Vägen mot utfasning: Remissinstanserna om Styrmedelsutredningen

Sammanställning av remissvaren på SOU 2026:33 | 4 november 2026

Samlad bild: Brett stöd, tydliga skiljelinjer

Remissvaren ger ett tydligt men inte enhälligt stöd för att Sverige behöver skärpa styrningen för att fasa ut fossila bränslen. Flera centrala myndigheter, kommuner, forskningsaktörer, fackliga organisationer och delar av näringslivet delar utredningens grundläggande problembild: dagens styrmedel räcker inte för att säkra Sveriges ESR-åtagande till 2030 och den långsiktiga omställningen till 2045. Oenigheten gäller framför allt vilken styrmedelsmix som är mest kostnadseffektiv, hur snabbt den ska införas, hur den ska fördelas och hur stor roll elektrifiering, biodrivmedel respektive transporteffektivisering ska spela.

Naturvårdsverket tillstyrker utredningens förslag i sin helhet, men understryker samtidigt att de sannolikt inte räcker för att nå de nationella etappmålen eller åtagandet enligt takdirektivet. Konjunkturinstitutet bedömer att förslagen väsentligt förbättrar möjligheterna att nå ESR-åtagandet. Naturskyddsföreningen beskriver dem som ”nödvändiga, men inte tillräckliga”. Det är en träffande sammanfattning av den bredare bilden: huvudinriktningen får stöd, men flera remissinstanser vill gå längre eller ändra viktiga delar.

> *”Naturvårdsverket tillstyrker utredningens förslag i sin helhet”* **— Naturvårdsverket, s. 1 [1]**
>
> *”nödvändiga, men inte tillräckliga, steg på väg mot utfasning av fossila bränslen”* **— Naturskyddsföreningen, s. 1 [2]**

Fem återkommande skiljelinjer

- Reduktionsplikt eller handelssystem: många vill höja reduktionsplikten nu, medan Energimyndigheten och Konjunkturinstitutet vill ge ett nationellt handelssystem en större roll på längre sikt.
- Elektrifieringens takt: flera anser att utredningen underskattar behovet av att hålla uppe elbilsincitament och bygga laddinfrastruktur.
- Fossilfria drivmedel: bransch- och landsbygdsaktörer betonar biodrivmedel, biogas och vätgas där direkt elektrifiering är svår.
- Transporteffektivitet: miljöorganisationer och flera kommuner anser att utredningen missar minskat trafikarbete; VTI är mer försiktigt om den samlade utsläppseffekten.
- Acceptans och konkurrenskraft: nästan alla betonar förutsägbarhet, men skiljer sig åt om kompensation ska vara bred eller riktad och vilka kostnader som är rimliga.

Sammanställningen följer upplägget i 2030-sekretariatets remissvar: en kort samlad bedömning och därefter synpunkter per åtgärdskategori. Citat är korta och återges med remissinstans och sidnummer. Underlaget är regeringens publicerade remissida, uppdaterad 2 november 2026; där flera filer avser bilagor, beslut eller reservationer har de behandlats som sådana och inte som fristående sakyttranden. [3]

1. Reduktionsplikt, drivmedelsskatter och koldioxidprissättning

Det finns ett brett stöd för att dagens reduktionsplikt behöver skärpas. Naturvårdsverket pekar på att elektrifiering ensam inte räcker till ESR-åtagandet 2030 och att en högre andel fossilfria drivmedel i den befintliga fordonsflottan behövs. Myndigheten bedömer att höjd reduktionsplikt är den mest realistiska kortsiktiga vägen. LO, SKR, Drivkraft Sverige, Svenskt Näringsliv och Trafikverket tillstyrker också i huvudsak en uppdaterad och successivt höjd reduktionsplikt.

”den mest realistiska vägen på kort sikt är att höja reduktionsplikten” **— Naturvårdsverket, s. 2 [1]**

Det är samtidigt inte ett oreserverat stöd för varje ingående del. Drivkraft Sverige föredrar reduktionsplikt framför ett nationellt handelssystem och framhåller att fossilt behöver bli dyrare än fossilfritt. Organisationen stöder en höjning av reduktionsplikten, men vill bland annat avskaffa pumplagen från 2028 och låta marknadens aktörer avgöra vilka drivmedel som tillhandahålls. Svenskt Näringsliv vill också avskaffa pumplagen och anser att nivåerna i reduktionsplikten måste vägas mot andra styrmedel och EU:s regelutveckling. [4–5]

En viktig skiljelinje gäller den långsiktiga systemlösningen. Energimyndigheten bedömer att ett nationellt handelssystem på sikt har bäst förutsättningar att utgöra basen för kostnadseffektiv styrning inom ESR, och vill att det utreds för att kunna införas när ETS 2 är på plats. Konjunkturinstitutet menar att ett handelssystem inte bör avfärdas enbart för att drivmedelspriset kan bli högre: den lägre samhällsekonomiska kostnaden och möjligheten att använda intäkter till riktad kompensation måste också vägas in. Myndigheten efterlyser dessutom en mer ingående analys av möjligheten att köpa utsläppsutrymme från andra EU-länder.

”ett nationellt handelssystem är det styrmedel som långsiktigt har bäst förutsättningar” **— Energimyndigheten, s. 1 [6]**

Konjunkturinstitutet pekar på en målkonflikt i själva uppdraget: att både minimera samhällsekonomiska kostnader och begränsa drivmedelsprisernas påverkan är inte alltid förenligt. Ett styrmedel som minskar utsläppen till lägsta samhällsekonomiska kostnad kan ge högre pumppriser, medan ett system som håller nere priset kan kräva större offentliga utgifter eller bli mindre kostnadseffektivt. Det är en central invändning som bör synliggöras i den fortsatta beredningen. [7]

Synen på skattehöjningar går isär. Naturskyddsföreningen stöder höjda drivmedelsskatter och fordonsskatter. LO delar utredningens tanke att svenska drivmedelspriser bör ligga i nivå med jämförbara länder, men villkorar genomförandet med åtgärder som stärker acceptansen och alternativen för arbetare. Maskinentreprenörerna avstyrker höjd energi- och koldioxidskatt på bensin och diesel och vill att kostnaderna från skatt, reduktionsplikt och ETS 2 analyseras samlat. [2, 8–9]

2030-sekretariatet stöder de föreslagna skattenivåerna, som enligt remissvaret skulle innebära omkring 3,30 kronor per liter högre pumppris, men vill bland annat att reduktionsplikten börjar höjas tidigare och att tillfälliga sänkningar senare kompenseras så att den samlade utsläppsminskningen består. [10]

2. Elektrifiering, fordonsstöd och laddinfrastruktur

Elektrifiering beskrivs av flera remissinstanser som huvudspåret på längre sikt, särskilt för personbilar, bussar och delar av den tunga vägtrafiken. Naturvårdsverket, Energiföretagen, Mobility Sweden, Trafikverket och Västra Götalandsregionen lyfter elektrifieringens betydelse. Samtidigt är flera kritiska till att utredningen föreslår att vissa befintliga incitament för elfordon ska fasas ut eller försvagas, särskilt gällande förmånsbilar.

Mobility Sweden anser att inte förslagen sammantaget ger tillräckliga förutsättningar för den omställningstakt som krävs. Organisationen menar att utredningen bygger på alltför snäva antaganden om marknadsutvecklingen och inte tillräckligt beaktar laddinfrastruktur, osäkerhet om framtida kostnader

och andra faktorer än inköpspris. Dess huvudpoäng är att fungerande styrmedel inte bör tas bort innan det visats att den samlade styrningen faktiskt räcker.

> *”Fungerande styrmedel bör inte avvecklas innan det kan visas att den samlade styrningen är tillräcklig”* **— Mobility Sweden, s. 1 [11]**

Chalmers menar att det utöver den höjda reduktionsplikten är centralt att andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen närmar sig 100 procent inom några år, pch att koldioxidkomponenten i fordonsskatten därför successivt höjs. Samtidigt avstyrker Chalmers en generell sänkning av energiskatten på el som kompensation: den når enligt dem i liten utsträckning de hushåll som drabbas hårdast av högre drivmedelspriser. I stället föreslås en kraftigt utvidgad, rättighetsstyrd elbilspremie för hushåll med låga och medelhöga inkomster. [12]

Konjunkturinstitutet anser att anslaget till den nuvarande elbilspremien inte bör ökas innan effekterna av övriga styrmedel har visats, för att undvika att offentliga medel går till köp som ändå skulle skett. Naturskyddsföreningen föredrar en riktad eller progressiv sänkning av elskatten framför en generell, eftersom det senare kan motverka energieffektivisering. [2, 7]

För tunga fordon och arbetsmaskiner finns ett tydligt stöd för att förlänga klimatpremier, men också krav på att stöden ska vara praktiskt användbara och förutsägbara. IVL vill att återbetalning av elskatt för laddning av tunga lastbilar ska gå från fortsatt analys till ett konkret förslag. Maskinentreprenörerna vill att även eldrivna anläggningsmaskiner omfattas av analysen. LO betonar att investeringar i laddinfrastruktur är avgörande för att elektrifieringen av tunga transporter och arbetsmaskiner ska fungera. [8, 9, 13]

Västra Götalandsregionen lyfter offentlig upphandling som möjlig omställningsmotor: kommuner och regioner köper in kollektivtrafik, färdtjänst, sjukresor, entreprenader och arbetsmaskiner och kan genom samordnade krav skapa efterfrågan och minska marknadsrisker. Regionen efterfrågar nationellt harmoniserade upphandlingskriterier. [14]

3. Biodrivmedel, biogas, vätgas och försörjningstrygghet

Remissvaren visar att elektrifiering och fossilfria flytande eller gasformiga drivmedel i huvudsak ses som kompletterande lösningar, men med olika viktning. Trafikverket anger att elektrifiering är central för personbilar, bussar och delar av den tunga vägtrafiken, medan fossilfria drivmedel även fortsättningsvis behövs för långväga och tunga transporter, arbetsmaskiner, sjöfart och luftfart. [15]

Energigas Sverige vill ge biometan, e-metan och vätgas bättre och mer långsiktiga villkor, särskilt för tunga vägtransporter, arbetsmaskiner och delar av inrikes sjöfart där direkt elektrifiering är svår. De efterfrågar en tydlig reduktionsbana längre fram, utifrån att de föreslagna nivåerna kan vara otillräckliga om elektrifieringen går långsammare än väntat. [16]

> *”Elektrifieringen är central för klimatomställningen, men den behöver kompletteras med biometan, e-metan, vätgas”* **— Energigas Sverige, s. 1 [16]**

LRF framhåller att jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner saknar tillräckliga tekniska och ekonomiska alternativ för en snabb elektrifiering, och vill därför komplettera elektrifieringen med biobaserade drivmedel och långsiktiga villkor. [17]

Maskinentreprenörerna gör en liknande bedömning för anläggningsbranschen: elektrifieringen behöver påskyndas, men tillgången till hållbara flytande drivmedel, särskilt HVO100, måste säkras där elektrifiering tar längre tid. De efterfrågar en noggrann konsekvensanalys av om rena och höginblandade drivmedel förs in i reduktionsplikten från 2031, särskilt avseende HVO100:s skattevillkor, pris och tillgång. [9]

Beredskap är en återkommande aspekt. Drivkraft Sverige betonar att tillgång till drivmedel och infrastruktur måste upprätthållas för samhällsviktiga funktioner. SKR vill att stöd till kommersiell service och drivmedelsstationer även väger in civilt försvar, totalförsvar och strategisk laddinfrastruktur. Boverket

påminner om att bygg- och anläggningssektorn är en samhällsviktig funktion och att arbetsmaskiner och reservkraft fortfarande till stor del är beroende av flytande bränslen. [4, 18–19]

Den centrala avvägningen är därmed inte ”el eller biodrivmedel”, utan hur begränsade hållbara bränsleresurser används där elektrifiering är svårast, samtidigt som biodrivmedel inte låser in vägtrafiken i förbränningsmotorer när eldrift är ett realistiskt alternativ.

4. Transporteffektivitet, beteendeskifte och kommunernas roll

En av de tydligaste återkommande invändningarna är att utredningen ger för litet utrymme åt minskat trafikarbete och transporteffektivisering. 2030-sekretariatet slår fast att utredningen är väsentligt svagare på beteendesidan än på bilen och bränslet och efterlyser ett samlat grepp om beteendeskiftet. Naturskyddsföreningen anser att sådana åtgärder kan ge effekt redan på kort sikt, exempelvis mer attraktiva kollektivtrafikpriser, prioriterad snöröjning av cykelbanor och omfördelning av parkeringsyta till cykelinfrastruktur. [2, 10]

”Åtgärder för ökad transporteffektivitet berörs endast lite i utredningen” **— VTI, s. 6 [20]**

WWF efterlyser förslag för minskat transportarbete och bättre synergier med hälsa, natur och miljö. Göteborgs Stad konstaterar att utredningen saknar styrmedel för minskat vägtrafikarbete och framhåller att elektrifiering och mer biobränslen inte ensamma räcker för stadens klimatmål. De kopplar transporteffektivitet till luftkvalitet, buller, markanvändning och behovet av att omfördela gatuutrymme. SKR ser på motsvarande sätt en brist i att kommuners och regioners möjligheter att bidra till omställningen behandlas i begränsad utsträckning. [21–23]

VTI pekar på att billigare drift för elbilar kan öka transportefterfrågan och därmed ge rekyleffekter i form av trängsel, buller och luftföroreningar, och efterlyser ökad prissättning av trängsel och parkering, differentierad i tid och rum. [20]

Remissvaren pekar alltså sammantaget på att elektrifiering minskar utsläppen per kilometer medan transporteffektivitet kan ha positiv påverkan på trängsel, markanvändning, hälsa och det totala resursbehovet. Den politiska frågan är hur stor utsläppseffekt som kan tillgodoräknas transporteffektivisering på kort sikt och vilka styrmedel som är mest verkningsfulla.

Kommunernas och regionernas roll går också utöver trafikplanering. SKR och Västra Götalandsregionen lyfter upphandling, kollektivtrafik, regional utveckling, laddinfrastruktur och lokal trafikreglering. SKR tillstyrker bland annat en uppdelning av miljözon klass 3 som stärker kommunernas rådighet. Västra Götalandsregionen pekar på behovet av att kommuner och regioner kan upphandla utsläppsfria transporter och arbetsmaskiner med gemensamma nationella kriterier. [14, 22]

5. Acceptans, fördelning, konsekvensanalys

Nästan alla remissinstanser framhåller att styrmedlen behöver vara långsiktiga och förutsägbara. För företag handlar det om investeringsbeslut, fordonsflottor, restvärden, laddning och produktionskapacitet. Byggföretagen betonar att fordon och arbetsmaskiner är långsiktiga investeringar och att ändrade regler kan lämna företag med tillgångar som inte längre passar verksamheten. SKR lyfter samma behov för kommuners och regioners planering. [24–25]

LO anser att utredningens förslag inte räcker för att alla oavsett inkomst och bostadsort ska kunna delta i omställningen, och efterlyser ökade offentliga investeringar i kollektivtrafik, järnväg och laddinfrastruktur. TCO önskar tydlighet om hur intäkter från ETS 2 används, med en bred aktörssamverkan där facken ingår. VTI understryker att upplevd rättvisa påverkas av den lokala tillgängligheten till service och alternativ – samma prisförändring kan uppfattas olika beroende på var människor bor och hur deras vardag fungerar. [8, 26–27]

Synen på sänkt elskatt illustrerar målkonflikterna. Boverket bedömer att en generell sänkning kan minska energifattigdom, men varnar för att den kan öka incitamenten att byta från fjärrvärme till värmepumpar och därmed öka effekttoppar. SKR lyfter risken att incitamenten för energieffektivisering försvagas. Naturskyddsföreningen och Chalmers vill hellre se mer riktad kompensation, medan Naturvårdsverket bedömer att sänkt elskatt kan vara en träffsäker acceptansåtgärd, men varnar för att kompensation kan skapa motverkande incitament. [2, 12, 19, 22, 28]

Kvalitetsinvändning

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar. Rådet pekar bland annat på att det saknas uppgifter om hur många företag som berörs och företagens storlek, att kostnadspåverkan inte sammanställs tillräckligt tydligt och att tidpunkter för ikraftträdande och utvärdering behöver redovisas bättre. Konjunkturinstitutet efterlyser i sin tur större transparens om metoder, antaganden och känslighet i konsekvensanalysen. Detta är en viktig fråga för regeringens fortsatta beredning: även välmotiverade styrmedel riskerar att tappa legitimitet om kostnader, fördelning och effekter inte går att följa. [7, 29]

6. Slutsatser – vad remissvaren sammantaget säger

- Stödet är mycket starkt för att skärpa styrningen och höja reduktionsplikten, men inte lika starkt gällande systemets långsiktiga utformning eller säkerhetsventiler.
- Elektrifiering är huvudspåret för stora delar av vägtrafiken, och många remissinstanser vill behålla eller förstärka incitament och prioritera laddinfrastruktur.
- Fossilfria drivmedel behövs fortsatt för tunga transporter, arbetsmaskiner, sjöfart och andra svår-elektrifierade användningar; tillgång och hållbarhet måste säkras.
- Transporteffektivisering är den tydligaste luckan i utredningen enligt flera remissinstanser, men det råder delade meningar om den kortsiktiga utsläppspotentialen.
- Acceptans kräver mer än generell kompensation: riktade åtgärder, fungerande alternativ, regional hänsyn, långsiktighet och bättre konsekvensanalyser.

Den samlade bilden är alltså att remissinstanserna ställer sig bakom åtgärder för en förstärkt och påskyndad utfasning av fossila drivmedel, men vill se mer sammanhängande och kompletta styrmedelspaket. Det starkaste gemensamma medskicket är förutsägbarhet, den största sakpolitiska luckan beteendeskifte och transporteffektivisering, den tydligaste målkonflikten hur utsläppsminskningar, drivmedelspriser, konkurrenskraft och fördelningspolitik ska vägas mot varandra.

Källor och referenser

[1] Naturvårdsverket, yttrande 22 okt 2026, s. 1–2.
[2] Naturskyddsföreningen, yttrande 23 okt 2026, s. 1–2.
[3] Regeringen.se, remissida KN2026/01175, uppd. 2 nov 2026.
[4] Drivkraft Sverige, remissvar 28 okt 2026, s. 1–2, 14–15.
[5] Svenskt Näringsliv, remissvar 30 okt 2026, s. 1–2, 7–8.
[6] Energimyndigheten, yttrande 21 okt 2026, s. 1–2.
[7] Konjunkturinstitutet, remissvar 26 okt 2026, s. 1–4.
[8] LO, yttrande 14 okt 2026, s. 1–2.
[9] Maskinentreprenörerna, remissyttrande 30 okt 2026, s. 1–2.
[10] 2030-sekretariatet, remissvar 29 sep 2026, s. 1–5.
[11] Mobility Sweden, remissvar okt 2026, s. 1–2.
[12] Chalmers, yttrande 29 okt 2026, s. 1.
[13] IVL Svenska Miljöinstitutet, remissvar 29 okt 2026, s. 1–2.
[14] Västra Götalandsregionen, remissyttrande 29 sep 2026, s. 1–2.
[15] Trafikverket, yttrande 27 okt 2026, s. 1–2.
[16] Energigas Sverige, remissvar 29 okt 2026, s. 1–2.
[17] LRF, remissyttrande 30 okt 2026, s. 1–2.
[18] SKR, yttrande 16 okt 2026, s. 1–4.
[19] Boverket, yttrande 20 okt 2026, s. 2–4.
[20] VTI, yttrande 29 okt 2026, s. 1, 6.
[21] WWF, remissvar okt 2026, s. 1–2.
[22] Göteborgs Stad, yttrande 28 okt 2026, s. 1–2.
[23] Kalmar kommun, yttrande okt 2026, s. 1–4.
[24] Byggföretagen, yttrande 28 okt 2026, s. 1–2.
[25] SKR, yttrande 16 okt 2026, s. 1–3.
[26] TCO, yttrande 28 okt 2026, s. 2–3.
[27] VTI, yttrande 29 okt 2026, s. 5–6.
[28] Boverket, yttrande 20 okt 2026, s. 4–5.
[29] Regelrådet, yttrande 28 okt 2026, s. 1–2.

Samtliga publicerade remissvar och bilagor: https://www.regeringen.se/remisser/2026/06/remiss-av-betankandet-vagen-mot-utfasning-sou-202633/