

Klimat- och näringslivsdepartementet  
Energienheten

Diariennr. KN2023/03617

## **Remissvar gällande Klimat- och näringslivsdepartementets PM – Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel**

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

Drivkraft Sverige har getts möjlighet att till Klimat- och näringslivsdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda PM.

### **Sammanfattning**

#### **Drivkraft Sverige avstyrker förslaget om kraftigt sänkt reduktionsplikt.**

Att genomföra den föreslagna sänkningen av reduktionsnivåerna för bensin respektive diesel till sex procent skulle innebära att vi backar inblandningsnivåerna för diesel med ca tio år samtidigt som Sveriges klimatutsläpp kommer att öka med ca 4-5 miljoner ton koldioxid fr.o.m. 2024.

Vi föreslår i stället att reduktionsplikten för bensin bibehålles på 7,8 procent men att reduktionsplikten för diesel sänks under 2024 från 30,5 procent till 19,3 procent för att därefter höjas successivt, dvs en återgång till de reduktionsnivåer för diesel som vi hade när reduktionsplikten infördes 1 juli 2018.

Drivkraft Sverige föreslår vidare att regeringen omgående låter utreda hur effektiva och konkurrenskraftiga styrmedel, för att öka produktionen och användningen av hållbara biodrivmedel, kan utformas för att nå klimatmålen till 2030. Här ingår givetvis reduktionsnivåerna för 2027-2030.

#### **Drivkraft Sverige vill att regeringen skapar förutsättningar för drivmedelsbranschen att fortsätta omställningen från fossilt till fossilfritt.**

Drivmedelsbranschen är mitt uppe i en omställning som är avgörande för att Sverige ska nå såväl de nationella som de europeiska klimatmålen. För att lyckas med omställningen behövs tydliga mål och långsiktiga regelverk som inkluderar flera typer av åtgärder och styrmedel så som energieffektivisering, ökad andel biodrivmedel och elektrifiering. Det sker genom bl.a. inblandning av biodrivmedel i diesel och bensin, försäljning av skattebefriade, höginblandade och rena biodrivmedel och fordonsgas

samt en snabb utbyggnad av den publika laddinfrastrukturen. Drivmedelsproducenterna investerar redan nu i ökad produktion av biodrivmedel i Sverige men även internationellt för att möta den ökade efterfrågan på biodrivmedel som tidigare varit tydlig i Sverige såväl som i EU och resten av världen. Stora delar av dessa planerade volymer som hade kunnat få avsättning på den svenska marknaden kommer nu att avsättas på andra marknader när reduktionsplikten sänks kraftigt. Detta leder till en ökad risk för redan gjorda och planerade investeringar. Förslaget beaktar inte drivmedelsbranschens behov av långsiktighet och det industripolitiska perspektivet saknas helt.

**Drivkraft Sverige vill att regeringen skapar förutsättningar för branschen att bidra till Sveriges försörjningstrygghet genom en inhemsk produktion av biodrivmedel.** Att kraftigt sänka reduktionsplikten, som är beslutad i stor politisk enighet, under åren 2024-2026 och slopa nuvarande reduktionspliktsnivåer för åren 2027-2030 skapar stor oreda och osäkerhet för drivmedelsbranschen och hela näringslivet i stort. Det innebär att det inte längre finns långsiktighet eller förutsägbarhet för de stora investeringarna som nu görs av branschen för att klara omställningen och öka produktionen av biodrivmedel och bygga ut nödvändig infrastruktur. Framtida investeringsbeslut för biodrivmedelsproduktion i Sverige kommer att påverkas negativt, likaså den tekniska utveckling som krävs för att skapa en inhemsk drivmedelsproduktion av inhemska råvaror.

## Drivkraft Sveriges mer detaljerade synpunkter

### Reduktionsnivåerna för bensin och diesel sänks till sex procent 2024-2026.

Syftet med denna sänkning är ensidigt att få ned priset på drivmedel vid pump. En åtgärd som skapar stora negativa konsekvenser för klimatet och omställningen från fossilt till fossilfritt om det genomförs på det sätt som regeringen föreslår. Drivkraft Sverige avstyrker förslaget, med följande argument:

- Prismekanismerna för drivmedel är komplexa. Att enbart sänka reduktionsplikten kommer inte nödvändigtvis leda till de sänkningar som utlovades inför valet, vilket också påpekas i promemorian.
- Regeringen och Sverigedemokraterna har i samband med presentationen av förslaget kommunicerat till allmänheten att den lägre reduktionsnivån kan leda till att diesel blir 5:50 kronor billigare per liter. Detta kommer inte att kunna bli verklighet eftersom regeringen har utgått från den planerade reduktionspliktsnivån för 2024 på 40 procent för diesel trots att den faktiska nivån idag är 30,5 procent.

- Åtgärden kommer främst att påverka priset på diesel. De individer och familjer som kör en bensinbil, vanligast förekommande personbilen, kommer i stort sett inte att påverkas av förslaget.
- Konkurrenskraften för näringslivet kommer att påverkas negativt för alla de företag som utlovat ambitiösa klimatmål för sina kunder. Dessa kan inte uppnås med fossila drivmedel.
- Denna ryckighet skapar en stor osäkerhet för kunder, transportköpare, transportföretag och aktörer inom drivmedels- och fordonsbranschen.
- Sänkningen av reduktionsnivån kommer att öka koldioxidutsläppen i Sverige med ca 4-5 miljoner ton från och med 2024 enligt Naturvårdsverket och göra det svårare att nå såväl de nationella som de europeiska klimatmålen.
- HVO för låginbladning i diesel kommer i princip att försvinna från den svenska marknaden. Volymen flytande avancerade drivmedel kommer att minska drastiskt eller helt försvinna från den svenska marknaden.
- Förslaget riskerar att framstå som en helomvändning avseende synen på biodrivmedel som en del av lösningen. Detta skapar osäkerhet inom drivmedelsbranschen men riskerar även att leda till osäkerhet för många fler branscher. Att politisk risk blivit ett viktigt begrepp vid investeringsbeslut är inget som gynnar svensk konkurrenskraft.
- Att ställa om produktionen så att biodrivmedel kan flyttas över från transportsektorn till flyg och sjöfart är inget som kommer att ske på kort sikt.
- Avsaknaden av stabila långsiktiga regelverk kommer att påverka utbyggnaden och teknikutveckling av svensk produktion av biodrivmedel vilken är viktig för försörjningstrygghet i kristid.
- Sverige kommer behöva kompensera med att köpa (dyra) utsläppsrätter för att klara klimatåtaganden mot EU.
- Den kraftiga sänkningen av reduktionsplikten kommer även att hämma omställningen till elektrifiering. Detta då gapet mellan drivmedelspriserna och elpriserna minskar betydligt, vilket innebär en sämre kalkyl för dem som vill köpa ett elfordon.
- Konsekvensanalyserna i Klimat- och näringslivsdepartementet PM präglas av stor osäkerhet både när det gäller priset och möjligheten att nå klimatmålen. Man talar om att införande av andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel än reduktionsplikt bör övervägas men anger inga konkreta förslag. Inget samråd med branschen har skett om hur klimatmålen ska nås vid en kraftigt sänkt reduktionsplikt
- Det är viktigt att regeringen behåller 70 %-målet för transportsektorn. Det har inte bara stor betydelse för att säkerställa transportsektorns omställning, utan även för att klara Sveriges ESR-åtagande inom EU till 2030.

## Drivkraft Sveriges föreslår följande ändringar/kompletteringar av förslaget

I mars 2023 lade Drivkraft Sverige tillsammans med Fossilfritt Sverige, Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, och Motorbranschens Riksförbund fram detta förslag som tyvärr inte beaktats i regeringens promemoria. Förslaget innebär att:

- Reduktionsplikten sänks till 19,3 procent för diesel och nuvarande nivå för bensin bibehålles.
- Drivmedelsskatten för diesel sänks till EU:s miniminivå och reduktionspliktsavgiften för bensin och diesel justeras till den nivå som avsågs när reduktionsplikten introducerades.

Det är dieselpriiset som har legat högre jämfört med andra länder inom EU, därmed bör justeringar genomföras på diesel. När det gäller priset för bensin har Sverige redan ett pris som är i paritet med andra länder eller lägre. Se exempel i tabellen nedan med drivmedelspriser från EU-kommissionen.

### Pris vid pump 14/8 2023

<b>Diesel</b>	Vid pump kr/l	<b>Bensin</b>	Vid pump kr/l
Sverige	24,32	Sverige	20,96
Danmark	21,74	Danmark	24,25
Finland	22,53	Finland	22,90
Estland	19,29	Estland	21,06
Polen	17,03	Polen	17,53
Tyskland	21,02	Tyskland	22,68
Frankrike	21,73	Frankrike	22,65
Spanien	18,78	Spanien	20,03

Källa: [https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin\\_en](https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en)

- Drivkraft Sverige anser vidare att regeringen i den kommande klimathandlingsplanen måste inleda arbetet med en politik för fortsatt ökad biodrivmedelsproduktion och användning i Sverige.

## Reduktionspliktens utformning till 2030

- Drivkraft Sverige föreslår vidare att regeringen omgående låter utreda hur effektiva och konkurrenskraftiga styrmedel, för att öka produktionen och användningen av hållbara biodrivmedel, kan utformas för att nå klimatmålen till 2030. Här ingår givetvis reduktionsnivåerna för 2027-2030.
- Innan beslut fattas om reduktionspliktens och andra samhällsekonomiskt effektiva åtgärder och styrmedel bör den nationella klimathandlingsplanen finnas på plats. Inte tvärtom, som det nu riskerar att bli.

Det är viktigt att styrmedel och andra åtgärder är långsiktiga och förutsägbara och är utformade för att komplettera varandra. Olika lösningar måste få möjlighet att bidra till minskad klimatpåverkan för att nå Sveriges mycket ambitiösa klimatmål.

**Reduktionsnivåer 2027-2030.** Som lagförslaget i promemorian är formulerat avskaffas reduktionsplikten 2027. Regeringen avser att återkomma med förslag till nivåer för 2027-2030. Drivkraft Sverige anser att förslag till nivåer bör tas fram skyndsamt, senast under 2024. Drivmedelsbranschen, men även andra berörda, branscher och företag, behöver långsiktiga och förutsägbara spelregler för att fortsätta omställningen och bidra till att Sverige når både nationella och internationella klimatmål. De kortsiktiga förändringar av reduktionsplikten som regeringen presenterar riskerar att kraftigt försena eller leda till att viktig utbyggnad och teknikutveckling av ny produktion av biodrivmedel inte inträffar eller sker någon annanstans än i Sverige.

Reduktionspliktens utformning, med reduktionspliktsnivåer angivna ända fram till 2030, är ett exempel på den förutsägbarhet som drivmedelsbranschen behöver för att kunna göra en långsiktig satsning på biodrivmedel. Systemet med kontrollstationer där nivåerna kan justeras vid behov är också en bra lösning för att utformningen av reduktionsplikten ska bli så effektiv som möjligt.

**Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.** Förslaget ska träda i kraft den 1 januari 2024. Promemorian anger att branschen behöver tid för att anpassa inköp av både fossila och fossilfria drivmedel till de nya förutsättningarna. I promemorian föreslås därför att lagändringen bör träda i kraft 1 januari 2024, det vill säga i skrivande stund om drygt fyra månader.

Detta är mycket kort framförhållning, vilket skapar stora risker för branschen gällande inköp, produktion och lagerhållning. Det skapar också en stor osäkerhet för många

drivmedelskunder. Branschen har i tidigare aviserade förändringar varit mycket tydliga med att minst nio månaders framförhållning är nödvändig för en trygg förändring. Drivkraft Sverige vidhåller den ståndpunkten även i detta fall.

Flexibiliteten är viktig för systemets funktionsduglighet och ger möjlighet att optimera kostnader. Att tillåta flexibilitet under hela perioden 2024-2026 skulle medföra en möjlighet att på ett kostnadseffektivt sätt förbereda övergången till 2027 och eventuella högre nivåer på reduktionsplikten. Drivkraft Sverige föreslår därför att:

- Ikraftträdandedatumet bör vara nio månader efter riksdagsbeslut.
- Behåll möjligheten att kunna uppfylla reduktionsplikten på bensin genom att använda ett överskott av utsläppsminskningar som avser diesel om minst 6 % av reduktionsplikten för bensin redan har uppfyllts. Bra att ha kvar denna möjlighet när/om reduktionsnivåerna höjs.
- Inför särskilda övergångsregler gällande överföring av reduktionsöverskott mellan åren 2023 och 2026. När Finland förra året tillfälligt sänkte inblandningen av biodrivmedel valde man att tillåta att föra över 100 % av eventuell överskjutande del.

## Nationella klimatmål och åtaganden inom EU

**Nationella klimatmål.** Promemorian saknar konkreta förslag på hur Sverige ska nå klimatmålen med en kraftigt sänkt reduktionsnivå.

Energimyndigheten, Trafikverket, och Naturvårdsverket konstaterar i olika rapporter och underlag, (ER 2022:07, TRV 2023/22533, NV-08102-22), att den ökade andelen biodrivmedel bidragit till kraftigt minskad klimatpåverkan från transportsektorn och är en förutsättning för att Sverige ska nå transportsektorns klimatmål till 2030 men även våra bindande åtaganden inom EU till 2030. Riksrevisionen konstaterar i sin rapport om reduktionsplikten (RiR 2023:13) att en rätt utformad reduktionsplikt, kombinerad med andra styrmedel och åtgärder, är ett verkningsfullt och kostnadseffektivt styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål till 2030.

I promemorian har man som utgångspunkt att reduktionsplikten ska lösas med andra fossilfria drivmedel såsom biogas och fossilfria elektrobränslen. Drivkraft Sverige håller med om att alla typer av fossilfria drivmedel behövs för att nå transportsektorns klimatmål. Det som är oklart är vilket eller vilka styrmedel som ska användas för att

dessa ska kunna introduceras och växa in på marknaden med en kraftigt sänkt reduktionsplikt.

Elektrobränslen kommer med all sannolikhet att bli en dyr produkt och den kommer inte i första hand att ha en plats i vägtransportsektorn, utan snarare i flyg- och marinsektorn efter 2030.

Sverige har under lång tid varit ledande när det gäller andelen biodrivmedel. De stod enligt Energimyndigheten under 2021 för 24,7 procents energiandel av de drivmedel som levererades och bidrar kraftigt till reduktionen av klimatpåverkan inom transportsektorn. Klimatpåverkan från inrikes transporter har minskat med 27 procent från 2010 till 2021 enligt Naturvårdverket. Preliminära siffror för 2022 anger minskningen till 34 procent. Reduktionsplikten står, enligt Energimyndigheten, för majoriteten av de utsläppsminskningar som behövs för att nå det nationella 2030-målet.

På längre sikt är en kraftigt ökad elektrifiering av fordonsparken nödvändigt för att nå klimatmålen till 2045. Det är viktigt att vi har en teknikneutral utformning av styrmedel och andra åtgärder för att så effektivt som möjligt nå klimatmålen.

Det är centralt att regeringen, som den tidigare aviserat, behåller klimatmålet för transportsektorn i Sverige till 2030, som innebär att klimatpåverkan ska minskas med 70 procent. Det har inte bara stor betydelse för att säkerställa transportsektorns omställning utan även för att klara Sveriges ESR-åtagande inom EU till 2030. I promemorian påpekar man att inrikes transporter och arbetsmaskiner står för nästan två tredjedelar av utsläppen i ESR-sektorn.

### **Sveriges klimatåtaganden i EU**

Sverige har förutom de nationella klimatmålen och klimatmålen inom EU gjort åtaganden för den icke handlande sektorn inför revideringen av ESR (Effort Sharing Regulation). Sverige har ålagts sig en bindande utsläppsminskning på 50 procent fram till 2030 jämfört med 2005.

För att klara dessa klimatmål till 2030 inkl. ESR-åtagandet till 2030 är ökad andel biodrivmedel i transportsektorn nödvändigt. Det går inte att uppnå dessa mål och åtaganden enbart genom energieffektivisering och ökad elektrifiering. I promemorian framgår att Sverige sannolikt kommer att behöva köpa utsläpp från länder som eventuellt överpresterar. Det föreslås att det ska utredas om Sverige kan köpa utsläppsrätter från andra länder för att nå kraven i ESR. Det bör i stället utredas hur kostnaden står sig relativt kostnaden för en ambitiös reduktionsplikt.

Det finns också en stor risk för att produktionshämmande klimatåtgärder i jord- och skogsbruket kan behöva införas för att kompensera för effekterna av den kraftigt sänkta reduktionsplikten. Effekterna av sådana åtgärder saknas helt i konsekvensutredningen.

## Slutsatser

Sammantaget konstaterar vi att regeringens PM ensidigt inriktar sig på att sänka drivmedelspriserna genom att sänka reduktionspliktsnivåerna. Drivkraft Sverige avstyrker förslaget om sänkt reduktionsplikt till 6 procent.

Drivkraft Sverige föreslår att vi för diesel återgår till de nivåer som reduktionsplikten hade när den infördes, dvs 19,3 procent samt att reduktionspliktsnivån för bensin bibehålles på nuvarande 7,8 procent. Drivkraft Sverige föreslår vidare att regeringen omgående låter utreda hur effektiva och konkurrenskraftiga styrmedel, för att öka produktionen och användningen av hållbara biodrivmedel, kan utformas för att nå klimatmålen till 2030. Här ingår givetvis reduktionsnivåerna för 2027-2030. Se fler förslag till förändringar under "Drivkraft Sveriges mer detaljerade synpunkter".

Drivkraft Sverige deltar gärna i en fortsatt dialog kring hur en förändrad reduktionsplikt och andra styrmedel och åtgärder bör utformas för att effektivt bidra till att nå klimatmålen.

Stockholm den 23 augusti 2023

Drivkraft Sverige

Anders Norén  
Hållbarhetschef

Åsa Håkansson  
Produkt- och miljöexpert