Stockholms stad

PM Rotel IX (Dnr KS 2026/837)

Betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Remiss från Klimat- och näringslivsdepartementet
Remisstid den 30 oktober 2026

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med Stockholms stads yttrande, bilaga 1 till promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarråd Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Klimat- och näringslivsdepartementet har remitterat betänkandet *Vägen mot utfasning* (SOU 2026:33) till bland annat Stockholms stad för yttrande. Utredningen syftar till att ge förslag för hur fossila bränslen kan fasas ut ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. Utredningens beräkningar visar att beslutad politik inte är tillräcklig och att de kvarvarande utsläppen inom svenska ESR-sektorn i huvudsak härstammar från inrikes vägtransporter och arbetsmaskiner.

Utredningen föreslår därför åtgärder och styrmedel inom fyra huvudsakliga områden:

1. Uppdaterad reduktionsplikt
2. Ökad elektrifiering i närtid
3. Accepterad och trygg omställning
4. Anpassad och effektivare energibeskattning

Utredningens huvudsakliga fokus är förslag och styrmedel som leder till en snabb elektrifiering av inrikes vägtrafik och arbetsmaskiner. Betänkandet innehåller därför ett samlat paket med förstärkta incitament för elektrifiering, förlängda klimatpremier för tunga fordon och arbetsmaskiner samt förändringar av energi- och fordonsbeskattningen samt en successivt höjd och förändrad reduktionsplikt.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnds, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, samt Stockholms Stadshus AB.

På grund av kort remisstid har exploateringskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Skarpnäcks stadsdelsförvaltning inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslagen om förlängd och samordnad klimatpremie för lastbilar och arbetsmaskiner, skärpt och förlängd fordonsskatt på utsläppande personbilar och lätta lastbilar, samt uppdelande av miljözon klass 3. Kontoret betonar att tydliga övergångsbestämmelser för miljözonsregleringen saknas i utredningen, liksom förslag som stärker kommunernas möjlighet att kontrollera efterlevnad i miljözoner. Vidare tillstryker kontoret de föreslagna nivåerna för reduktionsplikten, men anser att tilldelningen behöver utformas så att inblandningsnivåerna höjs i takt med att den publika laddningsinfrastrukturen byggs ut.

Exploateringskontoret välkomnar förslag som underlättar omställningen till eldrivna tunga lastbilar och arbetsmaskiner, men saknar en analys av hur tillgången på fossilfria drivmedel och el kan påverka prisbilden. Kontoret noterar att utredningen inte fokuserar på ökad transporteffektivitet trots att det omnämndes i direktivet, och skulle gärna se att fler möjligheter för ökad transporteffektivitet lyfts.

Miljöförvaltningen tillstyrker i stora drag de förslag som premierar inköp av helelektriska fordon, och ser positivt på förenklingar av regelverket om miljözon klass 3. Förvaltningen avstyrker förslag som riskerar att försämra biogasens konkurrenskraft, såsom att ta bort malusundantaget för gasfordon.

Trafikkontoret konstaterar att betänkandets förslag i första hand är inriktade på att Sverige ska uppfylla sitt åtagande enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning, och efterlyser nationella styrmedel som även främjar transporteffektivitet och minskat trafikarbete, som komplement till elektrifiering och andra teknikskiften. Därutöver lämnas synpunkter på ett antal av utredningens förslag.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd tillstyrker samtliga delar av remissen, men har synpunkter på området ”accepterad och trygg omställning”, samt saknar en djupare analys av kommunernas ekonomiska förutsättningar för att genomföra förslagen.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd är positiv till utredningens övergripande inriktning att skapa långsiktiga förutsättningar för ett fossilfritt samhälle, och lämnar synpunkter på förslag som kan komma att påverka verksamheter inom stadsdelsnämndens ansvarsområden, såsom förenklade regler för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning tillstyrker samtliga delar av remissen, men har synpunkter på området ”accepterad och trygg omställning” och vill betona att det är

viktigt att omställningen genomförs på ett jämställt, rättvist och socialt hållbart sätt. Förvaltningen anser även att utredningen kan kompletteras med en djupare analys av kommunernas ekonomiska förutsättningar för att genomföra förslagen, särskilt gällande drift- och investeringsmedel.

Stockholms Stadshus AB tillstyrker i huvudsak utredningens förslag och delar bedömningen att styrningen behöver bli mer långsiktig, förutsägbar och sammanhållen. Bolaget framhåller att utfasningen behöver genomföras så att samhällsviktiga kommunala verksamheter kan upprätthålla driftsäkerhet, och att miljökrav i offentlig upphandling samordnas nationellt.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Vi står inför en akut klimat- och naturkris och behöver snabbt minska utsläppen. Sverige har goda förutsättningar att gå före i omställningen, men har på nationell nivå tagit steg bakåt under den senaste mandatperioden. Jag välkomnar därför utredningen om hur fossila bränslen kan fasas ut för att Sverige ska kunna nå sina klimatmål.

Stockholms stad har höga ambitioner, med mål om att minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent till 2030. För detta krävs en snabb elektrifiering av vägtrafik och arbetsmaskiner. Men elektrifiering räcker inte, vi behöver också minska trafikarbetet och använda det begränsade vägutrymmet mer effektivt. Detta är inte enbart en klimatfråga utan också en fråga om människors hälsa och en levande stad. Minskad trafik innebär mindre buller och luftföroreningar, mindre trängsel och mer attraktiva och hälsosamma stadsmiljöer.

Utredningen innehåller flera bra förslag, bland annat utökade elektrifieringsstöd till lastbilar och arbetsmaskiner, samt skärpt malus för utsläppande fordon. Höjning av reduktionsplikten är välkommen, men en ännu snabbare inblandningstakt av biobränslen fram till 2030 bör övervägas. Samtidigt behövs ett större fokus på styrmedel som främjar transporteffektivitet och förändrade resvanor. Elektrifiering räcker inte för att klara transportsektorns klimatmål. Stockholms klimathandlingsplan förutsätter att vägtrafiken minskar med 30 procent jämfört med 2017. Hittills har den minskat med cirka 8 procent. Det visar att utvecklingen går för långsamt. Kommunerna behöver större möjligheter att anpassa trafikstyrningen efter lokala förutsättningar.

Jag välkomnar att miljözon klass 3 delas upp så att den kan införas stegvis, men personbilar måste fortsatt omfattas. Kommunerna behöver också kunna kontrollera efterlevnaden genom ett förbud mot att stanna och parkera i zonen för fordon som inte får köras där. Då kan den kommunala parkeringsövervakningen användas. Kommunerna bör dessutom få rätt att ta ut parkeringsavgifter på gatumark för att använda gatan effektivt och inte bara för att ordna trafiken.

Under de senaste 20 åren har cykel- och kollektivtrafikresandet till och från innerstaden ökat samtidigt som biltrafiken har minskat. Utvecklingen kan gå betydligt snabbare, men då behöver kommunerna verktyg som staten i dag inte ger oss.

Utredningen nedprioriterar transporteffektivitet med motiveringen att effekterna blir små. Det är ett svagt skäl att avstå från styrmedel som ger effekt på längre sikt och som samtidigt minskar buller, luftföroreningar och trängsel.

Vidare beskriver utredningen acceptans främst utifrån de som förlorar på omställningen. Analysen behöver också visa vilka som vinner. Sämre framkomlighet för privatbil är inte detsamma som sämre tillgänglighet. Det som avgör är om människor kan nå arbete, service och andra målpunkter. Minskad biltrafik ger bättre framkomlighet för bussar, nyttotrafik, gående och cyklister och bidrar till både klimatvinster och mer attraktiva stadsmiljöer.

Jag hoppas att regeringen tar till sig av stadens synpunkter och ger kommunerna de verktyg som behövs för att omställningen ska gå snabbare.

I övrigt hänvisar jag till Stockholms stads yttrande.

Stockholm den 21 oktober 2026

Lars Strömgren

Bilagor

1. Stockholms stads yttrande dnr KS 2026/837-12.1
2. Betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33) dnr KS 2026/837-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

Klimat- och näringslivsdepartementet har remitterat betänkandet *Vägen mot utfasning* (SOU 2026:33) till Stockholms stad för yttrande. Utredningen syftar till att ge förslag för hur fossila bränslen kan fasas ut ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. Utredningens beräkningar visar att beslutad politik inte är tillräcklig och att de kvarvarande utsläppen inom svenska ESR-sektorn i huvudsak härstammar från inrikes vägtransporter och arbetsmaskiner.

Utredningen föreslår därför åtgärder och styrmedel inom fyra huvudsakliga områden:

1. Uppdaterad reduktionsplikt
2. Ökad elektrifiering i närtid
3. Accepterad och trygg omställning
4. Anpassad och effektivare energibeskattning

Utredningens huvudsakliga fokus är förslag och styrmedel som leder till en snabb elektrifiering av inrikes vägtrafik och arbetsmaskiner. Betänkandet innehåller därför ett samlat paket med förstärkta incitament för elektrifiering, förlängda klimatpremier för tunga fordon och arbetsmaskiner samt förändringar av energi- och fordonsbeskattningen samt en successivt höjd och förändrad reduktionsplikt. Reduktionsplikten föreslås uppgå till 21 procent år 2028, 23 procent år 2029 och 25 procent år 2030 och därefter anpassas genom återkommande kontrollstationer.

Förslagen omfattar även subkvoter för avancerade biodrivmedel och förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung, framtida inkludering av rena och höginblandade förnybara drivmedel i reduktionsplikten, sänkt energiskatt på el samt förenklade regler för miljözoner. Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den så kallade pumplagen, föreslås upphöra vid utgången av år 2027.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnds, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, samt Stockholms Stadshus AB.

På grund av den korta remisstiden har exploateringskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Skarpnäcks stadsdelsförvaltning inkommit med kontorsyttranden.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret 6

Exploateringskontoret 9

Miljöförvaltningen 10
Trafikkontoret 16
Hägersten-Älvsjös stadsdelsnämnd 22
Norra innerstadens stadsdelsnämnd 23
Skarpnäcks stadsdelsförvaltning 25
Stockholms Stadshus AB 27
Reservationer m.m. 30

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning av synpunkter

Stadsledningskontoret delar utredningens bedömning att utfasningen av fossila bränslen i inrikes vägtrafik och arbetsmaskiner huvudsakligen bör ske genom snabb elektrifiering. Utöver minskade utsläpp av växthusgaser ger detta också andra positiva effekter i städer, så som bättre luftkvalitet och minskat buller.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslaget om förlängd och samordnad klimatpremie för lastbilar och arbetsmaskiner för att skynda på elektrifieringen. Det är också positivt medförslaget om skärpt och förlängd fordonsskatt på utsläppande personbilar och lätta lastbilar i syfte att stärka attraktionskraften för både nya och begagnade elfordon. Stadsledningskontoret ser också fördelar med förslaget om att förenkla införandet av miljözoner för nollutsläppsfordon genom att dela upp miljözon klass 3 i två delar; en miljözon för personbilar och en miljözon för lastbilar och bussar.

Stadsledningskontoret understryker att de föreslagna förändringarna av miljözon klass 3-regleringen behöver utformas tillsammans med tydliga övergångsbestämmelser och att sådana förslag saknas i utredningen. Övergångsbestämmelser är viktiga för att kommuner som redan har fattat beslut om att införa miljözon klass 3 kan hantera övergången. Därtill anser stadsledningskontoret att utredningen saknar förslag som stärker kommunernas möjlighet att kontrollera efterlevnad i miljözoner så att lagstiftningen blir ändamålsenlig.

Slutligen tillstryker stadsledningskontoret de föreslagna nivåerna för reduktionsplikt om 21 procent år 2028, 23 procent år 2029 och 25 procent år 2030 och anser att återkommande kontrollstationer, utökade möjligheter att spara utsläppsminskningar

mellan år samt mekanismer för att hantera allvarliga marknadsstörningar kan bidra till ökad förutsägbarhet och bidra till välgrundade beslut för stadens klimatarbete i stort. Stadsledningskontoret anser dock att utformningen av tilldelningen behöver utformas så att inblandningsnivåerna i reduktionsplikten höjs i takt med att den publika laddningen byggs ut för att undvika en situation där laddad el tränger undan biodrivmedel och därmed riskerar att leda till ökad fossilbränsleanvändning.

Ställningstaganden

Stadsledningskontoret har både generella synpunkter på utredningen och specifika synpunkter på de förslag som utredningen för fram.

Stadsledningskontoret delar utredningens bedömning att utfasningen av fossila bränslen i inrikes vägtrafik och arbetsmaskiner huvudsakligen bör ske genom snabb elektrifiering. Samtidigt finns stora behov att arbeta med transporteffektivitet och minskat trafikarbete i städer för att öka framkomligheten och skapa en mer attraktiv stadsmiljö. Stadsledningskontoret efterfrågar därför nationella styrmedel som i högre grad syftar till ökad transporteffektivitet och minskad vägtrafik i städer som komplement till styrmedel för elektrifiering och andra teknikskiften.

Stadsledningskontoret anser också att det saknas förslag som bidrar till höjda och harmoniserade hållbarhetskrav vid upphandling av transporter och entreprenader som kan skapa gemensamma spelregler på marknaden, bidra till ökad elektrifiering och sänkta kostnader för både leverantörer och beställare.

9.1.1 Skärp och förläng malus för lätta fordon

Utredningen föreslår att malusperioden för lätta fordon ska förlängas från 3 till 5 år och att gränsen för när malus inträder ska sänkas från 75 till 50 gram koldioxid per kilometer.

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget och delar uppfattningen att den förlängda malusperioden sänker betalningsviljan för bensin- och dieselbilar på andrahandsmarknaden och därigenom ökar incitamenten för köpare att välja en begagnad elbil istället för en begagnad bensin- eller dieselbil. Stadsledningskontoret delar också uppfattningen att den sänkta gränsen för malus bidrar till att fasa ut nybilsförsäljningen av bilar med förbränningsmotor.

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

Utredningen föreslår att Klimatpremien för el och gasdrivna lastbilar över 3,5 ton ska förlängas till 2030 och att anslaget ska öka med totalt 3 300 miljoner kronor mellan 2028-2030 och att skillnaden i stöd mellan lätta lastbilar och lastbilar upp till 4,25 ton tas bort.

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget och delar utredningens uppfattning att introduktionen av elektrifierade tunga fordon sker långsamt jämfört med personbilar och att det därför behövs starkare incitament och fler åtgärder. Stockholms stads mätningar visar också att introduktionen av tunga och lätta lastbilar, särskilt de lätta, går för långsamt. Av den anledningen är det särskilt gynnsamt att förslagen också avser gynna lätta lastbilar.

9.2.4 Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon

Stadsledningskontoret tillstryker förslaget om att befintlig miljözon klass 3 ska delas upp i två delar; en för personbilar och en för lastbilar och bussar och delar bedömningen att det underlättar för kommuner som vill begränsa den tunga trafiken utan att reglera personbilstrafiken. Samtidigt vill stadsledningskontoret understryka att personbilar står för en majoritet av utsläppen på många platser i städer och att det därför är viktigt att personbilar omfattas av miljözon klass 3-regleringen. Stadsledningskontoret understryker att de föreslagna förändringarna av miljözon klass 3-regleringen behöver utformas tillsammans med tydliga övergångsbestämmelser och att sådana förslag saknas i utredningen. Övergångsbestämmelser är viktiga för att kommuner som redan har fattat beslut om att införa miljözon klass 3 ska kunna hantera övergången. Därtill anser stadsledningskontoret att utredningen saknar förslag som stärker kommunernas möjlighet att kontrollera efterlevnad i miljözoner så att lagstiftningen blir ändamålsenlig.

9.3.2 Förläng och samordna klimatpremien för arbetsmaskiner

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget och understryker att klimatpremien är viktig för stadens förutsättningar att ställa om till elektrifierade arbetsmaskiner i de egna verksamheterna. Inköpskostnaden är fortfarande hög och utbudet begränsat inom flera maskinkategorier. Stöden bör därför vara långsiktiga och teknikneutrala samt följas upp mot fordonens och maskinernas totalkostnad, tekniska mognad och faktiska användningsförutsättningar. Det är också mycket positivt att tank- och laddningsutrustning inkluderas i stödet.

10 Förslag på området reduktionsplikt

Stadsledningskontoret instämmer i inriktningen att successivt höja reduktionsplikten och samtidigt göra systemet mer flexibelt och kostnadseffektivt. Återkommande kontrollstationer, utökade möjligheter att spara utsläppsminskningar mellan år samt mekanismer för att hantera allvarliga marknadsstörningar kan bidra till ökad förutsägbarhet. Förändringar bör dock kommuniceras med god framförhållning så att berörda aktörer kan anpassa investeringar, upphandlingar och avtal.

10.3.2 Utsläppsminskningar från publika laddningsstationer bör användas mer effektivt

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget om att den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska kunna tillgodoräkna sig utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer i den omfattning som, utifrån ett samhällsperspektiv, bedöms motiverad för att bidra till en ändamålsenlig tillgång till laddning av elfordon. Därtill anser stadsledningskontoret att tillgodoräkningen av utsläppsminskningar från publika laddningsstationer bör utformas så att inblandningsnivåerna i reduktionsplikten höjs i takt med att den publika laddningen byggs ut för att undvika en situation där laddad el tränger undan biodrivmedel och därmed riskerar att leda till ökad fossilbränsleanvändning. Stadsledningskontoret menar också att bedömningen av vad som är en ändamålsenlig tillgång till laddning av elfordon behöver ta hänsyn till de förutsättningar som råder i städer. Bland annat är kostnaderna för att etablera publik laddning generellt högre på platser som kräver gatuladdning, vilket är vanligt i städer. Täckningsgraden är också ofta låg i områden med hög andel flerbostadshus där boende har begränsad, eller ingen, tillgång till publik hemmaladdning, vilket är vanligt i Stockholms ytterstad.

13.3 Energi- och klimatrådgivningen föreslås få utökad finansiering

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget att anslaget till energi- och klimatrådgivningen höjs med 60 miljoner kronor per år 2027-2032 och understryker att rådgivningen fyller en viktig roll för att nå ut med information och öka kunskapen hos allmänheten om omställningen till fossilfrihet. Stadsledningskontoret menar att behovet av detta är särskilt stort på transportområdet.

14 Konsekvensanalys

Stadsledningskontoret anser att konsekvensanalysen bör kompletteras i fråga om kommuner och kommunala bolag som producenter av biogas, beställare av transporter och entreprenader samt ansvariga för samhällsviktig verksamhet. Analysen behöver omfatta effekter på investerings- och driftskostnader, leveranstrygghet, tillgång till entreprenörer samt behovet av reservlösningar och alternativa energibärare.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 september 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stads klimatmål *En fossilfri organisation 2030* fokuserar på staden som organisation där fossila bränslen ska fasas ut ur stadens egen och upphandlande verksamhet.

Exploateringskontoret ställer redan idag krav på 100 % fossilfria drivmedel för arbetsfordon och lastbilar för masstransporter vid upphandling av entreprenader. Kontoret har därmed en högre målsättning avseende fossilfria drivmedel och betänkandets förslag om ökad reduktionsplikt kommer inte påverka kontorets måluppfyllnad eller kravställning.

Exploateringskontoret arbetar också för att öka andelen elektrifierade arbetsmaskiner och transporter i upphandlade entreprenader och välkomnar förslag som underlättar omställningen till eldrivna tunga lastbilar och arbetsmaskiner. Däremot saknar exploateringskontoret en analys av hur tillgången på fossilfria drivmedel och el kan påverka prisbilden.

Vidare noterar exploateringskontoret att utredningen inte fokuserar på ökad transporteffektivitet trots att det omnämndes i direktivet. Det motiveras med att potentialen att minska klimatutsläppen via transporteffektivitetsåtgärder bedöms relativt liten. Kontoret skulle istället gärna sett att fler möjligheter för ökad transporteffektivitet lyfts.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Utredningen är omfattande och berör flera områden. Förvaltningen har valt att dels lämna principiella ställningstaganden och dels synpunkter på specifika firslag från utredaren som är särskilt relevanta fir Stockholms stad.

Förvaltningens principiella ställningstaganden

Förvaltningen delar utredningens bedömning att omställningen av vägtransportsektorn i huvudsak bör ske genom en snabb elektrifiering. Utöver minskade utsläpp av växthusgaser ger det också positiva effekter som bättre luftkvalitet och minskad bullernivå i städer. Det finns behov av att stimulera efterfrågan på helelektriska fordon vid nybilsförsäljning och på begagnatmarknaden. På så sätt säkerställs dels att de nya fordon som tillkommer i svenska fordonsflottan är utsläppsfria, dels att utsläppsfria fordon inte exporteras innan deras tekniska livslängd löpt ut. Förvaltningen ställer sig principiellt positiv till utredningens förslag som premierar och ökar incitamenten för en snabb övergång från fossildrivna till helelektriska fordon.

Förvaltningen ser emellertid att biobränslen, och i synnerhet biogasen, kommer fylla en viktig funktion framöver rör att klara både transportsektorns och övriga samhällets omställning från fossila bränslen. Biogasen möter nu utmaningar på efterfrågesidan när elektrifieringen av fordonsflottan sker snabbt och nybilsmarknaden tör biogasdrivna personbilar i princip är utraderad. Förvaltningen ställer sig därför positiv till åtgärder som bidrar till att biogasens attraktionskraft och efterfrågan i förhållande

till naturgasen stärks, särskilt i övergångsskedet där biogasens primära användningsområde bedöms skifta från transportsektorn till industrin.

Förslag och bedömningar gällande styrmedel riktade mot personbilar

Förvaltningen tillstyrker förslag 9. l. I om en skärpt och förlängd malus (förhöjd fordonsskatt) tör lätta fordon.

Att förlänga malusen från 3 år till 5 år kommer sannolikt stärka helelektriska fordons ställning på begagnatmarknaden. Förvaltningen avstyrker förslaget att frånta fordonsgasfordon undantaget från malus. Även om marknaden är liten är biogasen ett bränsleslag som skapar flera nyttor samtidigt såväl ur klimat- som beredskapsperspektiv. Istället för att ta bort malusundantaget bör det istället villkoras mot att fordonen faktiskt tankas med biogas.

Mot denna bakgrund avstyrker förvaltningen även den del i förslag 9.1.3 som syftar till att biogasfordon ska omfattas av samma koldioxidbelopp i fordonsskatten som bensin- och dieselfordon.

Förslag för att stödja introduktion av tunga och lätta lastbilar med nollutsläpp

Förvaltningen tillstyrker förslag 9.2. I om att klimatpremien Rör tunga fordon ska förlängas till 2030 och att skillnaden i stöd mellan lätta lastbilar och lastbilar upp till 4,25 ton tas bort.

Klimatpremien är fortsatt viktig för att säkerställa transportaktörer kan räkna hem investeringen i ett nytt eldrivet tungt fordon jämfört med motsvarande fossildrivet alternativ. Introduktionen av elektrifierade tunga fordon sker långsamt jämüirt med personbilar, därför behövs starkare incitament och fler åtgärder rör att skynda på elektrifieringen. Förvaltningen instämmer även i utredarens bedömning att det fortsatt behövs stöd till biogasdrivna tunga lastbilar under hela 2020-talet. Biogaslastbilar står enligt Mobility Sweden tör ungefär lika stor marknadsandel i nyförsäljningen som tunga ellastbilar och båda teknikerna är nödvändiga tör att minska andelen fossila lastbilar i nybirsäljningen.

Därtill tillstyrker förvaltningen förslag 9.2.3 om att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering. Utöver att det är ett incitament för elektrifiering i sig självt, kan det möjliggöra fir upphandlande myndigheter att stärka kravställningen på eldrift vid godstransporter när det finns synergieffekter med lägre vägskatt för nollutsläppsfordon. Då kan högre krav på eldrift skapa lägre kostnader tör transportföretagen som går före i omställningen.

Förvaltningen tillstyrker även förslag 9.2.4 om att förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppfordon genom att dela upp miljözon klass 3 i två delar, en för personbilar och en för lastbilar. Hittills har möjligheterna för kommuner som vill införa miljözon klass 3 varit för begränsade, vilket inte minst Stockholms stads egna process för att införa miljözon klass 3 visat. Därför finns det ett behov av att förenkla

regelverket. En uppdelning kan medföra enklare implementering av miljözon klass 3 i fler områden om det kan ske i olika Steg.

Förslag som stödjer introduktionen av arbetsmaskiner med nollutsläpp

Förvaltningen tillstyrker förslag 9.3. I om att Sverige bör fortsätta verka tör att arbetsmaskiner med nollutsläpp lyfts upp på dagordningen i EU och därmed öka utbudet av elektriska arbetsmaskiner.

Stockholms stad har ambitiösa målsättningar för fossilfria byggprojekt, där elektrifiering ska vara utgångspunkten för alla anläggningsentreprenader och majoriteten av entreprenaderna ska vara utsläppsfria 2030. För att staden ska kunna nå sina mål krävs emellertid att marknadsutbudet av elektriska arbetsmaskiner breddas och att efterfrågan, exempelvis genom krav från andra upphandlande myndigheter och aktörer, ökar. Här behövs en samverkan mellan kommuner, stat och marknadsaktörer för att utbud och efterfrågan ska kunna gå i takt.

Att de totala ägandekostnaderna tör entreprenörerna inte är högre för elektriska arbetsmaskiner jämfört med fossildrivna alternativ är också en förutsättning för en bred marknadsintroduktion. Därför tillstyrker förvaltningen även förslag 9.3.2 om en förlängd och samordnad klimatpremie för utsläppsfria arbetsmaskiner.

Förslag för mer långsiktigt stabila incitament för inblandning av förnybara drivmedel

Förvaltningen tillstyrker förslag 10.2.1 om nya nivåer i reduktionsplikten.

Det räcker inte att nya fordon har lägre eller inga lokala utsläpp, även befintlig fordonsflotta behöver minska sina fossila utsläpp. Till följd av riksdagens beslut att sänka reduktionsplikten 2023 har utsläppen inom Stockholms stads geografiska område ökat och försvårat stadens möjligheter att uppnå klimatmålet *Ett Stockholm utan globalt klimatavtryck* med delmålen om ett klimatpositivt Stockholm 2030 samt fossilfritt Stockholm 2040. Vid sidan av ökad elektrifieringstakt är en ökad inblandning av förnybara drivmedel den enskilt viktigaste åtgärden för att möjliggöra uppfyllandet av klimatmål. Inblandningen av biobränslen behöver öka markant (5%/år) mellan 2030 till 2045 för att nå utredarens mål om i princip uteslutande fossilfria bränslen till 2045. Därför anser förvaltningen att det bör övervägas att införa en ännu snabbare inblandningstakt av biobränslen i reduktionsplikten fram till 2030 än de 2%/år som utredaren föreslår. Det skapar en snabbare omställning och mer förutsägbar kostnadsutveckling för konsumenterna.

Förslag för en mer kostnadseffektiv inblandningsplikt

Förvaltningen tillstyrker förslag 10.3.2 om att utsläppsminskningar från publika laddstationer ska kunna tillgodoräknas av reduktionspliktiga aktörer, såsom bränsleleverantörer, om laddningen ur ett samhällsperspektiv bedöms motiverat för att skapa en ändamålsenlig tillgång till laddning. Förvaltningen föreslår emellertid några justeringar av utredarens förslag.

Utformningen av tillgodoräkningen av utsläppsminskningar från den publika laddningen behöver säkerställa att reduktionsplikten höjs i motsvarande takt som laddning byggs ut, för att inte riskera en situation där publik laddning blir en möjliggörare för ökad fossilbränsleanvändning.

Det är visserligen bra att publik laddning kan inkluderas i reduktionsplikten för att möjliggöra en ytterligare intäktsström, göra dem mer lönsamma och därmed möjliggöra utbyggnad av mer publik laddinfrastruktur. Däremot bör tillgodoräknandet inte begränsas till laddinfrastruktur som bedöms bidra till en ändamålsenlig tillgång till laddning, då en sådan bedömning riskerar att bli godtycklig.

Utredaren nämner som exempel att i en sådan bedömning kan el från publika laddpunkter i storstäder nedprioriteras till förmån för laddning i glesbygd och för tunga fordon. Förvaltningen vill dock framhålla att det som vid en första anblick kan ses som en god täckningsgrad för publik laddning i en stad emellertid kan vara otillräckligt i områden med exempelvis en hög andel flerbostadshus där boende har begränsad eller ingen tillgång till icke-publik hemmaladdning. Detta är exempelvis ett problem i Stockholms ytterstad. Därtill finns det idag inte någon data över var det installerats hemma- eller depåladdning. Därför är det inte möjligt att på ett tillförlitligt sätt bedöma hur ändamålsenlig den befintliga publika laddinfrastrukturen är i bostadsområden

Generellt är kostnaderna för att etablera publik laddning högre på platser som kräver gatuladdning, vilket är vanligt i städer. Enligt Power Circles rapport *Publik hemmaladdning ger el för ännu fler* är det utmanande att få lönsamhet i befintlig publik laddinfrastruktur om priserna ska kunna hållas nere för att vara rimliga och rättvisa i förhållande till dem som har möjlighet att ladda hemma.

Det är således inte självklart vad som ska anses som ändamålsenlig laddning utifrån ett tillgänglighets- eller rättviseperspektiv och därmed bör tillgodoräknandet av utsläppsminskningar från publik laddning inom ramen för reduktionsplikten kunna ske både i lands-och glesbygd och i städer.

Förvaltningen avstyrker även förslag 10.3.3 om att rena och höginblandade förnybara biodrivmedel bör inkluderas i reduktionsplikten senast 1 januari 2031.

Sverige har till och med 2032 statsstödgodkänd skattenedsättning för rena och höginblandade förnybara biodrivmedel. Att hålla rena och höginblandade biodrivmedel utanför reduktionsplikten så länge som möjligt skapar en positiv effekt för de aktörer som hittills inte haft möjlighet att ställa om till eldrift och samtidigt vill bidra till omställningen från fossila drivmedel. När rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten kommer denna positiva effekt försvinna.

Förvaltningen delar utredningens bedömning 10.3.5 att gasformiga drivmedel i nuläget inte bör omfattas av reduktionsplikten och att det bör analyseras om den nuvarande skattenedsättningen för biogas bör ersättas med ett särskilt inblandningskrav för energigaser. Att framöver ersätta skattenedsättningen för biogas

med ett inblandningskrav skulle säkerställa fortsatt efterfrågan på biogas och möjliggöra fortsatt konkurrenskraftig biogasproduktion.

Förslag för en mer flexibel inblandningsplikt

Förvaltningen tillstyrker förslag 10.4.4 om möjlighet till tidsbegränsad nedsättning av reduktionspliktskrav vid marknadsstörningar.

Genom att införa en möjlighet till tidsbegränsad nedsättning av reduktionspliktskrav vid marknadsstörningar kan snabba förändringar på marknaden hanteras mer effektivt än de mer eller mindre permanenta sänkningar av reduktionsplikten som genomförts sedan 2022 och som har försvårat möjligheten för aktörer på marknaden, kommuner och Sverige som land att uppnå sina klimatmål. Möjligheten till nedsättning av reduktionspliktskrav behöver emellertid användas restriktivt för att inte minska förtroendet för reduktionspliktssystemets legitimitet.

Föreslagna skattesatser för drivmedel och elektricitet

Förvaltningen tillstyrker förslag 11.3.1 om höjd beskattning av bensin och diesel samt 11.3.2 om höjd beskattning av naturgas och gasol som drivmedel, då det är två åtgärder som i hög grad ökar incitamenten för transportsektorns elektrifiering samt stärker biogasens ställning.

Därtill tillstyrker förvaltningen förslag 11.3.3 om sänkt energiskatt på el med 20 öre/kWh. Även detta är en åtgärd som stärker elektrifierade fordons ställning i förhållande till fossila alternativ. Åtgärden minskar emellertid incitamenten för energieffektivisering. Därför behövs kompletterande åtgärder för effektivisering och laststyrning så att inte effektsituationen förvärras.

Förvaltningen tillstyrker även förslag 11.3.4 om att vidare analysera införande av återbetalning av energiskatt på el för laddning av tunga lastbilar och bussar. Ytterligare incitament för elektrifiering av tunga fordon är nödvändigt för att öka elektrifieringstakten.

Förslag på regelförenklingar som ökar effektiviteten i styrningen

Förvaltningen avstyrker förslag 12.3.1 om att avskaffa pumplagen som ställer krav på tillhandahållande av förnybara drivmedel.

Att slopa lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel redan 2027 skulle försvåra för de som äger fordon som kan köras på rena och höginblandade biodrivmedel att faktiskt tanka. I och med den nästintill obefintliga nybilsmarknaden för etanol- och biogasbilar är det en naturlig utveckling att på sikt inte kräva att drivmedelsstationer tillhandahåller förnybara biodrivmedel.

Idag finns emellertid fortfarande över 230 000 fordon i Sverige som kan köras på E85 eller biogas, enligt car.info som sammanställer statistik från Transportstyrelsen. För att inte dessa fordon ska riskera att i huvudsak drivas på låginblandad bensin eller diesel bör slopandet av pumplagen ske senare. Detta fordonsbestånd är äldre än

genomsnittet för hela fordonsparken och bedöms skrotas ut snabbare än övriga fordon, samtidigt som andelen elektrifierade fordon ökar. Därmed bedöms 2030 vara ett mer lämpligt år att avskaffa pumplagen för att inte riskera att reformen som konsekvens ökar fossilbränsleanvändningen.

Förslag för ökad acceptans och kompensation

Förvaltningen tillstyrker förslag 13.3 om utökad finansiering till Energi- och klimatrådgivningen.

Klimat- och energirådgivningen fyller en viktig roll för att nå ut med information och öka kunskapen hos allmänheten om omställningen till fossilfrihet. Idag är energi- och klimatrådgivningens kompetens främst byggnadsinriktad. Därför skulle det behöva tillhandahållas nationellt kompetensstöd för (uppsökande) transportrådgivning, och möjlighet att använda delar av den föreslagna höjningen av anslaget till sådan kompetensutveckling.

Förvaltningen tillstyrker förslag 13.4 om att höja anslaget för elbilspremien för att möta efterfrågan på bidraget.

Bidraget är med och skapar acceptans och legitimitet för omställningen i grupper som annars inte hade haft möjlighet att byta ut sin fossilbil till en elbil. Vid sidan av en anslagshöjning bör det analyseras om det finns ytterligare grupper som bör omfattas av stödet, såsom vissa grupper boende i storstadsområden som har särskilda behov av bil. Detta bör också kombineras med skrotbilspremier som kan användas för att byta ut fossilbilar mot andra mobilitetslösningar såsom gång, cykel eller kollektivtrafik, för att både bidra till minskat fossilberoende och ökad transporteffektivitet.

Utredningen saknar förslag inom transporteffektivitet, beteendeförändringar och upphandling

Även om utredningen presenterar ett omfattande batteri av åtgärder för att påskynda utfasningen av fossila bränslen och öka takten i elektrifieringen så finns det tre områden som förvaltningen anser att det saknas åtgärdsförslag inom.

Transporteffektivitet – Åtgärder för att ersätta biltrafik med gång, cykel, kollektivtrafik eller andra former av delad mobilitet saknas. Det finns fortsatt stor potential, särskilt i urbana miljöer, att minska biltrafik till förmån för andra transportslag. Transporteffektivitetsåtgärder har potential att sänka klimatpåverkan ur ett LCA-perspektiv mer än enbart elektrifiering, samtidigt som det minskar resursanvändningen, förbättrar buller-och luftkvalitet samt har positiva hälsoeffekter. Även effektivisering inom godstransport, exempelvis genom överflytt från väg till järnväg, samlastningshubbar och nattleveranser, har potential att bidra till omställningen.

Beteendeförändringar – Utredaren bedömer att beteendeförändringar har en marginell effekt på möjligheten till en snabb utfasning av fossila bränslen. Förvaltningen bedömer emellertid att beteendeförändrande åtgärder kan vara viktiga kompletterande

åtgärder för att möjliggöra en snabb utfasning samtidigt som det kan öka acceptansen för omställningen. Beteendeförändrande åtgärder är framförallt nödvändiga för att möjliggöra ökad transporteffektivitet.

Upphandling – I Sverige upphandlar offentliga myndigheter och bolag produkter och tjänster för över 1 000 miljarder kronor årligen. Detta är ett kraftfullt verktyg som kan användas för att säkerställa en långsiktig efterfrågan på exempelvis elektrifierade entreprenader eller emissionsfria transporter och därmed bidra till att leverantörer vågar ta steget att investera i elektrifierade fordon. Förvaltningen anser att det saknas förslag som bidrar till höjda och harmoniserade hållbarhetskrav för transporter och entreprenader vid upphandling, som dels kan skapa gemensamma spelregler på marknaden, dels öka takten i elektrifieringen och dels sänkta kostnader för både leverantörer och upphandlande myndigheter.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontorets synpunkter

Utredningens huvudsakliga inriktning är elektrifiering och ökad inblandning av förnybara drivmedel för att nå utsläppsmålen, snarare än minskat trafikarbete och ökad transporteffektivitet. Utredningen väljer att nedprioritera åtgärder för transporteffektivitet med motiveringen att måluppfyllelsen inte bör vara beroende av stora effekter från sådana åtgärder.

Stockholms stad har som mål att minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent till 2030. Klimathandlingsplan 2030 visar att målet förutsätter både ökad transporteffektivitet, som leder till att vägtrafikarbetet minskar med 30 procentjämfört med 2017, och en kraftfull elektrifiering av den kvarvarande trafiken. Hittills har vägtrafikarbetet minskat med cirka 8 procent. Utvecklingen i nuvarande takt är därmed inte tillräckligt för att nå målet.

En nationell politik som främst bygger på elektrifiering minskar utsläppen per fordonskilometer men leder inte nödvändigtvis till ökad transporteffektivitet. Betänkandets förslag är i första hand inriktade på att Sverige ska uppfylla sitt åtagande enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning och bidrar endast i begränsad utsträckning till Stockholms stads mål om minskad biltrafik. Vissa förslag riskerar dessutom att motverka detta mål, exempelvis genom att drivmedelsprisema i vissa scenarier blir lägre än i referensscenariot.

Trafikkontoret efterlyser därför nationella styrmedel som även främjar transporteffektivitet och minskat trafikarbete, som komplement till elektrifiering och andra teknikskiften.

Utredningens utgångspunkter (SOU kap. 2)

Trafikkontoret saknar en analys av hur styrmedel som främjar förändrade beteenden och resvanor kan bidra till att Sverige når de nationella klimatmålen och uppfyller EU:s klimatkrav. Sådana styrmedel är en viktig del i att stärka kommunernas möjligheter att nå sina klimatmål.

Trafikkontoret delar utredningens bedömning att åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle inte kan förväntas ge stora utsläppsminskningar redan till 2030. Kontoret delar dock inte bedömningen att det samma gäller fram till 2045. Att omställningen tar tid bör inte användas som argument för att inte prioritera nya styrmedel som kan påskynda utvecklingen på längre sikt. Sådana styrmedel kan samtidigt skapa andra samhällsnyttor, exempelvis minskad trängsel, förbättrad framkomlighet och mer attraktiva stadsmiljöer. Trafikkontoret anser därför att nationella styrmedel och lagstiftning bör utvecklas för att främja ett mer effektivt nyttjande av den befintliga väginfrastrukturen.

Utredningen förordar visserligen att samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder för ett transporteffektivt samhälle bör genomföras, men lämnar inte några tydliga förslag på styrmedel som skulle ge kommuner ökade möjligheter att styra mot ett mer transporteffektivt samhälle. Mot bakgrund av att Trafikanalys årligen konstaterar att vägtrafikens samhällsekonomiska kostnader i tätort inte motsvaras av skatte- och avgiftsuttaget är det viktigt att kommuner ges de verktyg som krävs för en mer samhällsekonomiskt effektiv styrning av trafiken. De möjligheterna begränsas idag bland annat av lagstiftning som omöjliggör för kommuner att ta ut parkeringsavgifter på gatumark av andra skäl än att ordna trafiken.

Genom att prioritera kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik framför bil, styr Stockholms stad mot övergripande mål om minskade klimatutsläpp men också förbättrad framkomlighet och attraktiva offentliga rum. För resandet till och från innerstaden är den långsiktiga trenden tydlig, cykel och kollektivtrafik ökar medan biltrafiken minskar sett över den senaste 20-årsperioden. Med fler kommunala verktyg för att främja effektiva transporter skulle den omställning som redan sker i Stockholm kunna gå betydligt snabbare.

Styrmedel för tillgång till infrastruktur för laddning och tankning av förnybara drivmedel (SOU kap. 5.9)

Trafikkontoret delar utredningens bild av att styrning av laddinfrastrukturen behöver ta hänsyn till var marknadens förutsättningar och incitament är tillräckliga, respektive otillräckliga. Kontoret ser också behovet av att offentliga insatser och ekonomiska incitament utformas så att de bidrar till en samhällsekonomiskt ändamålsenlig laddinfrastruktur och inte enbart till en ökning av det totala antalet laddplatser. Trafikkontoret vill samtidigt framhålla att behovet av laddinfrastruktur kan variera betydligt även inom en kommun eller en i övrigt mogen laddmarknad. En väl utbyggd laddinfrastruktur på övergripande nivå innebär därför inte nödvändigtvis att marknaden säkerställer tillgång till laddning i alla områden eller för alla grupper.

Acceptans- utgångsläge och problembild (SOU kap. 8)

Trafikkontoret instämmer i utredningens resonemang om att det är viktigt med förutsägbarhet för att uppnå acceptans bland trafikanter och näringsliv. Detta förutsätter objektiva utredningar av konsekvenser av olika styrmedel samt en tydlig kommunikation om styrmedlens förväntade effekter, fördelar och nackdelar.

Förslag för att stödja introduktion av tunga och lätta lastbilar med nollutsläpp (SOU kap. 9.2)

Trafikkontoret tillstyrker utredningens förslag om att förlänga klimatpremien för eldrivna lastbilar till 2030. Ett fortsatt stöd kan påskynda elektrifieringen och ge fler mindre åkerier och transportörer möjlighet att ställa om. I kontorets dialog med näringslivet framhålls höga investeringskostnader och otillräckliga konkurrensfördelar som stora hinder för övergången till eldrift.

Kontorets mätningar indikerar också att elektrifieringen av såväl tunga som lätta lastbilar, särskilt de lätta, går för långsamt i förhållande till stadens mål för godstransporterna. Kontoret delar utredningens bedömning att marknadsintroduktionen av elektriska arbetsmaskiner befinner sig i ett tidigt skede och att fortsatta offentliga insatser därför behövs. Offentlig upphandling är ett viktigt verktyg för att öka efterfrågan på eldrivna lastbilar och arbetsmaskiner. Helelektriska entreprenader är dock i dag förknippade med högre anbudskostnader, vilket begränsar kommunernas möjligheter att ställa krav på eldrift. Det försvagar i sin tur incitamenten för entreprenörer och transportörer att elektrifiera sina fordons- och maskinparker.

Trafikkontoret efterlyser därför ett riktat statligt stöd till kommuner för att hantera merkostnader vid upphandlingar med krav på eldrift. Med tanke på det stora antalet kommunala upphandlingar som genomförs varje år bedömer kontoret att ett sådant stöd skulle kunna bidra till att påskynda elektrifieringen hos entreprenörer och transportörer.

Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon (SOU kap. 9.2.4)

Trafikkontoret välkomnar att utredningen uppmärksammar kommunernas behov av utökade möjligheter och större flexibilitet att använda miljözoner och andra verktyg för att förbättra luftkvaliteten, minska buller och bidra till minskad klimatpåverkan.

Förslaget att dela upp miljözon klass 3 i en reglering för personbilar och en för tunga fordon motiveras bland annat med att en sådan uppdelning skulle underlätta för kommuner som vill begränsa den tunga trafiken utan att samtidigt reglera personbilstrafiken. Kontoret vill dock betona vikten av att personbilar fortsatt omfattas av miljözon klass 3-regleringen eftersom personbilar på de flesta platser alltjämt står för en majoritet av trafiken och utsläppen i städer.

Det finns därför ett behov av att tydliggöra att uppdelningen är ett sätt att ge kommunerna större flexibilitet och möjligheten till ett stegvis införande- inte ett ställningstagande för att personbilstrafikens utsläpp bör prioriteras ned.

Kommunerna bör också ges större möjlighet att anpassa regleringen efter lokala förutsättningar genom att kunna undanta exempelvis boende, busstrafik eller andra transporter. Utredningen lyfter bland annat möjligheten att hantera vissa situationer genom dispenser. En kommun kan enligt 13 kap. 4 § trafikförordningen meddela dispenser i ovanliga situationer som avviker från det normala och där det saknas möjlighet eller anledning att reglera undantaget direkt i lokala trafikföreskrifter. Kontoret anser därför att det vore bättre att i större utsträckning bygga in möjligheter till tydliga och generella undantag i regelverket för att minska behovet av individuella dispenser. Enligt 10 kap. 2 § första stycket trafikförordningen får lokala trafikföreskrifter avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag eller fordon med last av viss beskaffenhet. Bestämmelsen gäller inte alla lokala trafikföreskrifter utan enbart de som listas i bestämmelsen. Miljözonsregelverket omfattas exempelvis inte av bestämmelsen. Kontoret föreslår därför att den fortsatta beredningen bör utreda förutsättningarna för att lägga till beslut om miljözoner enligt 10 kap. 1 § andra stycket 3 trafikförordningen i 10 kap. 2 § första stycket.

Kontoret anser vidare att det finns skäl att se över vilka fordonsklasser som omfattas av miljözonsregelverket. Eftersom syftet med miljözoner är att förbättra den lokala luftmiljön och minska buller bör exempelvis även motorcyklar och mopeder omfattas av regelverket.

Kontoret vill också lyfta frågan om gasfordon. I miljözon klass 3 tillåts gasfordon, men utredningen ger begränsad vägledning om hur gasens roll ska utvecklas på längre sikt. Detta skapar osäkerhet för bransch och fordonsägare. Kontoret får återkommande frågor från branschen huruvida det är långsiktigt tryggt att investera i gasfordon eller om dessa på sikt kommer att fasas ut även inom miljözon klass 3. Det är viktigt att regeringen tydliggör den långsiktiga inriktningen för gas i transportsektorn.

Kontoret saknar i utredningen en tillräckligt tydlig utveckling av möjligheterna att säkerställa regelefterlevnaden. Transportstyrelsen har tidigare konstaterat att kommunerna har ett starkt intresse av att säkerställa regelefterlevnaden i miljözoner och föreslog 2019 att reglerna skulle kompletteras med ett förbud mot att stanna och parkera för fordon som inte får föras i miljözonen. Ett sådant system skulle ge kommunerna möjlighet att använda den etablerade kommunala parkeringsövervakningen och därmed skapa förutsättningar för en mer omfattande kontroll.

Stockholms stad har erfarenhet av att arbeta med införandet av miljözon klass 3 och har genomgått en omfattande och komplicerad process med begränsad vägledning och delvis oklara förutsättningar. Kontoret efterfrågar därför vägledning avseende utredningskravet och vilka aspekter som är viktigt att behandla. Staden har redan beslutat om att införa miljözon klass 3 i sin nuvarande form. Om utredningens förslag genomförs behöver staden därför fatta nya beslut om hur den befintliga zonen ska hanteras. Det är därför viktigt att eventuella förändringar utformas med tydliga

övergångsbestämmelser och med möjlighet för kommuner som redan har fattat beslut om miljözon klass 3 att hantera övergången på ett enkelt sätt.

Sammantaget tillstyrker trafikkontoret förslaget, men anser att det bör utvecklas i enlighet med ovanstående synpunkter innan det genomförs.

Förslag på området reduktionsplikt (SOU kap. 10)

Trafikkontoret tillstyrker utredningens förslag om ökad inblandning av förnybara bränslen i bensin och diesel. Kontoret instämmer i att inblandningen av förnybara drivmedel behöver öka för att det ska vara realistiskt att nå redan beslutade klimatmål och krav från EU.

Trafikkontoret ser att den sänkning av reduktionsplikten som beslutades av riksdagen 2023 syns tydligt i utsläppsstatistiken och har försvårat för Stockholms stad att uppnå sina klimatmål.

Trafikkontoret ser positivt på utredningens förslag kring att möjliggöra tillfälligt sänkt reduktionsplikt för att dämpa kraftiga uppgångar i drivmedelspriserna. Kontoret betonar samtidigt vikten av att reduktionsplikten är långsiktigt förutsägbar, även när drivmedelspriserna varierar. Möjlighet till tillfälligt sänkt reduktionsplikt bör därför kombineras med krav på motsvarande efterföljande höjning. En långsiktigt förutsägbar inblandning skapar bättre förutsättningar för investeringar i inhemsk produktion av förnybara bränslen och är avgörande för att kunna fatta välgrundade beslut kring andra klimatåtgärder.

Utsläppsminskningar från publika laddningsstationer bör användas mer effektivt (SOU kap. 10.3.2)

Trafikkontoret efterfrågar ett förtydligande kring hur differentieringen av elkrediterna kan göras tillräckligt geografiskt och marknadsmässigt träffsäker för att identifiera brister även inom mogna laddmarknader. Systemet bör inte enbart utgå från en övergripande indelning i exempelvis glesbygd och storstad, utan även fånga upp skillnader i marknadsmognad och stödbehov inom en och sammakommun.

Trafikkontoret ser positivt på förslaget att publik laddning ska kunna tillgodoräknas i reduktionsplikten. Möjligheten bör dock inte begränsas till vad som beskrivs som ändamålsenlig tillgång till laddning, eftersom en sådan bedömning riskerar att bli godtycklig eller slå felaktigt. Reduktionsplikten bör också höjas i motsvarande takt som laddning byggs ut för att inte ökad publik laddning ska leda till ökad fossilbränsleanvändning.

Elkrediter skapar ett ekonomiskt incitament för publik laddning inom reduktionsplikten. Utredningens utgångspunkt är att elkrediterna behöver differentieras så att stödet bättre riktas mot laddinfrastruktur på platser där samhällsnyttan och stödbehovet är större. Om samma ekonomiska incitament ges till all laddning finns en risk att stödet framför allt förstärker utbyggnaden på marknader som redan är kommersiellt attraktiva. Utredningen beskriver att en differentiering kan

ta hänsyn till marknadsmognad, geografiska behov och samhällsekonomisk nytta, och att Energimyndigheten ska kunna bestämma hur olika delar av laddinfrastrukturmarknaden ska viktas.

För Trafikkontoret är det centralt att systemet fångar upp skillnader i marknadsmognad och stödbehov inom staden. Stockholm kan som helhet vara en attraktiv marknad för laddning, samtidigt som förutsättningarna varierar med geografiskt läge, socioekonomi och boendeform. Om bedömningen görs på kommun- eller regionnivå riskerar stödbehov att förbises, exempelvis i områden där möjligheterna till hemmaladdning är begränsade och det kommersiella intresset för att bygga ut publik laddning är svagt.

Förslag på energiskatteområdet (SOU kap. 11)

Trafikkontoret delar utredningens slutsats att skatten på fossila bränslen bör öka för att ge ökade incitament till elektrifiering.

Kontoret delar också utredningens bedömning att det är önskvärt med drivmedelspriser som leder till att utfasningen av fossila bränslen i högre grad drivs genom elektrifiering än genom biodrivmedelsanvändning.

Trafikkontoret ser positivt på att en högre drivmedelsskatt ger utrymme för tillfälliga skattesänkningar som kan dämpa kraftiga prisuppgångar vid extraordinära händelser. Kontoret instämmer vidare i utredningens slutsatser att skattenivån och drivmedelspriset i Sverige inte bör skilja sig avsevärt från andrajämförbara länder. Kontoret välkomnar också förslagen som avser att öka acceptansen för högre drivmedelspriser. Förslaget om sänkt energiskatt på el stärker elfordonens konkurrenskraft gentemot fossildrivna alternativ. Trafikkontoret anser dock att förslaget bör kompletteras med åtgärder som säkerställer fortsatt starka incitament för energieffektivisering och laststyrning.

Trafikkontoret anser att nya styrmedel inte får göra det billigare att använda fossildrivna fordon i förhållande till fossilfria alternativ. Kontoret bedömer att de senaste årens styrmedelsförändringar som sänkt priset på fossila drivmedel har försvagat tillämpningen av principen om att förorenaren ska betala och minskat incitamenten för elektrifiering.

Samtidigt har ökningen av elbilarnas andel av nyregistreringarna stannat av i Stockholm. Andelen steg stadigt mellan 2017 och 2022, men var i stort sett oförändrad under perioden 2023 till 2025. Utvecklingen kan ha flera orsaker, men understryker behovet av långsiktiga och tydliga incitament för att välja fossilfria fordon.

Trafikkontoret ser positivt på styrmedel som bidrar till att elbilar har lägre rörliga kostnader än fossildrivna bilar. Det stärker elbilarnas konkurrenskraft sett till den totala ägandekostnaden och bidrar till efterfrågan på begagnade elbilar i Sverige.

Förslag för ökad acceptans och kompensation (SOU kap. 13)

Trafikkontoret delar utredningens bedömning att klimatomställningen innebär en strukturomvandling som påverkar olika delar av näringslivet och olika grupper på olika sätt. Det är samtidigt viktigt att analysen av acceptans inte enbart utgår från de grupper som påverkas negativt av förändringar, utan också beaktar vilka grupper som gynnas av omställningen.

Utredningen konstaterar att bilägare kan vara en relativt resursstark och röststark grupp. I en tät stad finns samtidigt många människor som inte äger bil men som påverkas av biltrafikens luftföroreningar, buller och trängsel. Minskad privatbilism kan dessutom ge bättre framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik, frigöra värdefullt gatuutrymme och minska risken för allvarliga trafikolyckor. Försämrad framkomlighet för privatbil är därför inte nödvändigtvis detsamma som försämrad tillgänglighet i samhället.

Konsekvensanalys (SOU kap. 14)

Trafikkontoret anser att konsekvensanalyser av klimatåtgärder behöver utgå från ett bredare tillgänglighets- och fördelningsperspektiv. Hur vardagslivet påverkas bör bedömas utifrån människors faktiska möjligheter att nå arbete, service och andra målpunkter, inte enbart utifrån kostnaderna för bilägande eller möjligheten att fortsätta använda bil. Relevanta mått är exempelvis restid och punktlighet i kollektivtrafiken, tillgång till service och arbetsplatser med olika färdsätt samt framkomlighet för nyttotrafik.

Analysen bör visa vilka grupper som får bättre respektive sämre tillgänglighet och hur nyttar av minskade utsläpp, buller och trängsel fördelas. Förutsättningarna att ersätta bilresor med kollektivtrafik, gång eller cykel varierar mellan stad och landsbygd, men också mellan grupper med olika arbetstider och livssituationer. Dessa skillnader behöver fångas upp.

I en tät stad är gatuutrymme en knapp resurs. Trängsel som fördröjer kollektivtrafik och nyttotrafik medför samhällsekonomiska kostnader. Mark som används för bilparkering innebär samtidigt att annan användning såsom vistelse, gång, cykel eller annan stadsutveckling, får stå tillbaka. Mot bakgrund av utredningens fokus på samhällsekonomisk effektivitet anser kontoret att även dessa effekter bör ges större utrymme i analysen.

Hägersten-Älvsjös stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjös stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2026 följande.

> Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning av synpunkter

Hägersten Älvsjö stadsdelsförvaltning är positiv till utredningens övergripande inriktning att skapa långsiktiga förutsättningar för ett fossilfritt samhälle. Förvaltningen delar bedömningen att elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner behöver vara en central del av omställningen och att styrmedlen bör utformas så att de bidrar till kostnadseffektiva utsläppsminskningar samtidigt som Sveriges konkurrenskraft och försörjningstrygghet värnas.

Några förslag i utredningen vill förvaltningen särskilt lyfta som positiva:

förlängning av klimatpremien för arbetsfordon

sänkt energiskatt på el för laddning av tunga elfordon utredningen tar hänsyn till vikten av att ta höjd för att samhället ska fungera även i händelse av höjd beredskap eller krig

offentlig upphandling som ett viktigt styrmedel för kommunerna

Förslagen ligger i linje med hur Hägersten-Älvsjö är organiserat och arbetar idag. Klimatkrav finns med i samtliga upphandlingar och parkdriften sköts med flertalet eldrivna arbetsmaskiner och fordon. Samtidigt finns en beredskap för hur samhällsviktiga verksamheter ska kunna fungera även utan tillgång till el.

Förvaltningen lämnar följande synpunkter:

Förvaltningen vill betona vikten av att klimatomställningen genomförs på ett sätt som upplevs som rättvist och socialt hållbart. Det är positivt att utredningen uppmärksammar behovet av kompensatoriska åtgärder och acceptans, men social hållbarhet kan bli en ännu mer integrerad del av genomförandet och konsekvenserna för grupper med svag ekonomi bör följas upp.

Ställningstaganden
Förvaltningen tillstyrker samtliga delar av remissen, men har synpunkter på området accepterad och trygg omställning samt saknar en djupare analys av kommunernas ekonomiska förutsättningar för att genomföra förslagen.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2026 följande.

1. Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation av Amelie Langby (M) m.fl., se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande **av** Carl Häggqvist (KD) som ställer sig bakom Moderaternas förslag till beslut.

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning av synpunkter

Norra innerstadens stadsdelsförvaltning är positiv till utredningens övergripande inriktning att skapa långsiktiga förutsättningar för ett fossilfritt samhälle. Förvaltningen bedömer att utredningens inriktning ligger väl i linje med det arbete som redan bedrivs inom Stockholms stad och Norra innerstadens stadsdelsnämndsområde.

Flera av förslagen i betänkandet är på nationell nivå och bedöms endast få en mindre påverkan inom stadsdelsnämndens verksamheter.

I betänkandet finns dock förslag som mer direkt kan komma att påverka verksamheter inom stadsdelsnämndens ansvarsområden. Detta gäller utredningens förslag kring styrmedel för ökad elektrifiering av tunga fordon och arbetsmaskiner (rubrik 9.2 och 9.3 i betänkandet) vilka förvaltningen instämmer i och välkomnar.

Förvaltningen instämmer i att förslaget 9.2.4 ”Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon” kan innebära en ökad flexibilitet vid införande av miljözoner och vara ett användbart styrmedel för ett fossilfritt samhälle. Samtidigt ser förvaltningen att förslaget kan innebära att nämndens kostnader ökar i både befintliga och kommande upphandlingar där tunga fordon omfattas.

Övriga förslag i betänkandet lämnas *utan synpunkt*.

Ställningstaganden

Tunga fordon och arbetsmaskiner

Stadsdelsnämnden äger inga egna fordon med fossila bränslen, men upphandlar entreprenörer för bland annat drift och investeringar i stadsdelsnämndsområdets parkmark där fordon med fossila bränslen ännu används. Denna del av nämndens uppdrag kan komma att påverkas av utredningens förslag.

Förvaltningen ser att entreprenörerna på marknaden behöver fler incitament och en ökad trygghet för att omställningstakten till eldrift avseende tunga fordon och arbetsmaskiner ska öka. Förvaltningen bedömer att det i dagsläget är svårt att kravställa eldrift till 100 procent gällande tunga fordon och arbetsmaskiner inom berörda upphandlingar. Detta då möjligheten att hitta entreprenörer på marknaden som motsvarar samtliga krav bedöms vara begränsad. Alternativt att en sådan

entreprenad i dagsläget riskerar bli allt för kostnadsdrivande för att kunna hanteras ekonomiskt.

Förvaltningen instämmer därför till utredningens föreslagna styrmedel för ökad elektrifiering av tunga fordon och arbetsmaskiner som beskrivs i betänkandet under rubrik 9.2 ”Förslag för att stödja introduktion av tunga och lätta lastbilar med nollutsläpp” samt 9.3 ”Förslag som stödjer introduktionen av arbetsmaskiner med nollutsläpp”.

Regler för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon

I betänkandet framgår att kommuner idag har möjlighet att införa miljözoner i syfte att förbättra luftkvaliteten i särskilt miljökänsliga områden. I miljözon klass 3 ställs högst krav. Där får i princip endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra vilket gäller såväl lätta som tunga fordon. I syfte att förenkla för kommuner att införa miljözoner föreslår utredningen att en uppdelning införs av dagens miljözon klass 3 till en som omfattar lastbilar och bussar, respektive en som omfattar personbilar.

Utredningens förslag innebär att kommuner ges möjlighet att införa miljözoner som enbart ska påverka trafiken med kommersiella fordon, det vill säga de som i genomsnitt har högre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört med personbilar, samtidigt som hushåll enligt utredningen inte skulle påverkas negativt.

Utredningen föreslår att befintlig miljözon klass 3 delas upp i två zoner; en för personbilar och en för lastbilar och bussar. Förvaltningen instämmer i att förslaget 9.2.4 ”Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon” kan innebära en ökad flexibilitet vid införande av miljözoner och vara ett användbart styrmedel för ett fossilfritt samhälle. Samtidigt ser förvaltningen att förslaget kan innebära att nämndens kostnader ökar i både befintliga och kommande upphandlingar där tunga fordon omfattas. Detta då upphandlade entreprenörer behöver ha beredskap att kunna arbeta utsläppsfritt i större områden jämfört med idag om fler miljözoner införs som ett resultat av förslaget. Risken för en ökad kostnad inom nämndens verksamheter gäller till dess att fordonsflottan för tyngre fordon inte är högre för nollutsläppsfordon jämfört med fordon drivna av fossila bränslen. Förvaltningen anser att utredningen bör analysera hur detta förslag kan komma att påverka kommuners och andra berörda verksamheters ekonomi.

Övriga förslag i betänkandet lämnas *utan synpunkt*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning är positiv till utredningens övergripande inriktning att skapa långsiktiga förutsättningar för ett fossilfritt samhälle. Förvaltningen

bedömer att utredningen inriktning ligger i linje med det arbete som bedrivs inom Stockholms stad och Skarpnäcks stadsdelsförvaltning. Förvaltningen lyfter vikten av att omställningen genomförs på ett sätt som tar hänsyn till social rättvisa och önskar en djupare analys av hur utredningens förslag påverkar kommunernas ekonomi.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning är positiv till utredningens övergripande inriktning att skapa långsiktiga förutsättningar för ett fossilfritt samhälle. Förvaltningen delar bedömningen att elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner behöver vara en central del av omställningen och att styrmedlen bör utformas så att de bidrar till kostnadseffektiva utsläppsminskningar samtidigt som konkurrenskraft och försörjningstrygghet värnas.

Förvaltningen anser att det är särskilt positivt att förlängning av klimatpremien för arbetsfordon samt sänkt energiskatt på el för laddning av tunga elfordon föreslås i utredningen. Utredningen lyfter även fram offentlig upphandling som ett viktigt styrmedel för kommunerna, vilket förvaltningen håller med om. Det är även positivt att utredningen tar hänsyn till vikten av god beredskap så att samhället ska fungera även i händelse av höjd beredskap eller krig.

Utredningens förslag ligger i linje med hur Skarpnäcks stadsdelsförvaltning arbetar, där miljö- och klimatkrav finns med i samtliga upphandlingar. I enlighet med Skarpnäcks stadsdelsnämnds lokala Miljö- och klimathandlingsplan 2030 ska fordon och arbetsmaskiner som förvaltningen handlar upp vara eldrivna med undantag för god beredskap och prestanda. Förvaltningen har inför övertagandet av parkdrift i egen regi köpt in elfordon, elektriska handhållna maskiner och fossilfria arbetsmaskiner. Förvaltningen har även sett till att det finns tillgång till vissa maskiner som inte enbart är eldrivna, för att ha beredskap för kriser som exempelvis större strömavbrott.

Förvaltningen anser att klimatomställningen behöver genomföras på ett sätt som upplevs som rättvist och socialt hållbart. Behovet av kompensatoriska åtgärder och acceptans lyfts, men social hållbarhet kan bli en ännu mer integrerad del av genomförandet och konsekvenserna för grupper med svag ekonomi bör följas upp. Förvaltningen ser att omställningen skulle kunna medföra ökade kostnader för kommunala entreprenader, inköp av fordon och investeringar i exempelvis laddinfrastruktur, och förvaltningen efterlyser en djupare analys i frågan.

Sammanfattning av synpunkter och ställningstaganden

Förvaltningen tillstyrker samtliga delar av remissen, men har synpunkter på området accepterad och trygg omställning och vill betona att det är viktigt att omställningen genomförs på ett jämställt, rättvist och socialt hållbart sätt. Förvaltningen anser även att utredningen kan kompletteras med en djupare analys av kommunernas ekonomiska förutsättningar för att genomföra förslagen, särskilt gällande drift- och investeringsmedel.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 11 september 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen tillstyrker i huvudsak utredningens förslag och delar bedömningen att styrningen behöver bli mer långsiktig, förutsägbar och sammanhållen för att Sverige ska kunna uppfylla sina klimatåtaganden. En kombination av elektrifiering och hållbara förnybara drivmedel behövs under omställningen. Styrmedlen bör utformas så att investeringar i fordon, arbetsmaskiner, laddinfrastruktur och produktion av förnybara drivmedel kan planeras med tillräcklig framförhållning.

Utfasningen behöver samtidigt genomföras så att samhällsviktiga kommunala verksamheter kan upprätthålla driftsäkerhet, kontinuitet och beredskap. Elektrifiering är en central del av omställningen, men är inte i alla användningsfall tillräcklig med dagens teknik och tillgång till nätkapacitet och laddinfrastruktur. För verksamheter som måste fungera även vid längre elavbrott eller andra störningar behöver styrningen ge utrymme för redundans och flera fossilfria eller förnybara energibärare.

Koncernledningen framhåller vidare vikten av nationell samordning av miljökrav i offentlig upphandling. Gemensamma definitioner, långsiktiga kravnivåer och praktiskt användbar vägledning minskar risken för att kommuner och kommunala bolag behöver utveckla egna modeller. Kraven behöver även kunna anpassas till de särskilda förutsättningarna för samhällsviktig verksamhet, tunga transporter och arbetsmaskiner.

9.2 och 9.3 Stöd till tunga fordon och arbetsmaskiner med nollutsläpp

Koncernledningen tillstyrker att klimatpremierna för tunga lastbilar och arbetsmaskiner förlängs och att stödet för arbetsmaskiner samordnas. Inköpskostnaden är fortfarande hög och utbudet begränsat inom flera maskinkategorier. Stöden bör vara långsiktiga och teknikneutrala samt följas upp mot fordonens och maskinernas totalkostnad, tekniska mognad och faktiska användningsförutsättningar.

Omställningen är beroende av att laddinfrastruktur och tillräcklig nätkapacitet finns där tunga fordon och arbetsmaskiner utgår från och används. Planering och stöd bör därför omfatta hela systemet, inte enbart inköpet av fordonet eller maskinen. Samhällsviktig verksamhet och dess logistik bör uttryckligen beaktas. Vid utformningen av miljözoner behöver det samtidigt säkerställas att nödvändiga arbeten för exempelvis reparation och underhåll av exempelvis vatten- och avloppsinfrastruktur kan utföras även när tillgången till utsläppsfria arbetsmaskiner är begränsad.

10 Reduktionsplikten och förnybara drivmedel

Koncernledningen tillstyrker inriktningen att successivt höja reduktionsplikten och

samtidigt göra systemet mer flexibelt och kostnadseffektivt. Återkommande kontrollstationer, utökade möjligheter att spara utsläppsminskningar mellan år samt mekanismer för att hantera allvarliga marknadsstörningar kan bidra till ökad förutsägbarhet. Förändringar bör dock kommuniceras med god framförhållning så att berörda aktörer kan anpassa investeringar, upphandlingar och avtal.

Biogas som produceras av avloppsslam, matavfall och andra kommunala restflöden bidrar både till minskad användning av fossila bränslen och till en resurseffektiv och cirkulär hantering av avfall. Förutsättningarna för sådan produktion påverkas direkt av efterfrågan, skatteregler och utformningen av reduktionsplikten. Koncernledningen är därför positiv till att avancerade biodrivmedel och biogas ges särskilda incitament, men anser att konsekvenserna för kommunala biogasproducenter behöver analyseras mer utförligt. Eventuella förändringar i styrningen av energigaser, rena biodrivmedel och höginblandade biodrivmedel behöver beredas i dialog med producenter och användare. Det bör säkerställas att det inte uppstår ett glapp mellan stöd- och skattesystem och att lokalt producerad biogas från restprodukter inte missgynnas. Styrningen bör utgå från den samlade klimat- och resursnyttan och ge förutsättningar för fortsatt användning av förnybara drivmedel där elektrifiering är tekniskt svår eller där beredskapsskäl motiverar alternativa energibärare.

12 Trygg försörjning av flytande drivmedel under utfasningen

Koncernledningen instämmer i att en trygg försörjning av flytande drivmedel behöver säkerställas under utfasningen. Beredskapsplaneringen behöver omfatta även rena biodrivmedel, såsom HVO100 och B100, och beakta att elförsörjningen kan vara störd vid höjd beredskap. Lokal produktion av biogas och andra förnybara drivmedel kan samtidigt bidra till minskat importberoende och stärkt energiberedskap.

Koncernledningen motsätter sig inte att pumplagen upphävs, men framhåller att konsekvenserna för tillgången till HVO100, biogas och andra rena förnybara drivmedel behöver följas. Kommunala bolag har fordon och upphandlade transporttjänster där sådana drivmedel följer av stadens miljökrav. Om tillgången minskar behöver nationella styrmedel och kommunala krav kunna anpassas samordnat och med rimlig övergångstid.

14 Konsekvensanalys

Koncernledningen anser att konsekvensanalysen bör kompletteras i fråga om kommuner och kommunala bolag som producenter av biogas, beställare av transporter och entreprenader samt ansvariga för samhällsviktig verksamhet. Analysen behöver omfatta effekter på investerings- och driftskostnader, leveranstrygghet, tillgång till entreprenörer samt behovet av reservlösningar och alternativa energibärare.

Styrmedlen för utsläpp inom ESR-sektorn behöver även samordnas med styrningen inom EU:s utsläppshandelssystem ETS 1. För avfallsområdet bör avfallshierarkin och utsortering av fossil plastfortsatt vara utgångspunkten. Koldioxidavskiljning kan hanterakvarvarande utsläpp från den förbränning som ändå sker, men bör inte

utformas så att incitamenten för förebyggande, återanvändning och materialåtervinning försvagas.

Underremisser

Stockholm Vatten och Avfall AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:
Stockholm Vatten och Avfall AB är positivt till utredningens ambition. Bolaget framhåller att biogas från kommunala restflöden behöver stabila ekonomiska villkor och att konsekvenserna för kommunala biogasproducenter behöver analyseras närmare. Styrningen bör premiera samlad klimatnytta och cirkulära lösningar samt undvika glapp mellan stöd- och skattesystem.

Omställningen behöver enligt bolaget förenas med kontinuitet och beredskap. Beredskapslagring bör omfatta rena biodrivmedel, lokal biogasproduktion bör främjas och laddinfrastruktur och nätkapacitet planeras utifrån samhällsviktiga behov. Bolaget efterfrågar även nationellt samordnade upphandlingskrav, långsiktigt stöd till arbetsmaskiner och miljözonsregler som möjliggör nödvändigt underhåll av vatten- och avloppsledningsnätet. Inom avfallsområdet bör materialåtervinning och utsortering av fossil plast prioriteras, medan koldioxidavskiljning inriktas mot kvarvarande utsläpp.

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:
AB Familjebostäder tillstyrker en höjd reduktionsplikt som ett realistiskt och kostnadseffektivt sätt att minska transportsektorns utsläpp. Bolagets egna fordon är eldrivna, medan andelen elbilar bland hyresgästerna är cirka sex procent. Bolaget bedömer attklimatnyttan av att avskaffa pumplagen kan kompenseras genom reduktionsplikten, men att tillgången till HVO100 kan minska. Det kan påverka fordon och transporttjänster som har upphandlats med HVO100 enligt stadens miljökrav, vilka behöver uppdateras genom ett nytt beslut om förslaget genomförs.

Reservationer m.m.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Reservation av Amelie Langby (M) m.fl.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra:

"Stockholm behöver minska utsläppen och förbättra luftkvaliteten. Omställningen måste samtidigt ta hänsyn till människors vardag, företagens förutsättningar och stadens tillgänglighet. Vi motsätter oss att förenkla införandet av ytterligare miljözoner utan att dessa konsekvenser har utretts ordentligt.

Förvaltningens yttrande fokuserar främst på konsekvenserna för nämndens upphandlingar. Vi saknar ett tydligare perspektiv på de människor som bor i stadsdelen och de verksamheter och yrkesutövare som behöver kunna ta sig hit.

För många hushåll är bilen nödvändig för att vardagen ska fungera. Alla har inte ekonomiska möjligheter att byta till en elbil eller ett annat fordon som uppfyller miljözonskraven. Möjligheten att nå sin bostad, hjälpa en anhörig eller ta del av stadens service får inte bli beroende av plånbokens storlek.

Äldres och personer med funktionsnedsättnings tillgänglighet måste väga tungt. Kollektivtrafik, gång och cykel är inte fungerande alternativ för alla. Även om det finns undantag för bland annat färdtjänst och personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade, behöver konsekvenserna för andra bilberoende personer och deras anhöriga analyseras. Befintliga undantag måste värnas vid förändringar av regelverket.

Butiker, restauranger, hantverkare och andra yrkesutövare är beroende av fungerande transporter. Krav som innebär att användbara fordon måste ersättas i förtid riskerar att slå särskilt hårt mot mindre företag. Högre transportkostnader kan dessutom föras vidare till kunder och boende. Att en miljözon endast omfattar lastbilar och bussar innebär därför inte att hushållen förblir opåverkade.

Förvaltningen konstaterar själv att det idag är svårt att ställa krav på fullständig eldrift för tunga fordon och arbetsmaskiner, eftersom utbudet av entreprenörer är begränsat och kostnaderna kan bli alltför höga. Vi menar att samma realism måste prägla bedömningen av nya miljözonsregler.

Kristdemokraterna och Moderaterna efterfrågar därför en samlad konsekvensanalys som väger miljönyttan mot effekterna för boende, näringsliv, yrkesutövare och kommunal verksamhet. Särskild hänsyn måste tas till äldre, personer med funktionsnedsättning och hushåll med små ekonomiska marginaler.

Stockholm ska vara en stad där människor kan bo, arbeta och röra sig oavsett ekonomiska eller fysiska förutsättningar."