

Informationsunderlag

Datum: 2026-06-04

Diarienummer: 10-2026-0478

Handläggare: Ulf Lager

Telefon: 031-62 61 40

E-post: ulf.lager@goteborgenergi.se

Remissvar på nytt styrdokument för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner - Diarienummer 2026-00043

Sammanfattning

Göteborg Energi har yttrat sig över förslag till nytt styrdokument för lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner. Koncernen ställer sig positiv till riktlinjerna men bedömer att ett införande i nuvarande form medför risker kopplade till funktionalitet, driftssäkerhet och beredskap.

Göteborg Energi ser behov av tydliga och tillräckligt omfattande undantag för verksamhetskritiska fordon, särskilt jour-, blåljus- och specialfordon.

Vid ett fullständigt byte från BioGas till eldrift för personbilar och lätta lastbilar bedöms merkostnaden öka med ca. 30% för personbilar och ca. 45 - 50% för lätta lastbilar. Hänsyn är tagen till lägre drivmedelskostnader. Utöver detta tillkommer kostnader för alkolås, stripning (med GE logo) samt fordonsinredning.

Göteborg Energi bedömer att en viss fordonsmix med flera drivmedel fortsatt är nödvändig av beredskaps- och funktionalitetsskäl.

Bilagor

1. Göteborg Energis remissvar
2. Förslag till riktlinje för fordon och maskiner

Ärendet

Göteborgs Stads Leasing (GSL) har skickat ut förslag till nytt styrdokument för lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner på remiss. Samtliga remissinstanser ombeds besvara ett antal frågor rörande kostnadspåverkan, resursförändringar, tydlighet i styrningen samt koppling till andra styrande dokument. Remissvaret ska behandlas i respektive nämnd eller styrelse.

Göteborg Energi har tagit fram ett koncernövergripande remissvar baserat på nuläge i fordonsflottan, ekonomiska konsekvenser och verksamhetens funktionella behov.

Bakgrund

Göteborg Energi bedriver samhällskritisk verksamhet där tillgång till fungerande fordon är avgörande för drift, underhåll och beredskap. Koncernen har sedan 2019 arbetat målmedvetet för att minska fossil användning i fordonsflottan och har idag en mycket hög andel fossilfria drivmedel.

Utvecklingen på fordonsmarknaden, ökade leasingkostnader samt förändrat omvärldsläge med fokus på försörjningstrygghet och robusthet gör att förutsättningarna för ett snabbt och fullt teknikskifte behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv.

Nuläge

Per 2026-03-16 består Göteborg Energis leasade fordonsflotta av 238 personbilar och lätta lastbilar.

Av dessa drivs:

- 78 personbilar med El (BEV, **Battery Electric Vehicle**)
- 29 lätta lastbilar med El (BEV)
- 37 personbilar med BioGas
- 41 lätta lastbilar med BioGas
- 53 (11 personbilar, 42 lätta lastbilar) med HVO100 (ca 22%), varav:
 - 23 är fyrhjulsdrevna
 - 4 är blåljusfordon med dispens från Räddningstjänsten

Andelen fossilfritt drivmedel uppgick 2025 till 99,26% (El, BioGas och HVO100).

Koncernens totala månadskostnad för fordon har ökat från cirka 1,4 mkr år 2023 till 1,84 mkr år 2026, främst till följd av högre leasingkostnader för nya fordon.

Framtid

Vid antagande av riktlinjerna i nuvarande form bedömer Göteborg Energi att:

- Leasingkostnaderna ökar vid byte från BioGas till el, även efter beaktad drivmedelsbesparing.
- Ett fullständigt byte från BioGas till eldrift för personbilar och lätta lastbilar bedöms merkostnaden öka med ca. 30% för personbilar och 45 - 50% för lätta lastbilar. Hänsyn är tagen till lägre drivmedelskostnader. Utöver detta tillkommer kostnader för alkoholås, stripning (GE logo) samt fordonsinredning.
- Alla lätta lastbilar kan inte ersättas med elfordon baserat på dagens krav på lastvikt, dragförmåga och räckvidder.
- En alltför ensidig drivmedelslösning ökar sårbarheten vid störningar i energiförsörjningen, vilket är särskilt relevant för en samhällsviktig aktör.

Göteborg Energi bedömer därför att:

- Undantag från målnivåer behöver kunna överstiga 10 % för verksamhetskritiska behov.
- Jour- och blåljusfordon bör undantas från kravet och Göteborg Energi i stället ges möjlighet att nå 90 % måluppfyllelse för övriga fordon till 2030.
- Fordonsmix med El, Vätgas och HVO100/Diesel fortsatt behöver tillåtas ur beredskaps- och funktionalitetsperspektiv.

Kommunikationsplan

Dialog förs vidare med GSL och Staden kring behov av undantag, kostnadsutveckling och funktionella krav.

Göteborg som ovan

Per-Anders Gustafsson