

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Er ref KN2026/01175

Vår ref RE2026025

Stockholm den 28 oktober 2026

Remiss av betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik och fyra raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33) på remiss och vill övergripande lyfta att:

- Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning att det krävs förstärkta styrmedel för att Sverige ska ha en möjlighet att klara sitt ESR-åtagande
- Drivkraft Sverige välkomnar och delar utredningens slutsats att en reduktionsplikt är att föredra framför ett nationellt handelssystem.
- Elektrifieringen av fordonsflottan behöver påskyndas. För detta krävs att fossilt är dyrare än fossilfritt.
- Drivmedelsmarknaden står inför en omvandling som saknar motstycke historiskt. Det är viktigt att tillgången på drivmedel och infrastrukturen som krävs för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner upprätthålls. Här pågår redan många viktiga initiativ.

Eftersom betänkandet innehåller ett stort antal förslag och bedömningar försöker vi här prioritera de förslag i betänkandet som påverkar Drivkraft Sveriges medlemmar och partners mest. Förslagen behandlas mer i detalj längre ned i remissvaret. Drivkraft Sverige tillstyrker att:

- Reduktionsplikten höjs för att Sverige ska ha möjlighet att klara sitt ESR-åtagande
- Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den så kallade pumplagen ska upphöra att gälla från och med 2028.
- Ta bort bensen § 4 Mk1 ur drivmedelslagen samt lagen om skatt på energi.
- En skattepromemoria tas fram med syfte att renodla och förenkla energibeskattningen. Samtidigt bör beskattningsnivåerna justeras så att energiskatten på el är lägre eller i nivå med energiskatten på bensen och diesel.

- Möjligheten att inom reduktionsplikten spara utsläppsminskningar till nästkommande år föreslås öka från 10 till 20 %.

Drivkraft Sverige vill anföra att:

- Köp av utsläppsutrymme från andra länder är en riskabel strategi för att klara Sveriges ESR-åtagande.
- Ett eventuellt borttagande av det särskilda kravet på 6 procent förnybar råvara i bensen måste åtföljas av höjningar av reduktionsplikten för att säkerställa E10-standarden på den svenska marknaden.
- Det är rimligt att energiskatten på el inte är högre än energiskatten på bensen och diesel. Vilka nivåer som bör gälla är en politisk bedömning. Drivkraft Sverige anser dock att av utredningens förslag bör höjd reduktionsplikt prioriteras framför höjd energiskatt på bensen och diesel om de ställs mot varandra.
- Regeringen bör utreda alternativ till förslaget om förlängd utökad skattenedsättning för jordbruksdiesel.
- Sverige har erhållit statsstödsgodkännande för skattebefrielse av höginblandade biodrivmedel till utgången av 2032. Förlängningen är välkommen. Om skattebefrielsen avvecklas tidigare och drivmedlen inkluderas i reduktionsplikten bör reduktionspliktsnivåerna samtidigt höjas.
- Möjligheterna att sänka eller ta bort skatterna på de biodrivmedel som ingår i reduktionsplikten bör efter pågående uppdatering av statsstödsregelverket nogt prövas och om det finns möjlighet att sänka dessa skatter bör så ske.
- Förslaget att införa en utökad möjlighet att sänka inblandningskravet vid marknadsstörning bör förtydligas och avgränsas ytterligare.
- Nuvarande reduktionsplikt som premierar biodrivmedel med bättre växthusgasprestanda bör behållas och inte göras om till en kvotplikt. Detta kanske kan aktualiseras om kraven på växthusgasprestanda i förnybartdirektivet skärps ytterligare.
- Det finns skäl för respektive emot ett borttagande av miljöklasserna på diesel. Drivkraft Sverige välkomnar att utredningen föreslår en implementeringstid över flera år från det att ett beslut eventuellt fattas.
- Det är välkommet att utredningen förtydligar reduktionspliktavgiftens roll samt föreslår en alternativ mekanism i form av ett pristak som inte är att likställa med en sanktion.
- Reduktionsplikten återkommande behöver följas upp och utvärderas.
- Införandet av ett eventuellt golvpris behöver föregås av ytterligare utredning och ställas mot andra alternativ såsom fortsatt skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel.

Drivkraft Sverige avstyrker att:

- Redan nu påbörja utfasning av nedsättning av förmånsvärdet för elbilar.

- Ett differentierat värde av elkrediter inom reduktionsplikten eftersom det riskerar att göra reduktionsplikten mer svårhanterlig utan att utgöra ett tillräckligt stöd till de laddstationer som bedöms extra stödvärda.
- En subkvot för förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung (RFNBO) inom den svenska reduktionsplikten införs i dagsläget. En separat kvot kommer inte vara tillräckligt för att driva svensk eller europeisk produktion av elektrobränslen utan bör i så fall åtföljas av en långsiktig strategi för hur produktion av dessa bränslen kan skalas upp som en väg mot ökad självförsörjningsgrad.
- Användning av RFNBO inom flyg- och sjöfart ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Detta riskerar att skapa en sammanblandning med regelverken ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime och kan leda till en merkostnad för svenska bilister utan att någon additionell effekt uppnås.

Drivkraft Sveriges mer detaljerade synpunkter

I betänkandet lämnas många förslag och bedömningar med påverkan på drivmedels-, bränsle- och/eller mobilitetsområdet. Drivkraft Sverige anser att det är oerhört välkommet att utredningen tar ett helhetsgrepp över vilka styrmedel som kan krävas för att nå Sveriges ESR åtagande samtidigt som denna samhällsomställning genomförs på ett tryggt och hanterbart sätt.

Styrmedelsutredningen presenterar flera förslag som visar att Sverige fortfarande kan nå sitt ESR-åtagande och samtidigt, genom sänkt elskatt, kompensera många av dem som drabbas av ökade kostnader. Nu när förslagen finns är det dags för politisk handlingskraft. Drivkraft Sverige vill särskilt betona att förslagen behöver börja genomföras under 2027 och 2028 för att ESR-åtagandet ska kunna nås. Om Sverige väntar längre kommer åtagandet inte längre att kunna nås genom nationella utsläppsminskningar.

Det är därför välkommet att utredningen föreslår ett beprövat styrmedel: reduktionsplikten för att åstadkomma detta. Utredningen jämför i betänkandet reduktionsplikten främst med ett nationellt handelssystem och landar i att fördelarna med ett reduktionspliktssystem väger över här och nu i den svenska kontexten. Drivkraft Sverige delar verkligen den slutsatsen och hoppas att detta kan bli startskottet för en politik som leder oss mot Sveriges klimatmål både 2030 och 2045.

Utredningen har valt att inte analysera behovet av att på andra sätt stimulera den inhemska produktionen av förnybara drivmedel, till exempel genom investeringsbidrag eller produktionsstöd, eftersom den bedömer att industripolitiska överväganden och andra förutsättningar för dessa investeringar faller utanför uppdraget.

Drivkraft Sverige förstår utredningens grundläggande bedömning utifrån att sådana system ensamma sällan är de styrmedel som åstadkommer en utsläppsminskning till lägsta kostnad för skattebetalare och/eller konsumenter. Investeringar i ny produktionskapacitet som görs nu kommer heller inte hinna bidra särskilt mycket till minskade utsläpp 2030 eller på kort sikt leda till billigare drivmedel för konsumenten eftersom Sverige är ett litet land och de färdiga drivmedlen i regel kan handlas på en internationell marknad. Därför anser Drivkraft Sverige att reduktionsplikten är och även i framtiden kommer behöva vara, det primära styrmedlet för att nå klimatåtagandena till 2030. Till 2045 kommer fler och fler segment behöva elektrifieras men en reduktionsplikt som säkerställer att de fossila utsläppen kan minska även från de kvarvarande fordonen kommer fortsatt att behövas. Sannolikt både före och efter 2045.

Däremot finns det andra starka skäl för att parallellt med en höjd reduktionsplikt underlätta utbyggnad av ytterligare inhemsk produktion. De främsta är kanske industri- och säkerhetspolitiska. En ökad och diversifierad europeisk produktion av fossilfria drivmedel kan minska beroendet av importerad energi. Detta kan över tid stärka Europas energisäkerhet och därigenom minska sårbarheten vid framtida energikriser. Forskning, utveckling och slutligen kommersialisering av produktion i Sverige kan också långsiktigt stärka svensk konkurrenskraft. Om omställningen från fossilt till fossilfritt även leder till minskad geopolitisk

sårbarhet och stärkt konkurrenskraft för industrier i Sverige och Europa skulle acceptansen öka för en klimatpolitik som leder till högre drivmedelspriser i Sverige.

För att Sverige ska klara sitt ESR-åtagande och påskynda utfasningen av fossila drivmedel krävs styrmedel som förstärker den ekonomiska drivkraften att ställa om. Här är ökade priser på fossila drivmedel, som utredningen konstaterar en viktig del. Priserna behöver inte skena men en ökad reduktionsplikt till mellan 15 och 25 procent kommer att leda till högre drivmedelspriser med upp till några kronor per liter. En sådan ökning skulle dock fortfarande innebära att drivmedelspriserna i Sverige är fullt jämförbara med prisnivåerna i våra grannländer.

Tabell 1 Pris bensin och diesel inklusive moms, oktober 2026

Bensin kr/l		Diesel kr/l	
Danmark	29,56	Finland	28,20
Nederländerna	27,38	Danmark	27,82
Finland	25,79	Nederländerna	27,60
Tyskland	24,62	Belgien	25,97
Frankrike	24,60	Frankrike	25,89
Grekland	24,45	Tyskland	25,24
Italien	22,47	Italien	24,92
Belgien	21,99	Litauen	24,52
Lettland	21,60	Grekland	23,55
Litauen	21,41	Lettland	23,04
Estland	21,35	Sverige	22,79
Spanien	19,90	Estland	22,38
Sverige	18,82	Spanien	21,01
Polen	17,46	Polen	19,96

Källa: https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

Utgångspunkter

Sverige behöver ytterligare styrmedel för att klara ESR-åtagandet

Drivkraft Sverige har länge framfört att nuvarande politik inte kommer vara tillräcklig för att Sverige ska klara sitt åtagande till EU om minskade utsläpp för perioden 2021-2030 (ESR-åtagandet inom ansvarsbördefördelningen). I betänkandet konstateras att vi i dagsläget ser ut att släppa ut ungefär 8 miljoner ton koldioxid för mycket för att klara åtagandet (exklusive ytterligare utsläpp som kan tillkomma från ändrade beräkningar om lustgasutsläpp eller från LULUCF).

Marginalen till målet har skrivits upp i flera omgångar under senare år. Till stor del beroende på att elektrifieringen av fordonsflottan inte gått så snabbt som det tidigare förutspåddes. Det är nu välkommet att utredningen lämnar många verkningsfulla förslag för att kunna sluta gapet och närma oss målen både 2030 och 2045.

Förnybara drivmedel måste vara billigare än fossila drivmedel

Drivkraft Sverige delar utredningens bild att stora delar av transportsektorn kommer att behöva elektrifieras för att Sverige ska ha en möjlighet att nå nettonollutsläpp 2045. Elektrifieringen pågår dock inte i önskvärd takt. Andelen nyregistrerade elbilar ökade i Sverige till drygt 40 procent första halvåret 2026, vilket kan jämföras med 34 procent under 2025 och 36 procent under rekordåret 2023. Även om elektrifieringen tuffar på har de senaste årens utveckling gjort att antalet elbilar som rullar på de svenska vägarna är ungefär 50 procent lägre än vad som förväntades för några år sedan. Förutom långsiktiga spelregler är en grundförutsättning för att elektrifieringen ska ta fart ordentligt att det är fördelaktigt att köpa, äga och köra elfordon jämfört med diesel- och bensindrivna fordon.

Borttagande av elbilsbonusen för personbilar försämrade denna kalkyl, särskilt för många som köper eller leasar bilen privat, detta särskilt i kombination med sänkningarna av drivmedelsskatterna och den kraftigt sänkta reduktionsplikten, som lett till att Sverige har bland de lägsta bensin- och dieselpriiserna inom EU. Dessa åtgärder har sammantaget varit ogynnsamma och sannolikt försenat elektrifieringen av den svenska fordonsflottan. Därför välkomnar Drivkraft Sverige den övergripande inriktningen utredningen presenterar att det fossilfria inte bara måste vara ett val för miljön utan även för plånboken. Samtidigt måste det beaktas att transporterna ökar och att förbrukningen av flytande drivmedel varit ganska konstant över de senaste 30 åren. Den hittillsvarande elektrifieringen av vägtransporterna, som endast omfattar några procent av energianvändningen, kompenserar alltså inte för trenden med ökade transportbehov. Detta ger vid handen att biodrivmedel och styrmedel riktade mot drivmedel kommer att vara av stor betydelse under lång tid framöver.

Drivmedelsmarknaden står inför en historisk omställning men flytande drivmedel kommer krävas under flera decennier framöver

Vid utgången av 2025 var knappt 9 procent av Sveriges personbilsflotta eldriven, detta är en ökning från drygt 7 procent 2024. Bland tyngre fordon är elektrifieringen än mer avlägsen. 2025 fanns det endast ca 1 650 eldrivna tunga lastbilar på de svenska vägarna, vilket motsvarar 2 procent av hela beståndet av tunga lastbilar. I jordbruket används i princip uteslutande dieselmaskiner.

Även om elektrifieringen ännu inte tagit fart på samma sätt som i vissa av våra grannländer kommer den att fortgå och över tid minska behovet av flytande drivmedel. Med minskande behov av drivmedel kommer det också komma ett minskande civilt behov av stationer och depåer. Drivkraft Sveriges medlemmar och partners är, och vill fortsätta att vara, drivande och lösningsorienterade för att denna omställning ska gå så snabbt och smidigt som möjligt. Drivkraft Sverige vill lyfta att det är viktigt för samhället att här anta ett helhetsgrepp. Även om det civila behovet på sikt kommer att minska kommer det likväl finnas ett behov under flera

decennier framöver men i minskande volymer. Parallellt med denna strukturomvandling behöver Sverige en robust drivmedelsinfrastruktur som kan förse drivmedelsbehovet i händelse av kris eller krig.

Regional tillgång på stationer

Utredningen bedömer att tillgången till drivmedelsstationer i landet är god, även på landsbygden. Vidare bedömer utredningen att Regeringen bör förlänga Tillväxtverkets uppdrag att även för tid efter 2027 fördela medel för stöd till grundläggande kommersiell service.

Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning och tillstyrker bedömningarna.

Tillgång till stationer och drivmedelsberedskap

På området drivmedelsberedskap konstaterar utredningen att arbete pågår på Energimyndigheten avseende bland annat drivmedelslager, riksintressen och behovet hos samhällsviktig verksamhet och nöjer sig med att konstatera att Energimyndigheten löpande bör uppdatera analysen av drivmedelsbehov för samhällsviktig verksamhet, samverka med Tillväxtverket och regionerna om drivmedelsstationer i serviceglesa områden samt samverka med Försvarsmakten rörande det militära försvarets drivmedelsbehov.

Drivkraft Sverige tycker samtliga punkter är viktiga och delar utredningens syn att de redan nu diskuteras och utvecklas i rätt forum inom Energimyndigheten, Försvarsmakten och Tillväxtverket. Vad gäller rekommendationer till Försvarsmakten borde fokus i ett första skede ligga på att se över vilka möjligheter som finns att byta ut fossila drivmedel till biodrivmedel. Här har Drivkraft Sverige nyligen utkommit med ett faktablad om krav på drivmedel till Försvarsmakten¹.

Elektrifiering av försvarets verksamhet ligger till stor del längre fram i tiden. Det hade därför, givet vår osäkra omvärld, varit önskvärt om utredningen tittat mer på ökad motståndskraft och förbättrade förutsättningar för inhemsk produktion även på drivmedelsområdet.

Förvärv av ESR-utrymme

Utredningen lyfter även att förvärv av andra länders ESR-utsläppsutrymme kan bidra till att nå Sveriges ESR-åtagande billigare än med högre inblandning av biodrivmedel men att denna strategi är osäker.

Drivkraft Sverige avråder från att bygga strategin för måluppfyllnad utifrån detta. Fler EU-länder än Sverige har tuffa klimatmål och ESR-åtaganden och det kommer sannolikt inte finnas stora eller billiga utsläppsutrymmen att köpa. Om det visar sig att Sverige går mot att klara sitt ESR-åtagande kan Sverige i stället välja att sälja överskott till andra eller göra lägre höjningar av reduktionsplikten än vad som föreslås i betänkandet.

¹ [Drivmedel till Försvarsmakten - Drivkraft Sverige](#)

Reduktionsplikten

Drivkraft Sverige är positiva till reduktionsplikt som ett effektivt styrmedel för att fasa ut fossila drivmedel i transportsektorn. En reduktionsplikt med långsiktiga mål, kan också bidra till att fler investeringar i alternativa drivmedel genomförs. Till 2030 är reduktionsplikten central för att nå Sveriges ESR-åtagande. Mot slutet av 2030-talet kan ETS 2 komma att få en alltmer central roll i klimatpolitiken, det är dock osäkert hur systemet kommer att utvecklas eller om systemet räcker för svensk måluppfyllnad 2045. Drivkraft Sverige bedömer därför att reduktionsplikten kommer vara ett viktigt styrmedel för att uppnå klimatmål och bidra till mindre fossilberoende även för tid efter 2030.

Drivkraft Sverige välkomnar och delar därför utredningens slutsats att en reduktionsplikt är att föredra framför ett nationellt handelssystem.

Nya nivåer i reduktionsplikten

Utredningens föreslår att nya inblandningsnivåer ska gälla för åren 2028 till 2030. Nivåerna ska vara 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030. Nivåerna ska uppdateras i kontrollstationer vart fjärde år.

Drivkraft Sverige har tidigare föreslagit en höjning till minst ca 15-20 procent växthusgasreduktion beroende på pliktens utformning och välkomnar därför utredningens inriktning om höjda reduktionspliktsnivåer. Drivkraft Sverige anser att målet med reduktionspliktsnivåerna bör vara att ge stabila förutsättningar för att på kort sikt uppnå ESR-åtagandet, uppfylla kraven i förnybartdirektivet samt över tid ställa om från fossilt till förnybart.

För att klara detta behövs viss möjlighet till anpassning av reduktionspliktsbanan, t.ex. förutsätter både utredningens och Drivkraft Sveriges tidigare bedömning att både elektrifieringstakten och den växande marknaden för HVO100 upprätthålls framöver. Om detta inte sker kan nivåerna på reduktionsplikten behöva anpassas.

Drivkraft Sverige anser att en höjning av reduktionsplikten bör ske 1 juli 2027 eller 1 januari 2028 beroende på hur snabbt politiskt beslut kan fattas. Om denna process drar ut på tiden kommer reduktionspliktsnivåerna som krävs för måluppfyllnad att behöva vara högre än de givna förslagen.

Drivkraft Sverige är positiva till att formalisera användningen av kontrollstationer för tid efter 2030 med något på förhand givet tidsintervall. Drivkraft Sverige är dock delvis frågande om det föreslagna intervallet fyra år är för långt.

Drivkraft Sverige uppskattar och delar utredningens resonemang om att biodrivmedel, om än i mindre volymer, kommer att krävas långt efter att Sverige mål för nettonollutsläpp 2045 förhoppningsvis uppnåtts. Eftersom biodrivmedel kommer att behövas under lång tid är utredningens förslag att med nivåerna i reduktionsplikten ta sikte på de på mycket lång sikt efterfrågade biodrivmedelsvolymerna ett klokt sätt att kombinera klimatpolitik med långsiktiga signaler till näringsliv.

Ett sätt för Sverige och Europa att minska fossilanvändningen snabbare i befintliga fordon vore att tillsammans inom EU arbeta fram en standard för bensen med 20 procents inblandning av etanol (E20). Ökad inblandning av etanol skulle även kunna utgöra ett kostnadseffektivt sätt att minska koldioxidutsläppen och samtidigt minska beroendet av olja. När sådana standarder är på plats inom EU kan det vara rimligt att åter se över nivåerna i reduktionsplikten.

Ett gemensamt reduktionskrav på bensen och diesel

Det föreslås i betänkandet att det införs ett gemensamt inblandningskrav på diesel och bensen. Kravet om att minst 6 procentenheter av reduktionsplikten på bensen ska uppnås genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel ska tas bort år 2028.

Ett krav på bensen och diesel

Hög klimatnytta i förhållande till marknadsmässigt pris bör vara det främsta verktyget för att styra vilka drivmedel som används inom reduktionsplikten. Detta kan bidra till kostnadseffektivitet och talar generellt mot separata kvoter. Drivkraft Sverige menar att den flexibilitet systemet idag har med rätten att överföra reduktion mellan bensen och diesel egentligen är tillräcklig. Drivkraft Sverige ställer sig frågande till i vilken utsträckning ändringen verkligen bidrar till minskade kostnader men motsätter sig inte förslaget. Åtgärden skapar större flexibilitet, särskilt om den på sikt kombineras med fler energibärare i plikten.

Viktigt med bensinstandard

Drivkraft Sverige anser dock att det är viktigt att reduktionsplikten sammantaget är utformad på ett sätt för att i praktiken säkerställa att E10 är den bensinkvalitet som är standard på den svenska marknaden. En generell kvot på minst 15-20 procent borde i många fall vara tillräckligt för detta. Vid en lägre reduktionsplikt på 10-15 procent kan dock Drivkraft Sverige, för att hålla oss i linje med EU, se vissa begränsningar tex. för att säkerställa bibehållandet av E10. En sådan begränsning vore att upprätthålla kravet om att minst 6 procentenheter av reduktionsplikten på bensen ska uppnås genom inblandning av förnybara drivmedel.

Subkvot för avancerade biodrivmedel och RFNBO

Utredningen föreslår att det införs en subkvot om 2 procentenheter för avancerade biodrivmedel och 0,75 procentenheter för RFNBO. Kvotnivåerna ska gälla från och med 2028. Utredningen föreslår samtidigt att kvoten för RFNBO ska vara möjlig att uppfylla med elektrobränslen använda inom flyg- och sjöfart samt inom produktionen på raffinaderierna.

Drivkraft Sverige avstyrker att en subkvot inom den svenska reduktionsplikten införs för att Sverige ska ha ett styrmedel på plats som svarar mot kraven i EU:s förnybartdirektiv avseende elektrobränslen. Om en subkvot för elektrobränslen ska införas bör det vara för att Sverige vill satsa strategiskt på dessa bränslen som en väg mot mindre koldioxidutsläpp och ökad självförsörjningsgrad. Drivkraft Sverige bedömer vidare att ett inblandningskrav på efterfrågesidan inte kommer att vara tillräckligt för att stimulera elektrobränsleproduktion för vägtrafik inom Europa. Ett eventuellt införande av en subkvot för elektrobränslen borde därför åtföljas av en plan på hur svensk produktion kan skalas upp för sådana bränslen. I detta sammanhang vill Drivkraft Sverige även lyfta att förnybartdirektivet för tid efter 2030 inom kort

kommer att börja omförhandlas inom EU. Utifrån de diskussioner som förts om framtida utformning är det inte alls klart att förnybartdirektivet kommer fortsätta vara så styrande i detalj med subkvoter för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen samt begränsningar för andelen grödebaserade biodrivmedel.

Om det primära syftet med den föreslagna nationella subkvoten är att undvika problem gentemot EU-rätten bedömer Drivkraft Sverige att det är rimligt att inkludera vätgas använd i raffinaderiverksamheten för måluppfyllnad eftersom det kan minska kostnaderna för att uppfylla reduktionsplikten.

Användning av förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung inom internationell flyg- och sjöfart bör dock inte inkluderas inom reduktionsplikten oavsett syfte med subkvoten. Detta då det kan leda till direkt oönskade effekter. Det allra mesta flyg- och fartygsbränslet omfattas varken av ESR som den svenska reduktionsplikten ska bidra till att uppnå eller av ETS 2. Bränslen för dessa användningsområden täcks däremot av de EU-gemensamma inblandningskraven inom ReFuel Aviation och Fuel Maritime, samt av ETS 1. Drivkraft Sverige anser att det saknas analys för hur dessa styrmedel interagerar och anser att detta är ett skäl att avvakta med en subkvot tills detta är klarlagt. Exempel på frågeställningar som kräver ytterligare analys:

- Om reduktionspliktsavgiften till exempel uppgår till 6,5 kr /Kg CO₂ ger Sverige ett extra incitament för användning av RFNBO i Sverige på 12-20 kr/l. Eftersom de europeiska inblandningskraven på flyg- och sjöfart möjliggör för europeisk massbalansering av inblandningen kan den kanske leda till att den faktiska inblandningen sker där de starkaste incitamenten återfinns. I praktiken skulle därför inkludering av RFNBO från flyg- och sjöfart kunna leda till:
 - Ökad användning av RFNBO i Sverige men oförändrad efterfråga på RFNBO i Europa. Alltså ett nollsummespel.
 - Att svenska bilister tvingas betala extra för redan tvingande inblandning i europeiskt flyg och sjöfart.

Den svenska reduktionspliktslagen saknar definition av avancerade biodrivmedel och förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Sådana definitioner bör läggas till ifall en subkvot införs.

Elkrediter: Utsläppsminskningar från publika laddningsstationer bör användas mer effektivt

Energimyndigheten föreslår få rätt att viktade elkrediter så att utbyggnad av viss publik laddinfrastruktur premieras. Utredningen bedömer att regleringen av om hur energimängden från leverans av fossilfri el ska viktas och därmed vilka laddstationer och marknadssegment som ska prioriteras genom reduktionsplikten bör ske genom Energimyndighetens föreskrifter. Reglerna ska enligt förslaget gälla från 1 januari 2028

Drivkraft Sverige uppskattar att utredningen uppmärksammar att laddinfrastruktur idag är underutnyttjad och att driftsstöd i vissa särskilda fall kan krävas för att hålla strategiskt viktiga laddstationer med bristande underlag. Drivkraft Sverige är dock inte säkra på att viktade

elkrediter inom reduktionsplikten är en ändamålsenlig väg framåt. Drivkraft Sverige anser vidare att förslaget är ofärdigt och riskerar att slå fel väldigt fel för en bransch som satsat hårt på utbyggnad men ännu inte har tillräcklig beläggningsgrad för att vara lönsam. Utredningen anför att elkrediterna ska användas för att premiera den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastruktur i delar av landet där det mest behövs. Drivkraft Sverige vill först påpeka att det redan finns riktade stöd att söka för detta. Vidare riskerar förslaget att försämra kalkylen för många som byggt laddstationer under de senaste åren och räknat med ett visst bidrag från elkrediterna som de kan sälja till reduktionspliktiga bolag.

Rena och höginblandade förnybara drivmedel bör inkluderas i reduktionsplikten 2031

I betänkandet föreslås att rena och höginblandade förnybara drivmedel senare ska inkluderas i reduktionsplikten. Ändringen föreslås träda i kraft när Sverige inte längre har ett statsstödsgodkännande för skattenedsättning för rena och höginblandade biodrivmedel, dock senast den 1 januari 2031.

Drivkraft Sverige konstaterar att regeringen sökt, samt från EU-kommissionen erhållit, förlängt statsstödsgodkännande för höginblandade biodrivmedel till utgången av 2032². Drivkraft Sverige välkomnar detta. Om fortsatt skattebefrielse, i framtiden, inte är möjlig bör de idag skattebefriade drivmedlen inkluderas i reduktionsplikten och reduktionspliktsnivåerna höjas för att säkerställa att motsvarande volym av biodrivmedel används.

Rena och höginblandade biodrivmedel är idag kommersiellt efterfrågade tack vare skatteundantaget. Om skattebefrielse inte längre tillämpas kommer det krävas andra incitament för att motsvarande mängd biodrivmedel ska efterfrågas i Sverige. Det är därför välkommet att det i betänkandet lyfts att en lösning på detta är högre reduktionspliktsnivåer den dag de höginblandade biodrivmedlen inkluderas i reduktionsplikten.

Ett golvpris på biodrivmedel införs efter att höginblandade biodrivmedel förts in i reduktionsplikten

Utredningen föreslår att ett tillfälligt prisgolv för utsläppsminskningar på 2 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter ska införas i reduktionsplikten. Prisgolvet föreslås träda i kraft när rena och höginblandade förnybara drivmedel blir reduktionspliktiga. Golvet ska vara tidsbegränsat till högst 5 år och syftar enligt betänkandet till att säkerställa en avsättning för aktörer som säljer höginblandade biodrivmedel. Utredningen konstaterar samtidigt att prisgolvet bör anmälas till Europeiska kommissionen för godkännande enligt EU:s statsstödsregler.

Drivkraft Sverige anser att utredningens ambition är god men tror att detta kan bli väldigt komplicerat att få till i praktiken. Rent generellt bör prisreglering av fria marknader undvikas. Det är svårt att utforma och tillämpa olika prisregleringar på en konkurrensutsatt marknad och kan leda till konkurrenssnedvridningar. Drivkraft Sverige anser att det är fortsatt oklart om och hur detta kan utformas samt administreras. Prisgolvet föreslås i betänkandet med motivet att

² [EU förlänger Sveriges godkännande att skattebefria biodrivmedel - Regeringen.se](#)

underlätta för aktörer som enbart säljer höginblandade biodrivmedel ifall dessa i framtiden inkluderas i reduktionsplikten. Då detta föreslås ske först 2031 finns det därför gott om tid att analysera prisgolvet mer i detalj och samtidigt överväga om det finns andra, mer ändamålsenliga, åtgärder som skulle kunna uppnå något liknande.

Framtida analys om reduktionsplikten bör bli en kvotplikt

På sikt bedömer utredningen att reduktionsplikten kan behöva göras om till en kvotplikt för att minska inverkan på bensin- och dieselpiserna.

Drivkraft Sverige anser att nuvarande utformning som premierar biodrivmedel med bättre växthusgasprestanda bör behållas. Styrningen inom förnybartdirektivet är uppbyggd utifrån detta och flera medlemsstater har redan denna typ av incitament. En övergång till kvotplikt skulle å andra sidan harmonisera mer med logiken inom ETS 2 och styrningen gentemot klimatmålen.

I samband med ett nytt och uppdaterat förnybartdirektiv runt 2030, för det fall utsläppsminskningsskraven på biodrivmedel för att klassificeras som hållbara närmar sig 100 procent för samtliga produktionsanläggningar kan en kvotplikt utgöra en förenkling av styrningen utan materiell påverkan. Innan detta sker förespråkar Drivkraft Sverige nuvarande reduktionsplikt som premierar val av bättre råvaror och produktionsprocesser utifrån förnybartdirektivets nuvarande logik om utsläppsminskningar i hela produktionskedjan.

Biogas och naturgas behålls utanför reduktionsplikten, vätgas innanför

Utredningen bedömer att gasformiga drivmedel i nuläget inte bör omfattas av reduktionsplikten. Det bör analyseras om den nuvarande skattenedsättningen för biogas bör ersättas med ett särskilt inblandningskrav för energigaser för att påskynda utfasningen av naturgas i hela ekonomin på ett kostnadseffektivt sätt.

Drivkraft Sverige kan se biogas både inom och utanför reduktionsplikten men ser inte vägvalet som en högt prioriterad fråga. Om biogas införlivas behöver dock reduktionsnivåerna höjas för att säkerställa motsvarande totala utsläppsminskning. De höginblandade och rena biodrivmedel som i dag är skattebefriade utanför plikten är av olika karaktär där vissa kan ha svårt att vara konkurrenskraftiga med en literbeskattning inom plikten. På kort sikt välkomnar därför Drivkraft Sverige utredningens förslag att behålla skattebefrielsen utanför reduktionsplikten tills statsstödsgodkännandet löper ut. Om fortsatt skattebefrielse av någon anledning inte är möjlig bör de idag skattebefriade drivmedlen eller gasen omgående inkluderas i reduktionsplikten och reduktionspliktsnivåerna höjas för att säkerställa att motsvarande mängd förnybart används.

Utökad möjlighet att spara utsläppsminskningar mellan åren

Det föreslås i betänkandet att möjligheten att spara utsläppsminskningar till nästkommande år ska öka så att företag får föra över överskott som uppgår till högst 20 procent av den utsläppsminskning som ska uppnås under det aktuella året. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2028.

Drivkraft Sverige är positiva till förändringen och tillstyrker förslaget. Vi har dock tidigare även förespråkat större flexibilitet under samma år genom att möjliggöra överlåtelse av utsläppsreduktion snarare än endast bekräftat överskott.

Reduktionspliktsavgiften justeras upp och det införs ett takpris

Det föreslås att taket för hur hög reduktionspliktsavgiften får vara höjs till 8 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter. Reduktionspliktsavgiften ska vara 6,50 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter för bensen och diesel. Detta är en höjning jämfört med dagens nivåer (4 kr/kg på diesel och 5 kr/kg på bensen)

Ett pristak för utsläppsminskningar på 7 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter föreslås samtidigt införas i reduktionsplikten. Det ska fungera så att drivmedelsleverantören i samband med den årliga redovisningen till Energimyndigheten ges möjlighet att ansöka om att täcka ett eventuellt underskott genom att köpa utsläppsutrymme av staten. Motivet till förslaget är att utgöra en säkerhetsventil vid höga priser. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 januari 2028.

Drivkraft Sverige välkomnar att det förs ett fördjupat resonemang och försöker klargöras hur reduktionspliktsavgiften bör ses och hanteras framöver. Vid införandet sattes den på en nivå för att säkerställa uppfyllnad men samtidigt utgöra ett tak för hur hög drivmedelskostnaden kan bli för en konsument. I realiteten har dock en ouppfylld reduktionsplikt räknats som ett sanktionspliktigt lagbrott, vilket gjort att inget företag velat använda reduktionspliktsavgiften som en säkerhetsventil. Nu föreslås ett förtydligande att reduktionspliktsavgiften inte ska utgöra en säkerhetsventil för detta föreslås i stället ett pristak.

Drivkraft Sverige välkomnar att utredningen arbetat med att klargöra och utreda detta. Det är rimligt att justera upp reduktionspliktsavgiften utifrån konsumentprisindex och det är även rimligt att samtidigt anpassa ned avgiften motsvarande den merkostnad som tillkom för att avgiften är att betrakta som en sanktionsavgift och därmed inte avdragsgill. Högre avgifter och högre pristak skapar samtidigt möjlighet för drivmedelsdistributörerna att använda dyrare biodrivmedel i bensen och diesel.

Sammantaget bedömer Drivkraft Sverige att takpriset på föreslagen nivå och med nuvarande utformning kommer tillämpas begränsat som en löpande säkerhetsventil. Pristaket kan dock för ett bolag som av misstag inte uppnått sin reduktionsplikt vid rapporteringstillfället utgöra en välkommen möjlighet till självkorrigerande, utan att sanktionsavgift krävs.

Möjlighet att pausa/sänka inblandningskrav vid marknadsstörning

Det föreslås att regeringen ska ges möjlighet att tidsbegränsat ge anstånd med reduktionspliktskravet vid allvarliga marknadsstörningar. Undantaget ska vara tidsbegränsat, med möjlighet till förlängning. Med allvarlig marknadsstörning ska avses en kraftig och plötslig minskning av tillgången till biodrivmedel som pågår under längre tid. Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2028.

Drivkraft Sverige anser att nuvarande lagstiftningsprocess med möjlighet att genom förändringar i lagen anpassa kvotnivåerna är tillräcklig. En säkerhetsventil likt den föreslagna

är mer motiverad med betydligt högre nivåer i reduktionsplikten, med dagens nivåer saknas egentligen behov för en sådan ventil. Det är även lite oklart vilken effekt detta kan få på drivmedelspriserna på kort sikt eftersom volymer ofta upphandlas en till sex månader i förväg.

Drivkraft Sverige anser ändå att förslaget innehåller flera välkomna avgränsningar såsom att möjligheten till nedsättning är tidsbegränsad och att definitionen av marknadsstörning är kopplad till *tillgången av biodrivmedel*. I skälen till förslaget anges dock mer svepande beskrivningar av marknadsstörningar som till exempel onormalt höga priser. Drivkraft Sverige vill därför att det förtydligas att förslaget inte syftar till att möjliggöra reduktionspliktsförändringar extra snabbt när förhållanden på världsmarknaden driver upp priset på produkter som diesel, flygbränsle och bensin.

Det bör rent generellt finnas en återhållsamhet med att politiskt försöka justera prisändringar till följd av omvärldsfaktorer. Om det ändå finns sådana ambitioner politiskt anser Drivkraft Sverige att tillfälliga skatteförändringar är att föredra eftersom de inte riskerar att snedvrida marknadsförutsättningarna mellan olika bolag på samma sätt som hastiga förändringar av reduktionsplikten.

Ett nationellt handelssystem

Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning att det inte bör införas ett nationellt handelssystem.

Drivkraft Sverige anser att Sverige för att nå ESR-åtagandet 2030 bör använda befintliga styrmedel i form av reduktionsplikt, ETS 2 och drivmedelsbeskattning. Dessa styrmedel är också vedertagna i övriga Europa. Dessutom bedöms priseffekterna vid låg inblandning bli högre med ett nationellt handelssystem. Det faktum att merparten av det bränsle som det nationella handelssystemet ska täcka handlas av ett fåtal aktörer samt att de olika åtgärderna som realistiskt kan användas för att minska utsläppen till 2030 är begränsade försvårar även införandet av ett handelssystem. Slutligen finns tidsaspekten. Ett nationellt handelssystem skulle kräva ytterligare utredning och därmed inte kunna införas i tid för att på allvar påverka Sveriges möjligheter att nå ESR-åtagandet. Ett nationellt handelssystem bör alltså inte införas.

Fokus under den kommande mandatperioden bör läggas på att utveckla och optimera de befintliga styrmedel som vi vet fungerar, främst reduktionsplikten. Hur ETS 1 & ETS 2 utvecklas efter 2030, eller för ETS 2 ens från införandet 2028 är ännu inte helt färdigt inom EU och det riskerar att leda till kortsiktighet och oförutsägbarhet att föregå detta genom att införa ett nationellt handelssystem.

Pumplagen

Drivkraft Sverige välkomnar förslaget i betänkandet att Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den så kallade pumplagen ska upphöra att gälla från och med 2028. Drivkraft Sverige anser att aktörerna själva bör få avgöra vilka drivmedel som tillhandahålls utifrån efterfrågan och kommersiella förutsättningar. Detta då det över tid blivit tydligt att det

inte fungerar att rikta krav på utbudssidan av marknaden när det saknas kommersiella förutsättningar på efterfrågesidan.

Drivkraft Sverige delar även utredningens bedömningar om att lagen inte är ändamålsenlig samt att det finns andra mer effektiva styrmedel som kan styra mot nollutsläpp i transportsektorn. Drivkraft Sverige delar även utredningens bedömningar om att ändamålsenligheten inte heller skulle öka genom att införa riktade krav på att tillhandahålla förnybara drivmedel i glesbygd, krav på att tillhandahålla elektricitet på försäljningsställen eller genom förändringar i tillsynsansvaret.

Miljöklasserna på drivmedel

I betänkandet föreslås att indelningen av drivmedel i miljöklasser ska tas bort. Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2031.

Bensin

Drivkraft Sverige har tidigare skickat in en hemställan i enlighet med utredningens förslag att ta bort bensin Mk1 ur drivmedelslagen samt lagen om skatt på energi³. Drivkraft Sverige välkomnar och tillstyrker alltså ett borttagande av MK1 bensin ur fjärde paragrafen i drivmedelslagen och lagen om skatt på energi. Alkylatbensin behöver även fortsatt kunna särskiljas från annan bensin i drivmedelslagen och i lagen om skatt på energi.

Vid ett avskaffande av Mk1 för bensin vore det lämpligt att samtidigt se över bestämmelserna om ångtryck och sommarkvalité för en harmonisering med övriga Europa.

Diesel

Drivkraft Sverige konstaterar att skillnaden i beskattning mellan diesel av olika miljöklasser motiveras av hälso- och miljöskäl. Om skillnaden i miljöpåverkan mellan drivmedelsklasserna minskar är en ökande skatteskillnad svår att motivera. Som utredningen konstaterar har kvalitetskraven på drivmedel och avgaskraven på nya fordon skärpts över tid. Samtidigt har det ifrågasatts hur väl avgaskraven stämmer överens med utsläpp från verklig körning. Eftersom förslaget delvis motiveras utifrån att EU:s medlemsländer 2030 sannolikt har infört nya mätmetoder vid kontrollbesiktningen för att upptäcka felaktiga partikelfilter är det viktigt att dessa mätmetoder vid kontrollbesiktningen genomförs, samt att det finns tillräckliga krav på att felaktiga filter åtgärdas innan skillnaden mellan miljöklasserna på diesel tas bort. Drivkraft Sverige hade gärna även sett en uppdaterad studie från Trafikverket om skillnaderna i konsekvenser för miljö och hälsa innan ställning tas till förslaget.

Drivkraft Sverige välkomnar samtidigt att utredningen föreslår en implementeringstid över flera år från det att beslut eventuellt fattas. En lång implementeringstid är viktigt för att raffinaderierna ska ges möjlighet att ställa om sin produktion och depåerna sin hantering.

³ <https://drivkraftsverige.se/nyheter/hemstallan-drivkraft-sverige-avveckling-av-mk1-bensinkvalite-och-harmonisering-med-branslekvalitetsdirektivet-for-mk2-bensin/>

Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning att ett borttagande av skatteskillnaden mellan MK1 och MK3 skulle harmonisera Sverige med övriga Europa och på så sätt kunna minska kostnaderna för dieselförsörjningen. Samtidigt kan en avskaffad skatteskillnad mellan MK1 och MK3 innebära försämrade förutsättningar för dieselproduktion i Sverige. Europa importerar redan i dag diesel- och flygbränsle, och den europeiska raffinaderikapaciteten minskar kontinuerligt.

Stöd och styrmedel för introduktion av elfordon

Inköpssubventioner för nya eldrivna personbilar

Utredningen bedömer att inköpssubventioner inte är lämpliga för nya eldrivna personbilar.

I stället bedömer utredningen att förbättringar av totalkostnadskalkylen för elbilar bör ske genom förändringar i styrmedel som påverkar de rörliga kostnaderna vid bilanvändning. Varken inköpssubventioner för nya bilar, inköpssubventioner för begagnade bilar eller stöd till ägande av elbilar bedöms vara kostnadseffektiva styrmedel men om något så förespråkar utredningen årligt stöd till ägande.

Drivkraft Sverige delar bedömningen att de rörliga kostnaderna förknippade med bilanvändning är mycket viktiga för hur omställningen kommer att utvecklas. För att omställningen verkligen ska ske i den takt som krävs måste det vara ekonomiskt fördelaktigt att välja fossilfritt framför fossilt. Detta gäller både dem som står inför att köpa en ny bil och dem som står inför att köpa en begagnad bil. Därför är utredningens förslag om höjd reduktionsplikt välkommet och nödvändigt, både för att Sverige ska kunna nå sitt ESR-åtagande till 2030 och för att driva på elektrifieringen mot nettonollutsläpp 2045.

Utifrån tidigare erfarenhet bedömer dock Drivkraft Sverige att det kommer vara politiskt svårgenomförbart att låta höga drivmedelspriser och låga elskatter vara de enda ekonomiska incitamenten för fortsatt elektrifiering i tillräcklig takt för att nå våra klimatmål. Drivkraft Sverige anser därför att det bör införas en elbilspremie som riktas till den breda massan av hushåll med ett pristak för att bibehålla acceptans för stödet⁴.

Klimatpremie till tunga fordon

Klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030 och återkommande utvärderingar av stödbehovet bör göras. Samtidigt föreslås att skillnaden i stöd mellan lätta lastbilar och lastbilar med en totalvikt upp till 4,25 ton behöver tas bort

Drivkraft Sverige välkomnar att klimatpremien förlängs men tror att den kommer behöva behållas även efter 2030.

⁴ <https://drivkraftsverige.se/publikationer/hur-far-vi-fler-elfordon-pa-vagarna/>

Förläng och samordna klimatpremien för arbetsmaskiner

Klimatpremien för arbetsmaskiner ska behållas och förlängas i tid. En ny samordnad förordning för stöd till miljöarbetsmaskiner inklusive ladd- och tankningsutrustning ska tas fram. När totalkostnadskalkylen för eldrivna 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.

Drivkraft Sverige tillstyrker förslagen om förlängd klimatpremie och samordning av stödet.

Skatteförslag

Skatter på drivmedel, bränsle och el

Utredningen gavs enligt direktivet inte möjlighet att lämna författningsförslag på skatteområdet och innehåller således egentligen främst bedömningar på skatteområdet. Drivkraft Sverige ser därför framför sig att samtliga skatteförslag skulle behöva remitteras om i en skattepromemoria före ett eventuellt ikraftträdande. Drivkraft Sverige kommenterar övergripande skatteförslagen nedan.

Skatterna på koldioxid och energi slås ihop i LSE

Utredningen föreslår att energiskatten och koldioxidskatten slås ihop till en punktskatt.

Enligt Drivkraft Sverige bör fossila utsläpp principiellt ha högre skatt än biogena utsläpp. Detta har dock, som utredningen konstaterar, visat sig svårt att praktiskt åstadkomma. Om öppning uppstår i nuvarande regelverk eller ges genom ett nytt energiskattedirektiv bör sådana principer genomsyra även den svenska beskattningen. Denna princip borde även gälla biodrivmedel som ingår i reduktionsplikten.

När det inom det nya handelssystemet, ETS 2, kommer krävas att fossila drivmedel täcks av en utsläppsrätt under 2028 kommer de två handelssystemen tillsammans prissätta merparten av den fossila koldioxiden som förbränning ger upphov till i Sverige. Tillsammans med det faktum att dagens koldioxidskatt är svår att differentiera utifrån fossila och biogena utsläpp gör detta att Drivkraft Sverige stödjer utredningens inriktning och anser att skatten spelat ut sin roll och i stället bör slås ihop med den nuvarande energiskatten.

Eftersom förslaget inte syftar till att ändra några skattenivåer eller andra förhållanden i sak är det viktigt att det samtidigt genomförs en grundlig genomgång av lagen på skatt på energi så att procentuella nedsättningar justeras och att hänvisningar uppdateras.

Förlängd utökad skattenedsättning för jordbruksdiesel

Utredningen föreslår att den tillfälligt utökade nedsättningen av skatten på diesel som används i jord-, skogs- och vattenbruk samt viss närliggande verksamhet förlängs tills vidare.

Drivkraft Sverige bedömer att denna mer riktade nedsättning till konkurrensutsatta verksamheter är mer motiverad än en generell skattesänkning på bensin och diesel. Åtgärden borde dock kunna utformas än mer specifikt och på ett sätt som fortfarande

stimulerar till omställning från fossilt till fossilfritt. En generell dieselskattenedsättning minskar incitamentet för jord- och skogsbruk att gå över från fossil diesel till HVO100 och innebär dessutom uteblivna skatteintäkter för staten. Det är därför olyckligt att utredningen inte tagit fram mer specifika förslag. Regeringen har tidigare aviserat att de avser att tillsätta en utredning som ska se över alternativa stöd på utgiftssidan till jordbruket och Drivkraft Sverige hoppas att man inom ramen för detta arbete kan hitta alternativa åtgärder som inte försvårar omställningen från fossilt till fossilfritt⁵

Sänkt generell energiskatt på el

Den generella elskatten föreslås sänkas. Nivån på sänkningen ska dimensioneras för att kompensera hushåll och företag för ökade drivmedelskostnader från ETS 2 och delar av utredningens andra förslag på förändrade styrmedel.

Drivkraft Sverige förespråkar att energiskatten på el bör vara i paritet med, eller lägre än, energiskatten på bensin och diesel mätt per energienhet. En sänkning av elskatten kan därför vara motiverad av denna anledning. Utredningen föreslår dock främst sänkningen av energiskatten på el som ett sätt att kompensera för de ökade kostnader som ETS 2 och utredningens övriga förslag leder till på flytande drivmedel. Drivkraft Sverige har ingen åsikt på hur eventuell kompensation av hushåll ska ske men kan samtidigt konstatera att en generell elskattesänkning är en bred åtgärd och därmed minskar skatteintäkterna mer än en mer riktad åtgärd. En generell sänkning av energiskatten på el träffar inte heller nödvändigtvis samma hushåll som anser sig missgynnade av ökade drivmedelspriser. En lägre energiskatt på el sänker dessutom incitamenten för energieffektiviserande åtgärder i hus och lokaler.

Nedsatt elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar

Utredningen föreslår att möjligheten att återbetala elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar ska analyseras vidare.

Samtidigt föreslår utredningen en generellt sänkt elskatt och en omläggning av energibeskattningen där koldioxidskatten tas bort. Rent principiellt och för transportsektorns omställning är det orimligt att energiskatten på el är högre än energiskatten på bensin och diesel. Samtidigt skulle en mer riktad nedsättning av elskatten begränsa statens intäktsbortfall och bibehålla incitamentet till energieffektivisering. Drivkraft Sverige tillstyrker därför att frågan om en nedsatt elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar analyseras vidare. En mellanväg här för att bibehålla incitamenten till energieffektivisering av uppvärmningssektorn och minska skattebortfallet för staten jämfört med en generell elskattesänkning vore att rikta nedsättningen av energiskatten på el till all form av laddning av fordon, inte enbart tunga transporter.

⁵ <https://drivkraftsverige.se/nyheter/remissvar-promemorian-forlangd-tillfalligt-utokad-nedsattning-av-skatt-pa-jordbruksdiesel-och-vissa-andrade-villkor-for-aterbetalning-2/>

Skattenedsättning för avancerade biodrivmedel även inom reduktionsplikten efter 2030

Utredningen konstaterar att det finns en EU-rättslig möjlighet till skattenedsättning för avancerade biodrivmedel som kommer från de råvaror som förtecknas i bilaga IX till förnybartdirektivet och att en sådan skattenedsättning bör analyseras vidare.

Enligt Drivkraft Sverige bör fossila utsläpp principiellt ha högre skatt än biogena utsläpp. Detta har dock, som utredningen konstaterar, ibland visat sig svårt att praktiskt åstadkomma.

Eftersom ett biodrivmedel som HVO kan produceras av olika råvaror, där endast vissa gör drivmedlet avancerat måste det vara praktiskt möjligt att tillämpa en sådan beskattning. Kravet vid beskattning enligt en komponentbeskattningsmodell i dag är att det ska gå att redogöra för de olika komponenterna i en viss liter drivmedel som lämnar ett skatteupplag. Beskattningen har hittills fokuserat på vilken sorts drivmedel det handlar om samt om innehållet helt eller till någon del består av biomassa. Till exempel avseende andelen bensin respektive etanol i E85. Det är på dagens skatteupplag möjligt att avgöra andelen biomassa i bensin, diesel och andra drivmedel. Dock kan många biodrivmedel produceras av olika råvaror. Till exempel kan en HVO produceras av raps, animaliska fetter och tallolja och därmed falla både under "Sustainable food and feedcrop biofuels" och "Advanced sustainable biofuels" som bland annat enligt förslaget till reviderat energiskattedirektiv föreslås ha olika minimiskattesatser.

En beskattning utifrån drivmedlets råvara innebär avsteg från tidigare princip och kräver annorlunda skatemässig hantering om den ska vara praktiskt möjlig att tillämpa. Detta därför att vilken råvara som använts inte går att mäta i en kemisk kontroll av drivmedlet. En cistern i ett skatteupplag för tex HVO100 kan fyllas på i omgångar med HVO100 från olika råvaror och samtidigt kan tankbilar komma och hämta HVO100 från cisternen och ta drivmedlet från skatteupplaget. In- och utleverans sker alltså kontinuerligt. Cisternkapacitet är en begränsad tillgång och det kommer inte att vara praktiskt möjligt att hantera enskilda produkter i olika cisterner baserat på vilken råvara de är producerade av. För att skattesatserna ska kunna differentieras utifrån råvara krävs möjlighet till en förenklad skatemässig hantering där någon form av princip kring genomsnitt i cisternen eller princip om mer bokföringsmässig först in-först ut-metodik tillämpas. Det skulle kunna ses som en sorts lokal och kortsiktig massbalans. Möjliggörande av sådan hantering bör inte lämnas till nationell rättstillämpning utan bör uttryckligen beskrivas i direktivet.

Under våren 2026 skickade EU-kommissionen ut en ny Gruppundantagsförordning (GBER) på konsultation⁶. I utkastets artikel 61 öppnas för en generell möjlighet till skattenedsättning av hållbara biodrivmedel över Energiskattedirektivets minimiskattenivåer. Drivkraft Sverige hoppas att denna möjlighet kvarstår i den slutliga versionen. Detta skulle kunna utgöra en väg framåt för att framöver beskatta fossilt högre än förnybart, även inom reduktionsplikten.

⁶ https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2026-gber_en

Skatter relaterade till fordonen

Ordinarie fordonskatt

Utredningen föreslår att bränslefaktorn och bränsletillägget slopas för dieselfordon vilket innebär att fordonskatten för dessa sänks. Samtidigt föreslås högre fordonsskatt genom, höjt grundbelopp, höjt koldioxidbelopp per gram samt sänkt utsläppsgrens för koldioxidbeloppet.

Drivkraft Sverige tillstyrker utredningens förslag om bränslefaktor/bränsletillägg och delar utredningens bedömning att fordonsskatten är onödigt komplicerad samt att det vore olyckligt om fordonsskatten aktivt styrde mot utfasning av äldre dieselfordon med låga körsträckor.

Drivkraft Sverige ser samtidigt ett behov av stärkta incitament att välja el eller biodrivmedel men tycker att detta främst bör ske genom andra styrmedel. Drivkraft Sverige har länge efterfrågat ett omtag i beskattningen av vägtrafiken. Utredningen hade som deluppdrag att se över principerna för koldioxidprissättning. Givet att koldioxidprissättningen primärt kommer att ske genom ETS 1 och ETS 2, kompletterat med reduktionsplikt hade det kunnat övervägas om det inte vore bättre att förenkla fordonskatten ytterligare genom att ta bort koldioxidbeloppet och i stället omvandla skatten till någon form av mer enhetlig skatt per bil.

Förhöjd fordonskatt (malus)

I betänkandet föreslås att gränsen för när den förhöjda fordonsskatten, malus, börjar tas ut sänks från 75 till 50 gram CO₂ per kilometer. Malusperioden förlängs samtidigt från dagens tre till fem år.

Vid utgången av 2025 fanns det ca 432 000 elbilar på de svenska vägarna. Även om detta är en ökning från drygt 358 000, 2024 så är det långt ifrån de 664 000 elbilar som Trafika förutspådde i sin prognos från 2022. Samtidigt som elektrifieringstakten för elbilar är lägre än förväntat så har utbyggnaden av den publika laddinfrastrukturen hållit ett högt tempo. Kombinationen av färre elbilar än prognostiserat och högt tempo i utbyggnaden av laddinfrastrukturen för personbilar har lett till att beläggingsgraden och därmed lönsamheten på många publika laddstationer idag är låg. Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget eftersom det på ett förhållandevis välriktat sätt bedöms kunna påskynda att fler elbilar kommer ut vägarna, och sedan behålls längre, på de svenska vägarna.

Utfasad nedsättning av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar

I betänkandet föreslås att nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar ska fhasas ut under en treårsperiod från 2028.

Tabell 1 Utredningsförslag utfasad nedsättning av förmånsvärdet

	Nuvarande	1 jan 2028	1 jan 2029	1 jan 2030	1 jan 2031
Elbil	350 000	200 000	150 000	100 000	0
Laddhybrid	140 000	75 000	50 000	25 000	0
Gasfordon	100 000	50 000	25 000	10 000	0

Not: Dock högst 40% av nybilspriset

Det nedsatta förmånsvärdet utgör ett väldigt starkt incitament att välja en bil med bättre miljöegenskaper. En eventuell utfasning i nuläget skulle kunna få betydande negativ påverkan på elbilsförsäljningen, särskilt om utfasningen inte samtidigt ersattes av andra likvärdiga incitament att välja elbil. Drivkraft Sveriges medlemmar och partners har under de senaste åren satsat hårt på utbyggnaden av laddinfrastruktur men tyvärr är belägningsgraden lägre till följd av färre elbilar än vad som tidigare prognosticerats. Drivkraft Sverige bedömer därför att det är för tidigt för att överväga en utfasning, särskilt för rena elfordon, och avstyrker därför förslaget.

Avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering minskar behovet av klimatpremier

Utredningen bedömer att genom att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering för tunga godsfordon kan behovet av klimatpremier och andra styrmedel minska.

Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning men menar utifrån hur svårt det varit historiskt att gå från en tidsbaserad beskattning till någon form av avståndsbaserad beskattning så är det riskabelt att i dagsläget dimensionera övriga styrmedel för ett sådant system. Övriga styrmedel bör alltså utformas tillräckligt ambitiöst för att Sverige ska klara sina klimatmål utan en avståndsbaserad vägskatt. Om det sedan införs en avståndsbaserad vägskatt bör övriga styrmedel anpassas utifrån det.

Det behövs ett omtag i beskattningen av vägtrafiken

Drivkraft Sverige är måna om att långsiktiga, teknikneutrala, effektiva och tydliga styrmedel tas fram och har därför tillsammans med flera andra branschorganisationer inkommit med en begäran om att framtidens vägbeskattning bör utredas. Drivkraft Sverige välkomnar att Styrmedelsutredningen gått igenom de övergripande principerna för transportbeskattningen samt lämnat flera bra förslag och bedömningar. Eftersom utredningen dock av direktivet varit förhindrade att lämna författningsförslag på skatteområdet återstår därför här ett arbete med att slutföra utredningens förslag. Det kommer således även finnas behov av en mer detaljerad översyn av beskattningen framöver.

Drivkraft Sverige medverkar gärna i en fortsatt dialog om hur styrmedlen på transportområdet kan utvecklas så att vi kan nå de svenska klimatmålen och samtidigt förstärka svensk konkurrenskraft.

Viktor Gunnarsson

Ansvarig Konkurrenskraftsfrågor

Stockholm, den 28 oktober 2026