

## Klimatkommunernas remissvar:

# Vägen mot utfasning – styrmedel för ett fossilfritt samhälle

SOU 2026:33

### Sammanfattning av synpunkter

Klimatkommunerna tillstyrker utredningens huvudsakliga inriktning. I vårt remissvar lägger vi fram förslag till mindre justeringar. Det är efterlängtade förslag som utredningen presenterar och det är av största vikt att skyndsamt omsätta dem i praktisk politik.

Vi saknar förslag som styr mot ett effektivt användande av transportsystemet. De åtgärder som föreslås i utredningen behöver kompletteras med åtgärder som stärker resande med gång, cykel och kollektivtrafik för att få önskad effekt.

### Utredningens uppgift och utgångspunkter

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 konsumenterna 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 lyckas med 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 högre än den historiska trenden, men de bör inte heller vara lägre än dessa nivåer. 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 Sverige ska nå ESR-åtagandet till 2030. Att bara satsa på elektrifiering är inte tillräckligt och skulle medföra betydande samhällsekonomiska kostnader.

Nedan följer Klimatkommunernas synpunkter på förslagen.

## Övergripande synpunkter

Klimatkommunerna **tillstyrker utredningens huvudsakliga inriktning**. Kraftfulla, långsiktiga och stabila nationella styrmedel är helt avgörande för att fasa ut de fossila bränslena i den takt som krävs. Våra medlemmar går före i klimatomställningen och visar dagligen att det är möjligt att minska utsläpp lokalt. Men för att nå hela vägen krävs att den nationella politiken drar åt samma håll och ger kommunerna rätt förutsättningar.

Klimatkommunerna delar utredningens bedömning att det inte räcker med en elektrifiering av fordonsflottan för att minska transportsektorns utsläpp i den utsträckning som krävs. Anledningarna till detta är flera, vi vill betona några av dem:

1. De hållbara alternativen ska löna sig i plånboken. Det behöver kosta mer att äga och köra ett fossildrivet fordon än en elbil, 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.
3. Trängsel, hälsoaspekter och trafiksäkerhet är problem som inte heller löses med elektrifieringen, däremot är minskad biltrafik en lösning. Därför behövs även kraftfulla satsningar på transporteffektivitet.

## Reduktionsplikt

Klimatkommunerna tillstyrker förslaget om en stegvis skärpning av reduktionsplikten och att nivåerna i denna 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.

Klimatkommunerna önskar följande skärpningar och förtydliganden:

- 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.
- Utredningen föreslår att möjligheten att tillgodoräkna sig utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddstationer skärps till att gälla laddstationer som "bedöms vara i behov av statligt främjande". Hur det avgörs är dock oklart och behöver förtydligas.
- Rena och höginblandade förnybara biodrivmedel ska hållas utanför reduktionsplikten.
- I förslaget anges att inblandningen av biodrivmedel ska vara möjlig för regeringen att pausa vid "allvarliga marknadsstörningar". Vad detta skulle kunna vara för tillfällen är dock oklart och behöver förtydligas. För att skapa jämnare prisbilder, borde det samma gälla åt andra hållet – det vill säga möjligheten att öka inblandningen i högre takt om marknaden tillåter.

## Ekonomiska styrmedel

Vi ställer oss positiva till utredningens förslag om att förlänga fordonsskatten (malus) från 3 till 5 år samt att sänka gränsen för när skatten träder in från 75 till 50 gram koldioxid per km.

Vi saknar förslag som främjar användning av biogas och andra fossilbränslefria alternativ. Här borde det gå att hitta lösningar som beskattar bränsleförbrukningen så att det lönar sig att tanka biogas i fordon där det även är möjligt att tanka fossila bränslen.

Vi tillstyrker utredningens förslag om att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering för tunga fordon.

Vi delar utredningens bedömning att prissättningen på fossila drivmedel måste spegla deras verkliga klimatkostnad enligt principen "förorenaren betalar". De föreslagna nivåerna på 83 respektive 88 öre/l för Co<sub>2</sub>-skatt och 1.80 kr/l energiskatt för bensin respektive diesel är rimliga, vilket sammantaget ger ca 3.30 kr/l högre pris vid pump.

Höjda koldioxidskatter bör kombineras med träffsäkra, kompensatoriska åtgärder för landsbygdskommuner där bilen är ett måste. Vi efterlyser 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.

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

Utredningen föreslår att den tillfälligt nedsätta skatten på jordbruksdiesel förlängs. Vi instämmer i utredningens syn på att lantbruket behöver extra stöd i omställningen, men vill se att det sker genom en gradvis övergång till fossilbränslefrihet. En utfasning av återbetalningen av koldioxidskatt på diesel på 3 år skulle till exempel kunna kompenseras med en biopremie som föreslogs i utredningen Vägen till fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67), ett konverteringsstöd för att ställa om dieseldrivna traktorer och arbetsmaskiner så att de kan gå på fossilfria alternativ, en skrotningspremie för äldre arbetsmaskiner samt ett utökat Klimatklivet för att påskynda användandet av eldrivna maskiner.

## Transporteffektivitet

Klimatkommunerna vill understryka utredningens poäng om att elektrifiering inte är hela lösningen. Fokus måste ligga på att skapa ett transporteffektivt samhälle.

Därför är vår stora invändning mot utredningens förslag frånvaron av styrmedel som främjar gång, cykel och kollektivtrafik och minskar andelen bilresande, det vill säga transporteffektivitet. I utredningen förklaras frånvaron med att åtgärder för ett transporteffektivt samhälle 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 det inte bara minskade utsläpp utan även minskad trängsel, bättre luftkvalitet, ökad trafiksäkerhet, bättre folkhälsa, bättre motståndskraft mot klimatförändringar och så vidare.

Klimatkommunerna vill därför bland annat se:

- En ny form av stadsmiljöavtal, så kallade mobilitetsavtal, ett samverkansavtal mellan stat och kommuner. I avtalet åtar sig staten att delfinansiera satsningar på ett transporteffektivt samhälle som sker lokalt.
- Trafikverket behöver få ett tydligt uppdrag att ge kommuner ekonomiskt och kunskapsmässigt stöd för steg 1- och 2-åtgärder.

- Inför en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för resor mellan bostad och arbetsplats, enligt promemorian "Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk."
- I den nationella transportplaneringen får gång- och cykelinfrastruktur en försvinnande liten del av investeringarna. Vi vill att Sveriges inspireras av Irland och Österrike – där öronmärks 10 % av budgeten för infrastrukturplaneringen till cykelåtgärder.
- Cykel bör ses som ett eget trafikslag och därmed möjliggöra för utbyggnad av friliggande cykelvägar.
- Vid utbyggnad/underhåll av övriga vägar bör Trafikverket per automatik planera för gång/cykel-väg.
- En elcykelbonus införs. Bonusen ger subventionering vid köp av elcykel.
- Det behövs omfattande satsningar på att rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet.
- Kommuner behöver få bättre möjligheter att använda parkering som styrmedel.
- Bashastigheten i tätorter och på motorvägar bör sänkas.

## Övrigt

Utredningen föreslår att den så kallade pumplagen, som innebär att större drivmedelsstationer måste tillhandahålla ett koncentrerat biodrivmedel, tas bort 2027. Vi menar att lagen är högst relevant i och med att den förbättrar Sveriges beredskap och inte bör avskaffas. Etanol- och biogasbilar kommer dessutom att rulla på vägarna några år framöver så behovet kvarstår.

Det är positivt att utredningen föreslår en utvidgning av klimat- och energirådgivningen. Vi vill dock 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.

Utredningen föreslår att gällande lagstiftning om miljözon klass 3 delas upp i två zoner; en för personbilar och en för lastbilar och bussar. Detta är positivt, men regelverket om miljözoner borde även utökas till att vara ett klimatpolitiskt styrmedel, det vill säga inte enbart baseras på luftkvalitet.

Remissvar  
Klimatkommunerna  
Antaget av Klimatkommunernas styrelse 2026-10-19

## Avslutningsvis

Sverige har allt att vinna på en snabb och rättvis klimatomställning. Att skjuta upp åtgärderna gör bara den framtida omställningen dyrare för medborgare, kommuner och näringsliv. Klimatkommunerna uppmanar regeringen att skyndsamt omsätta utredningens förslag i praktisk politik och att använda landets kommuner som de strategiska partners vi är i detta arbete.

För Klimatkommunerna 2026-10-19

Evelina Fahlesson