Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se
cc: kn.kl@regeringskansliet.se

Diarienummer: KN2026/01175
Vår referens: AL
Stockholm 2026-10-30

Remissyttrande över betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Sammanfattning

Maskinentreprenörerna (ME) välkomnar utredningens samlade genomlysning av styrmedlen för utfasningen av fossila bränslen. För anläggningsbranschen är det avgörande att styrmedlen utformas som en sammanhängande helhet som både minskar utsläppen och ger företagen praktiska och ekonomiska möjligheter att ställa om. Elektrifieringen behöver påskyndas, samtidigt som tillgången till hållbara flytande drivmedel behöver värnas för de maskiner och verksamheter där elektrifiering tar längre tid. Omställningen behöver ske med bibehållen genkonkurrenskraft, investeringsförmåga och kapacitet att bygga och underhålla den infrastruktur som samhället behöver.

Uppdaterad reduktionsplikt

- ME efterfrågar en samlad konsekvensanalys av den föreslagna successiva höjningen av reduktionspliktsnivån, med hänsyn till anläggningsföretagens drivmedelskostnader och faktiska omställningsmöjligheter. Höjningen behöver samordnas med EU:s nya utsläppshandelssystem för fossila bränslen (ETS 2), en långsiktigt stabil drivmedelsbeskattning och åtgärder som underlättar elektrifieringen i anläggningsbranschen.
- ME efterfrågar en noggrann konsekvensanalys av förslaget att inkludera rena och höginblandade förnybara drivmedel i reduktionsplikten senast 2031. Analysen behöver belysa följderna för HVO100:s skattevillkor, pris och tillgång samt företagens och beställarnas incitament att välja drivmedlet. ME anser att HVO100 i första hand bör användas i anläggningsbranschen, där elektrifieringen tar längre tid.

Ökad elektrifiering i närtid

- ME avstyrker den föreslagna höjningen av energiskatten på bensin och diesel. Kostnadseffekterna av drivmedelsbeskattningen, reduktionsplikten och ETS 2 behöver bedömas samlat. ME anser därutöver att BNP-indexeringen, det vill säga den automatiska skatteuppräkningen utöver inflationen, bör avskaffas.

Maskinentreprenörerna

Adress:
Box 1609
111 86 Stockholm

Besök: Storgatan 19

Telefon:
08-762 70 65

e-post:
infome@me.se

Hemsida:
www.me.se

Medlem i Svenskt Näringsliv

- ME tillstyrker en förlängd klimatpremie för arbetsmaskiner och har i sitt remissvar över Energimyndighetens förslag till särskild förordning för eldrivna arbetsmaskiner (KN2026/01362) tillstyrkt förslaget med kompletterande synpunkter.
- ME tillstyrker att möjligheten att återbetala elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar analyseras vidare. Analysen bör även omfatta eldrivna anläggningsmaskiner.

Accepterad och trygg omställning

- ME efterfrågar, som ett övergripande medskick, en samlad analys av styrmedlens konsekvenser för investeringar och konkurrenskraft, med särskild hänsyn till små och medelstora företag i anläggningsbranschen. Tillgången till hållbara flytande biodrivmedel, särskilt HVO100, behöver säkras för verksamheter där elektrifieringen tar längre tid.
- ME tillstyrker att energiskatten på el sänks. Det förbättrar driftsekonomin för eldrivna anläggningsmaskiner.

Anpassad och effektivare energibeskattning

- ME tillstyrker att principerna för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras. Endast fossila utsläpp ska prissättas, prissättningen ska vara enhetlig och varje utsläpp ska prissättas en gång genom EU:s utsläppshandel.
- ME tillstyrker att uppdelningen i energi- och koldioxidskatt tas bort när ETS 2 införs, men motsätter sig att den nya energiskatten motsvarar summan av dagens skatter. Energiskatten på drivmedel bör i stället ligga på EU:s miniminivå och hållas stabil över tid.
- ME avstyrker att grund- och koldioxidbeloppet höjs i fordonsskatten och att gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks. Beskattningen av lätta lastbilar som används som arbetsredskap behöver ta hänsyn till verksamheternas olika förutsättningar för elektrifiering.
- ME tillstyrker att de svenska miljöklasserna för bensin och diesel avskaffas från 2031. En harmonisering med EU:s drivmedelskrav kan stärka konkurrensen, förenkla drivmedelsförsörjningen och minska medlemsföretagens kostnader.

Bakgrund till ME:s kommentarer

ME:s medlemmar äger och kör de anläggningsmaskiner som bygger och underhåller Sveriges infrastruktur, vägar, vatten-, avlopps- och elnät. Många av medlemsföretagen utför även lätta och tunga godstransporter i samband med projekten. Förändringar i drivmedelspriser, energibeskattning och styrmedel för elektrifiering påverkar därför företagen direkt.

Möjligheterna att använda eldrivna anläggningsmaskiner varierar mellan arbetsmoment och arbetsplatser. Styrmedlen behöver därför underlätta elektrifieringen och säkerställa tillgången till flytande drivmedel under omställningen. ME anser att styrmedlens samlade konsekvenser för företagens investeringar, produktivitet och konkurrenskraft behöver analyseras. Reduktionsplikten, energibeskattningen och ETS 2 behöver bedömas tillsammans, med särskild hänsyn till små och medelstora företags omställningsmöjligheter och möjligheter att föra kostnadsökningar vidare till kund. Högre energi- och drivmedelskostnader utan motsvarande

möjligheter att ställa om riskerar också att fördyra den infrastruktur som medlemsföretagen bygger för samhällets elektrifiering. Långsiktiga och förutsägbara spelregler är därför avgörande.

Uppdaterad reduktionsplikt

Utredningen föreslår en successiv höjning av reduktionsplikten. ME efterfrågar en samlad konsekvensanalys med hänsyn till anläggningsföretagens drivmedelskostnader och faktiska omställningsmöjligheter. Ökad inblandning av biodrivmedel som är dyrare än fossil diesel höjer kostnaden för drivmedlet. ME delar Svenskt Näringslivs och Transportföretagens syn på behovet av ett flexibelt och kostnadseffektivt system. Nivåerna behöver, som Svenskt Näringsliv framhåller, bedömas tillsammans med drivmedelsbeskattningen, ETS 2 och utvecklingen av EU:s regelverk. ME instämmer också i Transportföretagens bedömning att höjd reduktionsplikt behöver kombineras med åtgärder som underlättar elektrifieringen och en långsiktigt stabil drivmedelsbeskattning.

Utredningen föreslår även att rena och höginblandade förnybara drivmedel, däribland HVO100, inkluderas i reduktionsplikten senast 2031. ME delar Transportföretagens krav på en noggrann analys innan detta genomförs. Analysen behöver belysa följderna för HVO100:s skattevillkor, pris och tillgång samt företagens och beställarnas incitament att välja drivmedlet.

ME anser att HVO100 i första hand bör användas i anläggningsbranschen, där elektrifieringen tar längre tid. ME delar Svenskt Näringslivs farhåga att reduktionsplikten kan leda till en ineffektiv fördelning av förnybar råvara mellan sektorer och användningsområden. För ME är det särskilt viktigt att ändrade villkor inte försämrar möjligheten att minska utsläppen med HVO100 i befintliga anläggningsmaskiner och i projekt där beställare kräver fossilfria drivmedel.

Ökad elektrifiering i närtid

Skatt på bensin och diesel

ME avstyrker, i likhet med Transportföretagen, den föreslagna höjningen av energiskatten på bensin och diesel. ME delar vidare Svenskt Näringslivs uppfattning att eventuella skattehöjningar behöver föregås av en gedigen konsekvensanalys och bedömas tillsammans med reduktionsplikten, ETS 2 och utvecklingen av EU:s regelverk. För anläggningsföretag som ännu saknar fungerande eldrivna alternativ innebär högre drivmedelskostnader inte automatiskt bättre möjligheter att ställa om. De riskerar snarare att minska utrymmet för investeringar som underlättar elektrifieringen.

ME anser därutöver, i likhet med Svenskt Näringsliv och Transportföretagen, att BNP-indexeringen av bensin- och dieselskatten bör avskaffas. Den innebär en automatisk skatteuppräkning utöver inflationen. Drivmedelsbeskattningen behöver vara långsiktigt stabil och förutsägbar för att företagen ska kunna planera investeringar och omställning.

Förlängd klimatpremie för arbetsmaskiner

ME tillstyrker, liksom Svenskt Näringsliv och Transportföretagen, att klimatpremien för arbetsmaskiner behålls och förlängs. Högre investeringskostnader är ett hinder för omställningen, särskilt för små och medelstora företag. Långsiktiga stödvillkor behöver kombineras med tillgång till el, effekt och laddning på tillfälliga bygg- och anläggningsarbetsplatser.

I sitt remissyttrande över Energimyndighetens förslag till ny förordning för eldrivna arbetsmaskiner (KN2026/01362) tillstyrker ME en särskild förordning och välkomnar högre stödnivåer för små och medelstora företag. ME framhåller också behovet av stöd till ladd- och tankinfrastruktur samt permanenta och tillfälliga elnätsanslutningar, tydliga villkor för operationell och finansiell leasing och en enklare och snabbare ansöknings- och beslutsprocess.

ME delar Transportföretagens betoning av långsiktiga stödvillkor, leasing och kortare handläggningstider. Byggföretagen framhåller liknande behov i sitt separata yttrande över Energimyndighetens förslag, särskilt för mindre företag.

Nedsatt energiskatt vid laddning
ME tillstyrker, liksom Svenskt Näringsliv och Transportföretagen, fortsatt analys av återbetalning eller nedsättning av energiskatten för laddning av bland annat tunga lastbilar. Analysen bör även omfatta eldrivna anläggningsmaskiner. ME delar vidare Transportföretagens uppfattning att analysen behöver genomföras skyndsamt och leda till ett författningsförslag. Reglerna behöver fungera vid laddning på tillfälliga arbetsplatser och utformas med enkel mätning och administration, så att även mindre företag kan använda dem.

Accepterad och trygg omställning

Energiskatt på el
ME tillstyrker förslaget om att sänka den generella energiskatten på el. Lägre skatt förbättrar driftsekonomin för eldrivna anläggningsmaskiner och stärker incitamenten att investera. För företagens investeringsbeslut är dock den samlade elkostnaden avgörande, inklusive nätavgifter, effektavgifter och kostnader för tillfälliga anslutningar.

Tillgång till flytande drivmedel
Anläggningsmaskinparken kommer fortsatt att vara beroende av flytande drivmedel under omställningen. Det gäller bland annat verksamheter med höga effektbehov, långa arbetspass eller begränsad tillgång till el. ME anser mot den bakgrunden att tillgången till hållbara flytande biodrivmedel, särskilt HVO100, behöver säkras där elektrifieringen tar längre tid. Elektrifiering och biodrivmedel är kompletterande vägar till minskade utsläpp. En trygg drivmedelsförsörjning behövs också för samhällsviktiga arbeten och i beredskapssyfte.

Anpassad och effektivare energibeskattning

Principer för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras
ME tillstyrker att principerna för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras. Endast fossila utsläpp ska prissättas, prissättningen ska vara enhetlig och varje utsläpp ska prissättas en gång genom EU:s utsläppshandel. ME delar Svenskt Näringslivs och Transportföretagens uppfattning att koldioxidskatten bör tas bort för utsläpp som omfattas av ETS 2. Konsekvenserna för arbetsmaskiner behöver bedömas tillsammans med reduktionsplikten och övrig energibeskattning.

Uppdelningen i energi- och koldioxidskatt tas bort
ME tillstyrker, liksom Transportföretagen, att uppdelningen i energi- och koldioxidskatt ska tas bort när ETS 2 införs, men motsätter sig att den nya energiskatten ska motsvara summan av

dagens skatter. Energiskatten på drivmedel bör ligga på EU:s miniminivå och hållas stabil över tid.

Grund- och koldioxidbeloppet höjs i fordonsskatten och gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks
ME avstyrker, i likhet med Transportföretagen, förslaget. Beskattningen av lätta lastbilar som används som arbetsredskap behöver ta hänsyn till verksamheternas krav på lastkapacitet, påbyggnader och laddning. Ett högre grundbelopp ökar även skatten för elfordon. Den samlade skatteeffekten behöver bedömas tillsammans med förslaget om att ta bort bränslefaktorn och bränsletillägget för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar.

Miljöklasserna för bensin respektive diesel tas bort 2031
ME tillstyrker, precis som Svenskt Näringsliv och Transportföretagen, att miljöklasserna för bensin och diesel tas bort 2031. EU-harmonisering kan stärka konkurrensen, förenkla drivmedelsförsörjningen och minska medlemsföretagens kostnader. Företagen behöver tydlig information om drivmedelskvaliteter för den befintliga maskinparken.

Avslutande synpunkter
ME uppmanar regeringen att i det fortsatta arbetet bedöma styrmedlen som en helhet och särskilt redovisa konsekvenserna för anläggningsbranschens små och medelstora företag. Målet är minskade utsläpp med bibehållen förmåga att bygga och underhålla samhällsviktig infrastruktur. ME står gärna till förfogande i det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning,

Anders Robertsson
VD Maskinentreprenörerna

Anna Larsson
Näringspolitisk ansvarig