



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-09-07

Vår referens

Jonas Standar

Trafikplanerare

Jonas.Standar@malmo.se

Remiss - Vägen mot utfasning (SOU 2026:33), STK-2026-1068

SBN-2026-572

Sammanfattning

Utredningens övergripande uppgift har varit att föreslå styrmedel för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. Utredningen ska säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader. Ambitionen är även att säkerställa att utfasningen av fossila bränslen sker på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden lämnar yttrande enligt förvaltningens förslag.

Beslutsunderlag

- Vägen mot utfasning: Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33)
- G-Tjänsteskrivelse 2026-09-23 Remiss - Vägen mot utfasning (SOU 2026:33), STK-2026-1068
- Förslag till yttrande 2026-09-23 Remiss - Vägen mot utfasning (SOU 2026:33), STK-2026-1068

Beslutsplanering

Stadsbyggnadsnämnden 2026-09-23

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen



Ärendet

Den rubricerade utredningens övergripande uppgift har varit att föreslå styrmedel för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. Utredningen ska säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, samt säkerställa att utfasningen av fossila bränslen sker på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

Utredningens uppdrag inkluderar även att analysera behovet av Sveriges nuvarande miljöklassning av drivmedel, analysera om lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, pumplagen, är ändamålsenlig för att styra mot i princip nollutsläpp i transportsektorn samt att föreslå hur konsumenter och företag fullt ut kan kompenseras för de ökade drivmedelskostnader som följer av EU:s kommande utsläppshandelssystem för fossila bränslen, ETS 2.

Utredningen har inte haft i uppdrag att lägga förslag riktade mot jordbrukets utsläpp av metan och lustgas. Växthusgasutsläpp från luftfart och merparten av utsläppen från sjöfarten täcks inte av ESR-förordningen och har därmed inte heller varit fokus för analysen.

Utredningen framför att om inga ytterligare åtgärder vidtas jämfört med vad som idag är beslutat visar ett framtaget referensscenario att varken ESR-åtagandet till 2030 eller det långsiktiga klimatmålet till 2045 ser ut att nås. Gapet till ESR-åtagandet för hela perioden 2021–2030 beräknas vara knappt 8 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Gapet till att nå en utfasning av fossila bränslen 2045 beräknas sammanlagt till omkring 20 TWh för bensin och diesel.

Utredningen bedömer dock att förutsättningarna för att nå ESR-åtagandet och en utfasning av fossila drivmedel utan att skapa problem för hushållen eller svenska företags konkurrenskraft är goda. Till exempel har Sverige, till skillnad från många 3 (4) andra EU-länder, nästan helt fasat ut fossila bränslen för uppvärmning av lokaler och bostäder. Det betyder att de kvarvarande svenska ESR-utsläppen till mycket stor del härstammar från inrikes vägtransporter och arbetsmaskiner. Det är således nödvändigt att fokusera på utsläppen från drivmedelsanvändning, och särskilt från inrikes vägtransporter. Detta gäller både för ESR-åtagandet till 2030 och för klimatmålet 2045.



Vidare bedöms det att det inte är möjligt att i tillräcklig omfattning vare sig ställa om fordonsflottan till eldrift eller minska trafikarbetet med förbränningsmotordrivna fordon för att nå ESR-åtagandet till 2030, utan att det skulle medföra betydande samhällsekonomiska kostnader. Därför bedömer utredningen att användningen av förnybara drivmedel behöver öka. Däremot behöver elektrifieringen öka för att uppnå det långsiktiga klimatmålet till 2045.

Utredningen lyfter att en trygg energiförsörjning är centralt för samhället och dess utveckling. När de fossila drivmedlen fasas ut genom en elektrifiering av fordonsflottan och arbetsmaskiner måste det också ske på ett säkert sätt som inte försvårar möjligheten att nå andra samhällsmål rörande exempelvis möjlighet att bo och verka i hela landet, beredskap och totalförsvaret. Det är därför viktigt att Sverige löpande under utfasningen har en trygg försörjning av flytande drivmedel för de verksamheter och hushåll som av olika orsaker inte har möjlighet att ställa om till eldrift.

Utredningens förslag

Utredningen har lagt flera förslag för att Sverige ska nå sitt ESR-åtagande 2030 och för att fasa ut användningen av fossila bränslen inom ESR-sektorn till 2045. Perspektiven kostnadseffektivt, accepterat och säkert har beaktats vid framtagandet av alla förslag. Förslagen utgör tillsammans en helhet och är ofta beroende av varandra. De förslag som är särskilt viktiga för att nå ESR-åtagandet och en utfasning av fossila bränslen till 2045 är markerade med orangea punkter i figuren nedan.



Figur 1 Sammanfattning av utredningens förslag

Uppdaterad reduktionsplikt	Ökad elektrifiering i närtid
• Reduktionspliktsnivån höjs successivt Kostnadseffektivt och flexibelt system • Ett gemensamt krav på diesel och bensin införs • Reduktionspliktens elkrediter används mer effektivt • Möjligheten att spara utsläppsminskningar mellan åren utökas • Ett system med prisgolv och pristak införs i reduktionsplikten • Reduktionspliktsavgiften justeras • Möjlighet till tidsbegränsad nedsättning av reduktionspliktskrav införs • Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO införs • Rena och höginblandade förnybara drivmedel inkluderas senast 2031	• Skatten på bensin och diesel höjs • Malusgränsen för lätta fordon sänks och malusperioden förlängs till 5 år • Klimatpremien för tunga lastbilar och arbetsmaskiner förlängs • Möjligheten att återbetala elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar analyseras vidare • Miljözon klass 3 delas upp
Accepterad och trygg omställning	Anpassad och effektivare energibeskattnig
• Energiskatten på el sänks • Anslaget till elbilspremien höjs • Den tillfälligt utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel förlängs tills vidare • Bränslefaktorn respektive bränsletillägget i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar tas bort • Skatten på uppvärmningsbränslen sänks • Energi- och klimatrådgivningen förstärks • Medel för stöd till grundläggande kommersiell service öronmärks även fortsättningsvis och stödet utvärderas • Pumplagen upphör att gälla	• Principer för direkt prissättning av koldioxidutsläpp uppdateras • Uppdelningen i energi- och koldioxidskatt tas bort • En ny struktur för beskattning av uppvärmningsbränslen införs • Skatten på naturgas och gasol för motordrift höjs • Nedsättningen av förmånsvärdet för laddbara bilar och gasbilar fasas ut stegvis • Grund- resp. koldioxidbeloppet höjs i fordonsskatten och gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks • Miljöklasserna för bensin respektive diesel tas bort 2031

Källa: Utredningens egen sammanställning.

Ansvariga

Malin Rizell Avdelningschef

Anna-Carin Mårtensson Stadsbyggnadsdirektör