

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten

Referens/dnr: KN2026/01175

Madeleine Svenberg

Madeleine.svenberg@svensktnaringsliv.se

2026-10-30

Remissvar

Utredningen Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Sammanfattning

Svenskt Näringsliv är i huvudsak positiv till betänkandets genomlysning av, och förslag på, styrmedel som kostnadseffektivt påverkar utfasning av fossila bränslen i berörda sektorer i linje med EU:s ESR-mål och Sveriges nettonoll-mål till 2045. En utredning med detta syfte har efterfrågats av näringslivet under lång tid och resultatet kommer att vara till god hjälp för fortsatt utveckling av svensk klimatpolitik, både innan och bortom 2030.

Uppdaterad reduktionsplikt

- Svenskt Näringsliv delar bilden att reduktionsplikten är ett effektivt styrmedel för att uppnå EU:s ESR-mål till 2030
- Menar att reduktionsnivåerna behöver sättas i relation till övriga styrmedel och utveckling av EU:s lagstiftning
- Är positiva till förslag om en mer flexibel reduktionsplikt

Ökad elektrifiering i närtid

- Svenskt Näringsliv menar att eventuella skattehöjningar behöver sättas i relation till övriga styrmedel och utveckling av EU:s lagstiftning
- Föreslår en slopad BNP-indexering på energi och koldioxidskatt för bensin och diesel
- Tillstyrker förlängd klimatpremie för lastbilar och arbetsmaskiner
- Tillstyrker förslag om fortsatt utredning av återbetalning/nedsättning av elskatt vid laddning av tunga lastbilar och bussar
- En uppdelad miljözon klass 3 kan vara relevant för lastbilar, dock ej för bussar. Ett sådant förslag behöver nogga konsekvensutredas och utformas i nära dialog med näringslivet.

Accepterad och trygg omställning

- Svenskt Näringsliv efterfrågar en fördjupad analys över hur ökade transportkostnader väntas påverka näringslivets konkurrenskraft
- Är positiva till ansatsen att sänka den generella energiskattesatsen på el men efterfrågar en generell sänkning av energiskattesatsen på el som används i en näringsverksamhet till EU:s miniminivå
- Föreslår att också det tidigare remitterade förslaget om att permanent slopa indexeringen av energiskatten på el genomförs
- Tillstyrker förslag om en förlängning av utökad nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel
- Tillstyrker att öronmärkta medel för stöd till grundläggande kommersiell service förlängs
- Tillstyrker förslaget om att pumplagen upphör att gälla

Anpassad och effektivare energibeskattnig

- Svenskt Näringsliv tillstyrker föreslagna principer för koldioxidprissättning
- Avstyrker en sammanslagning av energi och koldioxidskatt mot bakgrund av att ETS 2 bör vara prissättande
- Avstyrker föreslagen struktur för beskattning av uppvärmningsbränslen. Förslaget är ingen lösning på frågan om risk för koldioxidläckage för de industriella processer som idag omfattas av skattebefrielse.
- Menar att regeringen skyndsamt behöver utreda konsekvenserna för, och presentera lämpliga åtgärdsförslag för att motverka, försämrade konkurrenskraft och koldioxidläckage från skattebefriade, konkurrensutsatta processer utanför ETS 1.
- Svenskt Näringsliv delar bilden av att det finns en poäng av att ha en likformig och enhetlig beskattning av fossila drivmedel.
- Svenskt Näringsliv tillstyrker att miljöklasserna för bensin respektive diesel tas bort 2031

Bakgrund till Svenskt Näringslivs kommentarer

Svenskt Näringsliv är positiva till att utredningen tar ett helhetsgrepp om de styrmedel som påverkar svenska företags möjligheter att ställa om och nå uppsatta klimatmål. Utredningens fokus på kostnadseffektivitet, samhällsekonomisk effektivitet, långsiktighet och EU-anpassning är välkomna för fortsatt arbete om att minska utsläpp från näringslivet, samtidigt som svensk tillväxt och konkurrenskraft värnas.

EU:s klimatpolitik har skärpts, både genom mer ambitiösa målsättningar och nya styrmedel, vilket påverkar det svenska näringslivet. En bred översyn av svenska styrmedel, dess träffsäkerhet, utformning och samverkan med EU-regelverket, var därför nödvändig. Mot bakgrund av det vill Svenskt Näringsliv lyfta fram behovet av att fortsatt ha fokus på utvecklingen av EU:s lagstiftning när eventuella förslag från utredningen plockas vidare.

Senast i december 2025 nåddes EU en politisk överenskommelse att komplettera den europeiska klimatlagen med ett etappmål om 90 procents nettoutsläppsminskningar till 2040. Under remitteringsperioden för detta betänkande förhandlas utvecklingen av EU:s handelssystem ETS. Först i början av 2027 väntas förslag från kommissionen på hur styrmedel och mål för upptag i skog och mark (LULUCF) samt den icke-handlande sektorn (ESR) ska utvecklas bortom 2030. Enligt ETS-direktivet kommer EU-kommissionen att behöva

se över ETS 2 under perioden innan 1 januari 2029. Kommande regering behöver således beakta den aktuella utvecklingen av EU:s klimatpolitiska ramverk bortom 2030 när åtgärder på styrmedelsområdet föreslås under mandatperioden.

Beroende på hur EU väljer att utforma den möjliggörande politiken till stöd för det nya nettominskningsmålet om 90 procent, kan nya utmaningar med nationella styrmedel tillkomma. Ett eventuellt, fullt fungerande och EU-gemensamt handelssystem i den icke-handlande sektorn, vilket Svenskt Näringsliv eftersträvar, skulle exempelvis göra att vissa av de styrmedelsförslag som utredningen presenterar blir obsoleta efter 2030. Svenskt Näringsliv är därför positiva till att betänkandet lyfter fram behov av flexibilitet i systemet allteftersom framtiden i EU-politiken klarnar.

Det är också viktigt att de styrmedelsförslag som betänkandet presenterar – i de fall de plockas vidare av kommande regering – ses som en helhet. Styrmedelsmixen behöver balansera utsläppsminskningar i linje med Sveriges åtaganden i EU, EU-lagstiftning och svensk konkurrenskraft och de olika förslagen behöver utvecklas i symbios.

Uppdaterad reduktionsplikt

Svenskt Näringsliv är positiva till att betänkandet fokuserar på det långsiktiga nettonoll-målet, där möjligheterna att elektrifiera transportsektorn är i fokus. Betänkandet konstaterar däremot att enbart en ökad elektrifiering av transportsektorn inte kommer att räcka för att nå uppsatta mål till 2030.

Reduktionsplikten ökar successivt

Betänkandet föreslår att reduktionsplikten höjs stegvis till 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030. Nivåerna ska därefter ses över i kontrollstationer vart fjärde år.

Svenskt Näringsliv är positiva till att en översyn av styrmedel för utsläppsminskningar gjorts och delar betänkandets bild av att kompletterande styrmedel för transportsektorn är nödvändiga för att nå EU:s klimatmål till 2030. Då har betänkandet dessutom räknat med en ökning av elektrifieringstaken till 2030 i referensscenariot.

Svenskt Näringsliv delar också bilden av att en reduktionsplikt, sett till den korta tid som är kvar till 2030, kan vara ett effektivt styrmedel för att minska utsläppen i transportsektorn. Det är däremot viktigt att belysa att styrmedlet styr marknaden för förnybar råvara, och därmed riskerar leda till ineffektivitet i hur råvaran fördelas mellan olika sektorer och användningsområden och således till hur kostnadseffektiv dess användning blir på samhällsnivå. Vid utformningen av reduktionsplikten behöver därför även konsekvenserna för råvarutillgång, konkurrens och samhällsekonomisk kostnadseffektivitet beaktas.

Det mest önskvärda alternativet vore att EU ETS2 utvecklas till ett fullt fungerande handelssystem, något som fortfarande är praktiskt möjligt efter 2030. Nivåerna i en eventuell reduktionsplikt bör därför sättas både i relation till utvecklingen av övriga styrmedel samt pågående utveckling av lagstiftning på EU-nivå.

Kostnadseffektivt och flexibelt system

Betänkandet lämnar flertalet förslag på hur reduktionsplikten kan göras mer flexibel. Syftet är att göra reduktionsplikten till ett mer träffsäkert styrmedel för att Sverige ska kunna nå sitt ESR-åtagande till 2030, parallellt med förnybartdirektivets transportmål.

Svenskt Näringsliv är positiva till att man ser över möjligheten att göra systemet mer flexibelt – och mer i linje med EU-lagstiftningen. För att säkra dess långsiktighet är en viktig princip att förtroendet för klimatstyrmedel behålls också vid externa omvärldshändelser som påverkar bland annat tillgång och pris. Förslagen som presenteras har behöver dock konsekvensutredas i sin helhet innan de plockas vidare.

Ökad elektrifiering i närtid

Styrmedel som möjliggör en utfasning av fossila bränslen från transportsektorn är att föredra över mer kortsiktiga lösningar och Svenskt Näringsliv är därför positiva till ansatsen att öka elektrifieringen bland transporter. Det är också välkommet att utredningen väljer att nyttja en bred palett av åtgärder för att nå en ökad elektrifieringstakt.

Skatten på bensin och diesel höjs

Betänkandet föreslår att energiskatten höjs från den 1 januari 2028 med 1,80 kronor per liter bensin och motsvarande 1,80 kronor per liter diesel.

Sverige är ett transportberoende land och eventuella skattehöjningar på bensin och diesel behöver således föregås av en gedigen konsekvensanalys. Svenskt Näringsliv har tidigare välkomnat och tillstyrkt¹ att indexeringen av bränslen pausats under 2026, inte minst mot bakgrund av de prisseffekter som följt situationen i mellanöstern. Flertalet gånger har också behovet av att avskaffa BNP-indexeringen, dvs. den s.k. överindexeringen om två procentenheter utöver konsumentprisindex (KPI), på energi- och koldioxidskatten på bensin och diesel lyfts fram.

Det är anmärkningsvärt att det etablerats ett system för automatisk skattehöjning på drivmedel, där riksdagens årliga beslutsfattande i praktiken rundas. Det faktum att BNP-uppräknings i praktiken ofta pausas eller motverkas av samtidiga skattesänkningar, minskar också förutsägbarheten för näringslivet.

Relativpriset mellan fossila och fossilfria drivmedelsalternativ kommer dock att vara avgörande för hur snabbt fossila bränslen fasas ut ur transportsektorn. En utfasning av fossila bränslen har flera fördelar, utöver utsläppsminskningar minskar det också näringslivets känslighet mot externa prischocker på olja. Eventuella förändringar i skatten på bensin och diesel bör dock följa ordinarie lagstiftningsprocess, och således inte automatiskt uppräknas via BNP-indexering. Sådana förändringar behöver också utredas i relation till såväl andra prispåverkande styrmedel och möjligheter att öka incitamenten för elektrifiering.

¹ Svenskt Näringsliv, Remiss av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel 2025
https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/7yq63_remissvar_2024-126pdf_1221162.html/remissvar_2024-126.pdf

Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och arbetsmaskiner

Betänkandet föreslår att klimatpremien för el- och gasdrivna lastbilar över 3,5 ton förlängs till 2030. Betänkandet föreslår också att stödnivåerna för lätta ellastbilar upp till 3,5 ton och ellastbilar mellan 3,51 och 4,25 ton ses över och likställs på nivån för lätta lastbilar.

För arbetsmaskiner föreslås att klimatpremien behålls och förlängs. Betänkandet vill dessutom skapa en ny, samlad förordning för miljöarbetsmaskiner som även omfattar ladd- och tankningsutrustning.

Svenskt Näringsliv tillstyrker betänkandets förslag om en förlängd klimatpremie för såväl el- och gasdrivna bilar som arbetsmaskiner. Totalekonomin för de fossilfria alternativen är fortsatt sämre än för motsvarande fossildrivna vilket riskerar hämma den omställning av transportflottan som efterfrågas. Svenskt Näringsliv är också positiva till en översyn av stöden för ellastbilar i olika viktklasser för att säkerställa stödets träffsäkerhet och kostnadseffektivitet.

Analysera återbetalning/nedsättning av elskatt vid laddning av tunga lastbilar och bussar

Betänkandet föreslår att analysera vidare ett förslag om en återbetalning eller nedsättning av den energiskatt på el som används av tunga lastbilar och tunga bussar.

Svenskt Näringsliv är positiva till en sänkt energiskatt på el, se vidare under "accepterad och trygg omställning". I ett inledande steg, mot att sänka den generella energiskattesatsen på el för företag, kan en skattenedsättning till EU:s miniminivå om 0,6 öre per kWh för laddning av utsläppsfria tunga fordon genomföras. En riktad skattenedsättning för utsläppsfria tunga fordon kan öka incitamenten till att ställa om till fossilfria transporter, utan att påverka konkurrenskraften för de transporter som fortsatt är beroende av fossila drivmedel.

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget.

Miljözon klass 3 delas upp

Betänkandet föreslår att dagens miljözon klass 3 delas upp i två separata zoner: en för personbilar och en för lastbilar och bussar.

Svenskt Näringsliv är positiva till bredden av åtgärder som föreslås för att möjliggöra tillväxten av nollemissionsfordon på marknaden. Tillgängligheten för nollemissionsfordon skiljer sig dock åt, inte minst för busstrafiken, vilket också belyses i betänkandet. En generell bestämmelse som likställer stads- och linjetrafik med övriga segment är inte gångbar och Svenskt Näringsliv bedömer att tillfälliga dispenser riskerar leda till såväl osäkerhet som ökad administration då dessa kan behöva sökas i flertalet kommuner med olika regler.

För lastbilar ser tillgängligheten annorlunda ut och en uppdelad miljözon 3 kan vara ett alternativ för att gynna introduktionen av fler utsläppsfria fordon på marknaden. Ett eventuellt införande behöver dock föregås av en konsekvensanalys utförd i dialog med näringslivet – såväl åkerier som transportköpare, i synnerhet handel och besöksnäring – och ta hänsyn till faktiska godsflöden för att inte riskera onödig omlastning utanför stadskärnan och störningar i varuförsörjning.

Accepterad och trygg omställning

Svenskt Näringsliv är positiva till ansatsen att genomlysna styrmedel för minskade utsläpp med fokus på acceptans. Grundtanken bör vara att införa långsiktiga styrmedel, inte minst för att möjliggöra för investering i ny teknik och ny produktion, och de behöver således kunna hålla över såväl politiska val som oväntade omvärldshändelser.

Utredningens analys av de utmaningar som följer för näringslivet behöver dock fördjupas. Idag saknas uppdaterade analyser både över hur en bred elektrifiering av tunga transporter ska gå till, och hur ökade transportkostnader väntas påverka företagens konkurrenskraft. Det saknas också en analys över hur man ska säkra en trygg och förutsägbar tillgång till flytande drivmedel för verksamheter där elektrifiering inte är en realistiskt alternativ i närtid. Ett sådant underlag är viktigt vid utformningen av en långsiktig, accepterad och konkurrenskraftig styrmedelsmix för transportsektorn.

Energiskatten på el sänks

Betänkandet föreslår att energiskatten på el sänks med 20 öre per kWh från den 1 januari 2028.

Svenskt Näringsliv är positiva till ansatsen att sänka den generella energiskattesatsen på el, men efterfrågar en mer riktad satsning mot näringslivet med ambitionen att tillämpa EU:s minimiskattenivå om motsvarande 0,6 öre per kWh för all el som används i en näringsverksamhet och som inte omfattas av full skattebefrielse. Det är viktigt att sådan reform inte påverkar kostnaden för den elanvändning som redan i dag omfattas av full eller delvis skattebefrielse.

Svenskt Näringsliv välkomnar och har tidigare tillstyrkt det remitterade förslaget om att permanent slopa indexeringen av energiskatten på el med inflationsutvecklingen enligt KPI från 1 januari 2027. Ett slopande av indexeringen dämpar ökade priser på el vilket gynnar konkurrenskraften för företag i Sverige och ökar incitamenten avseende den gröna omställningen.

Förläng den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel

Betänkandet föreslår att den tillfälligt utökade skattenedsättningen för så kallad jordbruksdiesel förlängs tills vidare.

Svenskt Näringsliv bedömer att förslaget om förlängd skattenedsättning på diesel på skogs-, jord- och vattenbruk är väl avvägt mot bakgrund av den geopolitiska situationen och behovet att stärka konkurrenskraften för de areella näringarna i Sverige. Dessa fyller en viktig funktion för Sveriges försörjningsberedskap och säkerhet.

I en sammantagen klimatpolitisk arkitektur är det dock viktigt att alla sektorer bidrar. Fortsatt arbete med att säkerställa utsläppsminskningar från sektor är därför nödvändig. Det är också viktigt att beakta att jordbruksdiesel väntas omfattas av ETS 2. Det kan därför, på sikt, finnas anledning att göra övergången mellan skattenedsättning och ett utsläppshandelspris mindre kännbar.

Sänk skatten på uppvärmningsbränslen

Se mer under avsnitt "en ny struktur för uppvärmningsbränslen".

Medel för stöd till grundläggande kommersiell service öronmärks även fortsättningsvis och stödet utvärderas

Betänkandet föreslår att Tillväxtverkets uppdrag att fördela stöd till grundläggande kommersiell service förlängs till 2032. Inför ett eventuellt beslut om fortsatt stödgivning därefter ska stödets ändamålsenlighet och det framtida behovet utvärderas.

Svenskt Näringsliv ser positivt på att tillgången till grundläggande kommersiell service uppmärksammas som en förutsättning för att kunna bedriva företagande och leva i hela landet. En väl fungerande lokal service är också betydelsefull ur ett beredskaps- och försörjningstrygghetsperspektiv. Det är därför välkommet att stödet förlängs, samtidigt som behovet av fortsatt stöd efter 2032 provas genom en utvärdering. Förslaget tillstyrks.

Pumplagen upphör att gälla

Betänkandet föreslår att Lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den så kallade "pumplagen", upphör att gälla vid utgången av 2027.

Förslaget tillstyrks. Svenskt Näringsliv delar betänkandets syn på att användandet av reduktionsplikt som styrmedel samt ett mer långsiktigt fokus på elektrifiering av transportsektorn gör att lagen inte längre är ändamålsenlig.

Anpassad och effektivare energibeskattnings

Principer för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras

Betänkandet föreslår att direkt prissättning av koldioxidutsläpp ska utgå från tre principer: endast fossila utsläpp ska prissättas, prissättningen ska vara enhetlig och varje utsläpp ska prissättas en gång. Betänkandet anser att direkt prissättning i Sverige ska ske genom EU:s utsläppshandelssystem: ETS 1 för berörd industri och ETS 2 för bland annat drivmedel, uppvärmning och småskalig industri.

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget. Den svenska koldioxidskatten har spelat en viktig roll för att generera nödvändiga utsläppsminskningar från användning av fossil energi i Sverige. I takt med att EU:s lagstiftning förändras behöver Sverige dock vara beredda på att se över, revidera och förändra nationell lagstiftning för att bättre överensstämma med den EU-gemensamma. Skatten möjliggör, mot bakgrund av EU:s energiskattedirektiv, heller inte att endast fossila utsläpp beskattas.

Ett utsläppshandelssystem med utsläppstak är ett marknadsbaserat styrmedel som på ett effektivt sätt sänker utsläppen till lägsta möjliga kostnad. Det träffar dessutom endast den fossila komponenten, och undkommer därmed den problematik som en koldioxidskatt medför. Att direkt prissättning av koldioxidskatt föreslås ske genom EU:s två handelssystem är därför välkommet.

Uppdelningen i energi- och koldioxidskatt tas bort

Betänkandet föreslår att energi- och koldioxidskatten slås ihop till en energiskatt när ETS 2 införs år 2028. Den nya energiskatten föreslås, som utgångspunkt motsvara summan av dagens energi- och koldioxidskatt.

Svenskt Näringsliv delar bilden av att koldioxidskatten, enligt betänkandets ovan presenterade princip, i teorin har spelat ut sin roll. Förslagen sammanslagning av energi och koldioxidskatt går således emot betänkandets föreslagna princip om att endast prissätta utsläpp en gång.

Den principen försvåras av det faktum att ETS 2 som, i teorin, skulle kunna minska utsläppen i berörda sektorer enligt ett fastbestämt utsläppstak, inte är ett fullt fungerande utsläppshandelssystem i praktiken. Förslaget är idag utformat så att det är priset, snarare än utsläppen, som har ett tak.

Det är svårt att på förhand bedöma vilken priseffekt handelssystemet kommer få, och hur väl det i praktiken kommer att fungera. Principen om att prissätta koldioxid en gång bör dock vidhållas.

Svenskt Näringsliv vill se ett fullt fungerande ETS 2 från 2030 och det är rimligt att eventuella förändringar i skattesystemet förbereder för sådan utveckling. Koldioxid bör således redan nu prissättas endast under ETS 2. Andra styrmedel, exempelvis reduktionsplikt, kan på kort sikt nyttjas som kompletterande.

Svenskt Näringsliv avstyrker en sammanslagning av energi och koldioxidskatt och menar att koldioxidskatten i stället bör tas bort, som förberedelse för ett EU-gemensamt system för prissättning av koldioxid.

En ny struktur för beskattning av uppvärmningsbränslen införs

Betänkandet föreslår att den generella skatten på uppvärmningsbränslen sänks när ETS 2 införs den 1 januari 2028. Den nya energiskatten ska sättas lägre än summan av 2027 års energi- och koldioxidskatt, med en sänkning som motsvarar det förväntade prispåslaget från ETS 2. Samtidigt ska användning inom ETS 1, som idag är undantagna från koldioxidskatt, få en procentuell nedsättning av den nya energiskatten.

Svenskt Näringsliv välkomnar utredningens ansats att bibehålla ett högre omställningstryck i de sektorer som inte möter internationell konkurrens, men den presenterade lösningen täcker inte alla de industrier som kommer att omfattas av ett ETS 2-pris. Medan den industri som omfattas av ETS 1 tilldelas fria utsläppsrätter, som skydd för koldioxidläckage, lämnas den internationellt konkurrensutsatta industri som står utanför – och i stället omfattas av ETS 2 – utan likvärdigt skydd.

Betänkandets förslag att slå samman energi- och koldioxidskatten, för att i sin tur räkna av ETS 2-priset från den nya energiskatten, riskerar först och främst att ge en otydlig styrsignal. ETS 2 blir då inte den prissättande mekanism för fossila utsläpp som betänkandet själva förordar. I praktiken kvarstår i stället en svensk koldioxidprissättning, om än inbakad i energiskatten, där det EU-gemensamma priset bara avräknas. För att skapa ett tydligt, långsiktigt och förutsägbart system bör den nationella koldioxidskatten avvecklas som styrmedel när ETS 2 införs.

Betänkandet föreslagna lösning hanterar heller inte situationen för de industriella processer som redan är helt skattebefriade men som omfattas av ETS 2. Dessa verksamheter får ingen nytta av en sänkt energiskatt, men möter ökade bränslekostnader genom utsläppshandeln. Detta snedvrider konkurrensen mellan de industrier som omfattas av ETS 1 och ETS 2, och riskerar leda till koldioxidläckage.

Inte heller Svenskt Näringslivs förslag om ett borttagande av koldioxidskatten är en fullgod lösning på utmaningen för den berörda, konkurrensutsatta industrin som idag är skattebefriad. Regeringen bör således skyndsamt analysera konsekvenserna för skattebefriade, konkurrensutsatta processer utanför ETS 1 och presentera åtgärder för att motverka försämrade konkurrenskraft och koldioxidläckage.

Svenskt Näringsliv delar utredningens bedömning att det är olyckligt om styrmedel som ska värna den konkurrensutsatta industrin minskar omställningstrycket för övrig användning av uppvärmningsbränslen. När EU:s regelverk för tiden efter 2030 utformas bör det således övervägas om konkurrensutsatt industri som omfattas av ETS 2 också ska kunna få tillgång till fri tilldelning, eller liknande skydd för koldioxidläckage. En sådan lösning skulle minska behovet av en generell skattenedsättning, eller liknande, för uppvärmningsbränslen och därmed undvika att hushållens incitament att ställa om från fossil uppvärmning försvagas.

Svenskt Näringsliv avstyrker förslaget, mot bakgrund av att ETS 2 bör vara prissättande. En förändring i den generella energiskatten riskerar också att, om kompensatoriska åtgärder uteblir, påverka konkurrenssituationen för de företag som omfattas av ETS 1.

Regeringen behöver också skyndsamt utreda konsekvenserna för, och presentera lämpliga åtgärdsförslag för att motverka, försämrade konkurrenskraft och koldioxidläckage från skattebefriade, konkurrensutsatta processer utanför ETS 1.

Skatten på naturgas och gasol för motordrift höjs

Betänkandet föreslår att naturgas och gasol som används för motordrift ska beskattas på samma nivå som när de används för uppvärmning. Från 2028, när energi- och koldioxidskatten föreslås slås ihop, innebär det samma energiskattesats oavsett användningsområde.

Svenskt Näringsliv delar bilden av att det finns en poäng i att ha en likformig och enhetlig beskattning av fossila drivmedel. Sådant förslag skulle också stärka konkurrenskraften för biogasen. Ett eventuellt införande behöver dock vara förutsägbart och föregås av en mer ingående konsekvensanalys på näringslivets transporter. Skatten bör också sättas i linje med kostnaden för andra drivmedel, och inte utgå från en sammanslagning av energi och koldioxidskatt.

Miljöklasserna för bensin respektive diesel tas bort 2031

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget. I takt med att klimatpolitiken i allt högre grad flyttas över från en nationell nivå till den EU-gemensamma bidrar nationell särreglering både till ökade kostnader och mer administration.

De positiva miljöeffekterna av MK1-diesel, i förhållande till MK3, bedöms också ha minskat över tid, i takt med att exempelvis EU:s bränslekvalitetskrav har skärpts. Det ursprungliga skälet för en särskild svensk miljöklassning har därför försvagats. Energimyndigheten bedömer² också att en övergång till MK3 skulle möjliggöra en högre inblandning av biodrivmedel än vad som är möjligt i dagens MK1. I det fall ett fullt fungerande handelssystem för ESR-sektorerna införs efter 2030 är det viktigt att denna typ av lagstiftning inte försvårar, eller fördyrar, för svenska företag.

2026-10-30

Madeleine Svenberg

Expert Klimatpolicy

² Energimyndigheten, Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 (ER 2022:07)