

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Ida Nelson

Klimat- och näringslivsdepartementet

Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Sammanfattning

- SKR ser positivt på att utredningen utgår från nationella klimatmål och EU:s klimatregelverk, och instämmer i behovet av att ställa om transportsektorn för att nå nationella klimatmål och Sveriges åtaganden inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR).
- SKR framhåller vikten av långsiktiga och förutsägbara villkor för transportsektorns omställning, som är avgörande för kommuners och regioners planering och investeringar samt för att stärka Sveriges konkurrenskraft.
- SKR ser det som en brist att utredningen i begränsad utsträckning behandlar åtgärder som stärker kommuners och regioners möjligheter att bidra till omställningen.
- SKR tillstyrker utredningens huvudförslag om en successivt ökad reduktionsplikt och relativt högre beskattning av fossila drivmedel.
- SKR vill betona vikten av att omställningens olika styrmedel bedöms samlat och i relation till andra samhällsutmaningar, såsom konkurrenskraft, livsmedelsförsörjning, regional utveckling och beredskap.
- SKR framhåller att inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel kan bidra till både klimatomställning och försörjningstrygghet och. Reduktionsplikten bör därför utformas så att den ger långsiktiga och förutsägbara incitament för sådan produktion.
- SKR tillstyrker förslaget om tak- och golvpris för reduktionsplikten samt möjligheten att tillfälligt justera eller pausa reduktionsplikten vid förändrade omvärldsförutsättningar.
- SKR tillstyrker fortsatt skattenedsättning för jordbruksdiesel och andra åtgärder som minskar kostnadspåverkan för jordbruks- och arbetsmaskiner, för att värna livsmedelsproduktion och samhällsviktiga verksamheter.

- SKR framhåller att höginblandade biodrivmedel har haft stor betydelse för kollektivtrafikens omställning och anser att konsekvenserna av förändringar i reduktionsplikt och skatteregler bör följas upp.
- SKR tillstyrker uppdelningen av miljözon 3, som stärker kommuners rådighet och ger bättre möjligheter att genom lokal trafikreglering bidra till klimatomställningen samtidigt som hänsyn kan tas till stadsmiljö, näringsliv och transportsystemets funktion.
- SKR tillstyrker en förstärkning av den kommunala energi- och klimatrådgivningen och betonar behovet av långsiktiga och stabila förutsättningar för verksamheten.
- SKR tillstyrker förlängd klimatpremie för tunga lastbilar och förlängd malusperiod för lätta fordon för att stärka incitamenten för elektrifiering och utvecklingen av en andrahandsmarknad för elfordon.
- SKR tillstyrker stärkta möjligheter att stödja kommersiell service i områden med svaga marknadsförutsättningar och framhåller att även strategiskt och samhällsviktig laddinfrastruktur bör beaktas.
- SKR är positivt till kompensation för hushåll med stort bilberoende, men anser att en sänkt elskatt behöver analyseras utifrån effekter på energieffektivisering, fjärrvärmens konkurrenskraft och kompensationens långsiktiga träffsäkerhet.

Sveriges kommuner och regioners synpunkter

Utredningen presenterar ett omfattande antal förslag och bedömningar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) lämnar nedan synpunkter på ett urval av dessa, med fokus på frågor som har särskild betydelse för kommuners och regioners arbete med klimatomställning, samhällsplanering och regional utveckling.

Utgångspunkter för transportsektorns klimatomställning

SKR instämmer i behovet av att ställa om transportsektorn för att minska klimatpåverkan och uppfylla nationella klimatmål samt Sveriges åtaganden inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR). SKR ser positivt på att utredningen tar sin utgångspunkt i nationella klimatmål och de klimatåtaganden som följer av EU:s regelverk och de krav som ställs på Sverige inom ramen för unionens klimatpolitik. SKR anser samtidigt att styrmedlen behöver utformas med hänsyn till andra samhällsmål, såsom konkurrenskraft, livsmedelsförsörjning, regional utveckling och beredskap.

Kommuner och regioners roll i omställningen

SKR ser positivt på att utredningen lyfter behovet av långsiktiga och förutsägbara villkor för transportsektorns klimatomställning. Sådana villkor är avgörande för att kommuner och regioner ska kunna sätta ambitiösa mål, genomföra nödvändiga investeringar och planera för ett långsiktigt hållbart transportsystem. De är också viktiga för att skapa förutsättningar för investeringar i elektrifiering, energinfrastruktur, hållbara biodrivmedel och annan teknik som behövs för omställningen, samt för att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Samtidigt anser SKR att utredningen, delvis till följd av sina direktiv, i alltför begränsad utsträckning behandlar åtgärder som ger kommuner och regioner ökad rådighet att bidra till omställningen. Elektrifiering behöver också kompletteras med insatser som minskar transporternas omfattning och ökar effektiviteten i transportsystemet. Kommuner och regioner har en central roll i detta arbete genom sitt ansvar för samhällsplanering, kollektivtrafik, regional utveckling samt lokal trafikplanering och trafikreglering. Genom dessa verktyg kan de främja hållbara färdmedel och bidra till minskade utsläpp, bättre luftkvalitet, attraktivare stadsmiljöer och ett mer effektivt nyttjande av infrastruktur.

SKR välkomnar därför de förslag som stärker kommuners och regioners rådighet, såsom differentieringen av miljözon 3, men ser sammantaget som en brist att utredningen inte i större utsträckning analyserar och föreslår åtgärder som stärker kommuners och regioners möjligheter att bidra till omställningen.

Miljözoner som verktyg för klimatomställning och hållbara stadsmiljöer

SKR tillstyrker utredningens förslag att dela upp miljözon 3. Förslaget ger kommunerna ökad möjlighet att genom lokal trafikreglering främja transportsektorns omställning utifrån lokala förutsättningar och behov. Möjligheten att differentiera reglerna inom miljözon 3 är ett viktigt steg för att stärka den lokala rådigheteten och ge kommunerna mer ändamålsenliga verktyg att bidra till klimatmålen, samtidigt som hänsyn kan tas till stadsmiljö, näringslivets behov och transportsystemets funktion.

Styrmedel för omställning, konkurrenskraft och beredskap

SKR tillstyrker utredningens huvudförslag om en successivt ökad reduktionsplikt och relativt högre beskattning av fossila drivmedel, som viktiga styrmedel för att påskynda elektrifieringen och minska transportsektorns utsläpp. Samtidigt behöver omställningens styrmedel bedömas samlat och utformas med hänsyn till andra samhällsmål, såsom

konkurrenskraft, livsmedelsförsörjning, regional utveckling och beredskap. En successivt höjd reduktionsplikt behöver samspela med drivmedelsskatter och andra ekonomiska styrmedel för att undvika oönskade konsekvenser. Den samlade påverkan av skatter, reduktionsplikt och övriga regelverk bör därför följas och utvärderas löpande, samtidigt som takten i utfasningen av fossila bränslen behöver beakta Sveriges beredskaps- och försörjningsförmåga.

Omställningen av transportsektorn kommer under lång tid att behöva bygga på flera kompletterande lösningar. Elektrifieringen är central och behöver accelerera, men under en överskådlig tid kommer hållbara biodrivmedel att spela en viktig roll för att minska utsläppen från de fordon och arbetsmaskiner som fortsatt använder flytande drivmedel. En stärkt inhemsk produktion av biodrivmedel kan samtidigt bidra till minskad sårbarhet i energisystemet och stärkt försörjningstrygghet. Mot denna bakgrund anser SKR att reduktionsplikten bör utformas så att den skapar långsiktiga och förutsägbara incitament för hållbar svensk produktion av biodrivmedel.

SKR tillstyrker utredningens förslag om mekanismer för tak- och golvpris samt möjligheten att tillfälligt justera eller pausa reduktionsplikten vid kraftigt förändrade omvärldsförutsättningar. Sådana mekanismer kan bidra till större stabilitet och förutsägbarhet under omställningen.

SKR tillstyrker den fortsatta skattenedsättningen för jordbruksdiesel och andra förslag som syftar till att lindra kostnadspåverkan för jordbruks- och arbetsmaskiner. Förslagen är betydelsefulla eftersom de kan bidra till att klimatomställningen genomförs utan att i onödan försvaga förutsättningarna för svensk livsmedelsproduktion och andra samhällsviktiga verksamheter.

SKR vill uppmärksamma att höginblandade biodrivmedel har varit en viktig del i kollektivtrafikens omställning och i många regionala kollektivtrafikmyndigheters arbete för att nå uppsatta klimatmål. Förändringar i reduktionspliktens utformning och i möjligheterna till skattenedsättning för biodrivmedel kan få betydelse för dessa aktörers omställningsarbete. SKR anser därför att sådana konsekvenser bör följas och analyseras närmare. Samtidigt är det angeläget att möjligheterna till skattenedsättning för hållbara biodrivmedel tas till vara så långt EU:s regelverk medger.

Stärkt kommunal energi- och klimatrådgivning

SKR tillstyrker utredningens förslag att stärka den kommunala energi- och klimatrådgivningen. Detta är angeläget mot bakgrund av att verksamhetens ekonomiska förutsättningar har försvagats under senare år. Idag utgör transporter ett frivilligt område inom energi- och klimatrådgivningen.

Förslaget ger kommunerna bättre förutsättningar att bidra till transportomställningen, vid sidan av de traditionella energi- och byggnadsrelaterade frågorna. För att förstärkningen ska få effekt behöver finansiering och uppdrag vara tillräckligt långsiktiga och administrativt hanterbara, inte minst mot bakgrund av den ovisshet som finns om energi- och klimatrådgivningens framtid.

Klimatpremie och malus

SKR tillstyrker förslaget om förlängd klimatpremie för tunga lastbilar. Premien bedöms fortsatt vara viktig för att stödja omställningen inom transportnäringen och minska trösklarna för investeringar i utsläppsfria fordon.

SKR tillstyrker även förslaget om förlängd malusperiod för lätta fordon. Förslaget kan bidra till starkare incitament för elektrifiering och på sikt främja utvecklingen av en större och mer tillgänglig andrahandsmarknad för elfordon.

Stöd till grundläggande kommersiell service i områden där marknadsförutsättningarna är svaga

SKR tillstyrker utredningens förslag om förstärkta möjligheter att stödja grundläggande kommersiell service i områden där marknadsförutsättningarna är svaga.

Samtidigt vill SKR framhålla att stödets utformning behöver samordnas med det pågående regeringsuppdraget till Energimyndigheten om att stärka Sveriges försörjningstrygghet för flytande drivmedel. Vid bedömningen av framtida stöd bör marknadsmässiga kriterier kompletteras med anläggningarnas betydelse för samhällsviktig verksamhet, tillgänglighet, civilt försvar och totalförsvar.

I takt med att transportsektorn elektrifieras ökar behovet av att säkerställa tillgången till laddinfrastruktur även i glesbefolkade delar av landet. SKR anser därför att statens överväganden kring långsiktigt stöd till kommersiell service även bör beakta laddinfrastruktur som är strategiskt viktig för tillgänglighet, regional utveckling, beredskap och transportförsörjning.

Sänkt energiskatt som kompensation för hushåll

SKR ställer sig positivt till utredningens ambition att kompensera hushåll med stort bilberoende för ökade kostnader till följd av transportsektorns klimatomställning. Den föreslagna kompensationen genom främst sänkt elskatt bedöms av utredningen i huvudsak träffa relevant målgrupp, men kan samtidigt påverka incitament och konkurrensförhållanden inom andra delar av energisystemet. Exempelvis minskar lägre elkostnader de ekonomiska drivkrafterna för viss energieffektivisering.

SKR framhåller behovet av att beakta konkurrenssituationen mellan fjärrvärme och elbaserade värmepumpslösningar, där flera styrmedel på senare år gynnar de senare, genom elpriskompensation, småhusstöd, breddade energikrav i byggregler och nyligen sänkt elskatt,. En ytterligare sänkt elskatt, där fjärrvärmen inte på annat sätt kompenseras kan undergrävs förutsättningarna för fjärrvärme- och kraftvärmesystem på flera orter och därmed minska resurseffektivitet och robusthet, med ökad kostnad för utbyggnad av elnät och annan elproduktion.

SKR ser ett behov av att beakta hur kompensationen fungerar över tid. I takt med att drivmedelspriserna förväntas öka till följd av marknadsfluktuationer, ökad inblandning och höjda skatter, bör det analyseras i vilken utsträckning den föreslagna skattelättnaden långsiktigt ger en tillräcklig och rimligt träffsäker kompensation för berörda hushåll.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande

Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna lämnar reservation enligt bilaga 1. Sverigedemokraterna biträder reservationen.

Styrelsen SKR
2026-10-16

*Reservation från Kristdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna och
Sverigedemokraterna – Remiss av betänkandet*

Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

M, KD, L och SD delar uppfattningen att Sverige ska fortsätta klimatomställningen och att transportsektorns fossilberoende behöver minska. Vi instämmer också i vikten av långsiktiga spelregler, stärkt svensk produktion av hållbara biodrivmedel samt att klimatomställningen måste genomföras med hänsyn till konkurrenskraft, livsmedelsförsörjning och Sveriges beredskap.

Vi delar däremot inte fullt ut den inriktning som kommer till uttryck i SKR:s yttrande när det gäller en successivt höjd reduktionsplikt och relativt högre beskattning av fossila drivmedel. Svensk klimatpolitik bör utgå från att Sverige ska uppfylla de gemensamma europeiska klimatåtagandena, men inte genom nationella mål och styrmedel som innebär att Sverige ensidigt går längre än vad EU:s gemensamma åtaganden kräver.

Sverige har redan genomfört en omfattande klimatomställning. Vår elproduktion är i det närmaste fossilfri och med den planerade utbyggnaden av kärnkraft kommer utsläppen fortsatt kraftigt minska samtidigt som befolkningen och ekonomin vuxit. Den fortsatta svenska klimatpolitiken måste därför i högre grad förena utsläppsminskningar med konkurrenskraft, tillväxt och försörjningstrygghet. Klimatpolitiken behöver också ha ett tydligare globalt perspektiv, där europeisk politik bidrar till att minska de stora fossila utsläppen internationellt och särskilt användningen av kol.

För transportsektorn bör teknikneutralitet vara vägledande. Elektrifieringen är en viktig del av omställningen, men politiken bör inte på förhand avgöra vilken teknik som ska dominera. Elektrifiering, hållbara biodrivmedel och andra fossilfria lösningar behöver kunna utvecklas parallellt. Sverige har särskilt goda förutsättningar att genom skoglig biomassa producera fossilfria flytande drivmedel. En sådan produktion bidrar både till klimatomställningen och till en stärkt svensk försörjningsberedskap.

Vi vill också understryka att klimatpolitiska styrmedel måste utformas så att de inte försämrar förutsättningarna för människor som är beroende av bilen, för företag i hela landet eller för svenskt jord- och skogsbruk. Svensk livsmedelsproduktion och fungerande transporter är dessutom centrala delar av Sveriges totalförsvar och försörjningsförmåga.

Mot denna bakgrund anser vi att SKR tydligare borde ha betonat en teknikneutral, kostnadseffektiv och konkurrenskraftig omställning, där Sveriges åtaganden utgår från EU:s gemensamma klimatmål och där ökad reduktionsplikt och högre drivmedelsbeskattning inte görs till mål i sig. Fokus bör i stället ligga på faktisk klimatnytta, elektrifiering och fossilfri energiproduktion, utveckling och produktion av hållbara drivmedel samt åtgärder som samtidigt stärker svensk konkurrenskraft och beredskap.