

Mottagare
Regionstyrelsen

Remiss. Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Förslag till beslut

- Upprättat yttrande inges som Region Gotlands svar till Klimat- och näringsdepartementet.
- Beslutet förklaras omedelbart justerat

Sammanfattning

Sverige ligger långt från transportmålet

År 2025 uppgick utsläppen från inrikes transporter till cirka 17 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Sveriges mål är att komma under 6,2 miljoner ton 2030, motsvarande minst 70 procents minskning från 2010. Utvecklingen har dock gått åt fel håll efter 2023. Transportutsläppen var 2025 bara cirka 21 procent lägre än 2010. Andelen biodrivmedel och el i vägtrafikens energianvändning var cirka 20 procent 2025, jämfört med omkring 31 procent 2022–2023.

Utredningen ska analysera orsaker och föreslå åtgärder för klimatmål och ESR-åtagande

Utredningens främsta uppdrag var, tillsammans med en rad undersökningar och analyser, att med begränsade kostnader för hushåll, näringsliv och konkurrenskraft ge förslag på styrmedel, så att såväl de svenska klimatmålen 2030 och 2045 som Europeiska unionens (EU) ESR-åtagande till 2030 kan nås. I utredningen ingår hela ESR-sektorn, det vill säga delar av samhället som inom EU omfattas av ESR (regler för delat ansvar). Hit hör bland annat vägtransporter, sjöfart, arbetsmaskiner, bostäder offentlig sektor och småföretag. Sveriges ESR-sektor har redan i stort sett fossilfri värme, medan dess drivmedel ännu är ett stort hinder för att nå sektorns klimatmål. Därför rör utredningens förslag främst utfasning av fossila drivmedel. Men utredningen, vars analysuppdrag är brett, ger också en gedigen genomgång och analys av bakgrunden till både egna förslag och utfallet av tidigare utredningar.

Ökad elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och ändrad beskattning ingår i förslagen

Utredningen bedömer att ökat och riktat stöd till elektrifiering av vägtransporter, främst på ett sätt som gör det ekonomiskt intressantare att äga batterifordon och på sikt även bränslecellsfordon blir viktigt. För tunga fordon bedöms även vätgasdrivna förbränningsmotorer komma att få en roll. Biogas kommer fortsatt att användas i tunga vägfordon, men på längre sikt kommer

biogas även att behövas i andra sektorer. Förnybara flytande och gasformiga drivmedel bör framför allt prioriteras till flyg och sjöfart, där elektrifiering är betydligt svårare.

Vidare dras slutsatsen att biodrivmedel är ett generellt dyrare sätt att minska utsläppen än elektrifiering, men de behövs där eldrift inte fungerar och för att ställa om en befintlig fordonspark tillräckligt fort. Därför föreslås en fortsatt och ändrad reduktionsplikt, med höjda nivåer från 2028–2030 och därefter, till 2045, införa kontrollstationer för att vart fjärde år se över och justera nivåerna för reduktionsplikten så att den bidrar till att nå klimatmålen. Avancerade biodrivmedel, som e-bränslen, föreslås, liksom el, komma att ingå i reduktionsplikten. De senare genom subkvoter i reduktionsplikten. Biogas och vätgas föreslås inte inkluderas i reduktionsplikten, som skäl anges tekniska och administrativa svårigheter att integrera gasformiga drivmedel i ett system utformat för flytande drivmedel. Biogas föreslås även i fortsättningen främjas genom skattenedsättningar.

Under förutsättning att drivmedelsmarknaden innan 2028 återgår till normaltillstånd, efter oroligheterna våren 2026 som påverkat oljemarknaden, bedömer utredningen att priset på bensen och diesel, trots införandet av ETS 2 och förslag om höjd reduktionsplikt, blir alltför låga för att driva transporternas elektrifiering i närtid. Därför föreslås höjd beskattning på bensen och diesel, i nivå med nordiska grannländer, från 2028.

Som kompensationsåtgärd föreslås en sänkt elskatt, med 20 öre/kWh. Åtgärden har fördelen att både relativt väl träffa de grupper av hushåll som påverkas mycket av högre drivmedelspriser, fungera som en bred kompensationsåtgärd och samtidigt stärka incitamenten för elektrifiering.

Fortsatt stöd till kommersiell service, fortsatt nedsatt skatt på jordbruksdiesel, utökad kommunal energi- och klimatrådgivning och elbilspremie

Ur ett landsbygdsperspektiv och därmed för Gotland är dessa utredningsförslag viktiga: Fortsatt stöd till kommersiell service så att de sista drivmedelsmackarna på en ort inte stängs, och att nuvarande nedsättning av skatt på diesel som används i arbetsmaskiner, i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet förlängs tills vidare.

För invånarna på Gotland bedöms både förstärkta medel till elbilspremien och förslaget om utökad energi- och klimatrådgivning bli av stort värde. Låga medelinkomster gör att många hushåll här har svårt att på egen hand finansiera ett byte till elbil. Dessutom är energi- och klimatrådgivningen en ofta anlita instans för hushåll som behöver vägledning kring sina energi- och transportkostnader.

Sammanfattande bedömning

Denna korta sammanfattning utgår från över 700 sidors utredning varför det är svårt att spegla utredningsförslagets fulla omfattning. Det kan också påpekas att de förslag som lyftes i media när utredningen presenterades i juni 2026 inte heller återgav helheten i utredningen. Med reservation för att denna omfattning på förslag i skilda sammanhang kan ges olika vikt, är förvaltningens samlade

bedömning att utredningens förslag är väl avvägda, att de tydligt håller sig inom uppdragets ramar och har potential att ge både minskat omvärldsberoende av fossila bränslen och minskad klimatpåverkan. Därför föreslås att Region Gotland samlat tillstyrker utredningens förslag.

Ärendebeskrivning

Region Gotland har getts möjlighet att yttra sig över förslagen i utredningen *Vägen mot utfasning* (SOU 2026:33) – den så kallade ”styrmedelsutredningen”. Utredningens uppdrag var att föreslå lösningar som fasar ut fossila bränslen i den takt som krävs för att nå klimatmålen 2030 och 2045, dels utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, dels på ett säkert och acceptabelt sätt så att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft bibehålls. Kopplingen till vägtransporter och arbetsmaskiner är tydlig. Största delen av det problem som utredningens förslag ska lösa, är transporternas beroende av fossila drivmedel. Utredningen omfattar de fossila bränslen och utsläpp som det inom EU är upp till varje medlemsland att lösa, enligt den så kallade ansvarsfördelningsförordning där alla vägtransporter, en del sjöfart, arbetsmaskiner, bostäder och småföretag ingår. Till skillnad från övriga EU har Sverige nästan helt ersatt fossila bränslen för uppvärmning av lokaler och bostäder, även inom ESR-sektorn, det som återstår att fasa ut är främst fossila drivmedel. Utredningen har vidare ett tungt analysuppdrag av befintliga styrmedel och möjliga åtgärder. Utredningens Fig. 14.2 är en lista med förslagen på åtgärder och den läggs som separat bilaga i ärendet.

Utredningens bedömning av nuvarande styrmedel

Utredningen konstaterar att nuvarande styrmedelskombination är splittrad och inkonsekvent och gör i korthet denna bedömning:

Koldioxidskatten: Bedöms ha slutat fungera som ett effektivt styrmedel för bensin och diesel på grund av senaste årens skattesänkningar.

Prisbild: Sverige har för närvarande lägre bensin- och dieselpriiser än jämförbara EU-länder med liknande utsläppsmål.

Utredningens slutsatser i urval

Utredningen identifierar elektrifiering som den primära vägen framåt, men erkänner att olika sektorer kräver olika lösningar:

Vägtransporter: Prioriteras för elektrifiering (batteridrift och bränsleceller). För tunga fordon inkluderas även vätgasdrift.

Flyg och sjöfart: Bedöms vara svårare att elektrifiera storskaligt. Här bör fokus ligga på förnybara drivmedel (biodrivmedel och drivmedel av icke-biologiskt ursprung, RFNBO).

Arbetsmaskiner: Ligger efter vägfordonen i utvecklingen, särskilt vad gäller medel- och tunga maskiner med fortsatt behov av ekonomiska incitament.

Biogas: Bedöms spela en roll i omställningen av tunga fordon, men på lång sikt förväntas biogasen i högre grad användas i andra sektorer.

Nuläget och dess problembild

Andelen biodrivmedel och el i vägtrafikens energianvändning uppgick, enligt Trafikverket, till omkring 20 procent under 2025. Under 2024 var motsvarande andel 17 procent, efter att ha uppgått till omkring 31 procent under 2022 och 2023, då högre krav på reduktionsplikt gällde.

Sverige har även skyldigheter gentemot EU till 2030 inom den så kallade ansvarsfördelningsförordningen. Där finns en mer komplex beräkningsgrund än för det nationella målet. Sverige bedöms inte klara sitt EU-beting till 2030, vilket kan leda till ekonomiska sanktioner.

År 2025 var koldioxidutsläppen av växthusgaser i Sverige från inrikes transporter, enligt Naturvårdsverkets uppföljning, cirka 17 miljoner ton (Mton) koldioxidekvivalenter, (CO₂e, en enhet som används när det är fler klimatgaser än koldioxid som ingår i utsläppen). Sveriges klimatmål till år 2030 för inrikes transporter (exklusive inrikes flyg, då flyg inom EU sedan 2012 ingår i EU:s utsläppshandel, ETS) är att sektorns årliga utsläpp av växthusgaser då har minskat minst 70 procent från 2010 års utsläppsnivå. Under 2022 och 2023 hade de årliga transportutsläppen minskat kring 30 procent jämfört med 2010 men sedan kom politiska beslut om lägre priser och tillåtna ökade utsläpp, vilka gav transportutsläpp som år 2025, enligt Trafikverket, bara var 21 procent lägre än år 2010. Sänkningen av reduktionsplikten bedöms vara den främsta förklaringen till denna ökning. Användningen av biodrivmedel är mer än halverad i förhållande till 2023. För att Sveriges ESR-åtagande ska nås behöver, enligt utredningen, plikt-nivåerna justeras upp relativt mycket under ett fåtal år.

Den pågående elektrifieringen av fordonsflottan i kombination med den nu gällande utformningen av reduktionsplikten, med fasta reduktionsnivåer, medför dessutom att den totala efterfrågan på förnybara drivmedel minskar över tid. Utredningen ser fördelar med en styrmedelsutformning som i stället ger en mer långsiktigt stabil efterfrågan på förnybara drivmedel.

Delar i utredningens förslag som särskilt rör Gotland

Beroende av bil och tillgång till tankställe: Eftersom Gotland har landets högsta bilinnehav per invånare och tillgången till service utan bil delvis är låg, är beroendet av privatfordon kritiskt. Därför välkomnas utredningens förslag om fortsatt stöd till *Kommersiell service* för att säkra tillgång till drivmedel i hela landet under utfasningsperioden.

Utökad energi- och klimatrådgivning: Ökade statliga anslag till energi- och klimatrådgivning föreslås för att hjälpa hushåll och småföretag att övervinna kunskapshinder (till exempel kring laddmöjligheter och bidrag).

Elbilspremier. Förstärkta medel föreslås till den sociala klimatfonden för att göra elbilsköp och -ägarande tillgängligt för fler, vilket bedöms bli av värde för Gotland, där låga medelinkomster begränsar kapaciteten för fordonsbyten.

Sjöfart. För regioner med stor inrikes sjöfart, som Gotland, blir omställningen mer komplex. Gotlandstrafiken är redan delvis anpassad för LNG/LBG, och enligt utredningens förslag kommer sjöfarten i högre grad att använda avancerade biodrivmedel och LBG. Då sjöfarten kommer att i ökande grad integreras i utsläppshandeln (ETS) och därmed lämna ESR görs inte kostnadsanalyser specifikt för sjöfart i denna utredning.

Jord- och skogsbruk. Utredningen föreslår en tillsvidareförlängning av den tillfälligt utökade nedsättningen av skatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Vid en höjd beskattning av diesel bör nedsättningen följd-justeras så att de berörda verksamheterna även fortsättningsvis beskattas nära minimiskattenivån.

Lagar, föreskrifter, riktlinjer och regler finns som påverkar ärendet

Utöver de författningsförslags om ges i utredningen och den kritik som riktas mot inkonsekvenser i nuvarande koldioxidskatt respektive energiskatt är följande EU-regleringar av betydelse för förslagets utformning:

- ETS 2: Ett nytt EU-gemensamt utsläppshandelssystem som omfattar vägtransporter och byggnader. Det fungerar ”uppströms”, vilket innebär att bränsleleverantörerna betalar för utsläppsrätterna, vilket leder till höjda priser vid pump.
- AFIR (Infrastructure for Alternative Fuels): EU-förordning som ställer krav på utbyggnad av publik laddinfrastruktur och vätgastankstationer.
- ESR (Effort Sharing Regulation): EU:s ansvarsfördelningsförordning som sätter utsläppskvoter för medlemsstaterna fram till 2030.

Därtill kommer Klimatlagen (2017:720).

Utredningen i sig styrs av direktiv. Direktiven återfinns i utredningen, sid 745.

Bedömning

Förvaltningens bedömning och motivering av förslaget till beslut är att den omfattande utredningens förslag är väl avvägda, att de tydligt håller sig inom uppdragets ramar och har potential att ge både minskat omvärldsberoende av fossila bränslen och minskad klimatpåverkan. Att på ett begränsat utrymme till fullo återge helheten är svårt, varför det bör beaktas att enskilda förslag i andra sammanhang kan ges annan vikt än de får i denna utredningskontext.

Beslutsunderlag

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

Fig. 14.2, Sammanfattning av utredningens förslag, särtryck ur remissen
Remissvar Region Gotland 2026-09-13
Regionstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2026-09-17

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör

Skickas till

Klimat- och näringslivsdepartementet. (Svaren bör lämnas per e-post till kn.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till kn.kl@regeringskansliet.se. Ange diarienummer KN2026/01175 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.)