

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
103 33 Stockholm
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-10-23

Ref KN2026/01175

Remissyttrande av betänkandet *Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)*

Uppdraget i korthet

Betänkandets övergripande uppgift, utifrån direktiven, har varit att föreslå styrmedel för att fasa ut fossila bränslen 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.

Sammanfattning av förslagen i betänkandet

Betänkandet föreslår en uppdaterad reduktionsplikt där reduktionsnivån höjs successivt över tid och ska göras mer kostnadseffektivt och flexibelt genom en rad förslag till förändringar.

För att öka elektrifieringen i närtid föreslås höjd skatt på bensen och diesel. Malusgränsen för lätta fordon sänks samtidigt som malusperioden förlängs till fem år. Klimatpremien för tunga lastbilar och arbetsmaskiner föreslås förlängas, och möjligheten att återbetala energiskatt för el som används i tunga lastbilar och bussar ska analyseras. Dessutom föreslås att miljöklass 3 delas upp.

Betänkandet betonar också vikten av en accepterad och trygg omställning. Energiskatten på el föreslås därför sänkas och anslaget till elbilspremien höjas. Den tillfälliga utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel föreslås förlängas tills vidare. Bränslefaktorn och bränsletillägget i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar ska tas bort. Även skatten på uppvärmningsbränslen föreslås sänkas. För att underlätta omställningen ska energi- och klimatrådgivningen förstärkas, och stöd till grundläggande kommersiell service i glesbygden ska fortsatt öronmärkas samtidigt som stödet utvärderas. Ett avskaffande av Pumplagen föreslås.

När det gäller energibeskattningen föreslår betänkandet flera förändringar för att skapa ett mer anpassat och effektivt system. Principerna för direkt prissättning av koldioxidutsläpp ska uppdateras och uppdelningen mellan energi- och koldioxidskatt tas bort. En ny struktur för beskattningen av uppvärmningsbränslen införs. Skatten på naturgas och gasol för motordrift föreslås höjas, medan nedsättningen av förmånsvärdet för laddbara bilar och gasbilar successivt fasas ut. Betänkandet föreslår också att det koldioxidbaserade beloppet i fordonsskatten höjs



samtidigt som gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks. Slutligen föreslås att miljöklasserna för bensin och diesel avskaffas år 2031.

Remissyttrandets upplägg

Transportföretagen hade förmånen att delta i utredningens referensgrupp från april 2025 till maj 2026. Vi vill tacka för möjligheten att medverka. Mötena och diskussionerna var mycket givande och utgjorde ett värdefullt forum för att löpande lämna synpunkter och inspel under utredningsarbetet.

Detta yttrande är ett komplement till de synpunkter som Transportföretagen framförde vid referensgruppens möten. Transportföretagens yttrande innehåller kommentarer och synpunkter av mer övergripande karaktär men också specifika synpunkter om betänkandets omfattande förteckning över förslag.

Remissyttrandet är strukturerat i en första del som syftar till att ge en snabb överblick av Transportföretagens ställningstagande (s. 2 – 6) till betänkandets förslag. Den andra delen innehåller en mer utförlig beskrivning av motiven till och synpunkter på Transportföretagens ställningstaganden (s. 7 – 33). Remissyttrandet är strukturerat utifrån betänkandets fyra huvudområden; *Uppdaterad reduktionsplikt*, *Ökad elektrifiering i närtid*, *Accepterad och trygg omställning*, samt *Anpassad och effektivare energibeskattnings*.

Sammanfattning av Transportföretagens övergripande synpunkter

- Transportföretagen har länge efterlyst ett helhetsgrepp om transportsektorns många styrmedel för att skapa större tydlighet och långsiktighet, samt att kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk effektivitet måste på ett tydligare sätt vara ledstjärnan.
- Transportföretagen välkomnar betänkandets samlade och långsiktiga grepp om transportsektorns styrmedel, där skatter, avgifter och regler utformas kostnadseffektivt, teknikneutralt och i linje med EU för att undvika dubbelreglering och konkurrensnackdelar.
- Omställningen bör bygga på elektrifiering, fossilfria drivmedel och digitalisering utan att begränsa mobilitet, tillgänglighet eller ekonomisk utveckling. Transportsektorn behöver samtidigt stabila och långsiktiga spelregler.
- Skatte- och klimatstyrningen ska samordnas kring befintliga centrala styrmedel. Reduktionsplikt, drivmedelsskatt, energiskatt på el och ETS2 (även ETS1) bör balanseras så att utsläppen minskar till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad och politiken blir begriplig och accepterad av hushåll och näringsliv.
- Transporteffektivitet är något positivt när den innebär att samma eller större transportnytta kan skapas med mindre energi, lägre utsläpp och bättre resursutnyttjande. Det ska däremot inte likställas med ett politiskt mål om minskat trafikarbete eller begränsade transporter.
- Konsekvensanalysen är i det stora hela gedigen men behöver fördjupas och införande av förslagen behöver följas upp löpande. Effekterna av reduktionsplikt, drivmedelsskatt och ETS

2 bör analyseras för olika transportföretag och segment, med känslighetsanalyser och återkommande kontrollstationer. Förutsättningarna för elektrifiering, kompensationens träffsäkerhet och finansieringen via ETS 2-intäkter behöver också belysas bättre.

Sammanfattande synpunkter och ställningstaganden till förslagen

Uppdaterad reduktionsplikt

- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget om en stegvis höjning av reduktionsplikten med villkor. Nivån som föreslås ligger i linje med vad Transportföretagen sedan länge förespråkat. Biodrivmedel behövs för att minska fossila utsläpp på kort och medellång sikt, men höjningen av reduktionspliktsnivån ska kombineras med styrmedel som sänker kostnaderna för elektrifiering samt långsiktigt stabil energibeskattnings av drivmedel på EU:s basnivå.
- Transportföretagen välkomnar en mer kostnadseffektiv och flexibel reduktionsplikt, särskilt åtgärder som kan hantera pris- och leveransstörningar utan att den långsiktiga styrningen överges, **men anser att flera delar kräver vidare utredning och konsekvensanalys**. I synnerhet bör rena och höginblandade biodrivmedel inte inkluderas i plikten utan noggrann prövning av kostnader, tillgång och risken att den frivilliga klimatnyttan och efterfrågan försvagas.

Ökad elektrifiering i närtid

- Transportföretagen **avstyrker** den föreslagna generella höjningen av energiskatten på bensin och diesel i nuvarande form och anser att Sverige – efter att ETS2 införts, koldioxidskatten tagits bort och reduktionsplikten justerats utifrån betänkandets förslag – bör ha en energiskatt på drivmedel på Energiskattedirektivets basnivå från den 1 januari 2028.
- Transportföretagen **avstyrker** en generell skärpning av malus för lätta fordon och vill att lätta lastbilar undantas eller får ett separat system. Trots senare årens större utbud av elektriska lätta lastbilar är exempelvis tillgång till ändamålsenliga fordon, laddinfrastruktur, nätkapacitet ännu inte tillräckligt konkurrenskraftiga för alla transportverksamheter. Skärpningen riskerar därför att öka företagets kostnader, särskilt när fossila drivmedel samtidigt blir dyrare. Lätta lastbilar bör undantas eller omfattas av ett särskilt system som tar hänsyn till transportnytta, nyttolast, påbyggnader och faktiska omställningsförutsättningar.
- Transportföretagen **tillstyrker** att klimatpremien för el- och gasdrivna tunga lastbilar förlängs till 2030 och att anslaget förstärks, eftersom omställningen kräver betydligt starkare stöd till både fordon och laddinfrastruktur. Premien bör dock vara långsiktigt budgeterad och ligga kvar tills elfordonens totalekonomi är konkurrenskraftig med diesel, med en första avstämning 2028. Samma ska gälla för Elbusspremien. Transportföretagen ser också positivt på fortsatt stöd till arbetsmaskiner, där marknaden och kostnadsläget ännu är omogen. Gällande betänkandets skrivningar om elektriska lastbilar mellan 3,51 och 4,25 ton **tillstyrker** Transportföretagen en översyn av stödnivåerna, men **avstyrker** att stödet schablonmässigt sänks till samma nivå som för lätta helelektriska lastbilar.
- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget om en analys av ett system för återbetalning eller nedsättning av energiskatten på el som används i utsläppsfria tunga fordon i yrkestrafik.

Transportföretagen bedömer dock att stora delar av analysunderlaget redan finns. I Transportföretagens förslag, som omnämns i betänkandet, har en gedigen genomgång genomförts av de olika delar som bör ingå i ett författningsförslag. Transportföretagen förutsätter därför en skyndsam analys som leder till ett författningsförslag.

- Transportföretagen **avstyrker** förslaget att bussar ska ingå i ett delat system för miljözon klass 3. En generell miljözon för buss riskerar att utestänga beställnings-, turist-, färdtjänst- och specialtrafik där kommersiellt tillgängliga nollutsläppsalternativ saknas. Tillfälliga dispenser är inte en hållbar lösning. En separat reglering för lastbilar kan däremot accepteras endast om zonen är lokalt motiverad av dokumenterade luftkvalitetsproblem, föregås av en grundlig konsekvensanalys och samråd samt utformas med nationella minimikrav och hänsyn till godsflöden, laddkapacitet och tillgången till fossilfria fordon.

Accepterad och trygg omställning

- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget att sänka energiskatten på el med 20 öre per kWh. Sänkningen stärker incitamenten för elektrifiering och ger lättnader för hushåll och företag, men är inte tillräcklig som styrmedel för den tunga yrkestrafiken. Den bör därför kompletteras med en riktad återbetalning av energiskatt för el som används i utsläppsfria tunga lastbilar och bussar, fortsatt förlängd och förstärkt klimatpremie samt åtgärder för laddning och nätanslutning.
- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget att anslaget till elbilspremien höjs, så att fler bilberoende hushåll med begränsade möjligheter att välja kollektivtrafik kan få stöd att köpa eller leasa elbil. Regeringen bör samtidigt genomföra en analys av stödets funktion och effekt samt analysera om premien på sikt bör omfatta fler bilberoende hushåll och ha mer flexibla eller högre inkomstgränser.
- **Transportföretagen har inget att erinra** mot att den utökade skattenedsättningen för jordbruksdiesel förlängs, med hänsyn till sektorns konkurrenskraft och beredskap. Samtidigt innebär åtgärden en fortsatt sektorsvis snedvridning som avviker från principen om konkurrensneutral beskattning och riskerar att låsa in berörda verksamheter i fossil energianvändning, vilket ökar omställningstrycket och kostnader på andra sektorer.
- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget att bränslefaktorn och bränsletillägget tas bort för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar. Förslaget ger en mer logisk och förutsebar fordonsbeskattning, minskar omotiverade skillnader mellan liknande fordon och innebär en rimlig kostnadslättnad för lätta lastbilar som används som arbetsredskap inom bland annat distribution, service och hantverk under omställningen.
- Transportföretagen **tillstyrker** att skatten på uppvärmningsbränslen sänks när ETS 2 införs. Förslaget bör ses som en del av den samlade energi- och skattereformen och utformas utifrån principen om en enhetlig, EU-förenlig koldioxidprissättning, samtidigt som incitamenten för omställning till fossilfri uppvärmning värnas.
- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget att energi- och klimatrådgivningen förstärks, eftersom den kan minska kunskapströsklar för mindre företag kring elektrifiering, laddning och tillgängliga stöd. Rådgivningen måste dock omfatta transportföretagens praktiska behov –

såsom yrkesfordon, laddning, effektbehov, nätanslutning och totalkostnadskalkyler – och kompletteras med långsiktiga investeringsstöd, skatteincitament och en samlad ingång för stöd till fordon, laddinfrastruktur och nätanslutning.

- Transportföretagen **tillstyrker** att öronmärkta medel för grundläggande kommersiell service förlängs och att stödet utvärderas. Stödet kan vara motiverat för samhällsstrategiskt viktig service och beredskap, särskilt för att förebygga nedläggning av den sista drivmedelsanläggningen i ett område. Regelverket bör därför ses över så att även drivmedelsanläggningar kan få stöd när samhälls- och beredskapsskäl motiverar det.
- Transportföretagen **tillstyrker** att pumplagen upphör att gälla vid utgången av 2027. Lagen har blivit obsolet i takt med att marknaden och styrmedlen har förändrats, samtidigt som elektrifieringen inte omfattas av lagens krav. Att lagen dessutom medfört omfattande dispensgivning och begränsad tillsyn förstärker behovet av att avskaffa lagen.

Anpassad och effektivare energibeskattnig

- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget att principerna för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras. När vägtransportsektorn omfattas av ETS 2 bör koldioxidskatten på berörda drivmedel tas bort, så att samma utsläpp inte prissätts två gånger. Detta stärker konkurrensneutraliteten och bidrar till en mer kostnadseffektiv och EU-samordnad klimatstyrning.
- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget att uppdelningen mellan energi- och koldioxidskatt tas bort och ersätts av en samlad energiskatt när ETS 2 införs 2028. Energiskatten på drivmedel bör samtidigt ligga på EU:s miniminivå och hållas stabil över tid, vilket tillsammans med övriga styrmedel ger en tydlig och förutsägbar ram för klimatomställningen samt bidrar till mer stabila drivmedelspriser.
- **Transportföretagen har inget att erinra** mot den nya strukturen för beskattning av uppvärmningsbränslen som föreslås när ETS 2 införs 2028. Att sänka energiskatten i nivå med det förväntade kostnadspåslaget från utsläppshandeln är en rimlig utformning för att undvika ett alltför stort samlat kostnadstryck.
- Transportföretagen **tillstyrker** i princip en mer enhetlig beskattning av fossila drivmedel, eftersom en höjd skatt på fossil naturgas kan stärka biogasens konkurrenskraft och bidra till omställningen. Förslaget måste dock vara förutsebart och föregås av en konsekvensanalys av effekterna på transportföretagens kostnader och konkurrenskraft, särskilt för flytande fordonsgas och massbalanserad biogas.
- Transportföretagen **avstyrker** förslaget att fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för laddbara bilar och gasbilar. Förmånsbilar och företagsleasing är viktiga för inflödet av relativt nya elbilar till begagnatmarknaden, och en snabb utfasning riskerar därför att bromsa elektrifieringen, minska tillgången till billigare begagnade elbilar och skapa osäkerhet för företagens fordons- och laddinfrastrukturinvesteringar. Styrmedlet bör i stället behållas och anpassas i takt med marknadsutvecklingen.

- Transportföretagen **avstyrker** höjningen av grund- och koldioxidbeloppet i fordonsskatten samt den sänkta koldioxidtröskeln. En högre fast fordonsskatt försvagar incitamenten för elektrifiering och ökar kostnaderna för företag, särskilt för lätta lastbilar som är arbetsredskap och där eldrivna alternativ ännu inte fungerar i alla användningsfall.
- Transportföretagen **tillstyrker** förslaget att de särskilda svenska miljöklasserna för bensin och diesel avskaffas från 2031. Förslaget anpassar Sverige till EU:s bränslestandarder, tar bort en nationell särreglering och kan minska kostnaderna genom ökad konkurrens och flexibilitet på drivmedelsmarknaden, utan att medföra negativa effekter för miljö, företag eller enskilda.

Transportföretagens ytterligare inspel till **”Anpassad och effektivare energibeskattnings”**

- **Transportföretagen anser att den årliga indexeringen av energiskatten på el bör slopas**, eftersom det är ett viktigt steg mot en modernare beskattning i ett alltmer elektrifierat samhälle. Förslaget har remitterats men inte beslutats. Åtgärden är dock inte tillräcklig för att driva elektrifieringen av tunga transporter och bör kompletteras med en generell sänkning av elskatten samt en skyndsamt införd möjlighet för återbetalning av energiskatt på el som används i utsläppsfria tunga lastbilar och bussar.
- **Transportföretagen anser att BNP-indexeringen av bensin- och dieselskatten bör avskaffas permanent.** Överindexeringen innebär en automatisk real skattehöjning med svag koppling till klimatmålen, otydligt syfte och risk för ökade kostnader även när den ekonomiska utvecklingen är svag. I ljuset av ETS 2 och reduktionsplikten bör drivmedelsskatterna i stället vara förutsägbara och styras av faktiska klimatmål bland annat genom ett enhetligt och styrande pris på koldioxid, inte av en schablonmässig BNP-uppräknings.

Ett efterfrågat, genomarbetat och välanalyserat betänkande

Transportföretagen har länge efterlyst ett helhetsgrepp om transportsektorns många styrmedel för att skapa större tydlighet och långsiktighet, samt att kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk effektivitet måste på ett tydligare sätt vara ledstjärnan.¹

Transportföretagen har länge påpekat att skatter, avgifter och andra styrmedel ofta införs utan ett trafikslagsövergripande perspektiv, och det är inte tydligt om syftet är fiskalt eller styrande, vilket försvårar utvärderingen. Styrmedel är viktiga för att minska transporternas klimatpåverkan, prissätta trafikens samhällsekonomiska kostnader och dess negativa externaliteter.

Rätt utformade styrmedel bidrar också till att sektorn når de politiskt uppsatta klimatmålen, på både nationell och europeisk nivå. Samtidigt måste klimat- och miljömål gå hand i hand med stärkt konkurrenskraft och uppfylla de transportpolitiska målen, såsom ökad tillgänglighet, på ett balanserat sätt.

EU:s klimatpolitik har skärpts genom ambitiösare mål och flera nya styrmedel som påverkar svensk transportsektor. Därför har Transportföretagen länge påpekat att nationella styrmedel ska vara förenliga med EU-regler och undvika dubbelreglering som skapar onödig komplexitet och högre kostnader än jämförbara länder. Transportsektorns funktionssätt är centralt för hela näringslivets konkurrenskraft och därmed också för samhällets omställning. Kostnadseffektivitet måste därför vara vägledande i all styrning.

För att minska utsläppen krävs långsiktiga och välanalyserade styrmedel som både stödjer hållbar utveckling, tillväxt och konkurrenskraft. Styrning som minskar mobilitet, tillgänglighet eller ekonomisk utveckling riskerar att motverka syftet. Framtidens tysta och fossilfria transportsektor behöver ett modernt skatte-, avgifts- och subventionssystem.

Samtidigt pågår redan en omvandling genom elektrifiering, fossilfria drivmedel och digitalisering. Särskilt för elektrifieringen och den framtida tysta, utsläppsfria trafiken behövs ett nytänkande.

Såväl utredningens direktiv som det färdiga betänkandet uppfyller det helhetsgrepp och genomlysning som Transportföretagen länge efterfrågat.

Betänkandet lägger flera förslag och förändringsförslag för att Sverige ska nå sitt ESR-åtagande 2030 och för att fasa ut användningen av fossila bränslen inom ESR-sektorn till 2045 på ett kostnadseffektivt, accepterat och säkert sätt.

¹ Se exempelvis Transportföretagen, *"Transportföretagen efterlyser ett nytt skattesystem för framtidens vägtrafik"*, 20 september 2023, <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2023/september/transportforetagen-efterlyser-ett-nytt-skattesystem-for-framtidens-vagtrafik/>

Generellt är tidsaspekten för förslagens införande och ikraftträdande rimlig. Förslagen bör ses som en helhet och, med vissa modifieringar, genomföras som ett samlat åtgärds paket.

Även om detta är ett betänkande kopplat till klimatpolitik och uppfyllande av klimatmål och utfasning, finns ovanligt många förslag och djupgående analyser som behandlar skatter som styrmedel. Det är mycket positivt, då denna analys har brustit eller helt uteblivit i många tidigare utredningar. Skatter är ett centralt styrmedel och behöver balanseras och justeras gentemot andra styrmedel.

Transportföretagen anser också att det är positivt att betänkandet pekar ut de förslag som är särskilt viktiga för att nå ESR-åtagandet och en utfasning av fossila bränslen till 2045.

Att få en balans mellan de centrala delarna som styr utsläppen från och efterfrågan av fossila drivmedel – biodrivmedel, drivmedelsskatter och skatten på el samt det kommande utsläppshandelssystemet EU ETS2 – är avgörande för klimatpolitikens kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk effektivitet av måluppnåelse. Men det är också avgörande för hushållens och näringslivets förståelse och acceptans av den förda politiken.

Betänkandet beskriver transporteffektivitet som ett viktigt komplement till elektrifiering och förnybara drivmedel i utfasningen av fossila bränslen. Det kan handla om högre fyllnadsgrad, ruttoptimering, längre och tyngre fordon, samordnade godstransporter, digitalisering och fysisk planering som minskar transportbehov och avstånd.

Utredningen bedömer dock att utsläppspotentialen fram till 2030 är osäker och relativt begränsad även till 2045. Vi delar utredningens bedömning. Transporteffektiviserande åtgärder bör genomföras när de är samhällsekonomiskt effektiva, men de får inte ersätta en tillräckligt stark styrning för elektrifiering och fossilfria drivmedel.

För Transportföretagen är transporteffektivitet positivt när den innebär att samma eller större transportnytta kan skapas med mindre energi, lägre utsläpp och bättre resursutnyttjande. Den kraftfulla satsningen på förberedande av allt fler statliga vägar till den högsta bruttovikten, BK4, är mycket positiv och bidrar till såväl stärkt konkurrenskraft som minskade utsläpp per ton. Att Sverige också öppnat upp för högkapacitetsfordon upp till 34,5 meter på delar av det statliga vägnätet inklusive anslutningsvägar på det kommunala är mycket välkommet.

Transporteffektivitet får däremot inte likställas med ett politiskt mål om minskat trafikarbete eller begränsade transporter, något som olyckligtvis har varit mycket närvarande i den politiska debatten det senaste decenniet. Transporteffektivitet måste handla om att skapa större transportnytta med mindre energi och utsläpp – inte om att minska samhällsviktiga transporter. Gods- och persontransporter är en förutsättning för tillväxt, välfärd och tillgänglighet i hela Sverige.

Klimatomställningen kräver en realistisk och balanserad politik där flera styrmedel samverkar. Att ensidigt begränsa trafikarbete eller välja bort ett transportslag riskerar att försvaga både konkurrenskraften och klimatarbetet.

Fokus bör ligga på fungerande infrastruktur och effektiva transportkedjor: längre och tyngre fordon där det är möjligt, digital ruttplanering, intermodala lösningar, ladd- och vätgasinfrastuktur samt ett robust elnät. Fossilfrihet och tillväxt är inte motpoler, ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för båda.²

Transportföretagen delar utredningens ambition att utforma en kostnadseffektiv och långsiktigt förutsägbar politik för fossilfrihet. Betänkandets konsekvensanalys är i flera avseenden gedigen men behöver stärkas innan förslagen kan ligga till grund för beslut som påverkar transportnäringens kostnader, investeringar och konkurrenskraft. Det underlättar för politiken att bli stabil, kostnadseffektiv och möjlig att genomföra utan att försämra svenska transportföretags konkurrenskraft.

Utredningen kombinerar höjd reduktionsplikt, höjd drivmedelsskatt och ETS 2, vilket enligt dess grundfall höjer bensin- och dieselpriiset avsevärt år 2028. Konsekvensanalysen hade stärkts av en transportsektorspecifik analys av kostnaderna per segment, företagsstorlek och geografi.

Utredningens generella bedömning att företagseffekterna blir små, fångar inte nödvändigtvis företag med små marginaler, fasta kundavtal eller begränsade möjligheter att föra vidare högre drivmedelskostnader. Utredningen bedömer visserligen att kostnader i lastbilstransporter ofta kan övervältras på kund, men effekten behöver prövas för olika transportmarknader och mellan olika fordonsegment.

Generellt inom näringslivet är lönsamhet och investeringsförmåga avgörande för omställning, något som exempelvis Transportföretagens årliga Hållbarhetsrapport visar med tydlighet. Konsekvensanalysen bör därför särskilt belysa effekterna för mindre och medelstora företag, företag med fasta kundavtal, företag utan fungerande bränsleindexering och verksamheter där kostnaden inte kan föras vidare till transportköparen.

Transportföretagen efterlyser också fler känslighetsanalyser och tätare kontrollstationer. Prisutvecklingen för biodrivmedel, fossil energi och utsläppsrätter är osäker. Transportföretagen har tidigare framhållit behovet av verklighetsförankrade analyser av global tillgång, efterfrågan och kostnadsutveckling för biodrivmedel. Reduktionsplikt och skattenivåer bör därför följas upp löpande och kunna justeras när förutsättningarna förändras.

² Se "Remiss av Slutbetänkande SOU 2022:21 - Rätt för klimatet" Transportföretagen, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag.
<https://www.regeringen.se/contentassets/2f23972d857f4e5d81826bba4bc4b921/mobility-sweden-motorbranschens-riksforbund-transportforetagen-sveriges-akeriforetag.pdf>

Utredningen bedömer att högre elektrifiering ger lägre åtgärdskostnader än en väg med större beroende av biodrivmedel. För att detta ska bli möjligt krävs dock långsiktiga och träffsäkra investeringsstöd, tillräcklig laddinfrastruktur och snabbare nätanslutningar för transportföretag.

Ett viktigt medskick är också att laddinfrastruktur för yrkestrafik kan inte bedömas enbart utifrån antalet publika laddpunkter. Gods- och logistikföretag behöver kunna ladda där fordonen faktiskt står och verkar: vid depåer, terminaler, lastkajer och hos kund. För många företag är detta den enda praktiskt fungerande lösningen. Transportföretagens Hållbarhetsrapport visar exempelvis att en majoritet av gods- och logistikföretagen inte idag kan bygga ut laddning där fordonen står. Hindren är främst bristande rådighet över marken, höga utbyggnadskostnader och otillräcklig nätkapacitet, något som måste tas med i en konsekvensanalys.

Transportföretagen efterlyser också en bredare konsekvensanalys av utredningens kompensationsmodell, utöver den som finns att sänkt energiskatt på el är ett träffsäkert styrmedel för hushåll. Generella åtgärder, såsom sänkt energiskatt på el och klimatpremier, kan vara värdefulla men träffar inte likvärdigt för företag som exempelvis ännu saknar kommersiellt gångbara eldrivna alternativ. Finansiering via ETS 2-intäkter är dessutom osäker, påverkad av principen om att inte öronmärka intäkter i statsbudgeten och beroende av EU-regler.

Motiv till synpunkter på förslagen

Följande del innehåller en mer utförlig beskrivning av Transportföretagens motiv till ställningstaganden och synpunkter på betänkandets förslag.

Betänkandets förslag inom ”Uppdaterad reduktionsplikt”

Reduktionspliktsnivån höjs successivt

Betänkandet föreslår att reduktionsplikten höjs stegvis till 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030. Nivåerna ska därefter ses över i kontrollstationer vart fjärde år och ligga till grund för regeringens klimathandlingsplan.

Betänkandets motiv är att en tidig och successiv höjning ska bidra till att Sverige når sitt ESR-åtagande till 2030, samtidigt som den ger en jämnare styrning och en stabilare efterfrågan på förnybara drivmedel.

Eftersom den totala användningen av flytande drivmedel väntas minska behöver procentnivåerna höjas över tid. På längre sikt ska styrningen anpassas för att användningen av fossila drivmedel i vägtransporter och arbetsmaskiner ska vara i princip noll 2045.

Uppdaterad reduktionsplikt

- Reduktionspliktsnivån höjs successivt

Kostnadseffektivt och flexibelt system

- Ett gemensamt krav på diesel och bensin införs
- Reduktionspliktsens elkrediter används mer effektivt
- Möjligheten att spara utsläppsminskningar mellan åren utökas
- Ett system med prisgolv och pristak införs i reduktionsplikten
- Reduktionspliktsavgiften justeras
- Möjlighet till tidsbegränsad nedsättning av reduktionspliktskrav införs
- Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO införs
- Rena och höginblandade förnybara drivmedel inkluderas senast 2031

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget om stegvis höjning med vissa förbehåll.

Transportföretagen delar betänkandets konstaterande att en ökad, från dagens nivåer, användning av biodrivmedel är centralt för transportsektorns omställning och utfasning av fossila drivmedel på kort och medellång sikt. Därför är det svenska systemet med en reduktionsplikt, som premierar inblandning med så effektiva biodrivmedel som möjligt, i grunden ett positivt styrmedel.

Men Transportföretagen har också påpekat att det är ett kostnadsdrivande styrmedel och att utformningen av reduktionsplikten inte har varit hållbar.

Sedan systemets tillkomst 2018 har Transportföretagen aktivt deltagit i remissbehandling av regelverket och framfört återkommande synpunkter på dess konstruktion och effekter. Förutom inom ramen för denna utredning är de senaste, samlade ståndpunkterna sammanfattade i remissyttrande från november 2024.³

Reduktionspliktsnivåerna och den politiska inriktningen har förändrats väsentligt de senaste åren. Regeringens beslut 2022 om att minska kraven på utsläppsreduktion ansåg Transportföretagen var en för kraftig inbromsning, men reformen av styrmedlet är helt nödvändig, vilket framförts vid flera tillfällen.⁴

Några av skälen till reform som framförts var:

- **Underskattad prisdrivande effekt.** Reduktionsplikten prisdrivande effekt på reduktionspliktigt bränsle, framför allt diesel, kraftigt underskattades vid regelverkets tillkomst och kontrollstationer. Detsamma gällde för skattebefriade rena och höginblandade biobränslen, exempelvis HVO100.
- **Överskattad tillgång på hållbart biodrivmedel.** Tillgången på hållbart flytande biodrivmedel för att möta de mycket högt ställda kraven på utsläppsreduktion i Sverige men också i andra europeiska länder överskattades, vilket skapade störningar på marknaden.
- **Snedvriden konkurrens och fördelningseffekter.** Det ursprungliga systemets konstruktion gav upphov till snedvriden konkurrens och oönskade fördelningseffekter mellan stad och land.

Transportföretagen har sedan införandet av reduktionsplikten, men även innan, påpekat att biodrivmedel behövs för att på kort och medellång sikt minska utsläppen av fossila koldioxidutsläpp men att införandet av reduktionsplikten, och förslag på justeringar i Energimyndighetens kontrollstationer, föregåtts av ofullständiga konsekvensanalyser och bristfälliga beslutsunderlag.⁵

³ Remiss av promemorian ”Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt”, 12 november 2024, <https://www.regeringen.se/contentassets/c64e188dbeca49499dfaf450bdd235b3/transportforetagen.pdf>

⁴ Se exempelvis Transportföretagens remissyttrande över promemorian ”Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023”, april 2022 (I2022/00725)

⁵ Flertalet delar av de synpunkter Transportföretagen med flera har fört fram återfinns i Riksrevisionens granskning ”Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet (RiR 2023:13)”, vilket också beskrivs i betänkandet.

Transportföretagen lät i början av 2023 ta fram en rapport som analyserade förutsättningarna att nå våra transportrelaterade klimatmål inom EU och nationellt.⁶

I rapporten gjordes bedömningen att om 40 procent av det totala vägtrafikarbetet sker med eldrift år 2030 skulle en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel på omkring 18 procent år 2024, som ökas stegvis till 23 procent år 2030, minska utsläppen med 57 procent till år 2030. Detta bedömdes vara tillräckligt för att Sverige skulle klara de ambitiösa EU-krav inom ansvarsfördelningsförordning (ESR).

Transportföretagens inspel i referensgruppsarbetet inom utredningen har varit att en framtida utformning av reduktionsplikten måste bygga på heltäckande konsekvensanalyser och att beslutsunderlaget måste säkerställa att styrmedlet ger kostnadseffektiva utsläppsminskningar och minimera inslag av snedvridna incitament, konkurrensstörningar eller omotiverade omfördelningseffekter.

Transportföretagen anser att utredningen har lyckats ta det helhetsgrepp om frågan på det sätt som vi efterfrågat och **vi tillstyrker den stegvisa höjningen under förutsättning att det samlade styrmedelspaketet samtidigt förbättrar förutsättningarna för elektrifiering.**

En generell sänkning av elskatten, riktade incitament i form av återbetalning av elskatt för tunga utsläppsfria fordon och långsiktiga investeringsvillkor är centrala delar av denna balans. Det finns skäl att lyfta fram att 2025 utgjorde andelen eldrift ungefär 8 procent av det totala vägtrafikarbetet. En andel som ur detta perspektiv behöver öka snabbare.

Transportföretagen anser att drivmedelsskatten från 2028 bör hållas på energiskattedirektivets miniminivåer och följas upp tillsammans med ETS 2 och reduktionsplikten. Detta för att energiskatten ska utgöra ett stabilt baspris, på en produkt som inom kort kommer att få fler prisvolatila komponenter än idag.

Den utförliga motiveringen redovisas nedan under avsnittet om energiskatt på bensin och diesel.

Transportföretagens synpunkter på betänkandets förslag om en kostnadseffektiv och flexibel reduktionsplikt

Betänkandet lämnar ett stort antal förslag på hur reduktionsplikten kan göras mer flexibel och ökad kostnadseffektivitet. Syftet är att göra reduktionsplikten till ett mer träffsäkert styrmedel för att minska transportutsläppen och bidra till att Sverige ska kunna nå sitt ESR-åtagande till 2030 och målet om i princip noll fossil användning 2045, samtidigt som förnybartdirektivets transportmål nås till lägsta samhällsekonomiska kostnad och med så liten påverkan som möjligt på

⁶ ”Vägen till fossilfri fordonstrafik”, februari 2023, Per Kågesson Nature Associates på uppdrag av Transportföretagen.

drivmedelspriserna. Med kostnadseffektivare menas främst att utsläppsminskningarna i större utsträckning ska genomföras där de kostar minst.

Utredningen bedömer att dagens system har brister som motverkar detta, och föredrar i närtid ett inblandningskrav framför ett nationellt handelssystem, eftersom det kan ge kostnadseffektiva utsläppsminskningar inom ett befintligt system och samtidigt bidra till lägre drivmedelspriser.

Med flexiblare menas att företagen och systemet bättre ska kunna hantera normala prisvariationer, priscocker och verkliga leveransstörningar utan att den långsiktiga klimatstyrningen behöver överges.

För exceptionella marknadsstörningar föreslås också möjlighet till tidsbegränsad nedsättning eller anstånd med reduktionskravet. Syftet är att hantera situationer där biodrivmedel tillfälligt inte finns att få tag på och övriga flexibilitetsmekanismer inte räcker till. Utredningen accepterar att detta kan minska precisionen ett enskilt år, men bedömer att det är förenligt med ESR-åtagandets karaktär av utsläppsbudget över perioden 2021–2030 och kan korrigeras vid återkommande kontrollstationer.

Transportföretagen har, som ovan nämnts, kritiserat och påpekat att reduktionsplikten varit stelbent och delar utredningens bedömning att reduktionsplikten behöver vara både kostnadseffektiv och mer flexibel för att bidra till klimatomställningen utan onödigt stora konsekvenser för drivmedelspriser och transportföretagens villkor.

Samtidigt har utredningens förslag diskuterats historiskt, särskilt i samband med reduktionspliktens införande och i Energimyndighetens kontrollstationer. Frågor om exempelvis prisstyrning, sparande av utsläppsminskningar och undantag vid marknadsstörningar behöver analyseras vidare innan de kan anses vara färdigutredda.

Exempelvis bör förslaget om att rena och höginblandade biodrivmedel ska in i plikten år 2031 fortsatt analyseras.

Betänkandets förslag syftar till att skapa mer enhetliga och rättvisa incitament, eftersom samma biodrivmedel annars värderas olika beroende på om det säljs rent eller låginblandat. Det ska minska marknadsfragmenteringen, ge en mer långsiktig styrning än tidsbegränsade statsstöd och underlätta gemensamma pliktnivåer för bensin och diesel. Utredningen bedömer också att höginblandade drivmedel blir allt viktigare när tekniska gränser begränsar låginblandning och fossil användning ska fasas ut.

Transportföretagen anser att de uppenbara nackdelarna är att när skattenedsättningen försvinner måste pliktnivån upp för att hålla uppe klimatstyrningen. Utredningen bedömer att detta höjer priset på låginblandad bensin och diesel med cirka 0,20–0,30 kronor per liter (inklusive moms).

Det är också en fråga om produkternas framtid inom vägtrafiken. Drivmedelskunder kan uppfatta att rena biodrivmedel inte längre ger en extra, frivillig klimatnytta när de ingår i ett lagkrav eller en kravställt i en upphandling. Det kan minska betalningsviljan och således efterfrågan.

Inkludering bör inte träda i kraft utan en verifierad marknads- och konkurrensanalys, inklusive konsekvenser för små leverantörer, frivilliga klimatåtaganden och avsättning för HVO100/FAME.

Betänkandets förslag inom ”Ökad elektrifiering i närtid”

Skatten på bensen och diesel höjs

Betänkandet föreslår att energiskatten höjs från den 1 januari 2028 med 1,80 kronor per liter bensen och 1 800 kronor per kubikmeter diesel – vilket motsvarar 1,80 kronor per liter diesel.

Motivet är att betänkandet bedömer att drivmedelspriserna, även efter införandet av ETS 2 och en höjd reduktionsplikt, annars blir för låga för att ge tillräckliga incitament till elektrifiering i närtid. En högre kostnad för fossila drivmedel ska förbättra elfordonens relativa ekonomi och minska den samhällsekonomiska kostnaden för utfasningen.

Ökad elektrifiering i närtid

- Skatten på bensen och diesel höjs
- Malusgränsen för lätta fordon sänks och malusperioden förlängs till 5 år
- Klimatpremien för tunga lastbilar och arbetsmaskiner förlängs
- Möjligheten att återbetala elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar analyseras vidare
- Miljözon klass 3 delas upp

Betänkandet betonar att skatten inte ska bedömas isolerat. Den bör anpassas utifrån den samlade prispåverkan från ETS 2, reduktionsplikten och andra förändringar som kan höja eller sänka drivmedelspriset. Om exempelvis reduktionsplikten senare höjs ytterligare kan det enligt betänkandets förslag motivera en lägre drivmedelsskatt.

Transportföretagen avstyrker den föreslagna generella höjningen av energiskatten på bensen och diesel i nuvarande form och anser att Sverige – efter att ETS2 införts, koldioxidskatten tagits bort och reduktionsplikten justerats utifrån betänkandets förslag – bör ha en energiskatt på drivmedel på Energiskattedirektivets basnivå från den 1 januari 2028.

Elektrifieringen måste accelerera och Transportföretagen delar betänkandets ambition om snabbare elektrifiering, men drivmedelspris har stor betydelse och styrningen får inte försämra konkurrenskraften för transportföretag som ännu saknar ekonomiskt och operativt fungerande fossilfria alternativ.

Diesel är en central insatsvara i yrkestrafiken, som i sin tur är avgörande för samhällsekonomins funktionssätt och ekonomisk tillväxt. För exempelvis åkerier, bussföretag och servicefordon slår höjningen direkt mot rörelsekapital, marginaler och transportpriser. Transportföretagen har tidigare betonat att vägtransportsektorn har låga marginaler och att kraftiga, volatila

drivmedelspriser flyttar fokus från omställningsinvesteringar till komplicerade och arbetskrävande prisförhandlingar.

Betänkandet utgår från att hela eller delar av prishöjningen kan övervältras på kund men kostnaderna kan inte alltid föras vidare och det sker ofta med eftersläpning, särskilt i offentligt upphandlad trafik och avtal utan tät bränsleindexering. Risken är att kostnaden stannar hos transportören, inte att den automatiskt styr i det korta och medellånga perspektivet till inköp av elfordon.

Det är en rimlig logik att ökade kostnader för fossilt gör fossilfria alternativ mer attraktiva och Sverige behöver arbeta för att fasa ut fossila bränslen på ett ordnat sätt.

Men en högre fossilkostnad leder inte automatiskt till snabbare elektrifiering, om företaget saknar kapital, laddmöjlighet eller möjlighet att föra kostnaden vidare. Bland Transportföretagens medlemmar inom gods- och logistikverksamhet anges skillnaden mellan fossilfria och fossila drivmedel som ett avgörande hinder av företagen, i våra hållbarhetsmätningar. Samtidigt uppger en stor andel att kundernas bristande betalningsvilja är ett hinder för att köpa eldrivna fordon.

Styrningen måste därför bedömas utifrån sin samlade effekt på investeringar, likviditet samt konkurrenskraft och inte enbart utifrån den långsiktiga prissignalen från energiskatten på drivmedel. En transparent kontrollmekanism bör inkludera utvecklingen av pumppris, ETS2, reduktionsplikt, växelkurs, biodrivmedelspris och konkurrensläget i jämförbara länder. Den bör också följas upp mot företagens faktiska investeringar i fossilfria fordon och infrastruktur. För tunga fordon är merkostnaden för fordon, laddning, nätanslutning fortfarande avgörande och kommer vara så under lång tid. Inköpscykler och avskrivningstider är också av stor vikt.

Transportföretagen välkomnar därför att betänkandet också fokuserar på att omställningen ska bygga på effektiva elektrifieringsstyrmedel, kopplade till investeringsstöd och lägre driftskostnader. Men dessa stöd måste vara pricksäkra, kraftfulla och mer långsiktiga.

Betänkandet föreslår en höjning av energiskatten på drivmedel, men säger också att energiskatten kan justeras ned om reduktionsplikten eller biodrivmedelspriserna ger ett större prispåslag än beräknat.

Transportföretagen anser att utredningen borde resonerat helt tvärt om. Transportföretagen menar att en förutbestämd och transparent kontrollmekanism bör prövas. Det krävs snarare en automatisk kontrollmekanism, inte en framtida politisk möjlighet, att justera skattenivån kopplad till pumppris, ETS2, ökad reduktionsplikt, osäkerheter i omvärlden, växelkurs och konkurrenskraft mot jämförbara länder.

Transportföretagen föreslår därför att Sverige från 2028 ska ha en energiskatt på drivmedel på Energiskattedirektivets basnivå och att KPI-indexeringen fryses åtminstone till och med 2030. Detta för att energiskatten ska utgöra en stabil basnivå, på en produkt som kommer att få fler prisvolatila komponenter framöver som Sverige har mycket liten rådighet över.

Malusgränsen för lätta fordon sänks och malusperioden förlängs till 5 år

Betänkandet föreslår att malus för personbilar och lätta lastbilar skärps från den 1 januari 2028. Malusperioden förlängs från tre till fem år och tröskeln för när malus börjar tas ut sänks från 75 till 50 gram koldioxid per kilometer. Undantaget från malus för fordon som kan drivas med fordonsgas föreslås samtidigt tas bort.

Syftet är att göra bensin- och dieslbilar mindre attraktiva, även på begagnatmarknaden. Eftersom många leasingavtal löper i tre år vill utredningen att den högre skatten även ska påverka bilens andra ägare och därmed styras mot elbil eller laddhybrid.

Den lägre gränsen ska också göra att vissa laddhybrider med högre utsläpp omfattas av malus, särskilt när EU:s beräkningsregler för laddhybriders utsläpp skärps. Betänkandet föreslår däremot inte att själva malusbeloppet per gram koldioxid höjs.

Transportföretagen **avstyrker** förslaget att generellt skärpa och förlänga malus för lätta fordon i dess nuvarande form.

Transportföretagen har många gånger kritiserat att malus gäller både för personbilar och lätta lastbilar. Lätta lastbilar är nyttofordon med andra användningsmönster och omställningsförutsättningar än personbilar. En femårig malus och en tröskel på 50 gram koldioxid per kilometer riskerar att öka kostnaderna för företag innan elektriska alternativ och laddinfrastruktur är tillräckligt tillgängliga och konkurrenskraftiga. Även om modellutbudet av lätta elektriska lastbilar har ökat på senare år och det har blivit lättare att räkna hem en sådan investering, avstyrker Transportföretagen förslaget, också utifrån att priset på fossila drivmedel kommer att öka med utredningens övriga förslag.

Betänkandets förslag om generellt sänkt energiskatt på el och den nu gällande klimatpremien för elektrifierade lätta lastbilar är positiva styrmedel, men kommer sent och särskilt klimatpremien är tidsatt och politiskt instabil.

Ett förslag är att undanta lätta lastbilar från den generella malusskärpningen, eller utforma ett eget system – med hänsyn till transportnytta, nyttolast, påbyggnader och faktisk tillgång till nollutsläppsfordon – kopplat till faktiska omställningsförutsättningar: tillräckligt stöd till lätta ellastbilar, depå- och destinationsladdning, nätkapacitet och förutsägbara driftskostnader.

Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och arbetsmaskiner

Betänkandet föreslår att klimatpremien för el- och gasdrivna lastbilar över 3,5 ton förlängs till 2030. Anslaget till klimatpremier föreslås öka med 500 miljoner kronor 2028, 1,5 miljarder 2029 och 1,3 miljarder 2030. Premien ska fasas ut först när totalekonomin för el- eller gasdrivna lastbilar är i nivå med motsvarande dieselfordon. En första uppföljning föreslås till den 1 januari 2028.

Betänkandet föreslår också att stödnivåerna för lätta ellastbilar upp till 3,5 ton och ellastbilar mellan 3,51 och 4,25 ton ses över och likställs på nivån för lätta lastbilar. Syftet är att undanröja dagens skillnad i stöd mellan närliggande viktklasser.

För arbetsmaskiner föreslås att klimatpremien behålls och förlängs, eftersom marknaden för el- och vätgasdrivna maskiner fortfarande är tidig och totalkostnaden, särskilt för medeltunga och tunga maskiner, är ofördelaktig jämfört med diesel.

Betänkandet vill dessutom skapa en ny, samlad förordning för miljöarbetsmaskiner som även omfattar ladd- och tankningsutrustning. Målet är att förenkla administrationen och göra stödet mer anpassat till köp eller leasing av maskiner.

Transportföretagen **tillstyrker** betänkandets förslag om att klimatpremien för el- och gasdrivna lastbilar över 3,5 ton förlängs till 2030 och den föreslagna utökningen. Transportföretagen har efterfrågat utökade inköpsstöd för elektriska tunga och lätta lastbilar samt laddinfrastruktur och detta förslag går i linje med detta.

Vi anser att det är rimligt att ha en första avstämning den 1 januari 2028 om premiens utfasning är rimlig men stödet bör löpa till dess att totalekonomin är konkurrenskraftig, vara långsiktigt budgeterat, avsevärt kortare handläggningstider av stödet än idag och omfatta både köp och leasing, eftersom leasing ofta är avgörande för mindre företags möjlighet att investera.

Transportföretagens bedömning är att det sannolikt kommer att behövas en klimatpremie, tillsammans med betänkandets föreslagna sänkning av energiskatten på el till EU:s miniminivå, för tunga fordon under hela 2030-talet för att verkligen öka antalet elektrifierade tunga fordon på vägarna i den takt som krävs för att möta Sveriges ESR-åtagande.

Transportföretagen delar utredningens bedömning att klimatpremien ska vara likformig och kostnadseffektiv samt inte skapa omotiverade tröskeffekter mellan närliggande viktklasser. En översyn är därför motiverad. Utredningen föreslår samtidigt att stödet för båda grupperna sätts på nuvarande nivå för lätta lastbilar.

En sådan förändring får dock inte genomföras utan hänsyn till fordonens faktiska merkostnader, nyttolast, användning och företagens investeringsförutsättningar. Ellastbilar upp till 4,25 ton fyller en viktig funktion i urbana distributionsflöden genom att den högre viktgränsen kompenserar för batteriernas vikt och möjliggör lastkapacitet som i många fall är nödvändig för att ersätta dieselfordon.

Transportföretagen kan tillstyrka en översyn av stödnivåerna, men avstyrker att stödet till ellastbilar mellan 3,51 och 4,25 ton schablonmässigt sänks till samma nivå som för lätta helelektriska lastbilar.

Klimatpremien är fortsatt central, särskilt för små och medelstora transportföretag. Stödet behöver därför vara långsiktigt, förutsägbart och tillräckligt för att investeringar i eldrivna lastbilar ska vara företagsekonomiskt hållbara. Transportföretagen har tidigare framhållit att stödnivåerna måste utformas så att de faktiskt möjliggör investeringar och att stödets utveckling bör föregås av uppföljning.

Transportföretagen föreslår därför att regeringen, före ett beslut om sänkt stöd, genomför en konsekvensanalys av kostnader, nyttolast och användning i de båda segmenten. Ett reformerat stöd bör utgå från faktiska merkostnader och kan vid behov införas stegvis, med en tydlig kontrollstation. Detta bör kombineras med långsiktiga regler för 4,25-tonsfordon och fortsatta insatser för laddinfrastruktur och elnätkapacitet.

Transportföretagen noterar också att betänkandet behandlar elbusspremien (för klass 2 och 3) relativt översiktligt. Den anger att stödets fortsatta tillämpning bör följas upp återkommande, med samma typ av utvärdering av totalkostnaden jämfört med dieseldrift som föreslås för klimatpremien till tunga lastbilar. Uppföljningen bör enligt utredningen inledas under 2027.

Transportföretagens bedömning är att det sannolikt kommer att behövas en elbusspremie, tillsammans med betänkandets föreslagna sänkning av energiskatten på el till EU:s miniminivå, under hela 2030-talet som en del av att öka antalet elektrifierade region- och turistbussar.

Analysera återbetalning/nedsättning av elskatt vid laddning av tunga lastbilar och bussar

Betänkandet föreslår en analys av ett förslag om en återbetalning eller nedsättning av den energiskatt på el som används av tunga lastbilar och tunga bussar. Tanken är att företag som äger och använder sådana fordon i näringsverksamhet i efterhand ska kunna få tillbaka skatt ned till minimiskattenivån. Syftet är att sänka driftskostnaden och förbättra elfordonens totalekonomi.

Förslaget bygger på en modell som Transportföretagen lät analysera och ta fram under 2024. Detaljer om bland annat avgränsning, kontroll och administration behöver analyseras vidare innan ett skarpt förslag kan läggas, enligt betänkandet.

Transportföretagen tillstyrker förslaget men bedömer att stora delar av analysen redan finns. I Transportföretagens förslag, som omnämns i betänkandet, har en gedigen genomgång genomförts

av de olika delar som bör ingå i ett författningsförslag.⁷ Därför förutsätter Transportföretagen en skyndsam analys och att förslaget ingår i 2027 års budgetproposition.

I korthet går Transportföretagens förslag ut på att införa en skattenedsättning för den el som laddas och används av utsläppsfria tunga fordon i yrkestrafik, så som elbussar och ellastbilar. Ägaren av ett tungt helelektriskt fordon ska få en återbetalning av största delen av energiskatten på den el som använts i fordonet. En energiskattelättnad förbättrar den totala ägarkostnadskalkylen och erbjuder en kontinuerlig, rättvis och marknadsdriven stimulans för att accelerera elektrifieringen av tung trafik.

Transportföretagens analys visar att förslaget är relativt okomplicerat att genomföra, är förenligt med EU:s statsstödsregler. Vi bedömer att en energiskattelättnad är ett effektivt och nödvändigt komplement till det nu gällande inköpsstödet, klimatpremien.

Transportföretagen vill här lyfta fram det skäl som betänkandet anger; *”att låta incitamenten för elektrifiering i större utsträckning än i dag baseras på de rörliga kostnaderna är en generell inriktning för de förslag som utredningen lämnar. Lägre kostnader för den elektricitet som laddas är ett sätt att förbättra kalkylen för användning av batterielektriska fordon och innebär att inköpspremierna kan sänkas.”*

Transportföretagen delar utredningens bedömning men anser att inköpspremien bör behållas tills vidare (sannolikt under hela 2030-talet) och en nedsättning av de rörliga kostnaderna, i form av sänkt energiskatt på el, kompletterar detta styrmedel.

Miljözon klass 3 delas upp

Betänkandet föreslår att dagens miljözon klass 3 delas upp i två separata zoner: en för personbilar och en för lastbilar och bussar.

Syftet är att göra det enklare för kommuner att införa nollutsläppszoner som riktas mot kommersiell trafik, utan att samtidigt begränsa privatbilismen. Utredningen bedömer att detta kan förbättra lokal luftkvalitet och påskynda introduktionen av lätta och medeltunga ellastbilar samt andra tunga fordon med el- eller gasdrift. Förslaget beskrivs främst som en regelförenkling och ett komplement till övriga styrmedel.

Utredningen noterar att bussar i vissa segment kan sakna tillräckligt många modeller som klarar kraven, men bedömer att det kan hanteras med tillfälliga dispenser.

Transportföretagen avstyrker förslaget i den del som innebär att bussar omfattas av en separat miljözon klass 3.

⁷ Styrmedelsförslag: Sänk energiskatten för laddning av tunga fordon - Transportföretagen
<https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/kampanj/kraftsamling/styrmedelsforslag-sank-energiskatten-for-laddning-av-tunga-fordon/>

Bussmarknaden är inte enhetlig. Elektrifiering i stads- och linjetrafik kan inte utan vidare överföras till beställnings-, turist-, färdtjänst- och specialtrafik, som har andra körmönster, räckviddsbehov och fordonskrav. En generell busszon riskerar därför att slå ut trafik som saknar kommersiellt tillgängliga nollutsläppsalternativ. Betänkandet hänvisar till tillfälliga dispenser för bussklasser där utbudet av fordon är begränsat. Men tillfälliga dispenser skulle skapa en mycket stor merkostnad via omfattande administration och är därför inte ett gångbart alternativ.

Miljözoner för lastbilar kan vara ett alternativ men de bör vara lokalt motiverade, bygga på dokumenterade luftkvalitetsproblem och ge en nytta som står i proportion till kostnaderna för godstransporter och näringsliv. Utredningen konstaterar själv att svenska luftkvalitetsproblem generellt är mindre omfattande än i Nederländerna, vilket begränsar miljözonernas möjliga effekt i Sverige.

En miljözon för lastbilar riskerar, om den genomförs utan tillräcklig konsekvensanalys, att leda till omfattande omlastning utanför stadskärnan, fler mindre fordon i tätorten, högre kostnader och ökad trängsel. Zoner måste därför utformas med hänsyn till faktiska godsflöden, terminaler, industriområden, alternativa rutter och behovet av effektiva tunga transporter. Infrastrukturen såsom omlastnings- och laddinfrastruktur bör vara på plats innan en miljözon sjösätts. Det finns en hel del att lära av Nederländerna där införandet sker stegvis.

Ett införande av miljözon behöver föregås av en konsekvensanalys och samråd med åkerier, transportköpare, näringsliv, kommuner och berörda myndigheter. Geografisk avgränsning, införandedatum, laddkapacitet, tillgång till fossilfria alternativ och kontrollsystem måste vara klarlagda innan beslut fattas.

Slutligen måste nationella minimikrav införas för skyltning, digital kontroll, undantag och införandetider. Transportföretagen har tidigare betonat behovet av långsiktiga spelregler och att särlösningar bör undvikas. Sverige får inte skapa ett lapptäcke av kommunala regelverk som försvårar transporter och försämrar konkurrenskraften.

Betänkandets förslag inom ”Accepterad och trygg omställning”

Energiskatten på el sänks

Betänkandet föreslår att energiskatten på el sänks med 20 öre per kWh från den 1 januari 2028.

Syftet är att brett kompensera hushåll för högre kostnader från bland annat ETS 2, höjd reduktionsplikt och högre drivmedelsskatter och samtidigt förbättra den relativa ekonomin för eldrift. Betänkandet bedömer dock att effekten på själva körkostnaden för elfordon är relativt liten.

Sänkningen gäller i hela landet. Betänkandet framhåller att den även kan genomföras om den särskilda nedsättningen av elskatt i vissa nordliga kommuner upphör efter 2027. Den skulle också underlätta en framtida riktad återbetalning av elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar.

För ett hushåll motsvarar sänkningen, exklusive moms, cirka 375 kronor per år vid 1 500 kWh elanvändning och 5 000 kronor per år vid 20 000 kWh. Störst lättnad får därför hushåll med hög elanvändning, exempelvis eluppvärmda villor; Betänkandet bedömer också att effekten i genomsnitt är större i glesare regioner än i storstäder.

Åtgärden omfattar även delar av näringslivet som betalar den generella energiskatten på el.

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget och det finns många goda syften med att Sverige generellt kraftigt sänker beskattningen på fossilfria el, något som Transportföretagen framfört många gånger.

Det är ett träffsäkert och kostnadseffektivt förslag för exempelvis landsbygd och kostnadskänsliga hushåll. Hushåll på landsbygden har ofta både längre körsträckor och högre elanvändning, exempelvis genom eluppvärmda villor. En sänkt elskatt kan mildra en större del av deras samlade kostnadstryck.

En sänkning gör elektrifiering mer lönsam och attraktiv. Det förbättrar prisrelationen mellan el och bensin/diesel och stärker därmed incitamentet att välja elfordon. Effekten på körkostnaden per mil för personbilar är begränsad, men den går i rätt riktning och gäller brett.

Transportföretagen delar betänkandets bedömning att en energiskattesänkning är för svagt som transportstyrmedel på egen hand. Betänkandet konstaterar att 20 öre/kWh bara har en relativt liten effekt på elfordonens körkostnad.

Accepterad och trygg omställning

- Energiskatten på el sänks
- Anslaget till elbilspremien höjs
- Den tillfälligt utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel förlängs tills vidare
- Bränslefaktorn respektive bränsletillägget i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar tas bort
- Skatten på uppvärmningsbränslen sänks
- Energi- och klimatrådgivningen förstärks
- Medel för stöd till grundläggande kommersiell service öronmärks även fortsättningsvis och stödet utvärderas
- Pumplagen upphör att gälla

Om målet är snabb elektrifiering av transportsektorn ur en bred bemärkelse räcker inte en denna generella elskattesänkning utan måste kompletteras med fortsatta och riktade kostnads- och regelminskande åtgärder för laddning (särskilt i flerbostadshus), snabbare nätanslutning med tillräcklig effekt och fortsatt inköpsstöd för elektrifierade lätta och tunga fordon.

Även om vi delar bedömningen att effekten på körkostnaden per mil för personbilar är begränsad har den relativt en mycket större betydelse för tunga helelektriska fordon. Tunga ellastbilar och bussar har andra driftskostnader och laddmönster än personbilar.

Transportföretagens beräkningar visar att den föreslagna generella sänkningen på 20 öre per kWh inte är tillräcklig för att verkligen förbättra den totala ägarkostnadskalkylen för den tunga yrkestrafiken.

Det är därför av största vikt att den generella energiskattesänkningen på el kompletteras med betänkandets förslag om att återbetala merparten av den elskatt för den el som används av utsläppsfria tunga lastbilar och bussar. Detta segment behöver ha en energiskatt på el på EU:s miniminivå och tillsammans med klimatpremien utgöra ett positivt och kostnadssänkande styrmedel som sänker driftskostnaden och därmed förbättrar den totala ägarkostnadskalkylen.

Transportföretagen välkomnar att betänkandet identifierat detta och anser att finansdepartementets skyndsamt borde genomföra sin analys och att tillträdande regeringen presenterar detta förslag i budgeten för 2027.

Höj anslaget till elbilspremien

Betänkandet föreslår att anslaget till den nu gällande elbilspremien höjs för att fler stödberättigade hushåll ska kunna få stöd att köpa eller leasa en ny eller begagnad elbil. Tillskottet föreslås vara 200 miljoner kronor 2027, 300 miljoner 2028, 200 miljoner 2029 och 100 miljoner 2030. Regeringen bör dessutom följa söktrycket och vid behov skjuta till ytterligare medel.

Premien riktar sig till hushåll som har sämre förutsättningar att välja kollektivtrafik eller minska sitt bilberoende. Betänkandet lyfter särskilt hushåll med lägre inkomster och boende utanför storstäder, där drivmedelskostnader ofta tar en större andel av inkomsten.

Enligt betänkandets bedömning kan tillskotten ge premie till ytterligare cirka 17 000–20 000 hushåll. Syftet är också att minska risken för att ett begränsat anslag och principen ”först till kvarn” skapar upplevd orättvisa. Betänkandet betonar dock att stödets effekt förutsätter att hushållen har möjlighet att ladda fordonet.

Transportföretagen tillstyrker förslaget men uppmanar regeringen att genomföra en analys av det nuvarande stödets funktion och effekt samt utreda om den framöver bör omfatta fler bilberoende hushåll och ha mjukare eller höjda inkomstgränser.

Förläng den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel

Betänkandet föreslår att den tillfälligt utökade skattenedsättningen för så kallad jordbruksdiesel förlängs tills vidare. Den omfattar diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar inom yrkesmässigt jordbruk, skogsbruk och vattenbruk. Om dieselskatten höjs ska nedsättningen justeras så att dessa verksamheter även fortsatt beskattas nära EU:s minimiskattenivå.

Motivet är främst konkurrenskraft och beredskap. Sverige har valt att inkludera dessa sektorer i ETS 2, vilket inte är obligatoriskt för medlemsstaterna. Betänkandet bedömer därför att svenska företag annars kan få högre dieselkostnader än konkurrenter i EU-länder som har valt att undanta jord- och skogsbruk från ETS 2.

Betänkandet konstaterar att nedsättningen försvagar incitamenten att minska dieselanvändningen och elektrifiera arbetsmaskiner. Den har ändå inte identifierat något annat stöd som kan införas inom de närmaste åren och samtidigt ge likvärdig kompensation inom EU:s statsstödsregler. Därför väljs en fortsatt skattenedsättning som en övergångslösning.

Transportföretagen har inget att erinra angående förslaget men konstaterar att detta är en fortsatt sektorsvis snedvridning och inte är förenligt med en konkurrensneutral beskattning. Det låser fortsatt in sektorn i ett användande av fossil energi, vilket lägger större tryck på de andra sektorerna inom ESR att minska sina utsläpp.

Ta bort bränslefaktor och bränsletillägg för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar

Betänkandet föreslår att bränslefaktorn och bränsletillägget tas bort ur den koldioxidbaserade fordonsskatten för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar från den 1 januari 2028. För äldre dieselfordon som beskattas enligt vikt ska skatten samtidigt sänkas så att den blir högst 500 kronor per år högre än för motsvarande bensinfordon i samma viktklass.

Motivet är att dagens extra fordonsbeskattning av diesel är större än vad skillnaden i energiskatt mellan bensin och diesel motiverar. Den nuvarande konstruktionen bygger dessutom på äldre antaganden om körsträckor och skattenivåer, och kan ge olika skatt för liknande dieselfordon beroende på när de registrerades.

Betänkandet pekar också på att bensin och diesel föreslås få samma reduktionspliktskrav. Den ser därför inte längre skäl att kompensera för olika drivmedelsskatter genom att beskatta dieselfordon hårdare. Förslaget ska minska risken att äldre dieselbilar skrotas av skatteskal medan äldre bensinbilar blir kvar i fordonsflottan.

Transportföretagen tillstyrker förslaget. Det ger en mer logisk och förutsebar fordonsbeskattning då bränslefaktor och bränsletillägg bygger på äldre skillnader i beskattningen av bensin och diesel.

Transportföretagen delar utredningens bedömning att dagens dieselpåslag är större än vad dessa skillnader motiverar och att konstruktionen ger olika skatt för liknande fordon beroende på registreringsdatum.

Transportföretagen har återkommande kritiserat att lätta lastbilar beskattas som personbilar trots att de är arbetsredskap för distribution, service och hantverk. Att ta bort dieselkomponenterna är ett rimligare system för nyttofordon. Det ger viss kostnadslättnad för dieselberoende lätta transporter under omställningen. Det sänker fordonsskatten för företag med dieseldrivna lätta lastbilar, som saknar fungerande eller ekonomiskt bärkraftiga helelektriska alternativ.

Sänk skatten på uppvärmningsbränslen

Betänkandet föreslår att den generella skatten på uppvärmningsbränslen sänks när ETS 2 införs den 1 januari 2028. Den nya energiskatten ska sättas lägre än summan av 2027 års energi- och koldioxidskatt, med en sänkning som motsvarar det förväntade prispåslaget från ETS 2. Exakta nivåer ska beslutas närmare ikraftträdandet, eftersom de beror på indexering och priset på utsläppsrätter.

Samtidigt ska användning inom ETS 1, exempelvis konkurrensutsatt industri, få en procentuell nedsättning av den nya energiskatten. Betänkandet vill därmed begränsa skillnaden i kostnader mellan ETS 1 och ETS 2, men ändå behålla starkare incitament för hushåll, service och småindustri att minska fossil uppvärmning.

För värme- och kraftvärmeproduktion inom ETS 1 förordar betänkandet en lägre beskattning åtminstone inledningsvis, för att undvika kraftigt höjda uppvärmningskostnader och komplicerade återbetalningssystem. På längre sikt kan denna nedsättning dock fasas ut för att likställa beskattningen av fjärrvärme med uppvärmning direkt i bostäder och lokaler.

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget. Transportföretagen ser detta som en del av den större energi- och skattereformen kring ETS 2, utifrån principen om enhetlig, EU-förenlig koldioxidprissättning och utan att minska incitamenten för fossilfri omställning.

Förstärk energi- och klimatrådgivningen

Betänkandet föreslår att anslag 1:5 Energiplanering höjs med 60 miljoner kronor per år under 2027–2032. Det skulle höja den årliga ramen för energi- och klimatrådgivningen från 90 till 150 miljoner kronor. Syftet är att stärka den kommunala, kostnadsfria och kommersiellt oberoende rådgivningen så att hushåll samt små och medelstora företag lättare kan minska sitt drivmedelsberoende. Rådgivningen ska särskilt kunna ge praktisk information om elbilar, laddning, tillgängliga stöd, bildelning och kollektivtrafik.

Betänkandet vill särskilt möjliggöra mer uppsökande rådgivning till grupper som kan ha större kunskapshinder, exempelvis äldre och personer som inte har svenska som modersmål. Det högre anslaget ska också bidra till att alla kommuner kan delta och att transportområdet kan prioriteras tillsammans med frågor som energiberedskap och energifattigdom.

Transporter är i dag ett frivilligt område inom den kommunala energi- och klimatrådgivningen. Enligt betänkandet innebär förslaget inte ett nytt bindande transportuppdrag, men ger bättre förutsättningar att arbeta med frågan.

Transportföretagen tillstyrker förslaget men information kan hjälpa företag att fatta beslut men i sig laddar den inga lastbilar, bygger inga nät och finansierar inte merkostnaden för ett elfordon.

Transportföretagen tillstyrker förslaget att stärka den kommunala energi- och klimatrådgivningen. Rådgivningen kan bidra till att minska kunskapströsklar kring elektrifiering, laddning och tillgängliga stöd, särskilt för mindre företag.

Satsningen måste dock utformas så att transportföretagens faktiska behov möts. Rådgivningen bör omfatta tunga och lätta yrkesfordon, depå- och destinationsladdning, effektbehov, nätanslutning, upphandling och totalkostnadskalkyler.

Rådgivning är ett viktigt komplement, men kan inte ersätta långsiktiga investeringsstöd, skatteincitament och utbyggnad av ladd- och elnätinfrastruktur. För att omställningen ska ske i praktiken måste politiken också säkerställa konkurrenskraftiga och förutsägbara villkor för transportföretagen.

I detta sammanhang vill Transportföretagen framföra att stöden till elektrifieringen utspridda på flera myndigheter med olika processer, olika krav och olika handläggningstider. Något som Transportföretagen under lång tid påpekat. Den som vill söka stöd till laddinfrastruktur vänder sig till en myndighet. Den som vill köpa ett elfordon till en annan. Och besked om nätkapacitet tar lång tid oavsett vart man vänder sig.

Transportföretagen vill ha en samlad ingång för alla stöd kopplade till elektrifieringen. En one-stop-shop. En väg in, oavsett om det gäller nätanslutning, laddinfrastruktur eller fordonsinköp. Det förenklar omställningen för företagen och ökar takten i omställningen.

Särskilt små och medelstora transportföretag saknar ofta resurser att driva parallella ansökningar och processer hos flera aktörer. En samlad process bör därför ha tydliga tidsramar, en ansvarig kontaktpunkt och möjlighet att tidigt klarlägga om nätkapacitet och platsförutsättningar gör investeringen genomförbar.

Fortsätt öronmärka stöd till grundläggande kommersiell service och utvärdering

Betänkandet föreslår att Tillväxtverkets uppdrag att fördela stöd till grundläggande kommersiell service förlängs till 2032. Anslag 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder föreslås öka med 92,4 miljoner kronor per år under 2028–2032, och uppdraget ska redovisas årligen.

Stödet ska fortsatt kunna användas för dagligvarubutiker och drivmedelsstationer i områden med gles service. Betänkandet betonar att det inte handlar om att generellt hålla alla olönsamma stationer vid liv, utan om att kunna stödja exempelvis den sista drivmedelsstationen i ett område där en nedläggning skulle få stora konsekvenser för hushåll, företag och beredskap.

Skälet till fortsatt öronmärkning är att regionala prioriteringar annars kan tränga undan kommersiell service och att regionerna då riskerar att tappa kompetens. Den etablerade modellen med Tillväxtverket och regionerna bedöms fungera och ge möjlighet till strategisk uppföljning under omställningen.

Innan ett eventuellt beslut om fortsatt stöd efter 2032 ska stödgivningen till drivmedelsstationer utvärderas. Utvärderingen ska bedöma ändamålsenlighet, kostnadseffektivitet och framtida behov, särskilt mot bakgrund av att fordonsflottan successivt elektrifieras.

Transportföretagen tillstyrker förslaget att öronmärkta medel för grundläggande kommersiell service förlängs och att stödet utvärderas.

Stöd till grundläggande kommersiell service kan vara motiverat, särskilt när det bidrar till att bevara samhällsviktig infrastruktur. I grunden är konkurrensneutrala villkor framför bidrag att föredra, men det är ineffektivt när drivmedelsanläggningar läggs ned för att senare återetableras med offentliga medel. Därför bör samhällsstrategiskt viktiga anläggningar identifieras och vid behov stödjas innan nedläggning sker.

Dagens servicebidrag går nästan uteslutande till dagligvarubutiker, medan drivmedelsanläggningar i praktiken utesluts genom nuvarande villkor för servicestöd och särskilt driftstöd. Regelverket behöver därför ses över så att även drivmedelsanläggningar kan omfattas av stöden när samhälls- och beredskapsskäl motiverar det.

Pumplagen upphör att gälla

Betänkandet föreslår att Lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den så kallade ”pumplagen”, upphör att gälla vid utgången av 2027. Lagen kräver i dag att större drivmedelsstationer erbjuder minst ett förnybart drivmedel, men el kan inte användas för att uppfylla kravet.

Betänkandet bedömer att lagen inte längre är ett ändamålsenligt styrmedel för en transportsektor med i princip nollutsläpp. Marknaden har förändrats sedan lagen infördes. Etanolens betydelse har minskat drastiskt, HVO100 har vuxit fram på marknadsmässiga grunder och laddinfrastruktur byggs ut genom efterfrågan samt andra regelverk och stöd.

Betänkandet avvisar samtidigt att ersätta pumplagen med särskilda krav på förnybara drivmedel i glesbygd, krav på laddpunkter vid stationer eller förändrad tillsyn. Sådana åtgärder bedöms inte effektivt förbättra tillgången och kan öka kostnaderna för små stationer. I stället pekar betänkandet på reduktionsplikt och stöd till laddinfrastruktur som mer effektiva styrmedel.

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget och delar utredningens analys och bedömning att pumplagen bör avskaffas. Lagen infördes för att främja etanol och biogas, men dessa drivmedel har i dag en mycket begränsad roll på marknaden. Förbundet har länge ansett att lagen blivit obsolet, inte minst efter införandet av reduktionsplikten.

Elektrifieringens snabba utveckling minskar ytterligare lagens relevans, samtidigt som el inte omfattas av lagkraven. Att dispensgivningen är omfattande och att tillsynen visat sig vara mycket begränsad understryker också behovet av att avskaffa lagen.

Betänkandets förslag inom ”Anpassad och effektivare energibeskattnings”

Uppdatera principerna för direkt prissättning av koldioxidutsläpp

Betänkandet föreslår att direkt prissättning av koldioxidutsläpp ska utgå från tre principer: endast fossila utsläpp ska prissättas, prissättningen ska vara enhetlig och varje utsläpp ska prissättas endast en gång.

Betänkandet anser att denna direkta prissättning i Sverige ska ske genom EU:s utsläppshandelssystem: ETS 1 för berörd industri och ETS 2 för bland annat drivmedel.

När ETS 2 införs ska alltså fossila utsläpp i dessa sektorer i första hand få sitt koldioxidpris genom utsläppshandeln.

Anpassad och effektivare energibeskattnings

- Principer för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras
- Uppdelningen i energi- och koldioxidskatt tas bort
- En ny struktur för beskattning av uppvärmningsbränslen införs
- Skatten på naturgas och gasol för motordrift höjs
- Nedsättningen av förmånsvärdet för laddbara bilar och gasbilar fasas ut stegvis
- Grund- resp. koldioxidbeloppet höjs i fordonsskatten och gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks
- Miljöklasserna för bensin respektive diesel tas bort 2031

Transportföretagen tillstyrker förslaget. När utsläppshandelssystemet ETS2 införs ska de nationella principerna för prissättning av koldioxidutsläpp förändras för att undvika skadlig dubbelreglering av vägtransportsektorn. När transportsektorn ingår i ett system för utsläppshandel ska den behandlas på samma sätt som andra handlande samhällssektorer, exempelvis industrin.

Finansdepartementet bör därför inleda ett arbete som syftar till en lagändring i LSE som avskaffar koldioxidskatten för drivmedel som omfattas av ETS2, samt att säkerställa att ETS2 är samordnat med LSE för att undvika dubbla kostnadskomponenter i Sverige för samma utsläpp. Detta för att undvika ett missgynnande av svenska konsumenter och svenskt näringsliv. Genom att avskaffa koldioxidskatten för drivmedel inom ETS2 undviks dubbla kostnader för utsläpp av koldioxid och främjar en mer kostnadseffektiv klimatstyrning.

En enhetlig bränslebeskattning inom EU, där hänsyn tas till effekterna av och kostnaden för ETS2, säkerställer att svenska konsumenter och företag inte drabbas av konkurrensnackdelar jämfört med företag i andra EU-länder. Detta är särskilt viktigt för att upprätthålla rättvis konkurrens inom den gemensamma marknaden. Genom att flytta styrningen till EU-nivå och använda ett marknadsbaserat system för utsläppsrätter säkerställs att utsläppsminskningar sker där de är mest kostnadseffektiva. Det leder till en mer effektiv fördelning av resurser och klimatnytta på EU-nivå.

Att inte påföra koldioxidskatt för drivmedel inom ETS2 är i linje med EU:s energiskattedirektiv och statsstödsregler, som syftar till att undvika dubbel prissättning och konkurrenssnedvridning. Detta främjar en harmoniserad och rättvis klimatstyrning inom EU.

Ett avskaffande av koldioxidskatten för drivmedel inom ETS2 leda till en mer kostnadseffektiv, konkurrensneutral och miljömässigt fördelaktig klimatstyrning, samtidigt som det säkerställer rättslig samordning inom EU.

Transportföretagen tillstyrker därför betänkandets förslag (som beskrivs nedan) att uppdelningen av energi- och koldioxidskatt tas bort, vilket går i linje med en avskaffad koldioxidskatt.

Ta bort uppdelningen mellan energi- och koldioxidskatt

Som en följd av att principen för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras föreslår betänkandet att energi- och koldioxidskatten slås ihop till en energiskatt när ETS 2 införs år 2028.

Betänkandets skäl är att dagens uppdelning inte längre har en tydlig funktion: koldioxidskatten kan, på grund av EU-rätten och dagens beskattningsmodell, inte längre prissätta enbart fossila utsläpp.

Den nya energiskatten ska som utgångspunkt motsvara summan av dagens energi- och koldioxidskatt. Förslaget innebär att den totala skattenivån ändras. I stället ska prissättningen av fossila koldioxidutsläpp ske genom EU:s utsläppshandelssystem ETS 1 och ETS 2.

Transportföretagen tillstyrker förslaget. Detta är en naturlig följd av förslaget om att uppdatera principerna för direkt prissättning av koldioxidutsläpp.

Transportföretagen vill däremot återigen framföra att Sverige i utgångsläget år 2028 ska ha den energiskattenivå som fastställs i EU:s Energiskattedirektivet. Vi delar därför inte bedömningen att den nya energiskatten ska motsvara summan av dagens energi- och koldioxidskatt.

Tillsammans med betänkandets förslag om en höjd reduktionsplikt, förslaget om en sänkt energiskatt på el och införandet av ETS2 gör Transportföretagen bedömningen att styreffekten med en energiskatt på EU:s miniminivå är tillräcklig att nå klimatmålen till 2030 och till 2045.

Den politiska signalen att hålla energiskattenivån på drivmedel till EU:s miniminivå, stabil och under lång tid, skapar också större förståelse och acceptans för styrmedlets syfte och funktion.

Med de ovan nämnda föreslagna och prisdrivande förändringarna är sannolikheten stor att drivmedelspriserna kommer variera mer i framtiden än idag – beroende på varierande pris på utsläppsrätter och på inblandade biodrivmedel utöver det globala priset på olja och valutaeffekter. Att hålla den nationella energiskatten konstant över lång tid kommer utgöra en stabiliserande komponent i priset till slutkund.

Inför ny struktur för beskattning av uppvärmningsbränslen

Betänkandet föreslår en ny beskattningsmodell för uppvärmningsbränslen från den 1 januari 2028, när ETS 2 införs. **Transportföretagen har inget att erinra angående förslaget.**

Den generella energiskatten ska sättas lägre än summan av 2027 års energi- och koldioxidskatt, med en sänkning som motsvarar det förväntade prispåslaget från ETS 2. Syftet är att undvika att utsläppshandeln ovanpå oförändrad skatt ger ett alltför stort kostnadspåslag.

Höj skatten på naturgas och gasol för motordrift

Betänkandet föreslår att naturgas och gasol som används för motordrift ska beskattas på samma nivå som när de används för uppvärmning. Från 2028, när energi- och koldioxidskatten föreslås slås ihop, innebär det samma energiskattesats oavsett användningsområde.

Motivet är en mer enhetlig beskattning av fossila drivmedel. Naturgas för motordrift är i dag lägre beskattad än naturgas för uppvärmning och även lägre beskattad per energienhet än bensin och diesel. Med 2026 års nivåer skulle skatten på naturgas för motordrift ha varit 43,1 öre/kWh i stället för 31 öre/kWh om samma nivå som för uppvärmning hade tillämpats.

Betänkandet framhåller också att en högre skatt på fossil naturgas stärker biogasens konkurrenskraft. Eftersom naturgas och biogas tekniskt kan ersätta varandra, kan en alltför låg skatt på naturgas annars försvaga incitamentet att välja biogas. Gasol används endast i mycket begränsad omfattning som drivmedel.

Transportföretagen **tillstyrker** i princip en mer enhetlig beskattning av fossila drivmedel. En höjd skatt på fossil naturgas kan stärka biogasens konkurrenskraft och bidra till omställningen. Förslaget måste dock vara förutsägbart och föregås av en konsekvensanalys för transportföretagens kostnader och konkurrenskraft, särskilt för flytande fordonsgas och massbalanserad biogas.

Fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för laddbara bilar och gasbilar

Betänkandet föreslår att nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar trappas ned under 2028–2030 och försvinner helt för bilar som nyregistreras från den 1 januari 2031.

Motivet är att dagens nedsättning bedöms vara hög och ge starkare incitament för förmånsbilister än för privatpersoner som köper elbil. Betänkandet vill dock undvika ett abrupt borttagande, eftersom det kan bromsa elektrifieringen av nybilsmarknaden. Därför föreslås en treårig avtrappning, kombinerad med uppföljning av marknadsutvecklingen och möjlighet att vid behov justera andra styrmedel.

Transportföretagen **avstyrker** förslaget. Förmånsbilar är en viktig kanal för att få ut nya elbilar på marknaden och sedan vidare till begagnatmarknaden. Elektrifiering är ett flöde genom hela fordonsmarknaden, inte bara ett nybilsköp. Företagsleasing och förmånsbilar bidrar med relativt nya elbilar som efter leasingperioden kan nå privatmarknaden. 425 000 av drygt 800 000 laddbara bilar i trafik vid slutet av 2025 ägdes av juridiska personer.

Begagnatmarknaden behöver mer volym, inte mindre. Hushåll med lägre inkomster köper oftare begagnat eftersom de har begränsad möjlighet att bära nybilens investeringskostnad och värdeminskning. Därför anser Transportföretagen att det nu gällande elbilsstödet, för just hushåll med lägre inkomster, är ett viktigt komplement. Det behövs snarare fler och starkare incitament för begagnatmarknaden och där är betänkandets förslag om en generellt sänkt energiskatt på el mycket bra.

Priser på elbilar och restvärden är fortfarande relativt instabila, vilket gör tillgången på fler och prisvärda begagnade elbilar särskilt viktig. Att bromsa inflödet av nya företags- och förmånsbilar riskerar därmed att göra elektrifieringen mindre inkluderande.

Transportföretagen anser att det är relevant att kontinuerligt se över styrmedel och ändra vid behov, men betänkandets förslag om utfasning är alldeles för snävt. Sverige kommer att behöva på många sätt underlätta för elektrifieringen av fordonsflottan under hela 2030-talet. En generell signal om att styrmedel för eldrift avvecklas riskerar att öka osäkerheten för företag som planerar fordonsinvesteringar och även laddinfrastruktur.

Höj grund- och koldioxidbeloppet i fordonsskatten och sänk tröskeln för koldioxidbeloppet

Betänkandet föreslår att den ordinarie fordonsskatten höjs från den 1 januari 2028. Grundbeloppet föreslås öka från 360 till 420 kronor per år, koldioxidbeloppet från 22 till 25 kronor och gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks från 111 till 95 gram koldioxid per kilometer.

Motivet är främst fiskalt. Fordonsskatten är inte indexerad och har därför minskat i reala termer över tid. Samtidigt leder mer bränslesnåla bilar, elbilar och laddhybrider till att den genomsnittliga skatten per bil sjunker. Genom att sänka tröskeln omfattas fler fordon av koldioxidbeloppet.

Betänkandet bedömer att de ökade skatteintäkterna kan användas för att sänka andra skatter. I samma utredning föreslås bland annat sänkt energiskatt på el, för att förbättra incitamenten för elektrifiering och underlätta för hushållen.

Transportföretagen avstyrker förslaget om att av fiskala skäl höja grundbeloppet. Höjningen av grundbeloppet från 360 till 420 kronor försvagar signalen för eldrift. Nivån bör behållas för att styra mot elektrifiering, inte vara en generell intäktskälla.

Däremot vill betänkandet växla högre fordonsskatt mot lägre elskatt. En lägre elskatt är positivt men hjälper främst den som redan har valt elfordon eller som ett generellt stöd till hushåll och näringsliv.

Den höjda fasta skatten träffar däremot direkt vid ägandet, oavsett körsträcka. Sverige behöver snarare underlätta för utsläppsfria fordon och vägtrafikens omställning. Förslaget går i motsatt riktning.

Vad gäller förslaget om koldioxidbeloppet vill Transportföretagen återigen påpeka att lätta lastbilar inte ska behandlas som personbilar. Lätta lastbilar är arbetsredskap för bland annat distribution, hantverk, service och samhällsnära transporter. En lägre koldioxidtröskel och högre skatt riskerar att höja kostnaderna för företag innan eldrivna alternativ, laddning och anpassade påbyggnader fungerar i alla användningsfall.

Ta bort miljöklasserna för bensin och diesel

Betänkandet föreslår att Sveriges särskilda miljöklassning av bensin och diesel avskaffas den 1 januari 2031. Motivet är att miljö- och hälsoskillnaderna mellan drivmedelskvaliteterna har minskat över tid, samtidigt som fordons avgaskrav har skärpts. Betänkandet bedömer också att den svenska dieselstandarden, MK1, begränsar konkurrensen eftersom merparten av den europeiska marknaden producerar diesel enligt MK3-standarden.

Tidpunkten 2031 väljs för att berörda aktörer ska få tid att anpassa sig, för att striktare kontroller av dieselbilars partikelrening då förväntas vara på plats och för att förändringen inte ska belasta Sveriges nuvarande ESR-åtagande. Betänkandet noterar dock att ett skifte från MK1 till MK3-

diesel, beräknat på 2024 års fossila dieselanvändning, kan öka koldioxidutsläppen med omkring 0,3–0,4 miljoner ton per år.

Transportföretagen tillstyrker förslaget och anser att betänkandet på ett bra sätt har visat hur en övergång till EU-standarder för bensin och diesel kan genomföras på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt som inte får negativa effekter för miljön, företag och enskilda. Det anpassar Sverige till den inre marknaden och tar bort en obsolet nationell särreglering som skapar extra kostnader.

Mycket har förändrats sedan miljöklassningen infördes i Sverige på 1990-talet. Därför är betänkandets grundliga genomgång, innefattande en samhällsekonomisk analys, och förslag till förändring välkommet.

Den svenska särregleringen med MK1 medför högre kostnader för bränsleleverantörerna som i sin tur för denna kostnad vidare på slutkund. MK1 handlas på en mindre marknad, vilket kan leda till mindre flexibilitet i inköp och försäljning samt potentiellt högre priser på grund av begränsad konkurrens och utbud.

De positiva miljöeffekterna av MK1-diesel, i förhållande till MK3, har minskat över tid, i takt med att exempelvis EU:s bränslekvalitetskrav har skärpts. Skillnaden i utsläpp av lokala luftföroreningar mellan MK1 och MK3 har minskat. Det ursprungliga skälet för en särskild svensk miljöklassning har därmed över tid kraftigt försvagats. En övergång till MK3 bedöms av exempelvis Energimyndigheten vara avgörande för att möjliggöra en högre inblandning av biodrivmedel än vad som är möjligt i dagens MK1.

Transportföretagens ytterligare inspel till ”Anpassad och effektivare energibeskattnings”

Följande två förslag: *Slopa indexeringen av energiskatten på el* och *Avskaffa överindexeringen på drivmedel*, behandlas inte explicit i betänkandet men är förslag som Transportföretagen fört fram i referensgruppen och även tidigare.

Transportföretagen anser att dessa bör förverkligas för en kostnadseffektiv, långsiktig och förutsägbar omställning.

Slopa indexeringen av energiskatten på el

Betänkandet berör enbart översiktligt om årliga automatiska indexeringar av indirekta skatter. Det är främst som en del av skattesystemets bakgrund och beräkningsgrund, inte som ett eget huvudförslag. Transportföretagen anser att detta är en brist och borde vara en del av helhetsanalysen.

I mars 2026 publicerades promemorian ”Slopad indexering av energiskatten på el” (Fi2026/00776). I promemorian föreslås att den årliga indexeringen av energiskatten på el slopas och att skattesatsen för 2027 fastställs till 36,0 öre per kilowattimme.

Promemorian remitterades och Transportföretagen **tillstyrkte** förslaget. Det är ett steg i rätt riktningen för modernisering av beskattningen i ett i högre grad mer elektrifierat samhälle och hur den tystare och helt utsläppsfria transportsektor ska styras i framtiden.

Samtidigt anser Transportföretagen att enbart detta är dock otillräckligt för att accelerera utvecklingen av transportsektorns elektrifiering, särskilt för tunga transporter och fordon. Promemorians förslag borde därför ha kompletterats med en permanent sänkning av energiskatten på el som används i tunga utsläppsfria fordon i yrkestrafik.⁸

Transportföretagen anser att regeringen bör slopa indexeringen av energiskatten på el, sänka energiskatten generellt enligt betänkandets förslag och skyndsamt införa möjligheten för återbetalning/nedsättning av elskatt vid laddning av tunga lastbilar och bussar.

Detta förbättrar totalkostnadskalkylen för samtliga helelektriska fordonsegment, är ett alternativ till enbart på nyregistreringsstöd, och det ger en tydlig långsiktig politisk signal om riktningen för framtidens i högre grad elektrifierade samhälle.

Avskaffa överindexeringen på drivmedel

Transportföretagen uppmanar regeringen att även ta ett helhetsgrepp om uppräknings av andra indirekta skatter och avskaffa den så kallade BNP-indexeringen (överindexeringen med 2 procentenheter utöver KPI) på bensin och diesel permanent.

Transportföretagen har flertalet gånger ifrågasatt denna överindexering sedan den infördes.⁹ Noterbart är också att betänkandet lyfter fram det faktum att BNP-uppräknings i praktiken ofta pausats eller motverkats av samtidiga skattesänkningar. Konstruktionen är tveksam, syftet är oklart och argumenten för den är svaga och oprecisa. En schablonuppräkning med historisk BNP ger exempelvis en missvisande bild av inkomstökningen och har en svag, om ens någon, koppling till klimatmål.

Det är en kritik Transportföretagen delar med exempelvis Konjunkturinstitutet (KI) som påpekar att ”[...] Det kan dock finnas problem med att schablonmässigt indexera miljöskatter till BNP-utvecklingen. En sådan uppräkning kan vara motiverad för skatter kopplade till vissa miljöproblem men detta gäller normalt inte för klimatrelaterade skatter med givna utsläppsmål. För klimatrelaterade skatter kan även realvärdessäkeringen (KPI-indexeringen) ifrågasättas om det är utsläppsmålen som ska vara styrande. En indexering höjer skatten mer än vad utsläppsmålet kräver är sannolikt inte i linje med en kostnadseffektiv klimatpolitik. Konjunkturinstitutet har även tidigare påpekat att en schablonmässig uppräkning av miljöskattesatser med BNP kan vara förknippad

⁸ [Remissyttrande av promemorian ”Slopade indexering av energiskatten på el”](#) Transportföretagen (26-06-16)

⁹ Se exempelvis: Remissyttrande över [Finansdepartementets promemoria ”Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016”](#), [”Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024”](#), Remissyttrande över promemorian ”Sänkt energiskatt på bensin och diesel”, [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion”](#), [”Teknisk översyn av vissa indexeringsbestämmelser”](#)

med stabiliseringspolitiska nackdelar, till exempel då skatterna kan komma att höjas även i situationer då BNP sjunker.’¹⁰

BNP-indexeringen är en anomali eftersom den avviker från etablerad princip att punktskatter endast ska värdesäkras med inflation, och i stället innebär en automatisk real skattehöjning kopplad till ekonomisk tillväxt. BNP-indexeringen har också pausats eller frysts vid ett flertal tillfällen sedan den beslutades. Transportföretagen anser att överindexeringen ska tas bort, särskilt i ljuset av den nya styrningen som kommer från ETS2 samt nuvarande skattemässiga utformning av reduktionsplikten.

Avslutning

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag.

Tina Thorsell, Chef, Samhällspolitiska avdelningen
Transportföretagen

Mårten Bergman, Transportekonom
Transportföretagen

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

¹⁰ [Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024, Konjunkturinstitutet \(Dnr 2023-211\)](#)