

Miljödepartementet

Diarienummer M2022/01828

Remissvar gällande Trafikanalys Rapport 2022:14 ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning”

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter i hela landet. Drivkraft Sverige står bakom transportsektormålet till 2030 och målet att Sverige ska nå netto-noll senast 2045.

Drivkraft Sverige har getts möjlighet att till Trafikanalys inkomma med synpunkter på ovan nämnda underlagsrapport till klimathandlingsplanen för 2023-2026.

Allmänna synpunkter

Drivkraft Sverige delar Trafikanalys uppfattning om att omställningen måste vila på tre olika ben/åtgärdsområden; Ett transporteffektivt samhälle, Hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg.

Det är av största vikt att de åtgärder och styrmedel som tas fram inom respektive åtgärdsområde är teknikneutrala, långsiktiga och förutsägbara.

I rapporten saknas det en övergripande analys av transportsystemet som helhet och som beskriver vilka risker och hinder som måste undanröjas vid olika tidpunkter för att Sverige ska kunna klara klimatomställningen och de övergripande mål som finns till 2030 och 2045.

Trafikanalys utgår ifrån att befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars gäller. Här har förutsättningarna förändrats för klimatbonusen för personbilar och lätta lastbilar och förutsättningarna är på väg att förändras för reduktionsplikten för bensin och diesel, även drivmedelsskatten för bensin och diesel sänks från årsskiftet.

Många av Trafikanalys förslag är dessutom beroende av utgången av pågående förhandlingar av olika direktiv och förordningar inom ramen för EU-kommissionens klimatpaket ”fit for 55”.

Trafikanalys anger att förslagen till åtgärder har störst påverkan på växthusgasutsläppen under perioden 2035 till 2045. Vi tycker det är positivt och

viktigt med en långsiktig plan, inte minst för bränsle- och drivmedelsbranschen, för framtida investeringar och planer för en förnybar drivmedelsproduktion men även i ett försörjningstrygghetsperspektiv.

Samtidigt är det nu viktigt att klimathandlingsplanen lägger fast hur transportsektorn ska nå transportsektorns mål till 2030 och vilka styrmedel som ska gälla framöver.

Drivkraft Sveriges synpunkter på de olika förslagen

Vi har valt att framför allt kommentera de förslag som har direkt eller indirekt påverkan på vår bransch, vi refererar till respektive kapitel i huvudrapporten där de olika förslagen tas upp. Inom ramen för sitt uppdrag har Trafikanalys även berört konsekvenserna för totalförsvaret något som vi också valt att kommentera i ett längre separat avsnitt.

Trafikanalys föreslår en mängd utredningar kopplat till styrmedelsförslagen. Med tanke på att Transportsektorn är mitt inne i en pågående omställning från fossilt till förnybart och en mängd styrmedel redan finns på plats är det inte stora omfattande utredningar som behövs i första hand utan justeringar och tillägg i befintliga styrmedel.

Trafikslagsövergripande förslag

4.1 En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Drivkraft Sverige anser att det i första hand är kontrollstationen för reduktionsplikten som ska vara utgångspunkt för analys och eventuella förändringar av reduktionsplikten och inte ytterligare en utredning. Energimyndigheten har i delrapport 1 av kontrollstation 2022 betonat att reduktionsplikten är avgörande för att klimatmålet inom Transportsektorn ska nås till 2030. Energimyndigheten har i kontrollstationen t.ex. föreslagit att rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten samt en övergång till Mk3 diesel. På sikt kan även andra förändringar av reduktionsplikten som Trafikanalys nämner i sin underlagsrapport föreslås.

Den nya regeringen har aviserat en tillfällig sänkning av reduktionspliktsnivåerna för bensin och diesel under mandatperioden till "EU's lägstanivå" fr.om. den 1 januari 2024 i syfte att sänka drivmedelspriserna. Det är i nuläget ovisst vad den nivån kommer att landa på. Samtidigt håller den nya regeringen fast vid klimatmålen för transportsektorn till 2030. Drivkraft Sverige, liksom Energimyndigheten, anser att det är viktigt att den långsiktiga ambitionsnivån inom reduktionsplikten behålls på en hög nivå för att Transportsektorn ska nå sitt mål till 2030.

Här kan även utformningen av det förslag till reviderat energiskattedirektiv inom EU få betydelse för reduktionsplikten påverkan på drivmedelspriserna om minimiskatterna differentieras i förhållande till drivmedlens klimatprestanda.

När det gäller att inkludera transportsektorn i utsläppshandelssystemet (ETS) bör man avvakta det förslag som bereds inom ramen för EU:s klimatpaket "Fit for 55" innan man tar ställning till någon ny utredning.

4.2 Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Drivkraft Sverige ställer sig generellt bakom begreppet transporteffektivt samhälle, inte att förväxla med ett transportsnålt samhälle. Det är viktigt att även fortsättningsvis möjliggöra för individuell mobilitet samt transport av gods oavsett transportslag på ett konkurrensneutralt sätt. När det gäller godstransporter är det viktigt att det sker på ett kostnadseffektivt sätt så att det främjar industrins konkurrenskraft.

Drivkraft Sverige har dock svårt att förstå betydelsen och effekten av denna åtgärd då den inte är tydligt definierad i rapporten och är därför tveksamma till att införa det som en transportpolitisk princip.

Förslag som rör vägtrafiken

5.1 Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att;

- **Införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten**
För att ställa om transportsektorn så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt bör vi i första hand utnyttja de hållbara förnybara drivmedel som finns tillgängliga idag. På sikt kanske vi kommer att se mer av avancerade hållbara förnybara drivmedel. Det är viktigt att de står på egna ben under marknadsmässiga villkor när de väl kommer på bred front.
Drivkraft Sverige anser inte att en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten nödvändigtvis leder till att biodrivmedel från ny teknik börjar produceras i stor skala. Drivkraft Sverige anser inte att någon sådan riktad kvot skall införas. Denna riktade kvot skulle då behöva ha en högre reduktionspliktsavgift än konventionella hållbara biodrivmedel och skulle därmed, i avsaknad av en storskalig produktion, behöva betala reduktionspliktsavgiften och leda till högre drivmedelskostnader. Det kan också innebära en konkurrenssnedvridning om de aktörer som inte har tillgång till egna produktionsanläggningar inte ens kan finna några volymer att köpa på marknaden.

Tekniker för att producera biodrivmedel från inhemska skogsbaserade råvaror som lignocellulosa, som framhålls i Trafikanalys rapport, finns idag inte kommersiellt tillgängliga. För att de eventuellt skulle kunna bli det behövs mer forskning och utveckling med fokus på uppskalning och kommersialisering av tekniker för produktion. Drivkraft Sverige anser därför att tidplan och förväntningar om storskalig produktion från denna typ av råvaror bör ha en mer realistisk bedömning. Om en riktad kvot för avancerade biodrivmedel ändå skulle införas måste den balanseras mot de volymer som finns och antas finnas i framtiden. Annars kommer den bara att leda till ett högre pris på drivmedel då kompensation mot ev. reduktionspliktsavgift måste göras utan att ha effekt på ökad produktion eller klimatmål (gäller alla trafikslag).

- **Förstärka Industriklivet**

Drivkraft Sverige stöder förslaget att förstärka industriklivet för att främja introduktionen av avancerade hållbara förnybara drivmedel av inhemska råvaror. Det är dock viktigt att det utformas som ett investeringsstöd och inte som ett produktionsstöd (kr/l) då de efter en introduktion måste kunna konkurrera med andra hållbara förnybara drivmedel på marknadsmässiga villkor. Detta medför, precis som man konstaterar i rapporten, att medel måste tillföras till industriklivet. För att få till en inhemsk produktion av hållbara förnybara drivmedel av svenska råvaror, som får en avgörande betydelse på klimat och försörjningstrygghet, behövs dock stöd som är betydligt större än de 1,2 miljarder som nämns.

5.3 Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå

Detta är en viktig åtgärd för att påskynda omställningen från fossilt till förnybart för tunga sidan. Drivkraft Sverige föreslår även att tunga fordon som körs på alla typer av hållbara förnybara drivmedel ska omfattas av klimatpremien. Det är viktigt att teknikneutralitet gäller även här. Detta skulle kunna ge stora klimateffekter då alla tunga lastbilar sedan länge är godkända för körning på HVO100.

Tillkommande förslag som rör vägtrafiken:

1. **Inför möjligheten att framföra lätta el- och gaslastbilar med upp till 4250 kg totalvikt på B-körkort**

I ett drygt tiotal Länder inom EU har denna möjlighet införts i enlighet med EU-direktiv 2018/645. förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor.

Detta är en åtgärd som skulle bidra till omställningen för lätta lastbilar

2. **Inför lägre skatt för lätta lastbilar som körs på HVO100**

I Bonus-malussystemet behandlas fordon som går att köra på höginblandade biodrivmedel inte på ett teknikneutralt sätt. Fordon som kan köras på fordonsgas eller E85 får lägre skatt medan dieselfordon som körs på HVO100 betalar full malus under de tre första åren, Det blir ca 20 000-35 000 kr istället för mellan ca 1500 kr och 2700 kr per år om den beskattades som lätta lastbilar avsedda för E85 eller fordonsgas. Behandla alla lätta lastbilar som körs på hållbara förnybara drivmedel teknikneutral och inför den lägre skatten för bilar som körs på HVO100. Ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan från lätta lastbilar då elektrifieringen tar längre tid än för personbilar.

Förslag som rör sjöfarten

Nationella satsningar inom marinsektorn gällande krav på förnybara drivmedel bör nogt koordineras med kommande EU direktiv/förordningar för att undvika komplicerade dubbla system, vilket beskrivs bra i rapporten (Fuel EU Maritime samt ETS för marinsektorn).

6.1 Utveckla kraven på myndigheternas fartygsflotta

Detta förslag kan vara en lämplig åtgärd att låta myndigheters fartygsflotta gå före och visa på möjligheterna att ställa om förutsatt att det går att kombinera med kommande EU-direktiv/förordningar. Paralleller kan dras till vägtransportsektorn där upphandlingskrav infördes tidigt för inköp av fordon och transporttjänster. Dessa krav kom över tid att utvecklas till en rikslikare som användes av andra fordons- och transportköpare som t.ex kommuner, regioner och företag.

6.1 Utred nationella krav på drivmedel för mindre fartyg

Inga nationella krav bör införas på detta område innan FuelEU Maritime samt ETS för marinsektorn har förhandlats klart.

I de pågående förhandlingarna om detta noteras exempelvis att det finns förslag om att gränsen om 5 000 bruttoton kan komma att sänkas.

6.2 Utvidga och förläng uppdraget till sjöfartens nationella samordnare till att inkludera arbete för sjöfartens klimatomställning

Inget att invända emot utifrån branschens perspektiv.

6.2 Inför ett omställningsprogram enligt norsk modell

Ingen utvärdering av detta program har ännu skett. Någon typ av utvärdering bör först ske för att värdera effekterna av denna åtgärd.

6.2 Inför ett konsultstöd för en grönare sjöfart enligt norsk modell (Servicekontor)

Ingen utvärdering av detta program har ännu skett. Någon typ av utvärdering bör först ske för att värdera effekterna av denna åtgärd.

6.3 Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken

Detta kan vara intressant då det rör statlig upphandling av en transporttjänst. Inget att invända emot utifrån branschens perspektiv.

Förslag som rör luftfarten

Nationella satsningar på flygsektorn gällande krav på förnybara drivmedel bör noga koordineras med kommande EU direktiv/förordningar för att undvika komplicerade dubbla system, vilket beskrivs bra i rapporten (bl.a. RefuelEU Aviation).

7.1 Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg

Det måste säkerställas att flygbränsle går att upphandla av staten i kombination med reduktionsplikten. Drivkraft Sverige ställer sig tveksamt till om ett sådant system, där statlig upphandling tar en del av kostnaderna för reduktionsplikten, är möjlig att genomföra. En sådan konstruktion kan uppfattas som statsstöd och torde behöva utredas innan det föreslås.

7.1 Upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter

Se punkten ovan.

7.1 Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik

Trafikanalys påpekar själva att upphandling av olönsam flygtrafik under trafikplikt, som det handlar om, ej är förenligt EU:s lufttrafikförordning.

10.4 Konsekvenser för totalförsvaret

Drivkraft Sverige vill kommentera detta kapitel och klargöra vissa viktiga förhållanden.

Konsekvensanalyser

Myndigheter behöver förbättra sina konsekvensanalyser så att en tydligare bild ges av vilka effekter olika lagförslag medför, detta utifrån hållbarhet, konkurrenskraft och trygghet. Vi ser även ett starkt behov av att man genomför en sektorsanalys för hela värdekedjan för att säkra Sveriges försörjningstrygghet.

Naturresurser

Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att man förstår att oavsett vilken naturresurs man väljer så kommer det att finnas olika utmaningar och begränsningar.

Vi vill även lyfta att politisk instabilitet och konflikter kan ändras över tid, länder som tidigare varit stabila kan snabbt bli instabila och vice versa. Således ser vi att detta bör justeras i rapporten. Kina kontrollerar exempelvis 50-60 % av världens råvaruraffinering av litium, 77 % av världens cellkapacitet och 60 % av världens komponenttillverkning för litiumjonbatterier. Således är frågan om detta ska ses som en stabil lösning att vara beroende av ett land som ej står för demokratiska värden. Vi vill även framföra att Sverige redan innan kriget hade reducerat sitt behov av rysk olja och ersatt den med norsk olja samt att man snabbt avslutade importen av rysk olja vid inledningen av kriget i Ukraina. Trots att det införts en rad olika sanktioner så är råoljemarknaden fortsatt stabil, då det är en global marknad.

Diversifiering av energibärare är av yttersta vikt för energisäkerheten. Ett exempel är att kunna lagra energi är en fördel då dimensionering för totalförsvaret är 3 månader. Gas och flytande energibärare har fördelen att de kan lagras.

Reservkraft

Ramboll har varit otydliga i sin beskrivning rörande biodrivmedel och reservkraft. De har rätt gällande lagrings- och köldegenskaper angående drivmedel med inblandning av FAME. Det bör dock tydligt framgå att HVO100 har liknande lagrings- och köldegenskaper som fossil diesel. Rörande nya tekniska lösningar för reservkraft bör man vara medveten att dessa nya lösningar bör testas och köras en lång tid innan man bör tillämpa dem som en stabil back-up, Således förespråkar vi under kommande 20 åren att samhällskritiska verksamheter bör fortsatt vara utrustade med stabil och beprövad teknik.

Beredskapslager

Här vill vi lägga in ett förtydligande att redan idag så räknas det biodrivmedel som är avsett att blandas in i de fossilbränslena med i beredskapslager och dess lagringsskyldighet. Utöver detta ser både IEA och EU över nuvarande hantering där förslag rörande att inkludera rena biodrivmedel samt dess feedstock, utfallet av detta väntas redovisas 2023/2024.

Nationell plan

Drivkraft Sverige har sedan 2021 drivit frågan om behovet av en nationell plan rörande drivmedelsförsörjningen, vilket inkluderar drivmedel till både transporter och reservkraft. Detta för att säkra att kritisk infrastruktur bibehålls samt att säkra att samhällsviktiga transporter som måste fungera oaktat läge nyttjas i vardagen så att

infrastrukturen kan behållas. Detta inkluderar även de krav på stödjande infrastruktur som ett eventuellt Natomedlemskap medför.

Drivkraft Sverige är måna om att långsiktiga, teknikneutrala, effektiva och tydliga styrmedel, tas fram för att vi ska nå de svenska målen för minskad klimatpåverkan och medverkar gärna i en fortsatt dialog.

Stockholm den 15 december 2022

Drivkraft Sverige

Anders Norén
Hållbarhetschef