Remissvar gällande betänkandet Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33)

BioDriv Öst lämnar på eget initiativ synpunkter på betänkandet *Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33)*, nedan kallat utredningen.

BioDriv Öst är en storregional expertorganisation som samlar ett åttiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. BioDriv Öst för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

BioDriv Öst stöttar såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning. Vi ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå en konkurrenskraftig och kostnadseffektiv omställning av transportsektorn som dessutom ger mervärden för andra samhällsmål.

Synpunkter i korthet

- BioDriv Öst välkomnar ambitionen att skapa en långsiktig och sammanhållen styrning. Vi delar också utredningens bedömning att omställningen till ett fossilfritt samhälle behöver ske på ett sätt som värnar såväl kostnadseffektivitet som försörjningstrygghet och acceptans.
- Transportsektorns omställning behöver utöver en snabb elektrifiering även präglas av en ökad transporteffektivitet och användning av flera långsiktigt hållbara fossilfria drivmedel. Det gäller inte minst inhemskt producerade drivmedel, som stärker försörjningstryggheten. Dessa värden glöms alltför ofta bort i utredningens förslag.
- BioDriv Öst tillstyrker och betonar vikten av successivt höjda reduktionspliktsnivåer. Det finns ett stort behov av att minska utsläppen från befintliga fordon, stärka efterfrågan på fossilfria drivmedel och öka försörjningstryggheten. För att uppnå detta krävs dock att nivåer för reduktionsplikten föreslås minst fram till år 2040.
- BioDriv Öst ser däremot risker med förslaget att inkludera rena och höginblandade förnybara drivmedel i reduktionsplikten senast 2031 enligt den konstruktion som utredningen föreslår. En inkludering får inte underminera den additionalitet och marknadsdrivkraft som uppstår när företag och offentliga organisationer aktivt väljer rena och höginblandade förnybara drivmedel.
- BioDriv Öst delar bedömningen att biogas bör stå utanför reduktionsplikten för att värna dess användning i bland annat sjöfart och industri. Regeringen bör därför snarast förbereda en ansökan om fortsatt skattenedsättning efter 2030.
- BioDriv Öst välkomnar även en fortsatt utredning av ett särskilt inblandningskrav för energigaser. Ett eventuellt införande måste dock ge förutsägbara villkor utan styrmedelsglapp efter 2030.
- BioDriv Öst välkomnar möjligheten till fortsatt skattenedsättning eller annan riktad styrning för avancerade biodrivmedel. Förutsättningarna för svensk tillämpning bör analyseras skyndsamt för att underlätta långsiktiga investeringar.

- BioDriv Öst tillstyrker en förlängd klimatpremie för tunga fordon samt en särskild miljözon klass 3 för tunga fordon. Båda dessa styrmedel bör även fortsatt utformas så att de främjar både el- och biogasfordon, eftersom el och biogas passar olika bra som fossilfria alternativ i olika segment av tunga fordon samt eftersom en ökad diversifiering av drivmedel kan stärka beredskapen.
- BioDriv Öst avstyrker att malusundantaget för lätta gasfordon avskaffas. Det bör i stället begränsas till fordon som har goda förutsättningar att huvudsakligen drivas med gas. En liknande styrning för både lätta och tunga miljöfordon underlättar förståelsen för och användningen av fossilfria drivmedel, exempelvis inom offentlig upphandling.
- BioDriv Öst anser att offentlig upphandling bör ges en tydligare roll som marknadsskapande styrmedel, särskilt för fossilfria transporter, fordon och arbetsmaskiner.
- BioDriv Öst avstyrker att pumplagen upphävs. Den bör i stället förändras för att säkerställa en geografiskt ändamålsenlig tillgång till fossilfria drivmedel som dessutom kan bidra till en stärkt försörjningsberedskap. Brister i tillsynen bör istället åtgärdas genom tydligare ansvar och en hållbar finansieringsmodell.
- BioDriv Öst anser att utredningens förslag i betydligt högre grad behöver säkerställa en snabb utfasning av fossila drivmedel inom jordbruket, samtidigt som ökade kostnader för lantbruksföretagen undviks. Förslagen värnar inte heller i tillräcklig grad jordbrukets förmåga att bidra till ett fossilfritt och resilient samhälle.

Motiveringar och överväganden

Omställningen behöver fortsatt stå på flera ben

BioDriv Öst delar utredningens utgångspunkt att fossila bränslen behöver fasas ut på ett samhällsekonomiskt effektivt, säkert och acceptabelt sätt. Det är samtidigt viktigt att styrningen utformas utifrån hur omställningen faktiskt ser ut i olika delar av transportsektorn.

Elektrifieringen behöver gå snabbt, men takten begränsas av flera olika utmaningar. Den behöver därför kombineras med ökad användning av flera hållbara höginblandade förnybara drivmedel och ökad transporteffektivitet. Förbränningsmotorer kommer att finnas kvar länge, och olika transportsegment har olika förutsättningar. Styrningen bör därför fokusera på att fasa ut fossila drivmedel, inte på en enskild teknik. Detta är särskilt angeläget eftersom beroendet av importerade fossila drivmedel innebär risker för både samhällsekonomin och försörjningstryggheten.

Höjda reduktionspliktsnivåer är nödvändiga (avsnitt 10.2.1)

BioDriv Öst tillstyrker förslaget om höjda reduktionspliktsnivåer. Reduktionsplikten är viktig eftersom den minskar klimatpåverkan från den stora mängden diesel- och bensinfordon i den befintliga fordonsflottan. En höjd reduktionsplikt bidrar även till att stimulera ökad inhemsk produktion av drivmedel, vilket stärker försörjningsberedskapen genom att minska importberoendet och sårbarheten för störningar i globala leveranskedjor. För att ge producenter, distributörer och användare långsiktiga och förutsägbara villkor bör höjda nivåer föreslås snarast och minst fram till år 2040.

Rena och höginblandade förnybara drivmedel (avsnitt 10.3.3)

Utredningen föreslår att rena och höginblandade flytande förnybara drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten senast 1 januari 2031 och att möjligheten till fortsatt skattebefrielse för avancerade biodrivmedel utreds. Det kan ge mer långsiktig styrning och minska beroendet av tidsbegränsade statsstödsgodkännanden, men den föreslagna konstruktionen innebär även betydande risker.

Rena och höginblandade biodrivmedel som HVO100, RME100 och E85 möjliggör för företag och offentliga organisationer att frivilligt gå längre än reduktionspliktens krav. Genom bland annat upphandlingskrav skapas en additionell efterfrågan som bidrar till att minska både organisationernas och Sveriges klimatpåverkan utöver lagkraven. Denna möjlighet riskerar att försvinna om drivmedlen omfattas av reduktionsplikten. Även biogas fyller samma viktiga funktion.

BioDriv Öst anser därför att en inkludering av rena och höginblandade förnybara drivmedel behöver föregås av en fördjupad analys. Analysen behöver belysa effekterna på additionalitet, offentlig upphandling och företagens frivilliga klimatarbete för stärkt konkurrenskraft. Om en inkludering genomförs behöver reduktionspliktens nivåer och regelverk samtidigt utformas så att lagkrav och frivilliga åtaganden tillsammans kan skapa en så stor total efterfrågan på hållbara biodrivmedel som möjligt.

Biogasen bör inte inkluderas i reduktionsplikten (avsnitt 10.3.5)

BioDriv Öst delar utredningens bedömning att biogas inte bör inkluderas i den generella reduktionsplikten. Biogas har en viktig roll inom såväl vägtransporter som sjöfart och industri. En inkludering riskerar att försämra förutsättningarna för dess användning och fortsatta utveckling.

Biogas bör i ett första steg fortsatt främjas genom skattenedsättning, och regeringen bör snarast ansöka om fortsatt skattebefrielse efter 2030. Eftersom ett nytt statsstödsgodkännande inte är garanterat bör Energimyndigheten samtidigt få i uppdrag att analysera alternativa styrmedel som säkerställer fortsatt och ökad produktion och användning. Detta är viktigt inte minst för att stärka Sveriges beredskap. En eventuell framtida inkludering i reduktionsplikten måste föregås av en fördjupad analys. Den förutsätter också reduktionsnivåer, kompletterande styrmedel och långsiktiga villkor som ökar den totala efterfrågan på hållbart producerad biogas, snarare än omfördelar befintliga volymer mellan sektorer.

Positivt att ett särskilt inblandningskrav för energigaser utreds (avsnitt 10.3.5)

BioDriv Öst välkomnar en fortsatt analys av ett särskilt inblandningskrav för energigaser, förutsatt att styrmedlet bidrar till ökad total produktion och användning av hållbara förnybara gaser snarare än att omfördela befintliga volymer.

Fortsatt skattebefrielse bör vara den prioriterade lösningen efter 2030. Ett särskilt inblandningskrav bör därför ses som ett alternativ att utreda, inte ett beslutat ersättningssystem. Analysen bör ske i nära dialog med producenter, distributörer samt befintliga och framtida användare. Om kravet senare ersätter skattebefrielsen måste övergången ske utan styrmedelsglapp och med långsiktigt säkerställda förutsättningar för ökad produktion och användning av biogas. Detta är inte minst viktigt för försörjningstryggheten när det gäller såväl drivmedel och energigaser som växtnäring.

Villkor för avancerade biodrivmedel efter 2030 (avsnitt 11.5.1)

BioDriv Öst välkomnar att utredningen uppmärksammar EU-regelverkets möjligheter till fortsatt skattenedsättning eller annan riktad styrning för avancerade biodrivmedel. Analysen av hur dessa möjligheter kan tillämpas i Sverige behöver ske skyndsamt, eftersom investeringsbeslut redan nu påverkas av osäkerheten om villkoren efter 2030. Regeringen bör därför snarast fastställa en process och tidplan för att säkerställa långsiktiga villkor.

Klimatpremien för tunga fordon (avsnitt 9.2.1) och miljözon för tunga fordon (avsnitt 9.2.4)

BioDriv Öst tillstyrker att klimatpremien för el- och biogasdrivna lastbilar över 3,5 ton förlängs till 2030. Höga investeringskostnader jämfört med dieselfordon gör premien till ett viktigt komplement till styrmedel på drivmedelssidan.

BioDriv Öst tillstyrker även att stödet fortsatt omfattar både el och biogas eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mellan exempelvis lokal distribution, fjärrtrafik, skogstransporter och specialfordon. Utöver kostnadsskillnaden mot dieselfordon bör styrningen även beakta klimatnytta och praktiska möjligheter till fossilfri drift. Den bör också beakta fler samhällsmål, som ren luft, en mer cirkulär ekonomi och ett robust transportsystem. En ökad användning av fler inhemskt producerade drivmedel bidrar till ett minskat importberoende och mer diversifierade försörjningskedjor.

Med utgångspunkt i samma motivering som ovan tillstyrks även en uppdelning av miljözon klass 3 samt att detta styrmedel fortsatt främjar både el- och biogasdrivna fordon.

Undantaget från malus för gasfordon bör behållas men skärpas (avsnitt 9.3)

BioDriv Öst avstyrker att malusundantaget för lätta gasfordon avskaffas. Fordon som har goda förutsättningar att huvudsakligen drivas med biogas bör även fortsättningsvis gynnas i fordonsbeskattningen för att främja fossilfri omställning. Två skäl talar för att behålla undantaget, trots att marknadsutbudet av lätta biogasfordon är begränsat. För det första kan olika styrning av lätta och tunga fordon minska förståelsen för styrmedlen och försvåra den praktiska tillämpningen, exempelvis vid upphandlingar. För det andra kan framtida förändringar av styrmedlen öka efterfrågan på gasfordon i vissa segment. Undantaget bör dock skärpas. Fordon som huvudsakligen drivs med fossila drivmedel och endast har begränsad möjlighet till gasdrift bör inte gynnas. Avgränsningen kan exempelvis baseras på räckvidd vid gasdrift eller gasens möjliga andel av energianvändningen.

Offentlig upphandling bör användas mer aktivt (avsnitt 5.7, 5.8 och 10.4.2)

Utredningen beskriver offentlig upphandling som ett verktyg för omställning men föreslår få nya åtgärder för att stärka dess marknadsskapande roll. Offentliga aktörer upphandlar stora volymer fordon, transporter, entreprenader och andra tjänster med betydande transportrelaterad klimatpåverkan.

BioDriv Öst anser att staten bör ta ett tydligare ledarskap när det gäller att underlätta för offentliga aktörer att använda den offentliga upphandlingen som drivkraft i omställningen. Detta kan även främja näringslivets konkurrenskraft och stärka samhällets beredskap genom en ökad andel inhemskt producerade drivmedel och en diversifiering av försörjningskedjor. Som tidigare framhållits behöver även reduktionspliktens effekter på möjligheten att upphandla additionell klimatnytta analyseras innan rena och höginblandade förnybara drivmedel inkluderas.

Pumplagen bör förändras istället för att avskaffas och tillsynen bör stärkas (avsnitt 12.3.1)

BioDriv Öst avstyrker att pumplagen upphävs. Pumplagen säkerställer en grundläggande tillgång till biodrivmedel genom att kräva att större drivmedelsstationer erbjuder minst ett sådant alternativ. Tillgången till HVO100, biogas och E85 är viktig för att befintliga fordon ska kunna tankas med fossilfria drivmedel och tillgången till infrastruktur för tankning och laddning har även stor påverkan på investeringsbesluten vid inköp av nya fordon.

Ett förändrat regelverk måste säkerställa en geografiskt ändamålsenlig miniminivå av fossilfria drivmedel. Även om efterfrågan påverkar stationernas utbud behövs ett lagstadgat minimikrav, särskilt där försäljningsvolymerna är låga eller varierar. Att fossilfria drivmedel erbjuds på marknadsmässiga grunder på många platser innebär inte att pumplagen saknar styreffekt. Lagens framtida betydelse bör därför bedömas utifrån dess funktion som garant för tillgången till fossilfria drivmedel i hela landet, inte enbart utifrån hur stor del av utbudet som direkt följer av lagkravet. Regelverket kan samtidigt utformas så att det inte leder till merkostnader i områden där marknaden säkerställer tillräcklig tillgång. Kraven i en framtida pumplag skulle även under vissa villkor kunna uppfyllas exempelvis genom snabbladdning. Tillgång till både el och flera inhemskt producerade förnybara drivmedel i hela landet stärker dessutom transportsystemets robusthet.

Brister i tillsynen bör i stället åtgärdas genom förbättrad finansiering, tydligare ansvar och uppföljning. Bristande efterfrågan på fossilfria drivmedel bör åtgärdas genom förbättrade styrmedel för en ökad efterfrågan. Innan ett upphävande övervägs behöver regeringen analysera konsekvenserna för den befintliga fordonsflottan och försörjningsberedskapen.

Jordbruket behöver en tydligare styrning – (bland annat avsnitt 9.2, 11.4, 13.4-5 samt bilaga 1)

BioDriv Öst anser att utredningens förslag inte i tillräcklig grad säkerställer en snabb utfasning av fossila drivmedel inom jordbruket. Kompensation för ökade kostnader till följd av ETS 2 bör så långt som möjligt stärka incitamenten att lämna fossil diesel, exempelvis genom en biopremie eller motsvarande omställningsstöd. Långvarig skattenedsättning för fossil diesel utan motsvarande insatser för fossilfria alternativ riskerar att bromsa omställningen och missgynna de företag som går före. Klimatpremien för arbetsmaskiner bör också förstärkas och anpassas till jordbruket.

Jordbrukets omställning bör även värderas i ett beredskaps- och bioekonomiperspektiv. Ökad produktion och användning av biogas och andra inhemska förnybara drivmedel kan stärka livsmedelsproduktion, växtnäringsförsörjning, regional energiförsörjning och beredskap, utöver klimatnyttan.

Avslutande synpunkter

BioDriv Öst välkomnar utredningens ambition om en långsiktig styrning för utfasning av fossila bränslen. Flera förslag är steg i rätt riktning, särskilt höjd reduktionsplikt och fortsatt klimatpremie för både el- och biogasdrivna tunga fordon.

Samtidigt behöver styrningen tydligare utgå från fossilfrihet som mål, snarare än elektrifiering som ensam lösning. För att nå klimatmålen och krav från EU i tid behöver Sverige kombinera snabb elektrifiering med ökad transporteffektivitet samt ökad produktion och användning av hållbara förnybara drivmedel. En sådan styrmedelsmix bör också ta tillvara drivmedlens miljö-, beredskaps-

och samhällsnyttor i ett bredare perspektiv för en snabb och kostnadseffektiv omställning som samtidigt stärker beredskapen.

Med utgångspunkt i framlagda motiveringar vill BioDriv Öst slutligen särskilt framhålla behovet av att:

- skapa långsiktiga och stabila villkor för att främja produktion och användning av inhemskt producerade fossilfria drivmedel (inklusive el). Detta kan göras genom att väga in drivmedlens bredare miljö-, beredskaps- och samhällsnyttor i analyser inför nya och justerade styrmedel.
- säkerställa en långsiktigt hög ambitionsnivå i reduktionsplikten och värna den additionalitet som skapas genom efterfrågan på rena och höginblandade förnybara drivmedel.
- använda offentlig upphandling betydligt mer aktivt som marknadsskapande styrmedel.
- fortsätta stödja både el- och biogasdrivna lastbilar i klimatpremien och miljözon klass 3 samt möjliggöra biogasdrivna lätta fordon även framöver.
- säkerställa tillgången till flera fossilfria energibärare.

Det är genom en kombination av elektrifiering och hållbara fossilfria drivmedel tillsammans med ökad transporteffektivitet som de fossila drivmedlen kan fasas ut så snabbt, kostnadseffektivt och robust som möjligt.

Beatrice Torgnyson Klemme
VD BioDriv Öst

Ulf Troeng
Sakkunnig BioDriv Öst

Björn Lumsén
Sakkunnig BioDriv Öst

BioDriv Öst förenklar omställningen till fossilfria transporter och en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan får offentlig sektor och företag hjälp att nå sina hållbarhetsmål. Organisationen är icke vinstdrivande och arbetar med alla fossilfria drivmedel. Verksamheten omfattar allt från strategiska frågor till konkreta insatser.

Läs mer på www.biodrivost.se

BioDriv Öst

BIODRIV ÖST

BioDriv Östs kansli har mandat att under VD:s ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.