Remissyttrande

Datum 2026-09-29

Diarienummer MRU 2026-00342

Ert diarienummer

Regeringskansliet
Rosenbad 4
103 33 Stockholm

Remissyttrande om betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

1. Inledning och övergripande synpunkter

Västra Götalandsregionen delar utredningens utgångspunkt att klimatpolitiken för transportsektorn behöver utformas utifrån vad som faktiskt krävs för att nå Sveriges klimatmål och ESR-åtagande till 2030. Samtidigt behöver omställningen ses i ett bredare perspektiv, där styrmedlen inte bara bidrar till minskade utsläpp utan även stärker svensk konkurrenskraft, främjar investeringar och skapar goda förutsättningar för utvecklingen av framtidens industri och transportsystem. Elektrifieringen utgör den långsiktiga huvudlösningen för vägtransportsektorn och är avgörande för såväl klimatmålen som Sveriges framtida konkurrenskraft.

Ett av våra mest centrala medskick är behovet av att styrmedlen är långsiktiga och trovärdiga i dess utformning. Om aktörer inte kan lita på att styrmedel består över tid riskerar investeringar i elektrifiering, laddinfrastruktur och fossilfria transporter att skjutas på framtiden eller utebli helt. Ett stabilt och förutsägbart regelverk är därför en grundläggande förutsättning för att omställningen ska kunna genomföras i den takt som krävs.

2. Västra Götalandsregionens viktigaste medskick

- Elektrifieringen av vägtransportsektorn behöver vara huvudspåret i styrmedelspolitiken för utfasning av fossila bränslen.
- Styrmedlen behöver vara långsiktiga, stabila och trovärdiga.

- Offentlig upphandling bör användas mer strategiskt som omställningsmotor.
- Styrmedlen behöver stärka både klimatnytta och svensk konkurrenskraft.
- Effekt- och nätkapacitet behöver behandlas som en central förutsättning för transportsektorns elektrifiering.
- Biodrivmedel bör användas där de gör störst nytta och inte bromsa elektrifieringen av vägtrafiken.
- Arbeta förutsättnings skapande med att öka transporteffektiviteten i samhället.

3. Offentlig upphandling som styrmedel för omställningen

Västra Götalandsregionen delar utredningens bedömning att elektrifieringen av transportsektorn behöver accelerera för att klimatmålen ska kunna nås. Här kan regioner och kommuner spela en stor roll. Regioner och kommuner är stora beställare av kollektivtrafik, färdtjänst, sjukresor, servicetransporter, godstransporter, entreprenader och arbetsmaskiner. Vår förmåga att upphandla eldrivna transporter och arbetsmaskiner inom samtliga segment är därför central för att skapa efterfrågan, minska marknadsrisker och påskynda introduktionen av ny teknik.

För att offentlig sektor fullt ut ska kunna fungera som en omställningsmotor krävs bättre nationella förutsättningar. Det behövs *nationellt harmoniserade upphandlingskriterier* för utsläppsfria transporter och arbetsmaskiner, så att kommuner och regioner inte behöver utveckla egna kravsystem. Vidare bör möjligheterna till *samordnade upphandlingar och nationella ramavta*l stärkas för att öka genomslagskraften och minska kostnaderna, särskilt för mindre kommuner.

Därutöver ser vi behov av *statliga riskdelningsmekanismer och investeringsstöd* som underlättar införandet av ny teknik i segment där merkostnaderna fortfarande är betydande. *Upphandlingsmyndigheten* bör samtidigt ges ett förstärkt uppdrag att stödja kommuner och regioner genom metodstöd, kompetensutveckling och uppföljning av klimatkrav.

Offentlig upphandling bör betraktas som ett av de viktigaste verktygen för att omsätta klimatpolitiken i praktisk handling.

Om regioner och kommuner ges rätt förutsättningar att använda offentlig upphandling som ett strategiskt verktyg kan deras samlade köpkraft bidra till en snabbare elektrifiering av transportsektorn. Detta är särskilt viktigt i Västra Götaland, där fordonsindustri, transportnäring, logistiksystem, akademi och offentliga aktörer tillsammans utgör ett av Sveriges starkaste kluster för framtidens mobilitet. En stärkt hemmamarknad för eldrivna transporter och arbetsmaskiner minskar marknadsrisker, skapar referensaffärer och ger företag bättre förutsättningar att utveckla, testa och skala lösningar som efterfrågas både i Sverige och internationellt. På så sätt kan offentlig upphandling bidra till både snabbare utsläppsminskningar och stärkt svensk konkurrenskraft.

4. Ekonomiska styrmedel: skatter, avgifter och prissättning

Stigande drivmedelspriser till följd av skatter och utsläppshandel kan bidra till minskade utsläpp, men behöver kompletteras med styrmedel som säkerställer en faktisk och långsiktig utfasning av fossila drivmedel. För att elektrifieringen ska bli det mest attraktiva alternativet behöver den totala ägande- och användandekostnaden (TCO) tydligt utvecklas till eldriftens fördel. Samtidigt behöver de samhällsekonomiska kostnader som följer av användningen av fossila drivmedel i större utsträckning synliggöras och internaliseras, såsom kostnader kopplade till klimatförändringar, hälsopåverkan, luftföroreningar och buller. Dessa kostnader återspeglas i dag endast delvis i priset på fossila drivmedel. Eftersom transportsektorn fortfarande präglas av ett stort beroende av fordon med förbränningsmotor krävs styrmedel som både ökar kostnaden för fossila alternativ och påskyndar omställningen till elektrifierade transporter.

4.1 Vägavgifter och differentierad prissättning för tunga transporter

Regeringen har nyligen aviserat att man anser det angeläget att pröva nya alternativa former för finansiering och utveckling av transportinfrastrukturen. Västra Götalandsregionen anser att ett sådant system bör innefatta en avståndsbaserad vägavgift för tunga fordon som är differentierad utifrån fordonets miljöklass eller CO_2-utsläpp för att styra mot elektrifiering. Danmark har valt en modell där tunga fordon betalar utifrån körd sträcka och fordonets

koldioxidutsläpp, vilket skapar tydliga ekonomiska incitament för elektrifiering och övergång till fossilfria drivmedel. Även Tyskland har utvecklat sitt befintliga vägavgiftssystem i denna riktning, liksom Österrike och flera andra länder. En sådan modell kan bidra till att påskynda utfasningen av fossila bränslen genom att göra det mer lönsamt att investera i utsläppsfria fordon samtidigt som principen om att förorenaren betalar stärks. För svenska regioner med stora gods- och transportflöden skulle ett väl utformat system även kunna bidra till ökad efterfrågan på fossilfria transporter och därmed stärka konkurrenskraften för den framväxande gröna industrin.

4.2 Skattevillkor för el och laddning av transportsektorn

Västra Götalandsregionen delar utredningens bedömning att lägre beskattning av el kan vara ett effektivt verktyg för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Eventuella skattenedsättningar bör dock utformas så att de tydligt riktas mot laddning av elfordon, särskilt inom den tunga trafiken och näringslivets transporter. En generell sänkning av energiskatten riskerar att bli onödigt kostsam, och minska styrmedlets träffsäkerhet och ge stöd till elanvändning som inte bidrar till omställningen. Begränsade offentliga resurser bör i första hand användas där de ger störst effekt för att ersätta fossila drivmedel och stärka efterfrågan på eldrivna transporter.

5. Elektrifieringens förutsättningar

5.1 Incitament, laddinfrastruktur och marknadsförutsättningar

Västra Götalandsregionen vill betona vikten av att behålla och stärka incitamenten för elektrifiering. Förmånsregler som gynnar elfordon, miljözoner, premier, offentligt stöd för investeringar i laddinfrastruktur och åtgärder som underlättar elektrifieringen av den tunga trafiken är viktiga delar av omställningen. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot förutsättningarna för näringslivet och transportsektorn att genomföra nödvändiga investeringar. Idag lider många laddstationer av utmaningar med lönsamheten, vilket till stor del beror på marknadsförutsättningarna. Prissättningen och kostnaderna för laddstationer består både av elnätsavgifterna och energipriset, där elnätsavgifter och effekttariffer riskerar skapa marknadsförutsättningar som gör det svårt för

publika (och semi-publika) laddplatser att konkurrera prismässigt gentemot tankstationer för förbränningsmotorer.

5.2 Elnät, effekt och kapacitet

Elektrifieringen av transportsektorn förutsätter inte bara tillgång till fossilfri el utan också tillräcklig effekt och nätkapacitet. Västra Götalandsregionen stödjer utredningens ingång om att elektrifiering av vägtransporter ska vara den huvudsakliga lösningen transportsektorns omställning. Utredningen adresserar dock inte utmaningarna i elsystemet för att möta denna elektrifiering. I många delar av landet utgör kapacitetsbrist och långa ledtider att få nätanslutning för eleffekt redan idag ett hinder för etablering av laddinfrastruktur och elektrifierade transporter. Där det idag finns ledig kapacitet i elnätet är inte alltid samma lokaliseringar där det utifrån logistik- och transportflöden är optimalt att bygga ut nödvändig laddinfrastruktur.

Energisystemets utveckling behöver därför i större utsträckning utgå från transportsektorns behov, och det behövs ett proaktivt förhållningssätt till elförsörjningen. Genom bättre dialog mellan elnätsbolag och dess kunder samt företrädare för transportsektorn, och nya metoder för att prognosticera behovet i kombination med proaktivitet är avgörande för att öka takten. Staten behöver ge tydliga och långsiktiga styrsignaler samtidigt som regelverk och ekonomiska incitament, såsom nätbolagens intäktsreglering, utformas så att de stödjer nödvändiga investeringar och ett proaktivt agerande.

Att säkerställa tillgång till effekt där behoven uppstår är en central framgångsfaktor och en avgörande grundförutsättning för omställningen.

6. Ökad transporteffektivitet

Utredningen ägnar relativt begränsad uppmärksamhet åt frågan om ett mer transporteffektivt samhälle, vilket är en svaghet. För att nå klimatmålen krävs även att fler resor och transporter sker på ett mer resurseffektivt sätt. Västra Götalandsregionen lyfter i sin budget vikten av att öka andelen resor med gång,

cykel och kollektivtrafik samt att skapa förutsättningar för att flytta både person- och godstransporter från väg till järnväg. Infrastruktur- och samhällsplaneringen behöver därför i högre grad stärka de hållbara färdsättens konkurrenskraft genom ökad tillgänglighet, kapacitet och attraktivitet. För att realisera denna potential, särskilt i storstadsregionerna, behövs även bättre förutsättningar, t.ex. finansieringsmöjligheter för en breda genomslag av fyrstegsprincipen i infrastrukturplaneringen.

Miljö- och regionutvecklingsnämnden
Västra Götalandsregionen

Madeleine Jonsson
Miljö- och Regionutvecklingsnämndens ordförande

Gustaf Zettergren
Avdelningschef forskning omställning och kompetens