Till Klimat- och näringslivsdepartementet

Ert Dnr: SOU 2026:33

Betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Sammanfattning

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. Stockholms stad välkomnar därför utredningen om hur fossila bränslen kan fasas ut för att Sverige ska kunna nå sina klimatmål.

Stockholm 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 förlängd och samordnad klimatpremie för lastbilar och arbetsmaskiner, samt skärpt och förlängd fordonsskatt på utsläppande personbilar och lätta lastbilar. 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.

Stockholms stad 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

Stadshuset
Ragnar Östbergs Plan 1
105 35 Stockholm

inte bara för att ordna trafiken. Det är också viktigt att de föreslagna förändringarna av miljözon klass 3-regleringen utformas tillsammans med tydliga övergångsbestämmelser.

Biogas från stadens avloppsslam och matavfall minskar fossilberoendet och stärker beredskapen. Stockholm stad anser därför att biogasens konkurrenskraft inte ska försämras, till exempel genom att malusundantaget för gasfordon tas bort.

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.

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

Ställningstaganden

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

Stockholm stad 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. Stockholm stad 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.

Stockholm stad 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.
Stockholm stad 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. Stockholm stad 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.

Stockholm stad 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

Stockholm stad 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 Stockholm stad 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. Stockholm stad 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 Stockholm stad 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

Stockholm stad 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

Stockholm stad 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. Stockholms stad 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. Förändringar bör 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

Stockholm stad 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 Stockholm stad 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. Stockholm stad 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

Stockholm stad 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. Stockholm stad menar att behovet av detta är särskilt stort på transportområdet.

14 Konsekvensanalys

Stockholm stad 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.

Stockholm som ovan

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande