Regelrådet

Beslutsdatum 2026-10-28
Vårt diarienummer RR 2026–187
Ert diarienummer KN2026/01175

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande över Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Enligt Regelrådets uppfattning är det svårt att få en överblick av redovisningen av de olika delaspekter som ska finnas med i en konsekvensutredning. Med hänsyn till mängden olika förslag hade det varit behövligt med någon typ av sammanfattande redovisning i konsekvensutredningen, även om det på vissa ställen finns hänvisningar till de avsnitt där frågorna utreds närmare. Det framgår vilka branscher som berörs av förslagen, men det saknas uppgifter om hur många företag som berörs och hur stora dessa företag är, vilket är en brist. Det finns vissa uppskattningar och beräkningar av kostnader, men enligt Regelrådets uppfattning hade det varit behövligt med en tydligare redovisning och en sammanställning av hur förslagen påverkar företag. Det saknas även en tydlig redovisning av påverkan på intäkter även om vissa möjliga effekter nämns. Såvitt Regelrådet kan utläsa saknas även redovisning av särskilda hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och om det behövs speciella informationsinsatser. Förslagsställaren nämner att vissa förslag ska utvärderas och i vissa fall även vem som bör ansvara för utvärderingen. Enligt Regelrådets uppfattning hade det dock varit behövligt med en tydligare redovisning av hur och när förslaget kan utvärderas. Det framgår av konsekvensutredningen varför förslagen lämnas och vilka problem de avser lösa. Det framgår också vilka EU-rättsliga regleringar som förslagen grundar sig på. Förslagsställaren redogör för möjlig påverkan på konkurrens för olika aktörer och vilka åtgärder som vidtagits för att begränsa kostnader och andra negativa effekter. Samtliga övriga delaspekter, som inte nämnts ovan, bedöms vara godtagbart redovisade. Sammantaget bedömer Regelrådet dock att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.

Innehållet i förslaget

Förslagen består huvudsakligen av följande fyra delar med flera förslag på respektive område:

Uppdaterad reduktionsplikt

- **Reduktionspliktsnivån höjs successivt**
- Ett gemensamt krav på diesel och bensin införs
- Reduktionspliktens 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

Ökad elektrifiering i närtid

- **Skatten på bensin 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

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

Anpassad och effektivare energibeskattning

- 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

Förslagen innebär att lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel upphävs från och med utgången av 2027. Förslagen innebär även ändringar i drivmedelslagen (2011:319), lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel, trafikförordningen (1998:1276), drivmedelsförordningen (2011:346) samt förordningen (2025:589) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2028 respektive den 1 januari 2031.

Bedömning av delaspekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Utredningens övergripande 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. Dessa mål behöver nås på ett sätt som är långsiktigt stabilt och politiskt genomförbart. Förslagsställaren uppger att det huvudsakliga styrmedel som var tänkt att sluta det återstående gapet till ESR-åtagandet, reduktionsplikten, inte har varit tillräckligt flexibelt för att kunna hantera prisvolatilitet på ett acceptabelt sätt. Detta blev tydligt efter Rysslands invasion av Ukraina 2022. Enligt utredningens direktiv bör utfasningen av fossila bränslen främst ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom en ökad användning av fossilfria drivmedel och genom ökad transporteffektivitet.

Syftet med utredningen är dels att säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, dels att säkerställa att utfasningen av fossila bränslen sker på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

Regelrådet bedömer att redovisningen av problembeskrivning och syftet med förslaget är godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Förslagsställaren uppger att om inga ytterligare åtgärder vidtas jämfört med vad som är beslutat i dag visar utredningens referensscenario (se kapitel 4) över utvecklingen av utsläppen av växthusgaser i Sverige att varken ESR-åtagandet till 2030 eller det långsiktiga klimatmålet till 2045 ser ut att nås. Sveriges etappmål till 2040 bedöms inte heller kunna nås med beslutade styrmedel. Om Sverige inte uppfyller ESR-åtagandet, och därmed inte har följt EU-rätten, kan kommissionen inleda ett överträdelseärende som på sikt kan leda till att Sverige döms i EU-domstolen att betala böter.

Regelrådet bedömer att redovisningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

Alternativa lösningar

Förslagsställaren redovisar olika alternativ till de föreslagna lösningarna. Bland annat avseende reduktionsplikten där det konstateras att gasformiga drivmedel i nuläget inte bör omfattas. Förslagsställaren har också övervägt en omsättningsbaserad kvotplikt för att öka systemets flexibilitet gentemot fluktuationer i priser, men konstaterar att detta är en för stor ändring av reduktionspliktens logik. Förslagsställaren har även undersökt olika alternativ för att stödja branscher som särskilt påverkas av att de frivilligt inkluderas i ETS 2 samtidigt som de är internationellt konkurrensutsatta och har en hög drivmedelsanvändning.

Utredningen har analyserat priseffekterna för drivmedel utifrån flera alternativa fall för prisutvecklingen på såväl förnybara som fossila drivmedel. Analysen av priseffekter omfattar tre huvudsakliga fall. I det första alternativet (grundfallet) är priserna på både fossila drivmedel och biodrivmedel relativt låga och i linje med ELS Analysis målscenario. I det andra fallet antas merkostnaden för biodrivmedel bli väsentligt högre (motsvarande förhållandena 2022–2023), medan de fossila drivmedelspriserna kvarstår på samma nivå som i grundfallet. I det tredje fallet antas både högre merkostnader för biodrivmedel och högre pris på fossila drivmedel. Priset per liter för biodrivmedel blir därmed ännu högre i det tredje fallet jämfört med fallet med enbart högre merkostnad för biodrivmedel.

Regelrådet bedömer att redovisningen av alternativa lösningar är godtagbar.

Berörda företag

Förslagsställaren uppger att särskilt företag inom fiske (inklusive vattenbruk), jord- och skogsbruk och transportbranschen kan komma att beröras av förslaget om höjda drivmedelspriser. De branscher som köper in störst andel godstransporttjänster är transportbranschen och skogsbruket. Andra branscher som påverkas av utredningens förslag är företag som specialiserat sig på att ta fram biobränsle med särskilt låga livscykelutsläpp, företag som producerar drivmedel i miljöklass 1 samt företag som utvecklar och producerar både lätta och tunga fordon i Sverige, liksom arbetsmaskiner.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka branscher som är särskilt påverkade av de olika förslagen. Såvitt Regelrådet kan utläsa framgår det dock inte hur många företag som berörs inom respektive bransch eller hur stora dessa företag är. Även om det framgår att företag av olika storlek berörs hade det varit behövligt med en tydligare redovisning.

Regelrådet bedömer att redovisningen av berörda företag är bristfällig.

Påverkan på företagens kostnader och intäkter

Förslagsställaren bedömer att de negativa konsekvenserna av ökade drivmedelspriser, i kombination med utredningens övriga förslag för omställning av fordonsflottan och kompensation, är små för företagen. Utredningen bedömer också att förslagen minskar företagens regelbörda något. Bland de förslag som minskar regelbördan ingår avskaffandet av pumplagen och miljöklasserna för drivmedel samt ändringar i reduktionsplikten och drivmedelsbeskattningen.

Utredningen konstaterar vidare i kapitel 8 att höjda drivmedelspriser generellt leder till små ökningar av inköpskostnader för företagen, men att det är några produkter där ökningen är något större, däribland fisk (inklusive vattenbruk), jord-och skogsbruksprodukter samt olika typer av transporter. Vid en höjning av drivmedelspriserna med 35 procent, exklusive skatt,

visar den analys som Konjunkturinstitutet har gjort att dessa produkter får en ökad inköpskostnad motsvarande mellan 1 och 4 procentenheter av produktionsvärdet. Vad gäller lastbilstransporter finner Konjunkturinstitutet i en annan studie att ökade drivmedelsprisers påverkan på efterfrågan av åkeritjänster är låg och att prisökningar kan föras vidare på kunder i relativt hög grad. I problemanalysens avsnitt 8.2.3 dras också slutsatsen att ökade drivmedelspriser har begränsad påverkan på konkurrensen från utländska åkare eftersom andelen svenska åkare redan är låg för de gränsöverskridande transporterna medan svenska åkare skyddas av nya regler inom EU:s mobilitetspaket vad gäller de inrikes transporterna.

Utredningens förslag beräknas i grundfallet innebära en höjning av drivmedelspriserna för vägtransporter med knappt 20 procent jämfört med referensalternativet. Detta skulle innebära en ökad insatskostnad på 0,7–2,4 procentenheter av produktionsvärdet för de branscher med högst påverkan enligt Konjunkturinstitutets studie. Bland branscher med mindre, men ändå viss påverkan ingår till exempel papper och trä samt byggtjänster där motsvarande höjning av drivmedelspriserna skulle leda till ökningar cirka 0,3 procentenheter av kostnaden för insatsvaror.

Sammantaget bedöms utredningens förslag rörande reduktionsplikt och beskattning av drivmedel innebära att priset inklusive moms 2028–2030 ökar med 3,13–3,29 kronor per liter för bensin och 3,22–3,35 kronor per liter för diesel. För el föreslås en generell skattesänkning på 20 öre/kWh samt att en nedsättning ner till 0,6 öre/kWh av elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar analyseras vidare. Högre drivmedelspriser och lägre elpris innebär att det krävs kortare körsträcka för att kunna räkna hem den merkostnad som ett eldrivet fordon fortfarande har i jämförelse med ett fordon med endast förbränningsmotor.

Utöver förändringar i drivmedelspriser och elpriser påverkas kalkylen för lätta fordon även av förslag om förändringar i fordonsskatt. I kapitel 9 föreslås att gränsen för när malus tas ut sänks vilket ger nyregistrerade bilar med utsläpp över 50 gram koldioxid per kilometer högre fordonsskatt. Samtidigt föreslås att malusperioden förlängs från tre till fem år för bilar som tas i trafik för första gången efter 1 januari 2028. För befintliga personbilar och lätta lastbilar i det koldioxidbaserade systemet föreslås att koldioxidbeloppet höjs från 22 till 25 kronor per gram koldioxid per kilometer och att gränsen för när beloppet tas ut sänks från 111 till 95 g/km. Detta innebär högre fordonsskatt för bilar äldre än tre år som har utsläpp över 95 gram koldioxid per kilometer. Ett höjt grundbelopp från 360 till 420 kronor per år höjer fordonsskatten för samtliga personbilar och lätta lastbilar. Samtidigt sänks fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon genom att de komponenter som ska ta hänsyn till skillnader i energiskatt mellan bensin och diesel tas bort. På sidorna 619–623 redovisar förslagsställaren kostnaden för att äga och använda olika elfordon jämfört med motsvarande fordon med förbränningsmotor.

Det uppges vidare att både totalkostnadskalkylen för tunga fordon och arbetsmaskiner är fortsatt beroende av klimatpremier. Utredningens förslag om höjd drivmedelsskatt och reduktionsplikt i kombination med sänkt elskatt och ETS 2 ger ett bidrag till elektrifieringen, men bedöms på kort och medellång sikt inte vara tillräckliga. Premier bedöms därför vara nödvändiga under en övergångsperiod.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en del uppskattningar av kostnader för respektive förslag, men det är svårt att få en samlad bild av hur stora dessa kostnader kan komma att bli för ett enskilt företag. Regelrådet kan se att det kan finnas utmaningar med att bedöma kostnadspåverkan för enskilda företag, men bedömer ändå att det hade varit behövligt med en mer överskådlig redovisning av förslagens påverkan på företagens

kostnader. Förslagsställaren hade kunnat ta fram exempel på olika typföretag inom skilda branscher för att tydliggöra förslagets möjliga effekter.

Förslagsställaren nämner att olika branscher har olika möjligheter att föra vidare kostnader, vilket kan påverka intäkterna. Enligt Regelrådets uppfattning hade det dock varit behövligt med en tydligare redovisning av hur företagens intäkter kan komma att påverkas.

Regelrådet bedömer att redovisningen av påverkan på företagens kostnader och intäkter är bristfällig.

Påverkan på konkurrens

Förslagsställaren uppger att en stabil klimatpolitisk styrning är viktig för att säkerställa näringslivets konkurrenskraft framöver. Stora delar av näringslivet har anpassat sina affärsmodeller efter klimatmål och förväntad styrning på området. Deras konkurrenskraft är därmed beroende av en långsiktig politik i linje med dessa mål. För andra delar av näringslivet är det mer utmanande att anpassa sig till de förändringar som klimatpolitiken innebär.

De företag som har specialiserat sig på att ta fram biodrivmedel med särskilt låga livscykelutsläpp uppges få en minskad konkurrensfördel på den svenska marknaden. Den svenska marknaden är dock liten i ett europeisk och globalt perspektiv och förslagsställaren bedömer att det kommer finnas avsättning för dessa företags produkter.

Det uppges vidare att när indelningen av drivmedel i miljöklasser tas bort kommer Sverige ha samma drivmedelskrav och standarder som övriga Europa, med undantag för de skillnader som följer av vårt geografiska läge. Att avskaffa miljöklassningen innebär att de företag som i dag producerar MK1-diesel förlorar den konkurrensfördel som följer av skattedifferentieringen och den svenska särregleringen. Detta bedöms minska deras marknadsfördelar och pressa marginalerna, eftersom de i högre grad behöver konkurrera med import av MK3-diesel från den bredare europeiska marknaden. Förändringen uppges samtidigt frigöra vätgas i raffinaderierna vilket är till fördel även för de raffinaderier som i dag producerar MK1-diesel. På sikt uppges förändringen kunna bidra till en mer konkurrensutsatt och effektiv marknad, där produktion och import sker på mer likvärdiga villkor.

Regelrådet bedömer att redovisningen av påverkan på konkurrens är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Förslagsställaren uppger att utredningen i avsnitt 8.2.4 konstaterar att små och medelstora företag möter särskilda utmaningar när det gäller att anpassa sig till högre drivmedelspriser. Klimatklivet och delar av Klimatpremien uppges dock kompensera för detta med högre stödnivåer för dessa företag. Det har skett förändringar i bland annat premien för arbetsmaskiner som förväntas förbättra förutsättningarna för små och medelstora företag att nyttja den (avsnitt 5.7, 5.8 och 8.2). Utredningen ställer sig bakom tidigare förslag på förändringar i premien för arbetsmaskiner som Energimyndigheten och Naturvårdsverket lagt fram och föreslår även bland annat förlängningar för premien för tunga lastbilar och arbetsmaskiner (se avsnitt 9.2.1 och 9.3.2).

Utredningens förslag om sänkt energiskatt på el (se avsnitt 11.3.3) uppges i hög grad gynna små och medelstora företag som i dag inte erhåller den nedsättning av energiskatt på el som finns för förbrukning i tillverkningsprocess i industriell verksamhet. Beskattningen av

uppvärmningsbränslen för de verksamheter som i dag betalar koldioxidskatt, vilket inkluderar många små och medelstora företag, föreslås sänkas motsvarande det prispåslag från ETS 2 som förväntas i samband med införandet 2028. Förslaget om utökade resurser till klimat- och energirådgivningen uppges också kunna gynna små och medelstora företag.

Regelrådet bedömer att redovisningen av särskilda hänsyn till små och medelstora företag är godtagbar.

Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter

Förslagsställaren uppger att den tillfälliga utökade nedsättningen av skatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska förlängas tills vidare. Vid en höjd beskattning av diesel bör nedsättningen följdjusteras så att de berörda verksamheterna även fortsättningsvis beskattas nära minimiskattenivån.

Förslagsställaren uppger vidare att en kombination av hög grad av internationell handel, hög användning av fossila drivmedel och frivillig inkludering i ETS 2 gör att branscherna jord, skogs-, vattenbruk och fiske bedöms vara särskilt påverkade av effekterna av ETS 2. Det kan därför vara motiverat med någon form av kompensationsåtgärd för denna del av näringslivet.

Det uppges även att förslaget om stegvis utfasning av nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider kommer att göra förmånsbil något mindre gynnat än i dag och kan därmed minska nybilsförsäljningen om tidigare förmånsbilister i stället väljer att själva köpa en begagnad bil. Nedtrappningen är dock gjord i flera små steg för att inte skapa alltför dramatiska förändringar.

Regelrådet bedömer att redovisningen av åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Såvitt Regelrådet kan utläsa saknas tydlig redovisning om varför förslagsställaren valt de aktuella tidpunkterna för ikraftträdande. Det framgår inte heller om förslagsställaren gjort någon bedömning av behovet av speciella informationsinsatser. Regelrådet vill påminna om att alltid redovisa samtliga delaspekter i konsekvensutredningen. Om förslagsställaren bedömer att någon delaspekt inte är relevant ska det ändå framgå att den sådan bedömning har gjorts.

Regelrådet bedömer att redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Det anges bland annat att effekten av klimatpremien på totalkostnadsrelationerna behöver utvärderas återkommande, med start under 2027, och tidpunkten för utfasningen av stödet till batterielektriska tunga fordon som utredningen föreslagit till 2030, kan behöva omprövas. Samma typ av utvärderingar kan också tillämpas när det gäller den fortsatta tillämpningen av elbusspremien och klimatpremien för lätta lastbilar.

Det uppges att när totalkostnadskalkylen för eldrivvna arbetsmaskiner inklusive de incitament som ges av andra styrmedel, hamnar i paritet med motsvarande dieseldrivna alternativ ska premien fasas ut. Kostnadsrelationerna behöver återkommande utvärderas, en första utvärdering behöver göras till den 1 januari 2028. Även förslagen som rör reduktionsplikt och subkvoter bör följas upp.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en del uppgifter om att vissa förslag ska utvärderas och i några fall vem som bör genomföra utvärderingen. Enligt Regelrådets uppfattning är det svårt att få en överblick med anledning av mängden förslag och det hade därför varit behövligt med en tydligare redovisning och en samlad bedömning av hur och när utvärdering bör ske.

Regelrådet bedömer att redovisningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas är bristfällig.

Överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Det framgår vilken EU-lagstiftning som är relevant och hur förslagen förhåller sig till denna. Det framgår också till viss del hur den svenska lagstiftningen förhåller sig till minikraven.

Regelrådet bedömer att redovisningen av överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven är godtagbar.

Övrigt som Regelrådet vill framföra

Regelrådet har inget övrigt att framföra i detta ärende.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 28 oktober 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Martin Mörman, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Kjellström.



Anna-Lena Bohm

Ordförande



Katarina Kjellström

Föredragande