Lantbrukarnas Riksförbund

Remissyttrande
2026-10-30
KN2026/01175
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Remissyttrande avseende SOU 2026:33 Vägen mot utfasning – styrmedel för ett fossilfritt samhälle

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) är en partipolitiskt obunden intresse- och företagarorganisation för företagare med jord, skog, trädgård och landsbygdens miljö som bas. LRF verkar för att dessa näringar ska kunna förverkliga sina ambitioner om tillväxt, lönsamhet och attraktionskraft. De gröna näringarna bidrar med livsmedel, skogsprodukter, energi, arbetstillfällen och miljönyttor och är en grundbult i klimatomställningen. Tillsammans driver LRF:s 120 000 medlemmar omkring 65 000 företag och det gröna näringslivet står för nära fyra procent av Sveriges BNP.

Övergripande ställningstagande

LRF delar utredningens utgångspunkt att klimatpolitiken behöver skapa långsiktiga incitament för att minska användningen av fossila bränslen. LRF delar även principen att endast fossila koldioxidutsläpp ska prissättas, att prissättningen ska vara enhetlig och att varje utsläpp endast ska prissättas en gång.

Förutsättningarna för klimatpolitiska styrmedel behöver samtidigt vara långsiktiga och förutsägbara för att företag ska kunna fatta investeringsbeslut. Styrmedlen bör utformas så att administration och regelbörda begränsas och att de administrativa kostnaderna för företagen hålls på en låg nivå.

LRF vill särskilt framhålla att styrmedel bör utformas utifrån en samlad bedömning av nyttan för klimatomställning, konkurrenskraft, beredskap och försörjningstrygghet. Utredningens tydliga fokus på elektrifiering och energieffektivisering behöver därför kompletteras med styrmedel för biobaserade drivmedel för jord- och skogsbrukssektorn. Sådana lösningar är nödvändiga för omställningen i de sektorer och användningsområden där elektrifiering är tekniskt eller ekonomiskt svår att genomföra.

Energieffektivisering har en betydande potential och är en viktig del av omställningen, men bör vägas mot andra samhällsnyttor. En övergång från fossil till fossilfri energi kan i många fall innebära en betydande klimatnytta och samtidigt stärka försörjningstryggheten, även om den totala energianvändningen förblir oförändrad eller i vissa fall ökar.

För jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner saknas i dag tillräckliga tekniska och ekonomiska alternativ för en snabb omställning inom samtliga delar av sektorn. Sveriges beslut att frivilligt inkludera jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner i EU

Postadress: Lantbrukarnas Riksförbund, 105 33 Stockholm **Telefon**: 010-184 40 00
Besöksadress: Franzéngatan 1B, Stockholm **Mejl**: info@lrf.se **Hemsida**: lrf.se

ETS2 innebär därför en särskild konkurrensnackdel för svenska företag. Som utredningen konstaterar verkar jordbruk, skogsbruk, vattenbruk och fiske på internationella marknader och riskerar därför att påverkas särskilt av ETS2.

LRF:s linje har varit tydlig: jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner bör undantas från ETS2. Så länge inkluderingen kvarstår måste staten säkerställa en långsiktig, fullt finansierad och träffsäker kompensation som både värnar konkurrenskraften och skapar faktiska möjligheter till omställning. Utredningen presenterar enligt LRF:s bedömning inte någon tillräcklig kompensationsmodell.

En fortsatt nedsättning av skatten på jordbruksdiesel är nödvändig för att upprätthålla konkurrenskraften, men kan inte betraktas som en lösning på den strukturella kostnadsökning som ETS2 innebär.

LRF:s samlade ståndpunkter

1. LRF anser att Sveriges beslut att inkludera jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner i ETS2 bör omprövas, särskilt med bakgrund mot att det ännu saknas en beslutad, finansierad och kompensations- och omställningsmodell,

2. LRF tillstyrker att den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel förlängs tills vidare, men avvisar att åtgärden ensam betraktas som full kompensation för de merkostnader som ETS2 medför,

3. LRF anser att jordbruksavdrag och biopremie skyndsamt bör utredas vidare och därefter prövas utifrån tillämpliga statsstödsregler,

4. LRF är positiv till individuell återföring som princip, eftersom en sådan modell kan ge hög träffsäkerhet i förhållande till ETS2-kostnaden, men detta under förutsättning att den kan utformas på ett rättsligt hållbart sätt och kombineras med styrmedel som stimulerar investeringar i omställning,

5. LRF anser att befintliga CAP-medel inte ska omfördelas för att finansiera en nationellt skapad ETS2-kostnad. CAP kan endast utgöra en kompletterande finansieringsväg om ytterligare medel tillförs,

6. LRF tillstyrker i huvudsak en successivt höjd och mer flexibel reduktionsplikt, under förutsättning att kostnadseffekterna begränsas genom bland annat prisventiler och att styrningen kombineras med åtgärder för ökad svensk produktion av hållbara biodrivmedel,

7. LRF anser att ytterligare höjningar av beskattningen av bensin och diesel måste bedömas utifrån det samlade kostnadstrycket från beskattning, ETS2 och reduktionsplikt samt dess konsekvenser för de gröna näringarnas konkurrenskraft, beredskap och försörjningstrygghet.

Bakgrund och LRF:s utgångspunkter

Utredningens övergripande uppdrag har varit att föreslå styrmedel för utfasning av fossila bränslen i de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, ESR. Utfasningen ska ske i en takt som gör det möjligt att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå Sveriges långsiktiga klimatmål till 2045 samt de åtaganden som Sverige har inom EU.

Enligt direktiven ska åtagandena kunna uppnås utan att hushåll och näringsliv belastas med orimligt höga kostnader. Omställningen ska genomföras på ett sätt som gör det möjligt att bibehålla och stärka Sveriges och näringslivets konkurrenskraft och utan hämmande regelverk eller oskäliga effekter för delar av landet eller samhället.

Jord- och skogsbrukets särskilda situation

För jord- och skogsbruket finns särskilda nationella utmaningar eftersom Sverige, som ett av fyra länder i EU, valt att inkludera sektorns arbetsmaskiner i ETS2. Regeringen har hänvisat till denna utredning som en grund för att kunna föreslå kompensationsåtgärder för de kostnadsökningar som inkluderingen innebär.

Utredningen bedömer emellertid att de rättsliga förutsättningarna för ett nytt stöd som inte är kopplat till drivmedelsanvändning är begränsade och att sådana lösningar är förenade med betydande utmaningar. Utredningen föreslår därför att den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel förlängs tills vidare.

LRF anser inte att en fortsatt nedsättning av dieselskatt är en kompensation för jord- och skogsbrukets inkludering i ETS2. Enligt de beräkningar som redovisas innebär ETS2 en kostnadsökning på omkring 1,5 kronor per liter diesel exklusive moms under systemets första år. Kostnaden kommer därefter att förändras i takt med priset på utsläppsrätter. En dieselskatteåterbetalning kan därför inte betraktas som en långsiktig ersättning för ETS2-påslaget.

För verksamheter som jord- och skogsbruk där möjligheten att snabbt byta teknik är begränsad riskerar ett högre pris på fossila bränslen i första hand att försämra företagens lönsamhet och investeringsutrymme, snarare än att omedelbart leda till teknisk omställning och till minskad körning. För de mindre inomgårdsmaskinerna finns i större utsträckning elektrifierade alternativ och dessutom finns stödgivning som gör omställningen ekonomiskt hanterbar.

Konkurrenskraft och risk för koldioxidläckage

Det svenska jord- och skogsbruket behandlas genom inkluderingen i ETS2 annorlunda än motsvarande verksamheter i majoriteten av övriga EU-länder. LRF konstaterar att detta skapar en risk för konkurrenssnedvridning och, i förlängningen, även till koldioxidläckage.

Med koldioxidläckage avses att produktion och därmed utsläpp kan flytta från en marknad med striktare klimatpolitik till en marknad med mindre strikt reglering [1]. Konsekvensen kan bli minskad inhemsk produktion utan motsvarande minskning av de globala utsläppen. LRF konstaterar att i vissa fall kan de globala utsläppen i stället öka om produktion med lägre utsläppsintensitet ersätts av produktion med högre utsläppsintensitet.

Denna problematik är relevant även för ett internationellt konkurrensutsatt jord- och skogsbruk, som både indirekt påverkas av EU ETS1 och direkt kommer att påverkas av EU ETS2.

LRF anser därför att Sverige inte bör gå före genom nationella klimatambitioner på ett sätt som försämrar konkurrenskraften för sektorer där tillräckliga omställningsmöjligheter och kompensationsåtgärder saknas. Sverige bör i stället verka för en långtgående harmonisering av genomförandet av ETS2 och andra EU-gemensamma regleringar för att motverka konkurrenssnedvridningar på den inre marknaden.

Behov av både kompensation och omställningsstyrmedel

LRF har uppmärksammat dessa risker sedan före regeringens beslut om att jord- och skogsbruket skulle omfattas av ETS2 och har förordat att staten utvecklar flera kompletterande styrmedel för att säkra det svenska jord- och skogsbrukets konkurrenskraft.

En hållbar lösning behöver enligt LRF innehålla åtgärder som dels hanterar de kostnadsökningar som ETS2 medför, dels skapar faktiska möjligheter för företagen att investera i omställning.

LRF har i detta sammanhang särskilt förordat:

- ett jordbruksavdrag som innebär att lantbruksföretag får göra ett särskilt skattemässigt avdrag på inkomsten från jord- och skogsbruksverksamhet, vilket stärker lönsamheten och investeringsförmågan.

---

[1] Carbon leakage - Climate Action - European Commission: Carbon leakage - Climate Action - European Commission

- en biopremie för att möjliggöra fossilfri drift av befintliga arbetsmaskiner, samt
- en träffsäker återföring av ETS2-relaterade merkostnader, under förutsättning att en sådan modell kan utformas inom tillämpliga rättsliga ramar.

LRF konstaterar att en direkt återföring av ETS2-relaterade merkostnader kan vara rättsligt svår att genomföra om den bedöms utgöra driftstöd. Detta bör dock inte innebära att frågan lämnas därhän. De särskilda svenska förutsättningar som följer av den nationella inkluderingen av jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner i ETS2 motiverar att möjliga modeller och rättsliga grunder prövas vidare.

Även jordbruksavdraget och biopremien bör skyndsamt prövas statsstödsrättsligt, inklusive genom notifiering till EU-kommissionen om detta krävs.

Sambandet mellan ESR-målet, transportsektorn och livsmedelsproduktionen

LRF vill särskilt framhålla sambandet mellan utsläppsutvecklingen inom transportsektorn och de krav som på sikt kan komma att riktas mot jord- och skogsbruket.

Utsläppsminskningar inom transportsektorn är avgörande för Sveriges möjligheter att uppfylla sitt åtagande enligt ESR. Även jordbrukets utsläpp omfattas av denna ansvarsfördelning. Om utsläppen från transportsektorn inte minskar i tillräcklig omfattning ökar risken för att ytterligare åtgärder i stället riktas mot jordbruket.

För jordbruket skulle långtgående krav på utsläppsminskningar kunna innebära åtgärder med betydande produktionshämmande effekter. En sådan utveckling riskerar att minska svensk livsmedelsproduktion och i stället flytta produktion och utsläpp till andra länder. Det skulle stå i konflikt med livsmedelsstrategins mål, försämra jordbrukets konkurrenskraft och försvaga både livsmedelsberedskapen och totalförsvarets försörjningsförmåga.

Transportsektorns omställning behöver därför bygga på en kombination av elektrifiering, hållbara biodrivmedel och andra fossilfria lösningar. Ett robust och långsiktigt system för biodrivmedel bidrar inte bara till minskade utsläpp från transportsektorn, utan minskar också risken för att jord- och skogsbruket senare ställs inför oproportionerliga produktionsbegränsningar för att kompensera för bristande måluppfyllelse inom andra delar av ESR-sektorn.

Reduktionsplikten

Utredningen föreslår att reduktionsplikten höjs till 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030, med ett gemensamt krav för bensin och diesel. Efter

2030 föreslås nivåerna utvecklas så att användningen av förnybara flytande drivmedel över tid anpassas till behovet av flytande drivmedel 2045.

LRF är positivt till en successivt ökad reduktionsplikt som samtidigt innehåller mekanismer för att hantera kraftiga kostnadsförändringar och särskilda marknadssituationer.

LRF tillstyrker därför förslagen om prisgolv och pristak, utökade möjligheter att spara utsläppsminskningar mellan år samt möjlighet till tidsbegränsad nedsättning av reduktionspliktskravet. Dessa mekanismer kan bidra till ökad robusthet vid extraordinära händelser och andra situationer som medför kraftiga prisförändringar.

En högre reduktionsplikt behöver samtidigt kombineras med en politik som stärker den svenska produktionen av hållbara biodrivmedel. LRF efterfrågar långsiktiga och förutsägbara investeringsvillkor och en tydlig koppling till utvecklingen av den svenska bioekonomin.

Sverige har betydande råvaruflöden från jord- och skogsbruk som kan bidra till produktionen av hållbara drivmedel. Klimatpolitiken bör därför inte enbart styra efterfrågan och användning, utan även skapa förutsättningar för att en större andel av den efterfrågade fossilfria energin produceras i Sverige.

Höjd beskattning av bensin och diesel

Utredningen bedömer att ETS2 och en höjd reduktionsplikt inte ger tillräckliga incitament för elektrifiering och föreslår därför ytterligare höjd beskattning av bensin och diesel.

LRF anser att nivån på en eventuell ytterligare skattehöjning måste bedömas utifrån det samlade kostnadstrycket på drivmedel, inklusive beskattning, kostnaden för ETS2 och effekterna av reduktionsplikten. Det är den samlade kostnadseffekten för företag och hushåll som är relevant, inte effekten av varje enskilt styrmedel betraktat isolerat.

Styrmedel som syftar till att främja elektrifiering och övergång till fossilfria drivmedel behöver dessutom utformas med hänsyn till konkurrenskraft, beredskap och försörjningstrygghet. LRF anser därför att ytterligare höjningar av drivmedelsbeskattningen inte bör genomföras utan en samlad analys av dessa effekter.

Biodrivmedel, bioekonomi och försörjningsberedskap

LRF anser att klimatpolitiska styrmedel i större utsträckning behöver beakta värdet av beredskap, inhemsk produktion, landsbygdens förutsättningar och försörjningstrygghet.

Inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel minskar beroendet av importerad fossil energi och stärker Sveriges förmåga att upprätthålla transporter och samhällsviktig verksamhet vid störningar. Produktionen skapar samtidigt avsättning för råvaror från jord- och skogsbruket och bidrar till industriell utveckling, sysselsättning och värdeskapande i hela landet.

LRF bedömer därför att det behövs en långsiktig strategi och ändamålsenliga styrmedel för att bibehålla och öka den svenska produktionen av hållbara biodrivmedel.

Ökad inhemsk biodrivmedelsproduktion kan samtidigt bidra till flera ytterligare samhällsnyttor, däribland stärkt livsmedels- och foderförsörjning, hållbar skogsproduktion, ökad strategisk autonomi och industriell utveckling.

LRF anser att hållbara biodrivmedel och avancerade biodrivmedel inte bör ställas mot varandra. De bör i stället ses som delar av en bredare verktygslåda tillsammans med elektrifiering, fossilfri gas och framtida elektrobränslen.

Synpunkter på utredningens kompensationsalternativ för jord- och skogsbruket

Förlängd nedsättning av skatt på jordbruksdiesel

LRF anser att regeringen bör säkerställa den fortsatta skattenedsättningen samtidigt som en separat och långsiktig lösning utvecklas för de merkostnader som följer av jord- och skogsbrukets inkludering i ETS2.

LRF tillstyrker att den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel förlängs tills vidare. Åtgärden är administrativt etablerad och har stor betydelse för jordbrukets konkurrenskraft.

LRF delar däremot inte bedömningen att den förlängda skattenedsättningen löser frågan om kompensation för ETS2. ETS2 innebär en ny och rörlig kostnad, medan skattenedsättningen är ett redan befintligt konkurrenskraftsinstrument.

Sänkta social- och egenavgifter

LRF avstyrker sänkta social- och egenavgifter som huvudsaklig kompensationsmodell.

Sambandet mellan ETS2-kostnaden och företagens arbetskraftskostnader är svagt. Modellen riskerar att gynna arbetsintensiva företag framför kapital- och drivmedelsintensiva verksamheter och därmed ge stora skillnader mellan produktionsinriktningar. Den kan dessutom ge sämre träffsäkerhet för företag där företagaren är äldre.

En kompensation för ETS2 bör i första hand knytas till den kostnadsökning eller den omställning som systemet faktiskt medför, inte till antalet anställda.

Jordbruksavdrag

LRF tillstyrker att ett jordbruksavdrag utreds vidare och statsstödsprövas.

Ett jordbruksavdrag kan bidra till en långsiktig förstärkning av företagens ekonomi och investeringsförmåga. Utredningens invändningar avseende fördelningseffekter, olika utfall mellan produktionsgrenar och risken för kapitalisering i markvärden behöver beaktas, men bör enligt LRF:s bedömning i första hand hanteras genom stödets utformning snarare än genom att modellen avfärdas.

Regeringen bör därför skyndsamt utreda avdragsbas, nivå, skydd mot dubbelavdrag, nödvändiga författningsändringar samt notifiering eller annan möjlig statsstödsrättslig grund.

Ett jordbruksavdrag bör ses som en del av ett samlat åtgärdspaket och inte som en ensam krona-för-krona-kompensation för ETS2.

Biopremie

LRF tillstyrker en biopremie som en omställningsåtgärd, men ytterligare åtgärder behövs för att lösa frågan om kompensation för ETS2.

En biopremie som minskar prisskillnaden mellan fossil diesel och hållbara rena biodrivmedel skapar möjlighet till omedelbar utsläppsminskning genom användning av den befintliga maskinparken. Det är av särskild betydelse innan elektrifiering eller annan ny teknik är tillgänglig i tillräcklig omfattning.

LRF delar därför inte bedömningen att en biopremie bör avfärdas med hänvisning till att den kan minska incitamenten till elektrifiering. För jord- och skogsbrukets tyngre arbetsmaskiner kommer biodrivmedel att vara ett nödvändigt komplement under en lång övergångsperiod, på motsvarande sätt som inom exempelvis flyg och sjöfart.

De minimis-regler kan däremot bidra till begränsningar i stödgivningen. Det bör därför prövas en konstruktion som gör stödet tillgängligt även för företag med hög bränsleförbrukning.

Individuell återföring av ETS2-kostnaden

LRF är positivt till individuell återföring som princip, eftersom en sådan modell potentiellt har hög träffsäkerhet i förhållande till den kostnad som ETS2 faktiskt orsakar.

Samtidigt konstaterar LRF, i likhet med utredningen, att en full återföring direkt kopplad till drivmedelsanvändningen kan försvaga eller neutralisera den prissignal som ETS2 är avsett att skapa. Det finns således en reell målkonflikt.

En eventuell återföring bör därför utformas så att den i första hand motverkar konkurrenssnedvridning och kombineras med styrmedel som underlättar faktisk omställning, exempelvis biopremie och investeringsstöd.

Eftersom de rättsliga förutsättningarna för ETS2-kompensation ännu inte är tillräckligt klarlagda anser LRF att regeringen bör fortsatt pröva möjligheterna att utveckla ett rättsligt hållbart ramverk för återföring.

Ersättning genom CAP

LRF avstyrker att befintliga CAP-medel används för att finansiera ETS2-kompensation.

En sådan lösning innebär att andra jordbrukspolitiska åtgärder trängs undan och att kompensationen därmed inte innebär någon reell ekonomisk förstärkning för sektorn. CAP-regelverket erbjuder inte någon självklar lösning för kompensation till skogsbruket och det är heller inte tydligt hur en kompensation till jordbruket skulle utformas.

Liggande förslag om EU-gemensam budget för nästa CAP innebär kraftiga minskningar. LRF ser därför betydande utmaningar att kunna bibehålla nuvarande omfattning av CAP och risk att befintliga instrument behöver tas bort. Om ytterligare EU-medel eller nationell medfinansiering tillförs jämfört med nuvarande CAP-budget kan LRF delta i diskussion om hur dessa medel bör användas, och i det samtalet kan även frågor om att använda CAP som ett kompletterande verktyg för omställningsinvesteringar ingå.

LRF:s förslag till fortsatt inriktning

LRF anser sammanfattningsvis att regeringen bör:

- ompröva Sveriges beslut att inkludera jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner i ETS2 så länge fullgoda kompensations- och omställningsåtgärder saknas,
- säkerställa en fortsatt nedsättning av skatten på jordbruksdiesel som konkurrenskraftsåtgärd,
- skyndsamt utreda ett jordbruksavdrag, inklusive statsstödsanalys, författningsförslag och skydd mot dubbelavdrag,

- utforma och statsstödspröva en biopremie som gör hållbara biodrivmedel ekonomiskt tillgängliga för den befintliga maskinparken,
- fortsätta utreda en träffsäker och rättsligt hållbar återföring av ETS2-kostnaden, kombinerad med tydliga incitament till omställning,
- säkerställa att en höjd reduktionsplikt kombineras med åtgärder som stärker svensk biodrivmedelsproduktion, och
- bedöma ytterligare drivmedelsskatter utifrån den samlade kostnadseffekten av beskattning, ETS2 och reduktionsplikt samt konsekvenserna för konkurrenskraft, beredskap och försörjningstrygghet.

Avslutande synpunkter

LRF anser att klimatpolitiska styrmedel måste vara effektiva utan att samtidigt leda till att svensk livsmedels- och biomassaproduktion trängs undan eller flyttas till andra länder.

För jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner, där tekniskt och ekonomiskt tillgängliga alternativ fortfarande saknas eller är otillräckliga inom betydande delar av sektorn, riskerar ett ensidigt kostnadspåslag att försämra produktionens konkurrenskraft utan att skapa motsvarande omställning.

Samtidigt behöver tillräckliga utsläppsminskningar åstadkommas inom transportsektorn och inom industri, såsom ETS1, för att Sverige ska kunna uppfylla sina åtaganden utan att jord- och skogsbruket senare möts av långtgående och produktionshämmande åtgärder för att kompensera för bristande måluppfyllelse i andra sektorer.

Klimatpolitiken behöver därför utformas så att klimatmålen förenas med målen i livsmedelsstrategin, stärkt konkurrenskraft samt av ökad försörjningsberedskap.

LRF uppmanar Sveriges regering att ompröva beslutet att inkludera jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner i ETS2 mot denna bakgrund.

Stockholm, den 30 oktober 2026

Hilda Runsten
Enhetschef
Lantbrukarnas Riksförbund

Jennifer Botos
Näringspolitisk expert
Lantbrukarnas Riksförbund