TJÄNSTESKRIVELSE

Handläggare
Elvira Laneborg
010-352 01 74

Datum
2026-07-01

Ärendebeteckning
VMN 2026/0020

Vatten- och miljönämnden

Remiss av SOU 2026:33 Vägen mot utfasning

Förslag till beslut

Vatten- och miljönämnden föreslår att kommunstyrelsen beslutar:

Kommunstyrelsen antar kommunledningskontorets yttrande som sitt och överlämnar det till Klimat- och näringslivsdepartementet som Kalmar kommuns remissvar på Vägen mot utfasning (SOU 2026:33).

Bakgrund

Kalmar kommun är inbjuden att svara på remiss SOU 2026:33 Vägen mot utfasning.

Utredningens uppgift 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.”

Åtagandena ska nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader. De ska fasa ut fossila bränslen på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas. Utredningen fick även i uppgift att analysera behovet av Sveriges nuvarande miljöklassning av drivmedel, analysera om den så kallade pumplagen är ändamålsenlig för att styra mot nollutsläpp i transportsektorn, samt att föreslå hur konsumenter och företag fullt ut kan kompenseras för de ökade drivmedelskostnader som följer av EU:s kommande utsläppshandelssystem för fossila bränslen, ETS 2.

I utredningen konstateras att varken ESR-åtagandet till 2030 eller klimatmålet till 2045 nås med det som är beslutat idag. En stor del av utsläppen som behöver minska finns i sektorn inrikes vägtransporter och arbetsmaskiner,

därför lägger utredningen tyngdpunkten där. Utredningen bedömer att det finns goda förutsättningar att nå ESR-åtagandet och en utfasning av fossila drivmedel utan att skapa problem för hushållen eller svenska företags konkurrenskraft.

Utredningen konstaterar att drivmedelspriserna inte bör vara högre än i jämförbara länder eller den historiska trenden, men de bör inte heller vara lägre. Att ha låga skatter på drivmedel för att pressa ned priserna, ger lägre inkomster till staten, lägre incitament till omställning, och högre incitament till grannlandstankning i Sverige.

Utredningen bedömer att användningen av förnybara drivmedel behöver öka för att nå ESR-åtagandet till 2030. Att bara satsa på elektrifiering är inte tillräckligt och skulle medföra betydande samhällsekonomiska kostnader.

Yttrande

Kommunledningskontoret tillstyrker utredningens huvudsakliga inriktning och vill poängtera att kraftfulla, långsiktiga och stabila nationella styrmedel är helt avgörande för att fasa ut de fossila bränslena i den takt som krävs. Kalmar kommun har ambitiösa klimatmål om Klimatneutralitet till 2030 och Cirkulärt Samhälle till 2045. Många åtgärder för minskade utsläpp kan och ska genomföras på lokal nivå men för att klimatomställningen ska kunna genomföras fullt ut krävs att den nationella politiken drar åt samma håll och ger kommunerna rätt förutsättningar.

Kalmar kommun delar utredningens bedömning att det inte räcker med en elektrifiering av fordonsflottan. Anledningarna till detta är flera, nedan följer de viktigaste:

1. De hållbara alternativen ska löna sig i plånboken. Det behöver kosta mer att äga och köra ett fossildrivet fordon än ett eldrivet fordon, annars kommer inte skiftet till eldrift ske i den takt som behövs.

2. De fordon som tankas på bensin och diesel kommer att rulla på vägarna i många år till och behöver därför alternativa bränslen för att bryta fossilberoendet. Här löser inte elektrifiering problemet utan fortsatt satsning på biodrivmedel, exempelvis biogas, krävs.

3. Trängsel, hälsoaspekter och trafiksäkerhet är utmaningar som inte löses med elektrifiering utan de kräver transportoptimering och minskad biltrafik. Därför behövs även kraftfulla satsningar på transporteffektivitet.

Reduktionsplikt

Kalmar kommun ställer sig positiv till utredningens förslag om en stegvis skärpning av reduktionsplikten till 21 procent år 2028, 23 procent år 2029 och 25 procent år 2030 samt att nivåerna gäller både bensin och diesel. Den tidigare sänkningen av reduktionsplikten har slagit hårt mot kommunernas möjligheter att nå sina lokala klimatmål och har ökat Sveriges utsläpp dramatiskt. Att höja och stabilisera reduktionsplikten skapar den långsiktighet som drivmedelsmarknaden, näringslivet och kommunerna behöver. Det är även positivt att kraven på bensin och diesel blir gemensamma.

Kalmar kommun anser dock att förändringarna bör införas omgående, om möjligt redan 2027. Reduktionsplikten är en av få åtgärder som ger omedelbar

effekt i utsläppsminskning. Det är därför av största vikt att förslaget bereds skyndsamt och införs så snart som möjligt. Vidare att rena och höginblandade förnybara biodrivmedel bör hållas utanför reduktionsplikten och att utredningens förslag om att inblandningen av biodrivmedel ska vara möjlig för regeringen att pausa vid ”allvarliga marknadsstörningar” måste förtydligas. Även möjligheten att öka inblandningen i en högre takt än föreslaget, om marknaden tillåter detta, bör ingå i utformningen av reduktionsplikten framåt.

Ekonomiska styrmedel

Kalmar kommun stödjer utredningens förslag om att skärpa fordonsskatten (malus) från tre till fem år samt att sänka gränsen för när skatten träder in från 75 till 50 gram koldioxid per kilometer.

Kalmar kommun saknar förslag som främjar användning av biogas och andra fossilfria alternativ. Biogasen är en viktig del i omställningen och skapar många nyttor i samhället, exempelvis minskat näringsläckage till Östersjön och inkomster och arbetstillfällen för lokalt näringsliv, varför det är ett viktigt alternativ att behålla som fordonsbränsle. Kalmar kommun anser att biogasfordon inte ska malusbeskattas. En möjlighet för att ta bort risken att gasfordon som inte körs på biogas gynnas är att utreda en bonus som beräknas på drivmedelsanvändning snarare än fordonstyp.

Kalmar kommun tillstyrker utredningens förslag om att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddiffrentiering för tunga fordon och delar också utredningens bedömning att prissättningen på fossila drivmedel måste spegla deras verkliga klimatkostnad enligt principen "förorenaren betalar". De föreslagna nivåerna på 83 respektive 88 öre/liter för Co2-skatt och 1.80 kr/liter energiskatt för bensin respektive diesel är rimliga, vilket sammantaget ger ca 3.30 kr/liter högre pris vid pump.

Höjda koldioxidskatter bör kombineras med träffsäkra, kompensatoriska åtgärder för landsbygdskommuner där bilen är ett måste. Här kan en reformerad skatteväxling som direkt återför medel till glesbygd, exempelvis genom förstärkta reseavdrag, riktade investeringsstöd för laddinfrastruktur i svagare marknader och ökat stöd till regional kollektivtrafik användas.

Rena biodrivmedel bör skattebefrias till och med år 2032, precis som EU kommissionen nyligen godkänt och alltså inte beskattas från 2031 som utredningen föreslår.

Kalmar kommun ställer sig tveksam till utredningens förslag om att förlänga den tillfälligt nedsatta skatten på jordbruksdiesel. Kommunen instämmer i utredningens syn på att lantbruket behöver extra stöd i omställningen men vill se att det sker genom en gradvis övergång till fossilfrihet. Om inte omställningen stimuleras riskerar de gröna näringarna att hamna efter i omställningen. Det behövs åtgärder som gör fossilfria alternativ lönsamma, tex skrotningspremier för äldre arbetsmaskiner, konverteringsbidrag och bidrag riktade för utbyte till el- och biodrivna fordon och maskiner.

Transporteffektivitet

Kalmar kommun vill understryka utredningens poäng om att elektrifiering inte är hela lösningen. Fokus måste ligga på att skapa ett transporteffektivt samhälle. Kalmar kommun använder HYR-konceptet som vägledande princip

för transport- och mobilitetsarbete. Styrning ska ske mot att resor och transporter är hälsofrämjande, yteffektiva och resurssnåla.

Kalmar kommun ser att styrmedel som främjar gång, cykel och kollektivtrafik och minskar andelen bilresande, det vill säga transporteffektivitet, saknas i förslaget. Frånvaron av åtgärder för ett transporteffektivt samhälle motiveras i utredningen av att de är svåra att utvärdera. Samtidigt visar både forskning och erfarenhet från kommuner att det är kombinationer av åtgärder som ger ändrade resmönster.

Om resandet med kollektivtrafik, gång och cykel ökar samtidigt som biltrafiken minskar blir effekten inte enbart minskade utsläpp utan även minskad trängsel, bättre luftkvalitet, ökad trafiksäkerhet, bättre folkhälsa, bättre motståndskraft mot klimatförändringar med mera.

Kalmar kommun vill därför bland annat se:

- En ny form av stadsmiljöavtal, så kallade mobilitetsavtal, ett koncept som föreslagits av föreningen Klimatkommunerna. I detta föreslås en ny form av samverkansavtal mellan stat och kommuner. I avtalet åtar sig staten att delfinansiera satsningar på ett transporteffektivt samhälle som sker lokalt.
- Ett tydligt uppdrag till Trafikverket att ge kommuner ekonomiskt och kunskapsmässigt stöd för steg 1- och 2-åtgärder – att överväga behov av transport samt att optimera befintlig infrastruktur.
- Införandet av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för resor mellan bostad och arbetsplats, enligt promemorian ”Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.”
- Större del av medlen i den nationella transportplaneringen för gång- och cykelinfrastruktur. Här kan Sverige inspireras av Irland och Österrike, där 10 % av budgeten för infrastrukturplaneringen öronmärks till cykelåtgärder.
- Cykel bör ses som ett eget trafikslag och därmed möjliggöra för utbyggnad av friliggande cykelvägar.
- Att Trafikverket automatisk planerar för gång/cykel-väg vid utbyggnad och underhåll av övriga vägar.
- Införandet av en elcykelbonus som ger subventionering vid köp av elcykel. Även möjligheter i att skapa fler ”cykelbibliotek”, vilket främjar delningsekonomi och effektivt resursanvändande, så som Kalmar kommun framgångsriks har gjort, bör uppmuntras.
- Omfattande satsningar på att rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet.
- Bättre möjligheter för kommuner att använda parkering som styrmedel.

Övrigt

Utredningen föreslår att den så kallade pumplagen, som innebär att större drivmedelsstationer måste tillhandahålla ett koncentrerat biodrivmedel, tas bort 2027. Kalmar kommun menar att lagen är högst relevant i och med att den

förbättrar Sveriges beredskap och att den inte bör avskaffas. Etanol- och biogasfordon kommer att rulla på vägarna många år framöver vilket ger att fortsatt behov av biodrivmedel.

Kalmar kommun är positiv till utredningens förslag om utvidgning av klimat- och energirådgivningen men anser också att det är värt att betona vikten av uppsökande arbete mot de grupper i samhället som har högst klimatpåverkan och energiförbrukning – det vill säga höginkomsttagare. Här önskas nationell samordning och stöd för den lokala rådgivningen. Potentialen att bidra till att uppnå nationella målsättningar – klimatmål och mål om effektivare energianvändning – är som störst där förbrukning och utsläpp är som högst.

Avslutningsvis

Sverige har allt att vinna på en snabb och rättvis klimatomställning. Att skjuta upp åtgärderna gör bara den framtida omställningen dyrare för både invånare, kommuner och näringsliv.

Kalmar kommun uppmanar regeringen att skyndsamt omsätta utredningens förslag i praktisk politik och att använda landets kommuner som strategiska partners i detta arbete.

Elvira Laneborg
Hållbarhetsstrateg

Peter Skarpnord
Strategi och hållbarhetschef

Bilagor
Vägen mot utfasning. Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33)
Remiss av betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)