VOLVO

Klimat- och näringslivsdepartementet
KN2026/01175

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

Sammanfattning

Volvo Cars är tacksamt för möjligheten att få inkomma med remissvar på betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33), även kallad Styrmedelsutredningen. Inledningsvis vill vi nämna att Volvo Cars även står bakom det remissvar som Mobility Sweden lämnat in. Vi har därför valt att enbart kommentera på utvalda delar som är särskilt viktiga för oss, i ett eget remissyttrande.

Volvo Cars har över 40 000 anställda, varav över 22 000 finns i Sverige. Detta gör oss till en av landets största privata arbetsgivare, med en omfattande forsknings- och utvecklingsverksamhet. Som företag är vi djupt investerade i elektrifieringen och de möjligheter denna skapar. Att vår ”hemmamarknad” ligger i framkant när det gäller elektrifiering är helt avgörande för vår utveckling framåt. Omställningen är viktig för klimatet, men den är också viktig för ekonomin och jobben i Sverige.

Volvo Cars delar utredningens bedömning att elektrifieringen av transportsektorn är helt nödvändig för att nå de uppställda klimatmålen. Tyvärr går elektrifieringen idag alldeles för långsamt, vilket delvis beror på för svaga ekonomiska drivkrafter och osäkerhet kring förutsättningarna framöver.

Styrmedelsutredningen kommer med många bra och genomarbetade förslag kring styrmedel som kan hjälpa elektrifiering. Vi ser dock svagheter i vissa delar, främst kring förmånsbeskattningens och elbilspremiers betydelse för att driva elektrifiering i Sverige och därmed dra ned utsläppen i transportsektorn.

Volvo Cars har därför valt att lämna in synpunkter kring följande punkter:

- Betydelsen av en stark hemmamarknad
- Fleet-försäljningens relevans för nedsatta utsläpp från personbilstrafiken
- Inköpssubventioners bidrag till en rättvis elektrifiering
- Miljözoners betydelse

Synpunkter

1. Elektrifieringen måste fortsätta accelerera och leverera en stark hemmamarknad

Sverige befinner sig i ett läge där omställningen av nybilsmarknaden behöver accelereras kraftigt. Därför delar Volvo Cars inte utredningens bedömning att elbilspremier eller andra drivkrafter för att uppmuntra investeringar i nya elbilar inte skulle behövas.

Volvo Cars försäljning av laddbara bilar i Sverige har ökat stadigt men ökningen på marknaden som helhet har däremot avstannat. Enligt Mobility Sweden utgjorde elbilar 39 procent av nyregistrerade personbilar 2023, för att sedan sjunka till 35,0 procent 2024 och endast återhämta sig till 36,5 procent 2025. Under januari–september 2026 har elbilsandelen ökat till 43 procent, bland annat drivet av fler elbilsmodeller i olika prisklasser och att privatkunderna kommit tillbaka. Utvecklingen visar att efterfrågan finns när förutsättningarna är de rätta. I Norge, där de ekonomiska drivkrafterna

länge varit tydliga, utgör elbilar över 90 procent av Volvo Cars försäljning, vilket visar hur starkt politiken påverkar vilka bilar kunderna väljer.

Vi tror att analysen om hur vi kan snabba på elektrifiering kräver mer förutsägbara styrmedel som förbättrar ekonomin för fossilfria alternativ. Styrmedelsutredningen bör följas upp med regelbundna analyser av kumulativa effekten bakom dessa insatser (effekt av reduktionsplikt, drivmedelsskatter, ETS 2 m.m.).

2. Fleet-försäljningen är drivande och bidrar positivt till rättvis elektrifiering

Runt 70 procent av vår försäljning i Sverige är företagsbilar eller fleet (bilar som ägs eller leasas av ett företag, en organisation eller en myndighet). Därför är förutsättningarna för denna försäljning avgörande för att driva elektrifieringen i hela fordonsflottan i Sverige. Därför anser Volvo Cars att förslagen i **”9.1.4.” och en utfasning av nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar** är särskilt negativa.

Frågan som borde ha ställts av utredningen är vad händer med bilval, utsläpp, statsfinanser och begagnatmarknad om incitamentet tas bort? Utredningen menar att *”man kan ifrågasätta om det är rimligt att ha en så pass stor subvention för elbilar, laddhybrider och gasbilar som endast kan tillfalla den som har förmånsbil”*. Utredningen analyserar i hög grad vem som erhåller skattefördelen, men i mindre utsträckning vilken effekt skattefördelen har på marginalkundens val mellan olika drivlinor. Det senare är centralt för att bedöma styrmedlets samhällsekonomiska effektivitet. Det senare är också mer tydligt kopplat till utredningens centrala uppgift, dvs huruvida ett styrmedel bidragit effektivt till nedsatta utsläpp och därmed Sveriges klimatmål.

Den enda fråga som därmed är relevant är huruvida styrmedlet varit effektivt för att ändra bilköparens beteende. Där slår utredningen själv fast att *”ett abrupt borttagande riskerar att minska elbilsförsäljningen”*. Man bör därför analysera substitutionseffekten mer, något som utredningen själv pekar på är svårt att få tydlighet kring baserat på den statistik den haft tillgång till.

Förutom substitutionseffekten anser Volvo Cars att man även bör väga den totala TCO-kalkylen (total cost of ownership) för att räkna med andra faktorer som styr konsumentens vilja att gå över till elbil. Elpris vid laddning är ett viktigt värde. Det skiljer sig betydligt åt var man laddar (snabbladdare vs hemmaladdning). Därutöver finns vissa bekvämlighetsaspekter, så som om man har tillgång till laddinfrastruktur antingen på arbetsplatsen eller där man bor eftersom ”tankningsmönstret” skiljer sig åt mellan en bil med förbränningsmotor (man åker till macken) och en elbil (man laddar helst under längre tid när bilen står parkerad). I Ziklo Banks Mobilitetsrapport för 2026/2027 uppges att enbart 36 procent av boende i stad såväl som på landsbygd kan ladda enkelt hemma[1].

Därmed borde man först göra en bättre analys av marginaleffekten, räkna effekt på hela marknaden (också begagnatmarknaden), samt redovisa klimatkostnaden.

3. Betydelsen av inköpssubventioner

Gällande förslagen i 9.1.5. delar vi inte utredningens bedömning att inköpssubventioner inte är lämpliga för nya eldrivna personbilar. Som nämnts ovan behöver omställningen av nybilsmarknaden accelerera betydligt i Sverige. Vi delar Mobility Swedens svar kring begränsningar i utredningens analys av hur elbilspremie faktiskt bidragit till förhöjd export av elbilar samt brister i analysen av effekterna på andrahandsmarknaden.

Utredningen har inte visat att styrmedel riktade mot rörliga kostnader är mer kostnadseffektiva än riktade incitament vid köp, leasing eller beskattning. En sådan slutsats förutsätter en jämförande

[1] https://www.ziklo.com/globalassets/om-oss/mobilitetsrapporten-2026-2027.pdf

analys av styrmedlens faktiska mervärden, inklusive effekten på valet av drivlina, tidpunkten för elektrifieringen, tillförseln av elbilar till begagnatmarknaden och de kumulativa utsläppen under fordonens användningstid.

Därutöver vill Volvo Cars lägga till ytterligare en dimension att beakta, nämligen EU:s framväxande koppling mellan offentligt efterfrågestöd och europeiskt industriellt innehåll. Sedan utredningen tillsattes har EU:s fordonsindustripolitik emellertid utvecklats mot en tydligare koppling mellan efterfrågestöd och krav på europeiskt industriellt innehåll. Där är de pågående diskussionerna om Industrial Accelerator Act (IAA) särskilt relevanta. Den föreslagna EU-lagstiftningen kommer ställa krav på användning av komponenter med europeiskt ursprung för att elbilar ska bli godkända att få offentliga stöd, såsom elbilspremier. En avveckling av nationella efterfrågestöd riskerar därför att minska Sveriges möjligheter att använda sådana stöd som både klimat- och industripolitiska styrmedel. Den samhällsekonomiska kostnaden och nyttan bör analyseras utifrån båda dessa dimensioner.

4. Betydelsen av miljözoner

Förslaget i Styrmedelsutredningen innebär en möjlighet att dela upp dagens miljözon klass 3 i två delar: en för personbilar och en för lastbilar och bussar. Laddhybrider omnämns inte. I remissen hänvisas till att förslaget från utredningen bygger på förslag från IVL och Trafikanalys. Laddhybrider omnämns inte, men Volvo Cars anser att det borde gå att tillåta PHEVs, med long-range, inom miljözon 3. Som det ser ut kommer en definition om vad ”long Range PHEV” att finnas med i EU:s kommande lagstiftning för CO2-mål för lätta fordon 2035. Vi rekommenderar att kraven harmoniseras för att underlätta definition och hantering.

Göteborg den 30 oktober 2026

Kristina Olausson

Head of Public Affairs Sweden

Volvo Cars

Kristina.olausson@volvocars.com

VOLVO

About Volvo Cars

Volvo Cars was founded in 1927. Today, it is one of the most well-known and respected car brands in the world with sales to customers in more than 100 countries. Volvo Cars is listed on the Nasdaq Stockholm exchange.

"For life. To provide freedom to move in a personal, sustainable and safe way." This purpose is reflected in Volvo Cars' ambition to become a fully electric car maker and in its commitment to an ongoing reduction of its carbon footprint, with the ambition to achieve net-zero greenhouse gas emissions by 2040.

Volvo Cars on average employed 42,600 full-time employees. Volvo Cars' head office, product development, marketing and administration functions are mainly located in Gothenburg, Sweden. Volvo Cars' production plants are located in Gothenburg, Ghent (Belgium), South Carolina (US), Chengdu, Daqing and Taizhou (China). The company also has R&D and design centres in Gothenburg and Shanghai (China).