anser samtidigt att en generell höjning av den koldioxidbaserade fordonsskatten är ett trubbigt sätt att påskynda omställningen. Styrningen bör i högre grad göra fossilfria investeringar attraktiva, säkerställa utbyggd infrastruktur och ge företag och hushåll rimlig tid att ställa om. Den samlade politiken behöver skapa en tydlig och varaktig ekonomisk fördel för elektrifiering utan att i onödan försvaga konkurrenskraften.

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

Teknikföretagen avstyrker förslaget att stegvis fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider. Företags- och förmånsbilsmarknaden är en central del av nybilsmarknaden och har stor betydelse för elektrifieringen. Att försvaga ett styrmedel som påverkar valet av drivlina riskerar att bromsa omställningen i ett läge där takten behöver öka.

Detta segment är även betydelsefullt för begagnatmarknaden. Företags- och förmånsbilar når efter några år fler hushåll och bidrar till ett större utbud av begagnade elbilar. En lägre nyregistrering får därför effekter långt utanför gruppen förmånstagare och kan minska tillgången till elektrifierade fordon för konsumenter på andrahandsmarknaden.

Det är problematiskt att fasa ut ett etablerat incitament med hänvisning till framtida styrmedel vars genomförande, nivåer och varaktighet är osäkra. Förändringar bör baseras på faktisk marknads- och kostnadsutveckling samt på en samlad bedömning av om styrningen fortsatt ger tillräckliga investeringssignaler.

Ett långsiktigt och förutsägbart förmånssystem bör därför även fortsättningsvis ge en tydlig ekonomisk fördel för nollutsläppsfordon. Justeringar kan vara motiverade när marknaden förändras, men bör utformas stegvis och utifrån tydliga kriterier.

Teknikföretagen anser sammantaget att förmånsbeskattningen även framöver bör stödja elektrifieringen. En framtida utfasning bör ske först när marknadsutvecklingen visar att motsvarande styrning inte längre behövs.

9.1.5. Inköpssubventioner bedöms inte vara lämpliga för nya eldrivna personbilar

Teknikföretagen delar inte bedömningen att inköpssubventioner generellt är olämpliga för nya eldrivna personbilar. Sverige befinner sig fortfarande i ett skede där nybilsmarknadens omställning behöver accelerera. Rätt utformade, tidsbegränsade och successivt avtrappade incitament kan bidra till att överbrygga kostnadsskillnader, öka volymerna och stärka marknaden för elektrifierade fordon.

Stöd bör samtidigt vara träffsäkra, kostnadseffektiva och utformade så att de inte skapar ryckighet eller oönskade marknadseffekter. Fokus bör ligga på att stärka efterfrågan i Sverige och säkerställa att stöden bidrar till varaktig utsläppsminskning, snarare än att permanent subventionera en mogen marknad.

Utformningen behöver även beakta samspelet mellan nybilsmarknaden och begagnatmarknaden. En stabil tillförsel av nya elbilar är nödvändig för att på sikt bygga upp ett större och mer tillgängligt utbud av begagnade fordon.

Internationella erfarenheter visar att en hög elektrifieringstakt kan kombineras med en fungerande begagnatmarknad när styrmedlen är långsiktiga och förutsägbara. Den svenska politiken bör därför inriktas på att skapa stabil efterfrågan och minska de ekonomiska trösklarna för hushåll och företag.

En ytterligare nytta med fler elektrifierade fordon på marknaden är att de kommer att kunna bidra till mer flexibilitet i elsystemet och avlasta elnätet under tider av hög belastning med hjälp av sina batterier som är uppkopplade på nätet via ”vehicle to grid” teknologin.

Även riktade insatser för begagnade elbilar kan vara motiverade, särskilt för hushåll med svagare köpkraft och i områden där bilen är nödvändig. Sådana stöd bör utformas så att de stärker efterfrågan i Sverige och kompletterar, snarare än ersätter, åtgärder för nybilsmarknaden.

Åtgärder som sänker kostnaderna för innehav och användning är viktiga men kan inte ensamma ersätta styrning vid investeringstillfället. För många hushåll och företag är inköpspris, finansieringskostnad och initial månadskostnad avgörande. Politiken behöver därför hantera både investeringskostnaden och den löpande användningsekonomin.

9.2.1. Klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030 men skillnaden i stöd mellan lätta lastbilar och lastbilar med en totalvikt upp till 4,25 ton behöver tas bort

Teknikföretagen tillstyrker förslaget att förlänga Klimatpremien för tunga lastbilar till 2030. Elektrifieringen av den tunga trafiken behöver accelerera och den högre investeringskostnaden utgör fortsatt ett betydande hinder. Svensk industri har fordon och teknik redo för större volymer, men ökad efterfrågan kräver långsiktiga och förutsägbara villkor. Stöd till fordonsinköp och krav i offentlig upphandling är därför motiverade under en övergångsperiod, tills fossilfria alternativ kan konkurrera på marknadsmässiga villkor. Krav på fossilfrihet i offentlig upphandling är en sorts riskdelning som kan vara mycket viktig för att bygga upp större marknader, som i sin tur kan ge skalfördelar och därmed sänka kostnaderna för de fossilfria fordonen framöver.

Klimatpremien behöver ses som en del av ett sammanhängande ekosystem för elektrifierade transporter. Fordon, laddinfrastruktur och elnät måste utvecklas samordnat. För låga fordonsvolymer riskerar att försämra nyttjandet av redan gjorda investeringar och fördröja skalfördelar. Styrningen bör därför stärka efterfrågan, exempelvis via upphandlingskrav, samtidigt som hinder i elnät, tillståndsprocesser och laddinfrastruktur undanröjs.

Tidsdimensionen är central. Om bättre ekonomiska förutsättningar uppstår först mot slutet av decenniet riskerar investeringar i både fordon och infrastruktur att skjutas upp. Klimatpremien fyller därför en viktig roll fram till dess att andra styrmedel och marknadsutvecklingen ger tillräcklig effekt.

Teknikföretagen avstyrker förslaget att likställa stödbeloppet för ellastbilar mellan 3,5 och 4,25 ton med stödet för lätta ellastbilar. Fordon i detta viktspann är viktiga för elektrifieringen av distributions- och transportbilssegmentet. Den högre totalvikten kompenserar för batteriernas vikt och gör det möjligt att bibehålla tillräcklig lastkapacitet. En harmonisering nedåt riskerar att försvåra elektrifieringen i transportsegment där merkostnaden fortfarande är betydande.

Teknikföretagen anser att stöd till gasfordon bör bedömas utifrån faktisk klimatnytta, kostnadseffektivitet och tillgången till fossilfria bränslen. Stöd bör inte permanentas, men heller inte avvecklas innan alternativen är

kommersiellt tillgängliga och konkurrenskraftiga i berörda användningar. Annars finns en risk att diesel blir det mest attraktiva alternativet.

Biogas kan vara ett viktigt komplement i användningar där elektrifierade lösningar ännu inte är tekniskt eller ekonomiskt konkurrenskraftiga. Den kan ge utsläppsminskningar på kort sikt och bidra till utfasningen av fossila drivmedel medan elektrifieringen byggs ut.

Ett fortsatt utrymme för kompletterande lösningar får dock inte sänka ambitionen för elektrifieringen. Där tekniken är tillgänglig och ekonomiskt rimlig bör styrmedlen kraftfullt driva elektrifiering. I mer svårelektrifierade segment behövs teknikneutrala och prestandabaserade villkor för andra fossilfria alternativ.

En snabb omställning av den svenska marknaden har ett tydligt industri- och konkurrenskraftsperspektiv. Svenska tillverkare är världsledande inom tunga fordon och har gjort omfattande investeringar i elektrifiering. En stark hemmamarknad skapar volymer, lärande och skalfördelar och stärker därmed svensk industris konkurrenskraft på europeiska och globala marknader. Klimatpremien är därför både ett klimatpolitiskt och ett industripolitiskt verktyg.

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

Teknikföretagen tillstyrker förslaget att utreda återbetalning av energiskatten på el för laddning av tunga lastbilar och bussar, men anser att arbetet bör leda skyndsamt till ett konkret genomförandeförslag. En riktad nedsättning skulle förbättra eldriftens konkurrenskraft gentemot diesel och är särskilt relevant för fordon med höga årliga körsträckor.

En återbetalning bör komplettera Klimatpremien. Premien minskar investeringsbarriären, medan lägre elskatt förbättrar kalkylen under fordonets användning. För att accelerera elektrifieringen behöver politiken hantera båda kostnadskomponenterna.

Teknikföretagen varnar för att dra långtgående slutsatser om en framtida utfasning av Klimatpremien enbart utifrån modellerade totalkostnader. Styrmedlen är inte direkt utbytbara: investeringsstöd påverkar finansieringsbehovet vid köpet, medan elskatt och vägskatt påverkar driftskostnaden över tid. Effekten varierar dessutom med körsträcka och användningsmönster.

Modellberäkningar bygger på antaganden om energipriser, styrmedel och marknadsutveckling. Beräknad kostnadsparitet innebär därför inte att finansieringsbarriärer, restvärdesrisker eller osäkerhet om framtida kostnader har försvunnit för transportföretagen.

Teknikföretagen anser därför att återbetalning av energiskatt ska införas som ett komplement till Klimatpremien. En framtida utfasning av premien bör

baseras på faktisk marknads- och kostnadsutveckling och ske först när nollutsläppsfordon är konkurrenskraftiga utan investeringsstöd. Regeringen bör skyndsamt klargöra de EU-rättsliga förutsättningarna.

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

Teknikföretagen anser att en avståndsbaserad vägskatt med tydlig koldioxiddifferentiering bör införas skyndsamt och utformas så att den stärker klimatstyrningen utan att försämra svensk konkurrenskraft. Systemet bör vara administrativt enkelt, teknikneutralt och ge likvärdiga villkor för svenska och utländska aktörer. Högkapacitetsfordon bör premieras när de bidrar till effektivare transporter och lägre utsläpp.

Teknikföretagen delar däremot inte bedömningen att en vägskatt i sig minskar behovet av Klimatpremien. Så länge investeringskostnaden för nollutsläppsfordon är väsentligt högre behövs kompletterande styrmedel.

Styrmedlen adresserar olika hinder: premien minskar investeringskostnaden, medan vägskatten påverkar driftskalkylen. En utfasning av premien bör därför ske först när den samlade styrningen kan visas ge tillräckliga incitament och marknaden nått en stabil utveckling.

9.2.4. Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon

Teknikföretagen tillstyrker förslaget att dela upp miljözon klass 3 så att kommuner kan införa miljözon för lastbilar och bussar separat från personbilar. Det ger ett mer träffsäkert verktyg för att påskynda omställningen av den tunga trafiken. Reglerna behöver samtidigt vara nationellt enhetliga, förutsägbara och införas med tillräcklig framförhållning.

En stor del av lokal och regional distribution kan redan elektrifieras med kommersiellt tillgängliga fordon. Miljözoner kan skapa efterfrågan på utsläppsfria transporter, men behöver kombineras med laddinfrastruktur, elnätskapacitet och rimliga övergångstider. Samtidigt som laddinfrastruktur, elnät och ny elproduktion byggs ut behövs mer satsningar på energieffektiviseringar, flexibilitet och användning av digitala verktyg för att optimera nyttjandet av den infrastruktur som redan finns.

10.1.1 Nationellt handelssystem eller inblandningskrav

Teknikföretagen anser att ett nytt nationellt handelssystem inte bör prioriteras. Ett nytt system skulle kräva omfattande utveckling och administration samtidigt som behovet av styrmedel som ger effekt i närtid är stort. Fokus bör ligga på att utveckla befintliga styrmedel, inklusive reduktionsplikten, och kombinera dem med åtgärder som accelererar elektrifieringen och minskar utsläppen från den befintliga fordonsflottan.

10.2.1. Nya nivåer i reduktionsplikten

Teknikföretagen ser positivt på att reduktionsplikten bidrar till Sveriges ESR-åtagande och till utsläppsminskningar i den befintliga fordonsflottan. Nivåerna måste dock vara långsiktiga, förutsägbara och utformade med hänsyn till kostnadseffektivitet, tillgång på hållbara råvaror och industrins konkurrenskraft. Förnybara drivmedel är särskilt viktiga i användningar där elektrifieringen tar längre tid, medan elektrifiering är huvudspåret för vägtransporterna.

Utredningens beräkningar bygger samtidigt på en snabb elektrifiering redan i referensscenariot. Den utvecklingen kan inte tas för given utan ytterligare åtgärder som stärker efterfrågan på elfordon, laddinfrastruktur och elnät. Om elektrifieringen går långsammare påverkas även möjligheten att nå ESR-åtagandet.

En högre reduktionsplikt kan stärka eldriftens relativa konkurrenskraft, men drivmedelspriser bör inte vara huvudverktyget för omställningen. Styrningen behöver i första hand möjliggöra investeringar i fossilfri teknik och säkerställa konkurrenskraftiga alternativ.

Teknikföretagen vill även framhålla behovet av politisk stabilitet. De stora förändringar som reduktionsplikten genomgått under senare år har skapat osäkerhet och försvårat långsiktiga investeringar.

10.3.2. Utsläppsminskningar från publika laddningsstationer bör användas mer effektivt

Teknikföretagen är positivt till elkrediter som ett kompletterande verktyg. De kan förbättra ekonomin för laddoperatörer under uppbyggnadsfasen och bidra till snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur. Systemet bör följas upp och utvecklas utifrån verifierad klimatnytta, additionalitet och administrativ enkelhet.

Möjligheten att på sikt inkludera verifierbar icke-publik laddning, exempelvis depåladdning, bör analyseras. Det är särskilt relevant för den tunga trafiken, där en stor del av laddningen sker i depå.

10.3.3. Rena och höginblandade förnybara drivmedel bör inkluderas i reduktionsplikten

Teknikföretagen avstyrker förslaget att inkludera rena och höginblandade förnybara drivmedel i reduktionsplikten i den föreslagna formen. Dessa drivmedel fyller en viktig funktion för utsläppsminskningar i den befintliga fordonsflottan och i användningar där elektrifiering ännu inte är ett konkurrenskraftigt alternativ. De bör ges långsiktiga villkor som gör dem konkurrenskraftiga mot fossila drivmedel.

Att hålla rena och höginblandade förnybara drivmedel utanför plikten kan skapa ett separat incitament för transportföretag och transportköpare att aktivt välja fossilfria alternativ. Om användningen samtidigt räknas in i

leverantörernas reduktionskrav riskerar additionaliteten och betalningsviljan att försvagas.

En justering av reduktionspliktsnivåerna kan upprätthålla styrningen på systemnivå men löser inte automatiskt incitamenten för enskilda företag och transportköpare. Minskad betalningsvilja kan försvaga affärscaset för de aktörer som använder förnybara drivmedel i transporter som ännu inte kan elektrifieras.

Förslaget riskerar även att försvaga marknaden för transportlösningar baserade på HVO100. Omställningen kräver både snabb elektrifiering och fortsatt användning av hållbara förnybara drivmedel i segment som tar längre tid att elektrifiera. Systemnivåeffektivitet behöver därför vägas mot företagens konkreta investerings- och efterfrågesignaler.

Sverige bör verka för långsiktiga villkor och, så långt EU:s statsstödsregler medger, möjligheter till skattenedsättning för hållbara rena och höginblandade förnybara drivmedel. Regeringen bör inte gå vidare med förslaget innan konsekvenserna för additionalitet, efterfrågan och konkurrenskraft har analyserats fullt ut.

10.3.5 Övervägda alternativ

Teknikföretagen delar bedömningen att gasformiga drivmedel inte bör omfattas av reduktionsplikten och ser inte skäl att införa ett särskilt inblandningskrav för energigaser. Marknaden skiljer sig från bensin- och dieselmarknaden och ger sämre förutsättningar för ett effektivt pliktsystem. Styrningen bör i stället vara teknikneutral och utgå från klimatprestanda, med tydliga incitament att välja förnybar gas framför naturgas.

10.5.1. Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO

Teknikföretagen är positivt till långsiktiga incitament för avancerade biodrivmedel, biogas och RFNBO. Dessa lösningar kommer att behövas parallellt med elektrifieringen, särskilt i svårelektrifierade användningar. Styrningen bör främja investeringar i produktion och infrastruktur och samtidigt värna teknikneutralitet och kostnadseffektivitet.

Nivåer och utformning av subkvoter behöver ta hänsyn till tillgång, kostnader och möjligheten att skala upp produktionen. Kraven bör vara förenliga med en snabb elektrifiering av vägtransportsektorn och ge långsiktiga investeringssignaler utan att skapa oproportionerliga kostnader för företag och transportköpare.

11.3.1. Höjd beskattning av bensin och diesel

Teknikföretagen anser att drivmedelsbeskattningen ska bidra till omställningen från fossila till fossilfria transporter, men förändringar måste utformas med hänsyn till företagens konkurrenskraft och hushållens omställningsförmåga. Det behöver vara ekonomiskt attraktivt att investera i

fordon med låga eller inga utsläpp. För den tunga trafiken är relationen mellan energikostnaderna särskilt viktig eftersom den direkt påverkar fordonets totala ägandekostnad. Höjda skatter på bensin och diesel kan stärka klimatstyrningen, men får inte bli ett substitut för åtgärder som möjliggör investeringar i fossilfria alternativ. Förändringar bör vara förutsägbara, genomföras stegvis och kombineras med åtgärder för laddinfrastruktur, elnät och riktade omställningsincitament.

11.3.3. Sänkt energiskatt på el

Teknikföretagen avstyrker en generell sänkning av energiskatten på el. En bred skattesänkning är kostsam och har låg träffsäkerhet. Åtgärder bör i stället riktas mot användningar där de ger tydlig klimatnytta och stärker elektrifieringens konkurrenskraft.

Teknikföretagen förordar därför riktade åtgärder som sänker kostnaden för el vid laddning av elfordon, särskilt för tunga transporter och kommersiella fordonsflottor. Det ger en mer träffsäker styrning än en generell skattesänkning.

11.3.4. Återbetalning av energiskatt på el för laddning av tunga lastbilar och bussar

Teknikföretagen välkomnar att utredningen lyfter behovet av ekonomiska incitament som stärker efterfrågan på utsläppsfria transporter, men anser att arbetet bör leda till konkreta åtgärder. Merkostnaden jämfört med konventionella transporter är fortfarande en utmaning för transportköpare och åkerier. Ett tidsbegränsat, teknikneutralt och kostnadseffektivt efterfrågestöd kan bidra till att överbrygga skillnaden och påskynda marknadsintroduktionen av utsläppsfria tunga fordon.

Ett möjligt styrmedel är stöd kopplat till verifierad användning av fossilfri energi i tunga transporter. En sådan modell bör analyseras skyndsamt och utformas så att den är enkel, statsstödsrättsligt hållbar och ger tydliga incitament till transportköpare och åkerier.

Lägre laddkostnader kan inte i sig motivera sänkta inköpspremier. Styrmedlen adresserar olika hinder och ska ses som kompletterande. Klimatpremien minskar investeringskostnaden, medan lägre energikostnader och efterfrågestöd förbättrar kalkylen under fordonets användning. För att öka omställningstakten behövs en kombination av styrmedel som stärker både investeringskalkyl och löpande konkurrenskraft.

Regeringen bör gå vidare med ett konkret förslag. Fordonen finns på marknaden och svensk industri har investerat i tekniken. Att samtidigt minska Klimatpremien riskerar att försvaga den samlade styrningen. Fram till 2030 krävs stabila och tillräckligt starka incitament.

11.5.1. En ny grund för skattenedsättning för avancerade biodrivmedel bör på sikt analyseras vidare

Teknikföretagen är positivt till ambitionen att säkerställa långsiktiga möjligheter till skattenedsättning för avancerade biodrivmedel. Rena och höginblandade biodrivmedel bör inte utan vidare inkluderas i ett inblandningskrav. De spelar en viktig roll i den befintliga fordonsflottan och i svårelektrifierade transporter och bör ges konkurrenskraftiga villkor.

Sverige bör verka för fleråriga, förutsägbara och EU-rättsligt hållbara villkor för dessa drivmedel. Om regelverket förändras behöver regeringen aktivt driva lösningar som möjliggör fortsatt användning av hållbara biodrivmedel där de ger stor klimatnytta och elektrifiering ännu inte är möjlig.

12.3.1. Pumplagen

Teknikföretagen tillstyrker förslaget att avskaffa pumplagen. Fordons- och drivmedelsmarknaden har förändrats väsentligt sedan lagen infördes. Infrastrukturen för drivmedel och laddning bör utvecklas utifrån faktisk efterfrågan, klimatnytta och transportsektorns behov. Regler bör inte binda kapital i lösningar där efterfrågan är låg, samtidigt som investeringar behövs i laddning, elnät och andra fossilfria alternativ.

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

Teknikföretagen tillstyrker att anslaget till elbilspremien höjs för att möta efterfrågan. Premien bör samtidigt utformas så att den ger tydlig additionalitet, når hushåll för vilka ekonomin är ett faktiskt hinder och stödjer omställningen där bilen är nödvändig i vardagen.

Premien bör kunna omfatta såväl nya som begagnade elbilar och vara möjlig att använda vid köp eller leasing. Avgränsningar och stödnivåer bör baseras på kostnadseffektivitet, fördelningsprofil och faktisk klimatnytta snarare än på en alltför snäv geografisk eller administrativ målgrupp.

En väl utformad premie kan både stärka elektrifieringen och bidra till en socialt hållbar omställning. Nationell medfinansiering kan vara motiverad om den ökar stödets träffsäkerhet och gör det möjligt att nå fler hushåll med begränsad omställningsförmåga.

6. Avslutande synpunkter

Sammanfattningsvis anser Teknikföretagen att det fortsatta arbetet behöver prioritera styrmedel som ger effekt i närtid och skapar långsiktiga, teknikneutrala och förutsägbara villkor för transportsektorns omställning. Den samlade politiken måste accelerera elektrifieringen, undanröja hinder i elnät och laddinfrastruktur och samtidigt möjliggöra hållbara förnybara drivmedel där elektrifieringen tar längre tid. Klimatpolitiken bör utformas så att den stärker, inte försvagar, svensk industris konkurrenskraft och investeringsförmåga.

Teknikföretagen ser fram emot en fortsatt dialog om styrmedlens konkreta utformning och om hur Sverige kan förena snabb utsläppsminskning med stärkt konkurrenskraft, teknikutveckling och industriell förnyelse.