Klimat- och näringslivsdepartementet
Dnr: KN2026/01175
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Lund 2026-10-24

Remissvar avseende SOU 2026:33 Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle från Trivector Mobility AB

Övergripande synpunkter

Trivector Mobility delar i stora delar utredningens utgångspunkter och välkomnar flera av de förslag som lämnas för att påskynda utfasningen av fossila bränslen. Det gäller inte minst förslagen om en utvecklad reduktionsplikt, höjd beskattning av bensin och diesel samt åtgärder som påskyndar elektrifieringen. Vi delar också utredningens uppfattning att omställningen behöver vara långsiktig och förutsägbar och ske på ett sätt som skapar acceptans och tar hänsyn till människors och företags olika förutsättningar.

Vi saknar dock ett tydligt helhetsperspektiv på transportsektorns omställning. För att nå klimatmålen på ett socialt och miljömässigt hållbart sätt behöver omställningen vila på tre ben: **ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektivisering och en övergång till förnybar energi.** Alla tre delarna behövs och förstärker varandra.

Utredningen behandlar transporteffektivitet i avsnitt 2.5 men väljer att prioritera elektrifiering och förnybara drivmedel i sina förslag. Trivector Mobility anser att detta är en betydande brist. Ett mer transporteffektivt samhälle är inte bara ett sätt att minska utsläppen av växthusgaser. Det är också en förutsättning för att begränsa energi- och resursanvändningen, minska behovet av ny infrastruktur och reducera transporternas övriga miljö- och hälsopåverkan. Det bidrar dessutom till bättre tillgänglighet, attraktivare städer och tätorter samt ett mer robust och resilient samhälle.

Även ett helt elektrifierat transportsystem tar plats, kräver stora mängder energi och resurser och ger upphov till miljöpåverkan. Genom att samtidigt minska behovet av transporter och effektivisera de som behöver genomföras kan omställningen ske med mindre resursanspråk och totalt mindre negativa konsekvenser för samhället.

Vi menar därför att utredningens förslag behöver kompletteras med styrmedel som bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle. Det gäller både åtgärder som påverkar transportefterfrågan och åtgärder som ökar valfriheten genom att förbättra alternativen till bilen, lastbilen och flyget.

Uppdaterad reduktionsplikt och ökad elektrifiering

Trivector Mobility tillstyrker inriktningen på utredningens förslag om en uppdaterad reduktionsplikt och förstärkta incitament för elektrifiering.

En successivt höjd reduktionsplikt är nödvändig för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan, som under lång tid framöver kommer att innehålla ett stort antal fordon med förbränningsmotorer. Samtidigt behöver elektrifieringen gå betydligt snabbare än i dag.

Vi delar därför utredningens bedömning att skatten på bensin och diesel behöver höjas. Tillsammans med en skärpt reduktionsplikt bidrar det till att förbättra elfordonens konkurrenskraft och gör det mer lönsamt för både hushåll och företag att ställa om. En långsiktig och förutsägbar utveckling av drivmedelspriserna är också viktig för att undvika tvära kast och ge förutsättningar för långsiktiga investeringsbeslut.

Styrmedlen behöver samtidigt kompletteras med insatser som underlättar omställningen för hushåll och verksamheter som har svårt att snabbt lämna sitt beroende av fossila drivmedel.

En accepterad och trygg omställning

Elbilspremie och laddning vid bostaden

Trivector Mobility tillstyrker förslaget om att höja anslaget till den nya elbilspremien. Premien är särskilt viktig för hushåll med lägre inkomster i landsbygder och i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik.

I forskningsprojektet *Mackdöden – Tillgänglighet i landsbygder när sista macken försvinner*, som Trivector Mobility genomfört tillsammans med IVL Svenska Miljöinstitutet med finansiering från Trafikverket, visar vi att elektrifieringen är nödvändig och långsiktigt positiv även i landsbygder. Samtidigt riskerar övergången att skapa tillgänglighetsproblem för dem som ställer om sist. Efterfrågan på bensin och diesel kan minska snabbare än beroendet av dessa drivmedel, vilket innebär att mackar kan försvinna innan behovet lokalt har försvunnit.

För många hushåll i landsbygder kan elbilen vara en mycket bra lösning, särskilt när det finns möjlighet att ladda vid bostaden. Men elbilar som möter landsbygders behov av räckvidd, lastförmåga och framkomlighet är fortfarande relativt dyra. Elbilspremien behöver därför finnas kvar tillräckligt länge för att fler hushåll ska hinna ställa om. Den behöver också följas upp, utvärderas och vid behov utvecklas för att bli ännu mer träffsäker.

010 - 456 56 00 · hej@trivector.se · trivectormobility.se · Org.nr: 556555-1701

Parallellt är det viktigt att behålla stöden för laddning vid bostaden. Skattereduktionen för grön teknik vid installation av laddbox bör finnas kvar minst lika länge som elbilspremien. Även stödet Ladda bilen, som bland annat möjliggör laddning för boende i flerbostadshus, bostadsrättsföreningar och samfälligheter, behöver behållas och utvecklas.

Tillgång till laddning vid bostaden är en viktig förutsättning för att fler ska kunna ställa om. Den ger dessutom möjlighet till låga drivmedelskostnader och minskar beroendet av publik laddinfrastruktur.

Grundläggande kommersiell service i landsbygder

Trivector Mobility välkomnar att utredningen lyfter behovet av fortsatt stöd till grundläggande kommersiell service och föreslår att Tillväxtverkets uppdrag förlängs till 2032.

Vår forskning inom projektet Mackdöden visar att frågan om drivmedelsförsörjning i landsbygder behöver ses i ett bredare perspektiv. På många mindre orter är macken nära kopplad till dagligvarubutiken och annan service. Macken bidrar med kundunderlag till butiken, samtidigt som butiken stärker underlaget för macken. Om macken försvinner kan invånarna börja handla på en annan ort, vilket i förlängningen också kan hota den lokala butiken och annan service, såsom post- och paketutlämning och apoteksombud.

Det är därför viktigt att se drivmedelsförsörjning, laddinfrastruktur, dagligvaruhandel och annan grundläggande service som delar av samma system där även transportsystemet ingår. Samlokalisering kan bidra till att stärka underlaget för verksamheterna och skapa förutsättningar för en successiv utveckling från dagens mack och butik till en bredare lokal servicenod.

Vi ser särskilt behov av att:

- Behålla och utveckla stöden till grundläggande kommersiell service, där prioritet även fortsättningsvis ges till verksamheter som erbjuder flera olika typer av service. Det bör också förtydligas att laddinfrastruktur är en del av grundläggande service.
- Fortsätta stödja nödvändiga investeringar i drivmedelsstationer som är ensamma på sin ort och där avstånden till alternativ är långa. För de allra minsta stationerna bör även möjligheten till ett riktat driftsstöd införas.
- Förbättra kunskapsunderlaget om drivmedelsstationernas utveckling, bland annat genom årlig statistik om drivmedelsförsäljningen på stationsnivå som kan

användas i regional och kommunal serviceplanering och göras tillgänglig genom PIPOS.

- Stärka kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte mellan berörda aktörer och regioner, även med motsvarande arbete i Norge och Finland.

En rättvis omställning behöver hålla två tankar i huvudet samtidigt: elektrifieringen måste drivas på, men den service som människor och verksamheter fortfarande är beroende av måste finnas kvar i tillräcklig omfattning. Det handlar inte om att bromsa omställningen, utan om att skapa förutsättningar för att den ska fungera i hela landet.

Komplettera med styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle

Trivector Mobility anser att den största bristen i utredningen är avsaknaden av konkreta förslag som styr mot ett mer transporteffektivt samhälle.

I avsnitt 2.5 konstaterar utredningen att sådana åtgärder kan bidra till minskade utsläpp, men lyfter osäkerheten kring hur stora effekterna är, särskilt i närtid. Vi delar uppfattningen att elektrifiering och förnybara drivmedel behöver utgöra viktiga delar av omställningen och inte kan ersättas av transporteffektivisering. Däremot menar vi att utredningen underskattar betydelsen av en mer transporteffektiv samhällsutveckling.

Det handlar inte bara om åtgärdernas direkta klimateffekt fram till 2030. Det handlar också om att skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem där tillgängligheten kan förbättras samtidigt som trafikarbetet, energi- och resursanvändningen och transporternas negativa miljöeffekter minskar.

Ett transporteffektivt samhälle kan också minska behovet av nya investeringar i såväl transportinfrastruktur som energisystem, samtidigt som ett minskat beroende av bil och lastbil bidrar till ökad valfrihet samt ökad robusthet och resiliens.

Vi vill därför särskilt lyfta följande kompletterande styrmedel och åtgärder.

Mål för ett transporteffektivt samhälle

Sverige behöver ett tydligt nationellt mål för utvecklingen mot ett mer transporteffektivt samhälle. Målet behöver omfatta ett minskat trafikarbete med bil och lastbil samt minskat flygresande jämfört med en utveckling utan ytterligare åtgärder.

Samtidigt behöver andelen hållbara resor och transporter öka genom mer gång, cykel och kollektivtrafik, effektivare godstransporter och logistik samt en större andel godstransporter på järnväg och med sjöfart.

Målet behöver utgå från att tillgängligheten för människor och näringsliv ska vara god i hela landet, men att denna tillgänglighet i högre grad än i dag ska kunna uppnås med mindre trafikarbete, energi och resurser.

Målstyrd infrastrukturplanering

Infrastrukturplaneringen behöver utgå från den utveckling av transportsystemet som samhället vill uppnå, snarare än från prognoser som i stor utsträckning bygger på en fortsatt tillväxt av vägtrafiken. Målet om ett mer transporteffektivt samhälle som vi föreslår blir då en naturlig utgångspunkt.

Trivector Mobility anser därför att regeringen bör gå vidare med Klimaträttsutredningens förslag om en mer målstyrd infrastrukturplanering. Såväl den nationella planen som länsplanerna behöver bidra till klimatmålen och till utvecklingen av ett mer transporteffektivt samhälle, inte mer av det som drivs fram av en minoritets höga bilanvändning.

Det innebär bland annat att fyrstegsprincipen behöver få ett tydligare genomslag och att åtgärder som minskar transportbehov och effektiviserar användningen av befintlig infrastruktur prioriteras högre. Järnvägens underhåll och kapacitet, kollektivtrafik, gång och cykel samt effektiva och samordnade godstransporter behöver ges bättre förutsättningar.

Återinför stadsmiljöavtalen och utveckla landsbygdsavtal

Stadsmiljöavtalen bör återlanseras som en långsiktig och kraftfull statlig satsning för att öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel och samtidigt minska biltrafiken i städer och tätorter.

Avtalen bör även fortsättningsvis bygga på att statlig medfinansiering kombineras med kommunala motprestationer (eller medprestationer som vore ett bättre begrepp) som bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle. Det kan exempelvis handla om parkeringsstyrning och om att ge kollektivtrafik, gång och cykel ökad prioritet i trafiksystemet.

Samtidigt behöver liknande avtalsformer utvecklas för landsbygder. Förutsättningarna skiljer sig från städerna och åtgärderna behöver därför utformas annorlunda. Landsbygdsavtal kan bidra till att förbättra tillgängligheten till arbete och service, stärka den lokala servicen och utveckla alternativ till egen bil där det är möjligt.

Trivector Mobility har tillsammans med IVL Svenska Miljöinstitutet tidigare tagit fram förslag på hur sådana avtal kan utformas.

Inför en färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion för arbetsresor

Dagens reseavdrag bör ersättas med en färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion för arbetsresor, i linje med det förslag som riksdagen tidigare beslutat om men som aldrig infördes.

Stödet till arbetsresor bör inte gynna bilresor framför kollektivtrafik, cykel eller samåkning. En färdmedelsneutral utformning kan bidra till att minska biltrafiken där det finns goda alternativ, samtidigt som personer med långa avstånd till arbetet även fortsättningsvis får ekonomisk kompensation.

Inför avståndsbaserade vägavgifter

För den tunga trafiken bör dagens tidsbaserade vägavgifter ersättas av avståndsbaserade avgifter. Regeringen bör också påbörja arbetet med att utreda och på sikt införa motsvarande system för personbilar och lätta lastbilar.

Avståndsbaserade vägavgifter ger bättre möjligheter att styra mot ett effektivare utnyttjande av transportsystemet. Avgifterna kan differentieras beroende på var och när trafiken sker, vilket gör det möjligt att ta större hänsyn till trängsel, miljöpåverkan och andra externa kostnader.

En sådan differentiering gör det också möjligt att utforma styrningen så att den blir starkare i områden där biltrafikens negativa konsekvenser är stora och alternativen goda, samtidigt som hänsyn tas till landsbygder där bilen ofta är nödvändig och enda alternativet.

På längre sikt blir en utvecklad vägtrafikbeskattning också viktig när elektrifieringen leder till minskade skatteintäkter från bensin och diesel.

Avslutande synpunkter

Trivector Mobility ser positivt på att utredningen föreslår flera styrmedel som kan påskynda utfasningen av fossila bränslen. En höjd reduktionsplikt, högre drivmedelsskatter och snabbare elektrifiering är nödvändiga delar av omställningen.

Men det räcker inte. För att nå klimatmålen på ett sätt som samtidigt bidrar till en socialt och miljömässigt hållbar utveckling behöver dessa åtgärder kombineras med en tydliga styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle.

Det behövs en sammanhållen styrning där infrastrukturplanering, elektrifiering, förnybara drivmedel, kollektivtrafik, samhällsplanering, landsbygdsutveckling och ekonomiska styrmedel drar åt samma håll.

Transporteffektivitet, energieffektivisering och förnybar energi är inte konkurrerande lösningar. Alla tre behövs. Med en sådan inriktning kan omställningen inte bara minska

klimatpåverkan utan också bidra till bättre tillgänglighet, minskad resursanvändning, attraktivare livsmiljöer och ett mer robust samhälle.

Beredning av svar på remiss

Detta remissvar har beslutats av VD Lena Smidfelt Rosqvist efter föredragning av Håkan Johansson.

VD Lena Smidfelt Rosqvist

Lund 2026-10-24