

REMISSYTTRANDE

2026-10-23

Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se kopia till
kn.cks.remisser@regeringskansliet.se

Remissyttrande över betänkandet Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33) (dnr KN2026/01175)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över ovannämnda betänkande enligt nedan. Näringslivets Transportråd (NTR) är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag tillhör svensk bas- och exportindustri och är stora köpare av väg-, sjö- och järnvägstransporter.

Huvudsakliga synpunkter

- tillstyrker inriktningen mot ett kostnadseffektivt och gemensamt inblandningskrav i reduktionsplikten samt de föreslagna prisgolven och pristaken för utsläppsminskningar
- välkomnar att klimatpremien för tunga el- och gasdrivna lastbilar förlängs till 2030, men avstyrker förslaget att sänka stödnivån för ellastbilar mellan 3,51 och 4,25 ton till samma nivå som för lättare fordon
- ser positivt på att möjligheten till nedsatt energiskatt på el vid laddning av tunga lastbilar och bussar analyseras vidare, och anser att analysen bör drivas skyndsamt
- delar bedömningen att en avståndsbaserad vägskatt med koldioxidifferentiering kan minska behovet av klimatpremier, men understryker att transportköparnas samlade kostnadsbörda inte får öka
- anser att vägtransportbranschens kraftiga kostnadsökning, enligt utredningens egen konsekvensanalys, bör ges en riktad kompensationsanalys motsvarande den som övervägs för jord-, skogs- och vattenbruk samt fiske
- efterlyser en tydligare och samlad redovisning av den kumulativa effekten av reduktionsplikt, energiskatt och ETS 2 på godstransportkostnaderna
- föreslår att regeringen inför en löpande uppföljning av hur styrmedlen påverkar gods-transportkostnaderna och därmed den svenska export- och basindustrins konkurrenskraft
- har ingen invändning mot att pumplagen och den svenska miljöklassningen av drivmedel avskaffas, men betonar vikten av en fortsatt god drivmedelstillgång i hela landet under omställningen

Allmänt om förslaget

NTR delar utredningens grundläggande utgångspunkt att utfasningen av fossila bränslen bör ske på ett kostnadseffektivt, samhällsekonomiskt effektivt och konkurrensneutralt sätt, och att det ska ske utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader. NTR ser positivt på att

utredningen tar ett brett grepp om styrmedelslandskapet och i flera delar lämnar förslag som ökar flexibiliteten och kostnadseffektiviteten i regelverket.

Samtidigt vill NTR betona att transportköparna – de företag som beställer och betalar för gods- och persontransporter men inte själva utför dem – är en grupp vars samlade kostnadsexponering inte fullt ut synliggörs i utredningens konsekvensanalys. Av utredningens egna beräkningar (kapitel 8 och avsnitt 14.10.2) framgår att vägtransportbranschen och skogsbruket, som är stora köpare respektive användare av godstransporttjänster, tillhör de branscher som får den största indirekta kostnadsökningen till följd av högre drivmedelspriser. Enligt Konjunkturinstitutets underlag motsvarar detta en ökad inköpskostnad på 4,4 respektive 1,4 procentenheter av produktionsvärdet, att jämföra med 0,1–0,3 procentenheter för många andra branscher. Denna kostnad bärs i förlängningen av transportköparna och den svenska export- och basindustrin, vars konkurrenskraft är beroende av kostnadseffektiva transporter till hamn och marknad. NTR efterlyser därför att transportköparnas samlade kostnadsbörda ges en tydligare och mer sammanhållen analys, i stället för att spridas ut och delvis försvinna mellan de enskilda förslagens respektive konsekvensavsnitt.

Reduktionsplikten

NTR har inget att invända mot att ett gemensamt inblandningskrav införs för bensen och diesel och att reduktionspliktsnivåerna höjs till 21, 23 respektive 25 procent för 2028–2030. Ett gemensamt krav är ett rimligt sätt att uppnå kostnadseffektivitet i systemet, vilket NTR:s medlemmar som stora förbrukare av dieseldrivna transporter har ett direkt intresse av.

NTR välkomnar förslaget om ett prisgolv och pristak för utsläppsminskningar (2 respektive 7 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter) samt möjligheten att spara utsläppsminskningar mellan åren. Dessa mekanismer minskar risken för kraftiga och svårförutsedda prisryckningar på diesel och bensen, vilket är särskilt värdefullt för transportköpare som ofta är bundna av längre avtal med sina transportörer och har begränsad möjlighet att på kort sikt föra vidare plötsliga kostnadsökningar. NTR noterar samtidigt att reduktionspliktsavgiften om 6,50 kronor per kilogram fortfarande ligger nära takpriset, vilket innebär att skyddet mot kraftiga prisökningar i praktiken blir begränsat om avgiften inte justeras ned i motsvarande mån.

Möjligheten till tidsbegränsad nedsättning av reduktionspliktskravet vid allvarliga marknadsstörningar är ett välkommet tillskott, men NTR vill understryka att en sådan mekanism måste kunna beslutas och verkställas snabbt för att ha någon praktisk betydelse för transportköpare som möter akuta prisökningar.

NTR ser positivt på att rena och höginblandade förnybara drivmedel inkluderas i reduktionsplikten samt på förslaget om subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO. Detta bidrar till en bredare och mer robust tillgång på hållbara bränslen, vilket är särskilt betydelsefullt för de av NTR:s medlemmar som köper sjö- och flygfrakt och där omställningen till stor del förutsätter tillgång till just denna typ av bränslen.

Energi- och koldioxidbeskattningen

NTR har förståelse för att beskattningen av bensen och diesel behöver höjas för att ge tillräckliga incitament till elektrifiering, men vill betona att den föreslagna höjningen (1,80 kronor per liter bensen respektive 1 800 kronor per kubikmeter diesel från och med 2028) inträffar samtidigt som kostnaderna för reduktionsplikten och EU:s nya utsläppshandelssystem ETS 2 ökar. Det är den sammanlagda effekten av dessa tre kostnadshöjande styrmedel – skatt, reduktionsplikt och ETS 2 – som är avgörande för transportköparnas totala kostnadsbild, inte vart och ett av dem isolerat. NTR efterlyser att konsekvensanalysen tydligare redovisar den sammanlagda och kumulativa effekten på just godstransportkostnaderna, på motsvarande sätt som görs för hushållens ekonomiska standard i avsnitt 14.9. Därtill bör kommande förändringar hålla sig till principen att varje utsläpp bara ska

prissätts *en* gång och helst på EU-nivå. I takt med att ETS 2 införs behöver således den nationella skattelagstiftningen förändras för att undvika dubbelregleringar. Det är rimligt att sådana förändringar i skattesystemet förbereds redan nu och att den nationella koldioxidskatten avvecklas som styrmedel när ETS 2 införs. Andra styrmedel, som exempelvis reduktionsplikt, kan på kort sikt nyttjas som kompletterande för att nå EU:s klimatmål till 2030.

NTR välkomnar den föreslagna mekanismen för att justera skattehöjningen om drivmedelspriserna utvecklas annorlunda än antaget, men vill understryka att en eventuell uppjustering av skatten – till exempel om Sverige köper utsläppsutrymme från andra länder och behöver stärka incitamenten för elektrifiering – inte bör beslutas utan att effekterna på godstransportkostnaderna särskilt har analyserats.

Förslaget om sänkt generell skatt på el är positivt för de av NTR:s medlemmar som investerar i elektrifiering av egna fordon, terminaler och anläggningar, och för de transportörer som medlemmarna köper tjänster av. NTR ser i det sammanhanget särskilt positivt på att möjligheten till nedsatt energiskatt på el vid laddning av tunga lastbilar och bussar ska analyseras vidare, och vill understryka att denna analys bör drivas skyndsamt eftersom frågan är central för totalkostnadskalkylen för tunga godstransporter – en av de största kostnadsposterna för NTR:s medlemmar.

NTR ser en risk i förslaget om höjd beskattning av naturgas och gasol som drivmedel, eftersom detta kan försvaga de ekonomiska förutsättningarna för de av medlemmarnas transportörer som redan investerat i gasdrivna fordon i väntan på att den batterielektriska tekniken för tunga fordon ska mogna ytterligare.

Fordonsbeskattning och stöd till nollutsläppsfordon

NTR välkomnar starkt att klimatpremien för tunga el- och gasdrivna lastbilar förlängs till 2030. Ett fortsatt marknadsintroduktionsstöd är avgörande för att de transportörer som NTR:s medlemmar anlitar ska kunna investera i nollutsläppsfordon till en totalkostnad som är konkurrenskraftig gentemot dieseldrivna alternativ. NTR avstyrker däremot förslaget att sänka stödnivån för lätta ellastbilar mellan 3,51 och 4,25 ton till samma nivå som för fordon under 3,5 ton. Dagens högre stödnivå är avsedd att motsvara den faktiska merkostnaden för denna fordonskategori, som trots att den framförs med B-körkort ofta har en totalkostnadsbild som ligger närmare tyngre lastbilar än lätta transportfordon. Just detta segment har dessutom visat sig vara det som elektrifieras snabbast: mer än 60 procent av nyregistrerade tunga lastbilar 2025 och över hälften av samtliga beviljade klimatpremier avser fordon i intervallet 3,51–4,25 ton. En halvering av stödet riskerar därmed att bromsa den del av omställningen som i dag går fortast, med särskild betydelse för den stads- och sistamilsdistribution som många av NTR:s medlemmar är beroende av, och kostnaden för en försenad elektrifiering i detta segment riskerar i förlängningen att föras vidare till transportköparna i form av högre transportpriser. NTR föreslår i stället att en eventuell nedtrappning av stödnivån görs stegvis och kopplas till den löpande uppföljning av kostnadsrelationerna mellan el- och dieseldrift som utredningen själv föreslår med start 2027, så att stödet trappas ned i takt med att totalkostnadsgapet mot lättare fordon faktiskt minskar, snarare än genom ett enskilt steg som riskerar att ske för tidigt i förhållande till marknads faktiska mognad.

Utredningen bedömer att en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering för tunga godsfordon skulle kunna minska det framtida behovet av klimatpremier. Om frågan drivs vidare till ett konkret förslag är det enligt NTR avgörande att en sådan vägskatt utformas så att den samlade kostnadsbördan för godstransporter på väg inte ökar jämfört med idag, att systemet för uppbörd och kontroll inte medför en oproportionerlig administrativ kostnad, och att omställningen till ett sådant system görs i god tid och med rimliga övergångsregler, eftersom den i praktiken utgör en ny och betydande kostnadskomponent för transportköparna.

NTR avstyrker förslaget att dela upp befintlig miljözon klass 3 i en zon för personbilar och en separat zon för lastbilar och bussar. Utredningen anger själv att syftet med uppdelningen är att ge kommuner möjlighet att införa miljözoner som enbart träffar trafiken med kommersiella fordon, samtidigt som hushåll och privatpersoner inte påverkas negativt. I praktiken innebär detta att kostnaden och anpassningstrycket för en skärpt miljözonering flyttas från den privata persontrafiken till de företag – inte minst inom handeln – som är beroende av lastbilstransporter för varuleveranser till och från butiker, lager och terminaler i tätbebyggda områden, det vill säga just de områden där den här typen av miljözoner är mest sannolika att införas. Så länge el- och andra nollutsläppslastbilar har en högre totalkostnad än dieseldrivna motsvarigheter innebär ett sådant krav en direkt kostnadsökning för handeln, som i förlängningen tvingas antingen investera i dyrare fordon i förtid eller anlita transportörer som gör det, utan att konsumenternas eget resande i samma zon omfattas av motsvarande krav. Detta står enligt NTR i strid med den konkurrensneutralitet och det undvikande av orimliga kostnadsökningar för näringslivet som NTR i övrigt efterlyser i utredningens förslag.

NTR noterar också att utredningen själv beskriver förslaget som i första hand en regelförenkling och ett komplement till övriga styrmedel, inte som ett självständigt behovsprövat styrmedel. Risken är att enskilda kommuner trots detta använder möjligheten till att i praktiken tvinga fram en snabbare teknikomställning för kommersiella fordon än vad marknaden och laddinfrastrukturen för tunga fordon i övrigt medger, med ett växande lapptäcke av lokala krav som följd för de av NTR:s medlemmar som bedriver verksamhet i flera kommuner. Om förslaget trots detta genomförs anser NTR att det måste kompletteras med krav på rimliga övergångsperioder, enhetlig nationell vägledning till kommunerna och en tydlig koppling till den faktiska tillgången på nollutsläppsfordon och laddinfrastruktur för tunga fordon, så att handeln och övriga transportköpare inte drabbas av kostnadsökningar som inte motsvaras av en reell möjlighet att ställa om.

Trygg drivmedelsförsörjning och regelförenkling

NTR har ingen invändning mot att pumplagen upphävs och att den svenska miljöklassningen av drivmedel avskaffas, och ser positivt på den regelförenkling detta innebär. NTR vill dock understryka vikten av att Sverige under hela utfasningsperioden har en väl fungerande tillgång till flytande drivmedel i hela landet, inte minst i glesbygd och vid produktionsanläggningar utanför storstadsregionerna. Flera av NTR:s medlemmar är beroende av lastbilstransporter till och från anläggningar som ligger långt från de större tätorterna, och en försämrad tillgänglighet till drivmedelsstationer riskerar att drabba just dessa transportflöden hårdare än genomsnittet innan fordonsflottan hunnit ställa om till eldrift i motsvarande grad.

Kompensation och näringslivets konkurrenskraft

NTR ser positivt på att utredningen lyfter näringslivets konkurrenskraft som ett eget perspektiv i kapitel 8 och 13, men konstaterar att den fördjupade analysen och de föreslagna kompensationsåtgärderna i praktiken är inriktade på jord-, skogs- och vattenbruk samt fiske, det vill säga de branscher som frivilligt inkluderats i ETS 2. Vägtransportbranschen, som enligt utredningens egen konsekvensanalys (tabell 8.2 och avsnitt 14.10.2) är den bransch som får den enskilt största direkta och indirekta kostnadsökningen av de föreslagna styrmedlen, omfattas inte av någon motsvarande riktad analys eller kompensation. NTR menar att detta är en brist i betänkandet. Den generella sänkningen av skatten på el kompenserar i praktiken endast i den utsträckning som fordonsflottan redan är eldriven, vilket för tunga godstransporter på väg fortfarande ligger flera år fram i tiden. Under övergångsperioden bärs kostnadsökningen i allt väsentligt av dieseldrivna godstransporter, och därmed i förlängningen av transportköparna, utan motsvarande kompensationsmekanism som den utredningen överväger för de areella näringarna.

NTR uppmanar därför regeringen att i den fortsatta beredningen låta utreda om, och i så fall hur, transportköparnas och vägtransportbranschens kostnadsexponering bör hanteras inom ramen för

samma typ av kompensationsöverbälganden som förs för jord-, skogs- och vattenbruk samt fiske, till exempel genom en tydligare koppling mellan klimatpremiens nivå och varaktighet och den faktiska kostnadsutvecklingen för dieseldrivna godstransporter.

Konsekvensanalysen och behovet av fortsatt uppföljning

Utredningen bedömer sammantaget att de negativa konsekvenserna av förslagen är små för företagen, men den bedömningen bygger på ett genomsnitt över hela näringslivet och fångar enligt NTR inte fullt ut den ojämna fördelningen mellan branscher som utredningens eget underlag från Konjunkturinstitutet visar. De branscher och företag som är helt beroende av landtransporter för att nå hamn och marknad – inte minst inom skog, stål, gruva och annan exportinriktad tillverkningsindustri – drabbas hårdare än genomsnittet. Det är denna typ av kostnadsökning i tidigare produktionsled som i slutänden slår mot transportköparnas totala leveranskostnad och därmed konkurrenskraft gentemot utländska konkurrenter som inte möter motsvarande styrmedelskostnader.

NTR föreslår att regeringen, på motsvarande sätt som utredningen föreslår för totalkostnadskalkylerna för person- och lastbilar (avsnitt 14.7), inför en löpande och särskild uppföljning av hur de samlade styrmedlen påverkar kostnaden för väg-, sjö- och järnvägstransporter av gods samt av hur detta i sin tur påverkar den svenska export- och basindustrins konkurrenskraft. En sådan uppföljning bör kunna utgöra underlag för framtida justeringar av till exempel klimatpremiens nivå, reduktionspliktsavgiften eller en eventuell avståndsbaserad vägskatt.

Ett kostnadseffektivt och väl fungerande transportsystem är en förutsättning för svensk konkurrenskraft, oavsett transportslag. NTR vill därför avslutningsvis betona att framtida styrmedel inom klimatpolitiken bör utformas med målsättningen att omställningen till fossilfrihet sker i takt med, och inte på bekostnad av, en fortsatt hög transporteffektivitet och konkurrenskraft för de företag som är beroende av väl fungerande och kostnadseffektiva transporter.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström
Ordförande

Johan Dufva
Verksamhetsansvarig