

Klimat- och näringslivsdepartementet
KN2026/01175

Remissvar på remiss av betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individens vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

1. Sammanfattning

Mobility Sweden delar utredningens ambition att fasa ut fossila bränslen, men anser att förslagen sammantaget inte ger tillräckliga förutsättningar för den omställningstakt som krävs för att nå klimatmålen. Elektrifieringen behöver accelerera kraftigt och styrmedlen måste ge effekt redan under de närmaste åren.

Mobility Sweden är särskilt kritiskt till att utredningen föreslår att flera befintliga elektrifieringsincitament ska fasas ut eller försvagas med hänvisning till antaganden om framtida kostnadsutveckling och andra styrmedel. Utredningens bedömning bygger på alltför snäva antaganden om marknadsutvecklingen och tar inte tillräcklig hänsyn till andra faktorer än pris som påverkar efterfrågan, såsom tillgången till laddinfrastruktur och osäkerhet kring framtida kostnader. Fungerande styrmedel bör inte avvecklas innan det kan visas att den samlade styrningen är tillräcklig för att driva omställningen i nödvändig takt. Det bör regelbundet genomföras analyser av styrmedlens samlade effekter för att säkerställa att de tillsammans ger tillräckliga incitament för transportsektorns omställning och bidrar till att Sverige når sina klimatmål.

Mobility Sweden efterfrågar i stället mer träffsäkra, långsiktiga och förutsägbara styrmedel som förbättrar ekonomin för fossilfria alternativ. För att påskynda elektrifieringen krävs styrmedel som stärker elfordonens konkurrenskraft och förbättrar den totala ägandekostnaden (TCO) under de kommande åren. Elektrifieringen är huvudspåret, samtidigt som biodrivmedel och biogas fortsatt behövs. För att påskynda elektrifieringen krävs styrmedel som stärker elfordonens konkurrenskraft och förbättrar TCO.

Nedan redovisas Mobility Swedens synpunkter på utredningens enskilda förslag och bedömningar.

2. Synpunkter

9.1.1. Skärp och förläng malus för lätta fordon

Mobility Sweden anser att malus fortsatt har en viktig funktion i omställningen av fordonsflottan. Sedan bonusen för elektrifierade fordon avskaffades är det viktigt att malus upprätthåller en tydlig kostnadsskillnad mellan fordon med höga utsläpp och

nollutsläppsfordon. Intäkterna från malus bör samtidigt användas till träffsäkra åtgärder som främjar elektrifieringen och omställningen av fordonsflottan.

En tydlig koldioxidifferentiering kan bidra till att stärka nollutsläppsfordonens relativa konkurrenskraft. För lätta lastbilar, där elektrifieringen inte kommit lika långt, är det särskilt viktigt att den samlade styrningen ger tillräckliga ekonomiska incitament för att välja eldrivna alternativ.

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

Mobility Sweden avstyrker förslagen om att slopa bränslefaktorn och bränsletillägget för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar samt att höja den koldioxidbaserade fordonsskatten. Ett slopande av dieselnas särskilda skattekompontener innebär att fordonsskatten sänks för lätta fordon och riskerar därmed att minska den ekonomiska fördelen med att välja ett nollutsläppsfordon. Detta är särskilt problematiskt om den ökade beskattningen av fossila drivmedel som utredningen förutsätter inte genomförs.

Mobility Sweden anser samtidigt att en generell höjning av den koldioxidbaserade fordonsskatten inte är rätt väg för att påskynda omställningen. En sådan höjning ökar kostnaderna för fordonsägande även för den befintliga fordonsflottan, där möjligheten att på kort sikt byta fordon kan vara begränsad. Styrningen bör i högre grad inriktas på att göra det attraktivt att välja och använda nollutsläppsfordon och att fasa ut fossila drivmedel. Styrmedlen behöver sammantaget ge en tydlig och långsiktig ekonomisk fördel för elektrifiering.

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

Mobility Sweden avstyrker förslaget om att stegvis fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider. Förmånsbilsmarknaden är en central del av den svenska nybilsmarknaden och har stor betydelse för elektrifieringen. Utredningen konstaterar själv att dagens nedsättning sannolikt har bidragit till den höga andelen laddbara fordon i nyregistreringen och att ett borttagande riskerar att bromsa elektrifieringen. Att i detta läge försvaga ett styrmedel som har en tydlig effekt på valet av drivlina går i motsatt riktning mot behovet av en snabbare omställning.

Mobility Sweden delar inte heller utredningens bedömning att förmånsbeskattningen kan betraktas isolerat utifrån förmånstagarens privatekonomiska situation. Företags- och förmånsbilsmarknaden är drivande i hela fordonsmarknadens omställning då den ofta representerar en större del av försäljningen (upp emot 70 procent eller mer). De fordon som nyregistreras som företags- och förmånsbilar når efter några år begagnatmarknaden och bidrar därmed till att bygga upp ett större utbud av begagnade elbilar. Detta bidrar till att fler konsumenter får tillgång till moderna elbilar till ett lägre pris, vilket gör elektrifieringen tillgänglig för en bredare grupp hushåll. En lägre nyregistrering av elbilar i detta segment får därför konsekvenser långt utanför gruppen förmånstagare och riskerar att minska tillgången till elektrifierade fordon för hushåll som köper bil på begagnatmarknaden. Dessutom stannar dessa bilar vanligtvis på den svenska marknaden under i minst tre till fyra år och bidrar till minskade utsläpp lokalt.

Utredningens förslag bygger dessutom på antagandet att andra styrmedel, bland annat förändringar av reduktionsplikten samt beskattningen av el och fossila drivmedel, successivt kommer att förbättra elbilens totalkostnadskalkyl. Mobility Sweden anser att det är problematiskt att fasa ut ett etablerat elektrifieringsincitament med hänvisning till framtida styrmedel vars genomförande, nivåer och långsiktighet är osäkra. Utredningen konstaterar

själv att det råder osäkerhet kring vilka effekter förändringar av förmånsregelverket får på nyregistreringen.

Det är också viktigt att skilja mellan att justera ett styrmedels utformning och att avveckla det. Att prisskillnaden mellan elbilar och motsvarande bilar med förbränningsmotor har minskat är inte i sig ett argument för att nedsättningen ska upphöra. Elektrifieringen är ännu inte självbärande i alla delar av marknaden och inköpspriset är fortsatt en viktig del av totalkostnadskalkylen. Ett långsiktigt och förutsägbart förmånssystem bör därför även fortsättningsvis ge en tydlig ekonomisk fördel för nollutsläppsfordon.

Mobility Sweden anser sammantaget att förmånsbeskattningen även framöver bör vara utformad så att den aktivt stödjer elektrifieringen. Förändringar bör ske först när marknadsutvecklingen visar att motsvarande styrning inte längre behövs, och inte utifrån antagandet att andra framtida styrmedel kommer att kompensera för en försämring av förmånsreglerna.

9.1.5. Inköpssubventioner bedöms inte vara lämpliga för nya eldrivna personbilar

Mobility Sweden delar inte utredningens bedömning att inköpssubventioner inte är lämpliga för nya eldrivna personbilar. Sverige befinner sig fortfarande i ett läge där omställningen av nybilsmarknaden behöver accelerera betydligt. Erfarenheterna från andra nordiska länder visar samtidigt vilken betydelse ekonomiska styrmedel och långsiktigt gynnsamma villkor kan ha för elektrifieringen. Under 2025 uppgick elbilsandelen i nyregistreringen till 95,9 procent i Norge¹ och 68,2 procent i Danmark², betydligt högre än i Sverige där andelen nyregistrerade elbilar uppgick till 36,5 procent för helåret 2025³. Norge har under lång tid haft omfattande ekonomiska fördelar för elbilar och Danmark har fortsatt en registreringsbeskattning som tydligt gynnar nollutsläppsfordon.

Mobility Sweden anser att utredningen drar alltför långtgående slutsatser om inköpssubventioners effekter på exporten av begagnade elbilar. Den tidigare klimatbonusens utformning kan inledningsvis ha skapat incitament för export, men utvecklingen behöver också ses i ljuset av valutakursförändringar och skillnader i efterfrågan och betalningsvilja mellan Sverige och andra europeiska marknader. Att svenska elbilar exporteras visar att det finns en högre betalningsvilja för dessa fordon på andra marknader. Det talar för behovet av att stärka elbilens attraktivitet på den svenska marknaden, snarare än för att begränsa inflödet av nya elbilar. Eventuella brister i tidigare stödsystem bör därför ligga till grund för en bättre utformning av framtida styrmedel, inte användas som argument för att avstå från inköpssubventioner.

Utvecklingen av exporten ger ytterligare stöd för detta. Under 2025 exporterades 24 500 begagnade elbilar från Sverige, en ökning med 35 procent jämfört med 2024, samtidigt som den totala exporten av begagnade personbilar minskade med 24 procent⁴. Den tidigare klimatbonusen hade då varit avskaffad sedan flera år tillbaka. Den fortsatta och ökande exporten av elbilar är därför svår att förklara enbart som en konsekvens av tidigare svenska inköbspremier. Det visar på behovet av en mer offensiv styrmedelspolitik som stärker efterfrågan på såväl nya som begagnade elbilar och skapar förutsättningar för att fler elbilar ska stanna på den svenska marknaden.

Danmark illustrerar tydligt att en hög andel elbilar i nyregistreringen inte behöver innebära ett överskott av elbilar på den inhemska marknaden. Trots att 68,2 procent av de nya

¹ Opplyningsrådet for veitrafikken (OFV), Bilsalget i Norden 2025, 2026.

² Danmarks Statistik, 7 ud af 10 nye biler kører på el i 2025, Nyt fra Danmarks Statistik nr 9, 13 januari 2026.

³ Mobility Sweden https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2025/svagt-fordonsar-2025-rekordar-for-laddhybrider

⁴ Trafikanalys, Exporten av begagnade personbilar föll kraftigt 2025, 2026.

personbilarna i Danmark var elbilar 2025 importerades samtidigt 78 100 begagnade elbilar. Totalt tillfördes den danska marknaden drygt 204 000 nya och importerade begagnade elbilar under året⁵. En marknad kan således kombinera en mycket hög elektrifiering av nybilsförsäljningen med en stark efterfrågan på begagnade elbilar.

Mobility Sweden delar mot denna bakgrund inte heller slutsatsen att en premie för begagnade elbilar saknar betydelse med hänvisning till att fordonen skulle säljas även utan stöd. Den relevanta frågan är inte enbart om en begagnad elbil finner en köpare, utan om den efterfrågas och stannar på den svenska marknaden. Den fortsatt höga exporten visar att svenska konsumenter konkurrerar om dessa fordon med köpare på andra marknader. Ett styrmedel som stärker svenska hushålls efterfrågan på begagnade elbilar kan därför bidra både till elektrifieringen och till att fler elbilar stannar i Sverige.

Mobility Sweden anser vidare att styrmedel som sänker kostnaden för innehav och användning av elbil är viktiga, men att sådana åtgärder inte ensamma kan ersätta styrning vid inköpstillfället. För många hushåll är inköpspriset, finansieringskostnaden och tillgång till laddinfrastruktur avgörande för valet av bil. Det senare är dessutom av stor betydelse även om det är en företagsbil där kostnaden ser annorlunda ut. Detta blir särskilt viktigt om skillnaden i kostnad mellan att använda el och fossila drivmedel inte är tillräckligt stor och långsiktigt förutsägbart. De åtgärder för innehav som utredningen föreslår kan därför inte förutsättas ge samma effekt på valet av drivlina som ett tydligt incitament vid själva inköpstillfället.

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

Mobility Sweden tillstyrker förslaget att förlänga Klimatpremien för tunga lastbilar till 2030. Elektrifieringen av den tunga trafiken behöver accelerera kraftigt under de kommande åren och den högre investeringskostnaden för eldrivna lastbilar utgör fortsatt ett betydande hinder. Fordonen finns redan på marknaden och serietillverkas för betydligt högre volymer än dagens nyregistrering, men för att efterfrågan ska öka krävs ekonomiska förutsättningar som gör det möjligt för transportföretagen att ställa om. Långsiktiga och förutsägbara stöd till fordonsinköp är därför avgörande under perioden fram till dess att fossilfria alternativ kan konkurrera med diesel på marknadsmässiga villkor.

Klimatpremien behöver också ses som en del av ett större ekosystem för elektrifierade tunga transporter. Betydande investeringar har redan gjorts i publik och privat laddinfrastruktur, elnät och fordonsteknik. En för långsam ökning av antalet eldrivna lastbilar innebär att infrastrukturen inte nyttjas i tillräcklig omfattning, med risk för uteblivna intäkter, strandade investeringar och ett ineffektivt användande av såväl privata som offentliga resurser. Lösningen är därför inte att minska stöden i ett läge där marknaden ännu inte nått tillräckliga volymer, utan att stärka efterfrågan på eldrivna fordon så att utvecklingen av fordon, elnät och laddinfrastruktur kan ske samordnat.

Tidsdimensionen är central. Styrmedlen måste ge effekt under de närmaste åren och kan inte bygga på antagandet att framtida styrmedel, såsom ETS2, på sikt kommer att skapa tillräcklig prisparitet mellan fossil och fossilfri drift. Om de ekonomiska förutsättningarna för omställningen förbättras först mot slutet av decenniet riskerar nödvändiga investeringar i både fordon och infrastruktur att skjutas upp under en period då omställningstakten i stället behöver öka. Klimatpremien fyller därför en viktig funktion för att överbrygga kostnadsskillnaden fram till dess att andra styrmedel och marknadsutvecklingen ger tillräcklig effekt.

⁵ Danmarks Statistik, 7 ud af 10 nye biler kører på el i 2025, Nyt fra Danmarks Statistik nr 9, 13 januari 2026.

Mobility Sweden avstyrker förslaget att likställa stödbeloppet för ellastbilar mellan 3,5 och 4,25 ton med stödet för lätta ellastbilar. Fordon i detta viktspann fyller en viktig funktion i elektrifieringen av framför allt distributions- och transportbilssegmentet. Den högre totalvikten möjliggör att kompensera för batteriernas vikt och samtidigt bibehålla tillräcklig lastkapacitet. En harmonisering nedåt riskerar att försvåra elektrifieringen av de transportsegment där merkostnaden för elektrifiering fortfarande är betydande.

Mobility Sweden avstyrker också förslaget att fasa ut stödet till fordonsgaslastbilar. Att tekniken är mer mogen är inte i sig ett tillräckligt skäl för att avveckla stödet så länge det kvarstår en merkostnad jämfört med motsvarande dieselfordon. Den relevanta frågan är vilket fordon transportföretaget faktiskt väljer när investeringen görs. Om en gaslastbil fortfarande är dyrare än motsvarande diesellastbil innebär ett borttaget stöd inte nödvändigtvis att transportföretaget i stället väljer en eldriven lastbil. Risken är att dieselalternativet blir det ekonomiskt mest attraktiva, vilket skulle motverka syftet med omställningen.

Biogas har därför fortsatt en viktig roll som komplement till elektrifieringen, särskilt i de användningsområden där elektrifierade lösningar ännu inte är kommersiellt eller ekonomiskt konkurrenskraftiga. Biogas kan ge betydande utsläppsminskningar redan i dag och bidrar därmed till utfasningen av fossila drivmedel under den period då elektrifieringen successivt byggs ut till fler delar av den tunga trafiken. Att avveckla stödet innan alternativa fossilfria lösningar kan konkurrera på likvärdiga villkor riskerar att bromsa en omställning som redan pågår.

Ett fortsatt stöd till gasfordon bör kombineras med styrmedel som påskyndar elektrifieringen. En stor del av lokal och regional distribution kan ställas om med befintliga fordon och dagens räckvidder. Styrmedlen behöver därför skapa förutsättningar för en snabbare omställning genom att stärka konkurrenskraften för såväl eldrivna som gasdrivna fordon gentemot fossila alternativ.

En snabb omställning av den svenska marknaden har dessutom ett tydligt industri- och konkurrenskraftsperspektiv. Svenska tillverkare är världsledande inom tunga fordon och har gjort omfattande investeringar i elektrifiering. En stark hemmamarknad skapar förutsättningar för ökade volymer, teknikutveckling och skalfördelar och stärker därmed den svenska fordonsindustrins konkurrenskraft på den europeiska och globala marknaden. Klimatpremien bör därför inte enbart betraktas som ett klimatpolitiskt stöd, utan som en del av de förutsättningar som krävs för att Sverige ska kunna behålla en ledande position i den industriella omställningen.

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

Mobility Sweden tillstyrker förslaget om att utreda möjligheten till återbetalning av energiskatten på el för laddning av tunga lastbilar och bussar. Mobility Sweden anser dock att ambitionen bör vara att skyndsamt gå vidare med ett konkret förslag till genomförande. En nedsättning av energiskatten skulle direkt förbättra eldriftens konkurrenskraft gentemot diesel och är särskilt relevant för tunga fordon, där höga årliga körsträckor innebär att energikostnaden har stor betydelse för den totala kostnadskalkylen.

En återbetalning av energiskatten skulle också komplettera Klimatpremien på ett ändamålsenligt sätt. Klimatpremien minskar den betydande merkostnaden vid investeringen, medan en lägre elskatt förbättrar kalkylen under fordonets användningstid. För att accelerera elektrifieringen behövs styrmedel som adresserar båda dessa kostnader.

Utredningen bedömer, med hänvisning till sina TCO-beräkningar, att Klimatpremien kan fasas ut till 2030 i takt med att andra styrmedel förbättrar nollutsläppsfordonens

konkurrenskraft. Mobility Sweden anser att det finns betydande osäkerheter i att dra en sådan slutsats utifrån dessa beräkningar. Beräkningarna i figur 14.6 bör framför allt inte tolkas som att de olika styrmedlen är direkt utbytbara. Klimatpremien reducerar investeringskostnaden när fordonet köps, medan lägre elskatt och en koldioxiddifferentierad vägskatt ger en ekonomisk fördel successivt under fordonets användning. Effekten av de senare är dessutom beroende av bland annat körsträcka och användningsmönster.

Beräkningarna bygger även på ett antal antaganden om framtida energipriser och på att flera av utredningens övriga styrmedelsförslag genomförs och får avsedd effekt. En modellberäknad TCO-paritet innebär därför inte nödvändigtvis att investeringsbarriären för ett transportföretag har försvunnit. För åkeriet kvarstår bland annat behovet av att finansiera den högre initiala investeringen och bära risk kopplad till exempelvis restvärde och framtida kostnadsutveckling.

Mobility Sweden anser därför att en återbetalning av energiskatten bör införas som ett komplement till, inte en ersättning för, Klimatpremien. En eventuell framtida utfasning av Klimatpremien bör baseras på faktisk marknads- och kostnadsutveckling och ske först när nollutsläppsfordon är konkurrenskraftiga utan investeringsstöd. Regeringen bör därför skyndsamt klargöra de EU-rättsliga förutsättningarna och ta fram en modell för återbetalning av energiskatten med målsättningen att styrmedlet kan införas så snart som möjligt.

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

Mobility Sweden anser att en avståndsbaserad vägskatt med maximal koldioxiddifferentiering bör införas skyndsamt. En sådan vägskatt kan ge en tydlig klimatstyrning av den tunga vägtrafiken och minska kostnadsskillnaden mellan fossilfria och fossila transporter. Rätt utformad kan den samtidigt bidra till ökad regelefterlevnad och mer rättvis konkurrens mellan svenska och utländska åkerier. En grundläggande förutsättning är dock att det finns effektiva system för kontroll och uppbörd som säkerställer att vägskatten betalas även av utländska åkerier. Brister i efterlevnaden riskerar annars att snedvrider konkurrensen och undergräver styrmedlets legitimitet. För att få största möjliga effekt bör vägskatten omfatta en större del av vägnätet än TEN-T och utformas så att högkapacitetsfordon premieras.

Mobility Sweden delar däremot inte utredningens bedömning att införandet av en avståndsbaserad vägskatt i sig innebär att behovet av Klimatpremien minskar. Utredningens egen konsekvensanalys visar att totalkostnadskalkylen för tunga nollutsläppsfordon fortsatt är beroende av klimatpremier. Det är därmed inte visat att en vägskatt ensam ger tillräckliga incitament för den omställningstakt som krävs för att nå klimatmålen.

Klimatpremien och en koldioxiddifferentierad vägskatt adresserar dessutom olika ekonomiska hinder. Klimatpremien minskar den högre investeringskostnaden vid fordonsinköpet, medan vägskatten stärker nollutsläppsfordonens konkurrenskraft under användningen. Tiden fram till 2030 är kort och det krävs både tempo i införandet av nya styrmedel och en tillräckligt stark samlad styrning. En eventuell utfasning av Klimatpremien bör därför baseras på faktisk marknads- och kostnadsutveckling och ske först när den samlade styrningen kan visas vara tillräcklig för att nå klimatmålen. Högkapacitetsfordon bör premieras när de bidrar till effektivare transporter och lägre utsläpp.

9.2.4. Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon

Mobility Sweden tillstyrker förslaget att dela upp miljözon klass 3 så att kommuner kan införa miljözon för lastbilar och bussar separat från personbilar. Det undanröjer en viktig tröskel och ger kommunerna ett mer träffsäkert verktyg för att påskynda omställningen av den tunga trafiken. Mobility Sweden anser att regelverket bör ge ytterligare flexibilitet genom att även möjliggöra miljözoner som enbart omfattar lastbilar, utan att bussar behöver inkluderas.

En stor del av den lokala och regionala distributionstrafiken kan redan i dag elektrifieras med kommersiellt tillgängliga fordon. Miljözoner kan skapa en direkt efterfrågan på utsläppsfria transporter och därmed stärka incitamenten för åkerier att investera i nollutsläppsfordon.

10.1.1 Nationellt handelssystem eller inblandningskrav

Mobility Sweden anser att ett nytt nationellt handelssystem inte bör prioriteras. Att utveckla, besluta om och implementera ett helt nytt system skulle ta tid, samtidigt som behovet av styrmedel som ger effekt under de närmaste åren är stort. Fokus bör därför ligga på att använda och utveckla befintliga styrmedel, däribland reduktionsplikten, tillsammans med styrmedel som accelererar elektrifieringen och minskar utsläppen från den befintliga fordonsflottan.

10.2.1. Nya nivåer i reduktionsplikten

Mobility Sweden ser positivt på de föreslagna höjningarna av reduktionsplikten och delar bedömningen att styrmedlet behöver bidra till att Sverige klarar ESR-åtagandet till 2030. En högre reduktionsplikt är viktig för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan, som kommer att bestå av fordon med förbränningsmotor under lång tid. Förnybara drivmedel har en särskilt viktig roll inom delar av den tunga trafiken där elektrifieringen tar längre tid och kan bidra till betydande utsläppsminskningar redan på kort sikt. Samtidigt är elektrifieringen huvudspåret för vägtransporternas omställning och reduktionsplikten bör därför ses som ett komplement till styrmedel som ökar andelen nollutsläppsfordon.

Mobility Sweden vill samtidigt framhålla att utredningens beräkningar bygger på antaganden om en kraftig elektrifiering redan i referensscenariot. Andelen elbilar i nyregistreringen antas uppgå till omkring 64 procent 2030 trots att scenariot utgår från beslutade styrmedel. Mobility Sweden bedömer att en sådan utveckling inte är realistisk utan ytterligare styrmedel som stärker efterfrågan på elfordon. Om elektrifieringen utvecklas långsammare påverkas också förutsättningarna för att det samlade styrmedelspaketet ska nå ESR-åtagandet.

En högre reduktionsplikt kan samtidigt bidra till att stärka eldriftens relativa konkurrenskraft genom en högre kostnad för fossila drivmedel. Mobility Sweden har tidigare framhållit att prisrelationen mellan fossila drivmedel och el har stor betydelse för elektrifieringstakten, men att drivmedelspriserna inte bör utgöra huvudverktyget för omställningen.

Mobility Sweden ser samtidigt en risk kopplad till den politiska genomförbarheten av de föreslagna höjningarna, inte minst mot bakgrund av de stora förändringar som reduktionsplikten genomgått under senare år.

10.3.2. Utsläppsminskningar från publika laddningsstationer bör användas mer effektivt

Mobility Sweden är positivt till elkrediter som ett kompletterande verktyg för elektrifieringen. Elkrediter kan bidra till att förbättra ekonomin för laddoperatörer, särskilt under en period då nyttjandegraden vid laddstationerna fortfarande är låg. Eftersom systemet är relativt nytt bör utvecklingen och effekterna följas över tid. Det är samtidigt viktigt att systemet präglas av transparens och tydlighet kring hur utsläppsminskningar tillgodoräknas och kommuniceras. När utsläppsminskningar från laddning används inom reduktionsplikten behöver det säkerställas att detta inte leder till missvisande klimatpåståenden eller att samma klimatnyttan kommuniceras som en separat prestation av flera aktörer.

Mobility Sweden anser även att 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 förväntas ske i depå.

10.3.3. Rena och höginblandade förnybara drivmedel bör inkluderas i reduktionsplikten

Mobility Sweden avstyrker förslaget att inkludera rena och höginblandade förnybara drivmedel i reduktionsplikten. Dessa drivmedel fyller en viktig funktion för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan och är särskilt betydelsefulla inom delar av den tunga trafiken där elektrifieringen ännu inte är ett konkurrenskraftigt eller praktiskt möjligt alternativ. Mobility Sweden har tidigare framhållit att höginblandade biodrivmedel bör hanteras separat från reduktionsplikten och ges förutsättningar att konkurrera med fossila alternativ.

Att hålla rena och höginblandade förnybara drivmedel utanför reduktionsplikten skapar ett separat incitament för transportföretag och transportköpare att aktivt välja bort fossila drivmedel och därigenom bidra till utsläppsminskningar utöver reduktionspliktens krav. Ett åkeri som i dag inte har möjlighet att elektrifiera hela sin fordonsflotta kan exempelvis välja att köra befintliga diesellastbilar på HVO100 och därigenom erbjuda transporter med betydligt lägre klimatpåverkan. Om HVO100 inkluderas i reduktionsplikten kan denna användning samtidigt tillgodoräknas drivmedelsleverantörens uppfyllande av reduktionskravet. Det riskerar att försvaga den särskilda styrningen mot rena och höginblandade alternativ och därmed också transportköparnas incitament att efterfråga och betala för sådana transporter.

Utredningen föreslår att reduktionspliktsnivåerna justeras upp när skattenedsättningen tas bort för att bibehålla motsvarande styrning mot utsläpp av växthusgaser. En sådan justering kan upprätthålla styrningen på systemnivå, men löser inte frågan om incitamenten för enskilda transportföretag och transportköpare att välja rena och höginblandade förnybara drivmedel. Utredningen uppmärksammar själv farhågan att betalningsviljan för rena och höginblandade biodrivmedel kan minska om användningen inte längre kan betraktas som additionell i förhållande till reduktionsplikten. Mobility Sweden delar denna farhåga och anser att konsekvenserna underskattas i utredningens slutsats. En minskad betalningsvilja riskerar att försvaga efterfrågan på HVO100, biogas och RME/B100 och därmed affärscaset för de åkerier som använder förnybara drivmedel för att ställa om transporter som ännu inte kan elektrifieras.

Förslaget riskerar därmed också att försvaga marknaden för fordon och transportlösningar som bygger på HVO100, biogas och RME/B100. Det vore kontraproduktivt i en situation där omställningen kräver både en snabb elektrifiering och fortsatt användning av förnybara drivmedel i de segment som tar längre tid att elektrifiera. En styrning som på aggregerad nivå ger samma beräknade utsläppsminskning är inte nödvändigtvis likvärdig om den samtidigt försvagar företagets incitament att aktivt välja fossilfria transportlösningar.

Mobility Sweden anser därför att Sverige ska verka för att möjligheten till skattenedsättning kan behållas så långt EU:s statsstödsregler medger. Att låta skattenedsättningen ersättas av en inkludering i reduktionsplikten riskerar att försvaga den separata efterfrågan på rena och höginblandade förnybara drivmedel. Regeringen bör därför inte gå vidare med förslaget. I stället bör Sverige driva på för långsiktiga villkor som säkerställer att rena och höginblandade förnybara drivmedel även fortsättningsvis kan konkurrera med fossila alternativ.

10.3.5 Övervägda alternativ

Mobility Sweden delar utredningens bedömning att gasformiga drivmedel inte bör omfattas av reduktionsplikten och ser inte heller skäl att införa ett särskilt inblandningskrav för fordonsgas. Marknaden för gasformiga drivmedel är relativt begränsad och skiljer sig från marknaden för bensin och diesel, vilket ger sämre förutsättningar för ett effektivt pliktssystem. Biogas fyller dessutom en viktig funktion som fossilfritt drivmedel, inte minst inom delar av den tunga trafiken. Genom möjligheten till inhemsk produktion kan biogas även bidra till stärkt försörjningsberedskap och minskat beroende av importerade drivmedel. Styrningen

bör därför även fortsättningsvis skapa tydliga incitament att välja biogas framför naturgas, där skattebefrielsen är ett mer ändamålsenligt styrmedel.

10.5.1. Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO

Mobility Sweden är positivt till att långsiktiga och tydliga incitament skapas för avancerade biodrivmedel, biogas och RFNBO. Sådana drivmedel kommer att spela en viktig roll parallellt med elektrifieringen, inte minst inom delar av den tunga trafiken, och särskild styrning kan bidra till att skapa den efterfrågan som krävs för investeringar i produktion och infrastruktur.

Mobility Sweden anser samtidigt att nivåerna och utformningen av subkvoterna behöver säkerställa att styrningen är kostnadseffektiv och förenlig med den snabba elektrifieringen av vägtransportsektorn. Tillgången på RFNBO är fortfarande under uppbyggnad och det behöver säkerställas att kraven kan uppfyllas till rimliga kostnader. Utformningen bör också ge långsiktiga förutsättningar för de avancerade biodrivmedel, biogas- och vätgaslösningar som behövs som komplement till elektrifieringen.

11.3.1. Höjd beskattning av bensin och diesel

Mobility Sweden anser att drivmedelsbeskattningen behöver utformas så att den effektivt bidrar till omställningen från fossila till fossilfria transporter. Det måste vara ekonomiskt attraktivt att välja ett fordon med låga eller inga utsläpp framför ett fossildrivet alternativ. Detta gäller såväl personbilar och lätta lastbilar som tunga fordon, där el- och gasdrivna fordon behöver ges konkurrenskraftiga förutsättningar i förhållande till dieseldrivna alternativ.

För den tunga trafiken är relationen mellan energikostnaderna särskilt betydelsefull eftersom den direkt påverkar fordonets totala ägandekostnad (TCO) och därmed företagens investeringsbeslut. Höjda skatter på bensin och diesel kan i detta sammanhang vara motiverade för att öka det ekonomiska incitamentet att välja fossilfritt. Sådana skattehöjningar kan dock inte ses isolerat. De måste vägas mot risken för kraftigt ökade kostnader för hushåll och företag, vilket riskerar att urholka acceptansen för klimatpolitiken och försämra transportnäringens och dess kunders konkurrenskraft.

Mobility Sweden anser att drivmedlens klimatpåverkan bör återspeglas i priset, i enlighet med principen om att förorenaren betalar. Beskattningen bör därmed bidra till att stärka fossilfria alternativs konkurrenskraft gentemot fossila drivmedel. Eventuella förändringar av drivmedelsbeskattningen bör därför bedömas utifrån hur de påverkar den relativa kostnaden mellan fossila och fossilfria alternativ och utformas långsiktigt och förutsägbart så att hushåll och företag ges förutsättningar att ställa om.

11.3.3. Sänkt energiskatt på el

Mobility Sweden avstyrker förslaget om en generell sänkning av energiskatten på el. En bred skattesänkning är kostsam och har begränsad träffsäkerhet för transportsektorns omställning. För att Sverige ska nå ESR-betinget behöver styrmedlen i högre grad riktas mot åtgärder som direkt bidrar till minskade utsläpp från vägtransporterna.

Mobility Sweden förordar i stället riktade åtgärder som sänker kostnaden för el som används för laddning av elfordon. En lägre kostnad för laddel stärker direkt elfordonens konkurrenskraft gentemot fossildrivna alternativ och ger en mer träffsäker styrning mot elektrifieringen av transportsektorn. Dubbelriktad och smart laddning hjälper också elsystemet genom att balansera och omfördela elanvändning. Idag blir aktörer som tillhandahåller sådana tjänster dubbelbeskattad för att utföra sådana tjänster. Hanteringen av skatteåterbetalningen är samtidigt administrativt betungande. Mobility Sweden anser därför att regelverket bör ses över och förenklas för att undanröja hinder och skapa tydligare ekonomiska incitament för tjänster som bidrar till ett mer flexibelt och effektivt elsystem.

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

Mobility Sweden välkomnar att utredningen lyfter behovet av ett ekonomiskt incitament riktat till transportköpare, men anser att förslaget bör gå längre än ytterligare analys. Intresset för utsläppsfria transporter är stort, men merkostnaden jämfört med konventionella transporter innebär fortfarande en utmaning för transportköpare och åkerier. Ett efterfrågestimulerande styrmedel kan bidra till att överbrygga denna kostnadsskillnad under en övergångsperiod och påskynda marknadsintroduktionen av utsläppsfria tunga fordon.

Mobility Sweden har tillsammans med Sveriges Åkeriföretag tagit fram ett konkret förslag på ett stöd till transportköpare, baserat på förbrukad el vid ellastbilstransporter. Ett sådant styrmedel bör införas skyndsamt. Genom att kompensera transportköparen för en del av merkostnaden stärks incitamentet att välja utsläppsfria transporter, vilket i sin tur förbättrar åkeriernas affärscase för att investera i ellastbilar.

Mobility Sweden delar däremot inte utredningens resonemang om att lägre kostnader för laddning skulle kunna motivera sänkta inköpspremier. Styrmedlen adresserar olika ekonomiska hinder och bör ses som kompletterande, inte som utbytbara. Klimatpremien minskar den betydande merkostnaden vid investering i ett utsläppsfritt tungt fordon, medan lägre kostnader för el och stöd till transportköpare förbättrar kalkylen under fordonets användning och stärker efterfrågan på utsläppsfria transporter. Att förbättra driftskostnaden undanröjer inte den högre initiala investeringskostnaden. För att öka takten i omställningen behövs därför styrmedel som samtidigt stärker både investeringskalkylen och den löpande konkurrenskraften för utsläppsfria transporter.

Mobility Sweden anser därför att regeringen bör gå vidare med att utforma och införa ett sådant stöd. Fordonen finns redan på marknaden och kan bidra till en betydligt högre elektrifieringstakt. Att samtidigt minska Klimatpremien skulle motverka syftet med det nya styrmedlet och riskera att den samlade styrningen blir otillräcklig. Tiden fram till 2030 är kort och det krävs en kombination av styrmedel som ger tillräckligt starka incitament för att påskynda omställningen.

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

Mobility Sweden är positivt till utredningens ambition att säkerställa långsiktiga möjligheter till skattenedsättning för avancerade biodrivmedel. Mobility Sweden anser dock inte att rena och höginblandade biodrivmedel bör inkluderas i ett inblandningskrav. Dessa drivmedel spelar en viktig roll för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan, inte minst inom den tunga trafiken, och bör även fortsättningsvis ges förutsättningar att konkurrera med fossila alternativ genom skattenedsättning.

Mobility Sweden har sedan tidigare efterfrågat ett förlängt och flerårigt statsstödsgodkännande för höginblandade och rena biodrivmedel. Sverige bör därför i första hand verka för att dessa drivmedel fortsatt kan hållas utanför reduktionsplikten och omfattas av skattenedsättning så långt EU:s statsstödsregler medger. Om EU-regelverket förändras bör regeringen samtidigt aktivt verka för lösningar som möjliggör fortsatt skattenedsättning och långsiktigt konkurrenskraftiga villkor för dessa drivmedel.

12.3.1. Pumplagen

Mobility Sweden tillstyrker förslaget att avskaffa pumplagen. Förutsättningarna på fordons- och drivmedelsmarknaden har förändrats väsentligt sedan lagen infördes. Efterfrågan på E85 har minskat, samtidigt som andra fossilfria alternativ har utvecklats och elektrifieringen har medfört en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen. Infrastrukturen för drivmedel och laddning bör i högre grad utvecklas utifrån faktisk efterfrågan och transportsektorns behov.

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

Mobility Sweden tillstyrker förslaget om att höja anslaget till elbilspremien men anser att premien samtidigt behöver breddas för att få en större effekt på elektrifieringen. Det är positivt att utredningen vill säkerställa att det finns tillräckliga medel för att möta efterfrågan på stödet. Med nuvarande avgränsning riskerar dock premien att nå en alltför begränsad del av de hushåll som har behov av bilen i vardagen och där ekonomin utgör ett hinder för att ställa om till elbil.

Mobility Sweden anser att premien även bör omfatta medelinkomsttagare utanför storstäder och storstadsnära regioner som är beroende av bilen för sina arbetsresor, exempelvis personer som har gjort reseavdrag. Premien bör omfatta såväl nya som begagnade elbilar och både köp och leasing, och stödnivån bör vara tillräcklig för att faktiskt påverka valet av bil. Mobility Sweden har tidigare föreslagit en stödnivå om minst 30 000 kronor.

En bredare premie skulle både stärka elektrifieringen och bidra till en mer rättvis omställning genom att fler hushåll som är beroende av bilen ges ekonomiska möjligheter att byta till elbil. Mobility Sweden anser därför att staten bör bidra med ytterligare nationell medfinansiering så att premien kan nå en större målgrupp än vad som ryms inom den nuvarande utformningen och finansieringen från EU:s sociala klimatfond.

3. Avslutande synpunkter

Sammanfattningsvis anser Mobility Sweden att det fortsatta arbetet behöver ha ett tydligare fokus på styrmedel som ger effekt i närtid och som skapar långsiktiga och förutsägbara förutsättningar för transportsektorns omställning. Tiden fram till 2030 är kort och det är avgörande att styrmedlen sammantaget är tillräckligt starka för att accelerera elektrifieringen, samtidigt som biodrivmedel, biogas och andra fossilfria alternativ ges förutsättningar att bidra till minskade utsläpp. Styrmedlen behöver utformas med hänsyn till den faktiska marknadsutvecklingen och skapa incitament för de lösningar som kan bidra till att Sverige når sina klimatmål.

Mobility Sweden ser fram emot en fortsatt dialog om den konkreta utformningen av styrmedlen och hur Sverige kan säkerställa en snabb och konkurrenskraftig omställning av vägtransportsektorn.

Stockholm den 21 oktober 2026

Mobility Sweden

Michaela Ehteshami