

ANALYS

Nya reduktionsplikten, ETS 2 och ett nationellt utsläppshandelssystem





Nya reduktionsplikten, ETS 2 och ett nationellt utsläppshandelssystem

Reduktionsplikten som reglerar inblandningen av biodrivmedel i bensen och diesel och EU:s nya utsläppshandelssystem ETS 2 är viktiga styrmedel för att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Sedan 1 juli 2025 är reduktionsplikten för bensen och diesel 10 % i Sverige. ETS 2 är ett eget utsläppshandelssystem med eget utsläppstak och egna utsläppsrätter där koldioxidutsläpp från förbränning av bränslen från vägtransporter ingår. Målet för ETS 2 är att minska utsläppen med 42 % 2030 jämfört med 2025. I den offentliga debatten

lyfts även möjligheten fram att införa ett nationellt utsläppshandelssystem ovanpå ETS 2.

Detta dokument syftar till att tydliggöra och sammanfatta Drivkraft Sveriges analyser och ståndpunkter kring den nya reduktionsplikten, införandet av ETS 2 samt frågan om ett nationellt utsläppshandelssystem. Analysen bygger på aktuell utveckling, analyser av scenarier och förslag för att Sverige ska kunna uppfylla sina klimatåtaganden enligt ESR och LULUCF. Det är framförallt tre frågor som kommer att besvaras i denna analys:

- 1** Kan ESR-åtagandet uppfyllas med nya reduktionsplikten?
- 2** Kan ETS 2 vara ett verkningsfullt och effektivt sätt att minska utsläppen från transportsektorn?
- 3** Vad blir effekterna av att införa ett nationellt utsläppshandelssystem ovanpå ETS 2?

1

Kan ESR-åtagandet uppfyllas med nya reduktionsplikten?

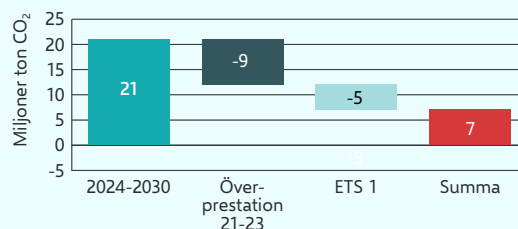
Reduktionsplikten infördes 2018 som ett viktigt styrmedel för att nå Sveriges klimatmål. Genom kontrollstationer vart tredje år har Energimyndigheten föreslagit gradvis stigande reduktionsnivåer för åren 2021–2030. 1 januari 2024 skedde en stor förändring av reduktionsplikten som sänktes från 7,8 till 6 % för bensin och från 30,5 till 6 % för diesel. Anledningen till sänkningen var de höga drivmedelspriserna. Med start den 1 juli 2025 introducerades nya reduktionsplikten som är 10 % för både bensin och diesel och som inkluderar elkrediter. Ändringarna av reduktionspliktsnivåerna i kombination med en inbromsning av elektrifieringen har skapat osäkerhet kring huruvida Sverige kommer att uppfylla sitt ESR-åtagande. Drivkraft Sverige har därför analyserat möjligheterna att uppfylla ESR-åtagandet med nya reduktionsplikten.

Analysen utgår från Energimyndighetens korttidsprognos. Vidare antar vi att de utsläppsminskningar som krävs för att uppnå Sveriges ESR-åtagande kommer till genom minskningar inom inrikes transporter och arbetsmaskiner. Utsläppsminskningarna inom övriga ESR-sektorer antas vara små eller obefintliga. I beräkningen har höginblandade drivmedel antagits finnas utanför plikten men utgöra en betydande andel av den totala drivmedelsförbrukningen.

Som det framgår av figur 1 är svaret på frågan nej, med den nuvarande elektrifieringstakten är nya reduktionsplikten inte tillräcklig för att ESR-åtagandet ska uppfyllas utan det blir ett underskott på ca 7 miljoner ton CO₂.

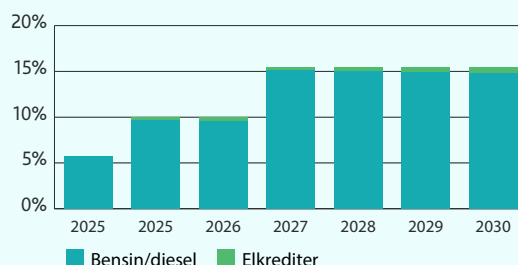
Drivkraft Sveriges beräkningar visar att en reduktionspliktsnivå på minst 15 % skulle krävas för att Sverige ska kunna klara sitt ESR-åtagande, förutsatt att det samtidigt finns en stor marknad av höginblandade drivmedel utanför plikten.

Figur 1: Koldioxidutsläpp utöver ESR-åtagandet vid 10 % reduktionsplikt. (2021-2030)



Data bygger på Energimyndighetens korttidsprognos (juni 2025) samt Naturvårdverkets statistik (ESR)

Figur 2: Reduktionspliktsnivåer som krävs för att uppfylla Sveriges ESR-åtagande med höginblandade drivmedel utanför reduktionsplikten:



Data bygger på samma höga nivå av HVO100 som under 2024/2025

Kort om reduktionsplikten

- Infördes 1 juli 2018.
- Innebär att drivmedelsleverantörerna varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats. Uppfylls inte reduktionsplikten måste leverantören betala en sanktionsavgift.
- Reduktionen av växthusgaser uppnås genom inblandning av biodrivmedel.
- Växthusgaseffekten beräknas på hela livscykeln för drivmedlet i fråga.
- Från och med den 1 juli 2025 kan reduktionsplikten även uppfyllas med förnybar el som sålts vid en publik laddstation.

Kort om höginblandade drivmedel

- Avser drivmedel som innehåller mer än 98% biodrivmedel så som HVO100 och RME100 samt höginblandade biodrivmedel som E85.
- Måste uppfylla kraven i hållbarhetslagen.
- Ingår inte i reduktionsplikten.
- Skattebefrielsen godkänns av EU och det nuvarande undantaget löper ut 31 december 2026.
- Regeringen har ansökt om förlängning av undantaget.

2

Kan ETS 2 vara ett verkningsfullt och effektivt sätt att minska utsläppen från transportsektorn?

Som en del av Fit for 55 paketet har det beslutats om ett nytt utsläppshandelssystem (ETS 2) som omfattar byggnads- och vägtransportsektorerna samt mindre industrier. Sverige har valt att inkludera fler sektorer, t.ex. jord- och skogsbruk. Grundtanken med systemet är att fasa ut fossila drivmedel ur de berörda sektorerna. Utfasningen kommer på sikt att ske genom minskad andel utsläppsrätter över tid (se figur 3). ETS 2 kan därmed bidra till att fossilfritt premieras över fossilt och därigenom understödja omställningen i hela EU.

Svaret på frågan är ja, Drivkraft Sverige anser att ETS 2 är ett verkningsfullt och effektivt verktyg för Europa att minska utsläppen från bland annat transportsektorn eftersom det är ett harmoniserat system som utgår från att förorenaren ska betala och därigenom premierar fossilfritt framför fossilt. Även om nationell implementering kan skilja sig åt är Drivkraft Sverige positiva till en sådan övergripande harmonisering. Det kommer, utifrån de prisseffekter som förutspåtts, dock inte att bli ett tillräckligt verkningsfullt styrmedel för att Sverige ska nå sitt ESR-åtagande.



Efter att oro lyfts från flera medlemsstater har dock överlämningen av utsläppsrätter skjutits upp och fler förändringar är på väg.

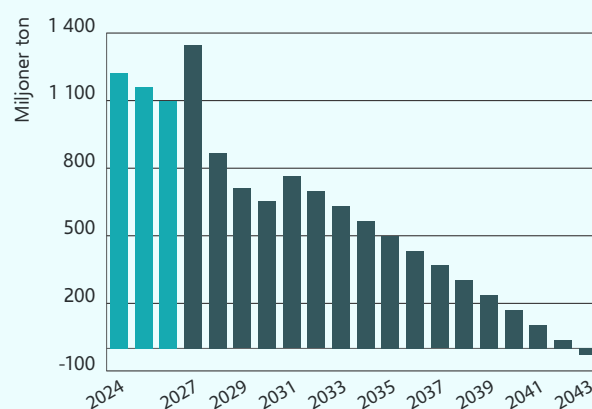
Vad innebär ETS 2 för drivmedelspriserna?

Systemet innebär en ny form av prissättning på koldioxidutsläppen från fossila energiprodukter och kommer att leda till ökade priser för slutkonsumenterna.

Eftersom systemet är under politisk förändring innan handel ens påbörjats är det vanskligt att bedöma prisseffekterna. Om utsläppspriserna landar på de nivåer som varit under den terminshandel som bedrivits under 2025 skulle drivmedelspriserna kunna öka med 2-3 kronor per liter. Eftersom dessa nivåer skapat den politiska oro som nu lett

till att systemet skjuts upp och förändras är det mjuka pristak som finns i direktivet kanske en bättre referenspunkt. Utsläppspriser i nivå med pristaket skulle kunna leda till högre priser vid pump med 1-2 kronor per liter.

Figur 3: Utsläppstak ETS 2 enligt direktivet



Värd att veta om ETS 2

- Under 2025 har många länder lyft att de vill se förändringar av handelssystemet. Första överlämningen av utsläppsrätter har därmed skjutits upp från 2028 till 2029. Dessutom pågår ett arbete med att utforma åtgärder som ska mildra systemets prisseffekter.
- Minskade utsläpp 42 % 2030 jämfört med 2005.
- Systemet omfattar förbränning av fossila drivmedel.
- Omfattar byggnads- och vägtransportsektorerna samt mindre industrier. Några länder, däribland Sverige, har även valt att inkludera bränsleanvändningen inom jordbruket.
- Direktivet har mekanismer för att motverka höga och volatila priser. Dessa omarbetas just nu inom EU.
- Intäkter ska användas till omställning.
- Kostnaden ska övervältras till konsument.



Tak för utsläpp inom EU



Utsläppsrätter säljs motsvarande tak



Bränsleleverantörernas ansvar



Överföring av kostnad till slutkonsument



Koldioxidutsläpp minskar och fossilfritt gynnas

3

Vad blir effekterna av att införa ett nationellt utsläppshandelssystem ovanpå ETS 2?

Det behövs ett styrmedel för att säkra tillräcklig inblandning av biodrivmedel för att Sverige ska nå sitt ESR-åtagande till 2030. I debatten lyfts ibland möjligheten fram att införa ett nationellt utsläppshandelssystem ovanpå ETS 2. Drivkraft Sverige har jämfört effekten på pumppriset mellan reduktionsplikten och ett nationellt utsläppshandelssystem ovanpå ETS 2 utifrån följande grundförutsättningar och antaganden:

Grundförutsättning: Till 2030 krävs det biodrivmedel för att uppfylla ESR-åtagandet. Även om alla fordon som säljs fram till dess är heelelektriska är det inte tillräckligt.

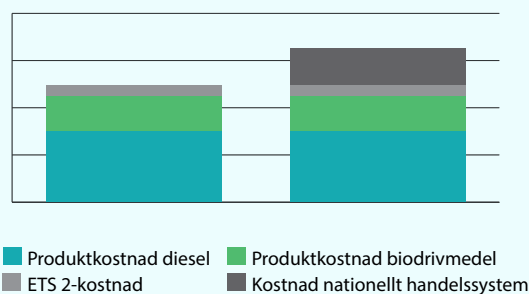
Antagande nationell utsläppshandel: Inblandning av biodrivmedel kräver att utsläppshandelspris är högre än merkostnad för biodrivmedel.

Antagande reduktionsplikt: Inblandning av biodrivmedel kräver att reduktionspliktsavgiften för att inte uppfylla pliktnivån är högre än merkostnad för biodrivmedel.

Figur 4 visar att pumppriset skulle bli högre om det valda styrmedlet var ett nationellt handelssystem jämfört med ett reduktionspliktssystem.

Skillnaden består i de nationella utsläppsrätterna som höjer drivmedelspriset men samtidigt ger en intäkt till staten. I det nationella utsläppshandelssystemet betalar man alltså både för det fossila och det förny-

Figur 4: Reduktionsplikt eller nationell utsläppshandel, kostnadsjämförelse diesel



Antagande: ETS 2 pris 55 EUR/ton, merkostnad biodrivmedel 5 kr/l, 25vol% inblandningsnivå.

bara medan man inom reduktionsplikten endast betalar för det förnybara.

Dessutom skulle ett nationellt handelssystem i Sverige, till skillnad från ETS 2 där alla Europas aktörer kan delta, omfatta få aktörer och alternativen tillbuds för att minska utsläppen vara färre.

Merparten av EU-länderna har ett kvot- eller reduktionspliktssystem. Ett nationellt handelssystem skulle därmed innebära att Sverige inför en nationell särlösning.

Det skulle även bli svårt att hinna få ett nationellt utsläppshandelssystem på plats i tid för att ge effekt till 2030.

Jämförelse reduktionsplikt och nationell utsläppshandel

Reduktionsplikt

- Styr verkningsfullt inblandningsnivå.
- Kräver reduktionspliktsavgift högre än merkostnad biodrivmedel.
- Prispåverkan merkostnad för inblandning.
- ETS 2-pris.

Nationellt handelssystem

- Inte meningsfullt att kombinera med reduktionsplikt till 2030.
- Kräver högt utsläppspris på fossilt (över merkostnad för inblandning av biodrivmedel).
- Prispåverkan merkostnad för inblandning.
- ETS 2-pris.
- Nationellt handelspris.



Sammanfattning av Drivkraft Sveriges analys

- 1** Drivkraft Sveriges beräkningar visar att en reduktionsplikt på 10 % inte är tillräckligt för att Sverige ska uppfylla sitt ESR-åtagande till 2030 eftersom elektrifieringstakten inom vägtrafiken just nu är alldeles för låg. Med nuvarande elektrifieringstakt krävs en reduktionspliktsnivå på minst 15 % för att klara ESR-åtagandet, under förutsättning av att det finns en stor marknad av höginblandade drivmedel utanför plikten.
- 2** Implementeringen av ETS 2 i Sverige är en bra harmonisering med övriga EU-länder men räcker inte för att uppfylla ESR-åtagandet.
- 3** Ett nationellt handelssystem ovanpå ETS 2 blir en svensk särlösning och ökar pumppriset.

Våra förslag

Med bakgrund i analysen föreslår Drivkraft Sverige att:

- reduktionsplikten även i fortsättningen är det främsta nationella styrmedlet som, tillsammans med ETS 2, styr mot att uppfylla ESR-åtagandet.
- reduktionspliktsnivån justeras till minst 15%.
- ett nationellt utsläppshandelssystem inte införs.

Vi möjliggör trygg, konkurrenskraftig och hållbar mobilitet ►

Analysen är framtagen av Drivkraft Sverige, branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Branschen omfattar ca 3000 energistationer för lätta och tunga fordon, 21 depåorter och 4 raffinaderier. Våra medlemmar befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att lyckas bli klimatneutrala 2045.

För mer information kontakta:

Viktor Gunnarsson, Ansvarig konkurrenskraftsfrågor,
viktor.gunnarsson@drivkraftsverige.se, +46 76 147 6345

eller

Åsa Håkansson, Ansvarig hållbarhet och produktfrågor,
asa.hakansson@drivkraftsverige.se, +46 76 032 70 36

