

Klimat-och näringslivsdepartementet
Klimatenheten

Stockholm
2026-10-30

Vår referens
André Nilsson

Dnr
KN2026/01175

Remissyttrande

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

Företagarna har beretts möjlighet att avge remissyttrande om det angivna betänkandet. Här följer våra synpunkter.

Sammanfattning av förslagen

Betänkandet lämnar förslag för att Sverige ska uppfylla sitt åtagande till 2030 enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning, ESR, och för att användningen av fossila bränslen inom ESR-sektorn ska fasas ut till 2045. Förslagen omfattar reduktionsplikt, elektrifiering, energibeskattnings, drivmedelsförsörjning och kompensation för ökade kostnader.

Betänkandet föreslår:

1. Höjd och mer flexibel reduktionsplikt. Från 2028 föreslås ett gemensamt reduktionskrav för bensen och diesel, med successiva höjningar och kontrollstationer vart fjärde år. Nivån föreslås mellan 21 och 25 procent. Rena och höginblandade förnybara drivmedel föreslås omfattas när statsstödsgodkännandet för skattenedsättningen upphör, senast 2031-01-01.
2. Nya flexibilitetsmekanismer och subkvoter. Högst 20 procent av årets krav får föras över som överskott av utsläppsminskningar mellan år. Ett pristak på 7 kronor, ett tillfälligt prisgolv på 2 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter och en reduktionspliktsavgift på 6,50 kronor föreslås. Regeringen föreslås kunna medge tidsbegränsade lättnader vid allvarliga marknadsstörningar. För 2028–2030 föreslås subkvoter på minst 2 procent för avancerade biodrivmedel och RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin) tillsammans samt minst 0,75 procent för RFNBO, räknat på levererad energi inom reduktionsplikten.
3. Förändrad energibeskattnings. Energiskatten, efter ordinarie indexering, föreslås höjas med 1,80 kronor per liter bensen och 1 800 kronor per kubikmeter diesel, utom lågbeskattad olja. Förslaget förutsätter en normaliserad drivmedelsmarknad. Samtidigt föreslås energiskatten på el sänkas med 20 öre per kWh och energi- och koldioxidskatten slås samman till en energiskatt. Beskattningen av uppvärmningsbränslen föreslås sänkas med hänsyn till ETS₂, men de exakta skattesatserna lämnas till senare beslut. Naturgas och gasol föreslås beskattas lika som drivmedel och vid uppvärmning.
4. Ändrad fordons- och förmånsbeskattnings. Malusperioden för lätta fordon föreslås förlängas från tre till fem år och utsläppsgränsen sänkas. Grundbeloppet höjs från 360 till 420 kronor och koldioxidbeloppet från 22 till 25 kronor, medan gränsen för koldioxidbeloppet sänks från 111 till 95 gram per kilometer. Nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar trappas ned under tre år och upphör för bilar som nyregistreras efter 2030-12-31.
5. Fortsatta klimatpremier och elektrifieringsåtgärder. Klimatpremien för el- och gasdrivna lastbilar över 3,5 ton förlängs till 2030. Anslaget föreslås öka med 500 miljoner kronor 2028, 1 500 miljoner 2029 och 1 300 miljoner 2030. Stödskillnaden mellan lätta ellastbilar och

Företagarna

Besöksadress: Rådmansgatan 40 | Postadress: 106 67 Stockholm
www.foretagarna.se | info@foretagarna.se | 08-406 17 00

ellastbilar upp till 4,25 ton ska utjämnas. Klimatpremien för arbetsmaskiner förlängs och samordnas. Möjligheten till nedsatt elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar ska analyseras vidare. Miljözon klass 3 föreslås delas i en zon för personbilar och en för lastbilar och bussar.

6. Kompensation och rådgivning. Den utökade skattenedsättningen för jordbruksdiesel förlängs tills vidare. Anslaget till den riktade elbilspremien för hushåll höjs med 200 miljoner kronor 2027, 300 miljoner 2028, 200 miljoner 2029 och 100 miljoner 2030. Energi- och klimatrådgivningen förstärks med 60 miljoner kronor per år.

Utredningen bedömer att paketet kan uppfylla Sveriges ESR-åtagande fram till 2030, men inte de nuvarande nationella etappmålen för ESR-sektorn och inrikes transporter. Fossil diesel bedöms kunna fasas ut till 2045, medan viss användning av fossil bensin bedöms kvarstå.

Företagarnas synpunkter

Företagarna stödjer en långsiktig, teknikneutral och kostnadseffektiv omställning mot nettonollutsläpp. Små och medelstora företag ska ha goda förutsättningar att utveckla, investera i och använda de lösningar som minskar utsläppen. Klimatpolitiken måste samtidigt värna företagens konkurrenskraft och undvika oproportionerliga kostnader och administrativa krav.

Vi välkomnar framför allt sänkt elskatt, förenklingar och bättre praktiska förutsättningar för elektrifiering. Däremot avstyrker vi den föreslagna höjningen av drivmedelsskatterna och anser att reduktionspliktsnivåerna måste prövas mot alternativa sätt att uppfylla Sveriges åtaganden. Omställningen bör i första hand underlättas genom lägre kostnader för fossilfria alternativ, inte genom att företag utan realistiska omställningsmöjligheter får en allt högre kostnadsbelastning.

EU-gemensam styrning och full användning av tillåtna flexibiliteter

Företagarna förordar att ETS ska vara EU:s huvudsakliga klimatpolitiska styrmedel och att betydelsen av nationella klimatåtaganden successivt ska minska. Vi Klimatmålen bör uppnås genom full användning av de flexibilitetsmekanismer som är tillåtna inom EU:s regelverk.

Denna inriktning bör vägleda även beredningen av betänkandet. Sverige ska uppfylla sina åtaganden, men regeringen bör jämföra kostnaderna för inhemska åtgärder med tillåtna överföringar och förvärv av utsläppsutrymme. Utredningen beskriver förvärv av utsläppsutrymme som en möjlighet att öka kostnadseffektiviteten, men också som en osäker strategi. Efter 2030 bör Sverige verka för att ESR-sektorerna införlivas i en utvecklad EU-gemensam utsläppshandel. Nationella särlosningar bör inte permanentas på ett sätt som försvårar denna utveckling.

Avstyrk höjda drivmedelsskatter och undvik överlappande kostnader

Företagarna avstyrker höjningen av energiskatten på bensin och diesel. I vårt tidigare remissyttrande om ETS2 förordade vi att svenska bränsleskatter skulle anpassas till EU:s miniminivå när systemet införs.¹ Vi efterfrågade också en samlad konsekvensanalys av befintliga nationella styrmedel för att undvika konkurrenshämmande effekter. Att ersätta inhemska punktskatter på fossilt bränsle med ETS2 skulle harmonisera kostnaderna för att minska utsläppen i EU, och hindra att svenska företag får en konkurrensnackdel, som i värsta fall kan leda till koldioxidläckage till EU-länder med högre utsläpp.

Vi delar utredningens föreslagna princip att fossila utsläpp ska prissättas enhetligt och endast en gång. Att slå samman energi- och koldioxidskatten utan att minska den sammanlagda belastningen innebär emellertid inte i sig att företagens kostnader sjunker. Regeringen bör därför redovisa den samlade effekten av ETS2, reduktionsplikt, drivmedelsskatter och fordonsbeskattning. Koldioxidskatten bör fasas ut när utsläppen omfattas av ETS2, och kvarvarande energibeskattning bör ha ett tydligt syfte och hållas på en konkurrenskraftig nivå. Vi stödjer inriktningen att anpassa beskattningen av

¹ Remissyttrande [2026-10-13](#)

uppvärmningsbränslen till kostnaderna från ETS2, men slutliga skattesatser behöver bedömas när ett konkret förslag finns.

Pröva reduktionsplikten mot kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet

Vi ser positivt på ett gemensamt krav för bensin och diesel, större möjligheter att spara utsläppsminskningar och tydliga säkerhetsventiler vid allvarliga marknadsstörningar. Sådana förändringar bör minska kostnader och underlätta planering. Däremot behöver de föreslagna prisnivåerna och subkvoterna prövas särskilt mot tillgången på drivmedel, konkurrensen mellan leverantörer och risken för ökade kostnader. Rena och höginblandade biodrivmedel måste även fortsättningsvis vara ekonomiskt tillgängliga för företag som inte kan elektrifiera sin verksamhet. Skattebefrielsen för HVO bör förlängas. Reduktionsplikten är i många fall ett effektivt medel att minska utsläppen, men bör harmoniseras till samma nivåer över EU för att inte riskera att missgynna enskilda medlemsländer.

Sänkt elskatt viktigt ur många perspektiv

Företagarna tillstyrker sänkningen av energiskatten på el med 20 öre per kWh, men anser att regeringen bör gå vidare mot energiskatt på EU:s miniminivå. Lägre elskatt minskar företagens kostnader, vilket stärker deras möjlighet att konkurrera. Samtidigt ges bättre incitament att elektrifiera, vilket är avgörande för att Sverige ska kunna minska utsläppen i fordonssektorn.

För att nyttan av sänkt elskatt ska kunna realiseras fullt ut måste det kombineras med tillräcklig nätkapacitet, kortare anslutningstider, tillgänglig laddinfrastruktur och konkurrenskraftiga totala elkostnader. Företag ska inte möta hårdare ekonomiska krav att elektrifiera innan det finns praktiska möjligheter att genomföra omställningen.

Vi stödjer en fortsatt analys av nedsatt elskatt för laddning av tunga fordon. Reglerna bör vara enkla och möjliga att använda även för mindre företag, och enhetliga skattesatser är generellt att fördra.

Balansera fordonsbeskattningen och behåll incitamenten för fossilfria alternativ

Elektrifieringen av fordonsflottan ger i stor del genom tjänstebilar, som är en betydande andel av nyregistreringen av bilar i Sverige. Vi avstyrker därför utfasningen av förmånsvärdesnedsättningen för elbilar utan en ersättande modell som bibehåller tydliga elektrifieringsincitament.

Företagarna avstyrker att malus skärps och förlängs som en isolerad åtgärd. Bonus-malus bör i stället ses över som ett sammanhållet och självfinansierat system med en återinförd bonusdel och balanserad malus. Förnybara drivmedel bör kunna beaktas, så att företag som använder sådana bränslen inte behandlas som om de alltid tankade fossilt.

Komplettera konsekvensanalysen

Utredningen bedömer att de samlade negativa effekterna för företag är små, men konstaterar samtidigt att små och medelstora företag kan vara särskilt sårbara. I utredningens typfordonsberäkningar ökar den årliga drivmedelskostnaden 2030 med 105 700 kronor för ett dieseldrivet fjärrbilsekipage och 2 400 kronor för en dieseldriven lätt lastbil. Beloppen är exklusive moms i 2025 års priser och avser drivmedelskostnader, inte total nettokostnad efter övriga åtgärder. Ska analysen fånga de verkliga konsekvenserna behöver analysen kompletteras med effekter på småföretagens marginaler, likviditet, finansiering och möjlighet att föra kostnader vidare till kunder.

Företagarnas samlade slutsats är att omställningen behöver bli enklare och mer lönsam för företagen. Regeringen bör prioritera sänkt elskatt, fungerande infrastruktur, EU-gemensamma styrmedel och mindre regelbörda. Förslagen om höjda drivmedelsskatter och skärpt reduktionsplikt bör omarbetas så att Sveriges åtaganden kan uppfyllas med lägsta möjliga kostnad och utan att svenska småföretags konkurrenskraft försvagas.

André Nilsson
Näringspolitisk expert
Företagarna

Pernilla Norlin
Samhällspolitisk chef
Företagarna

Företagarna

Besöksadress: Rådmansgatan 40 | Postadress: 106 67 Stockholm
www.foretagarna.se | info@foretagarna.se | 08-406 17 00