

Remiss av promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och Diesel diarienummer KN2023/03617 – 2030-sekretariatet

Inledning och sammanfattning av synpunkter

2030-sekretariatet avvisar förslaget om kraftigt sänkt reduktionsplikt. Reduktionsplikten är ett kostnadseffektivt sätt att nå de svenska klimatmålen och att för Sverige säkert kunna uppfylla EU:s gemensamma mål. Den bidrar till minskat importberoende genom att förnybara drivmedel kan produceras i Sverige, vilket både är positivt för handelsbalansen, arbetstillfällena och sårbarheten. Den är också ett av få exempel på lagstiftning som antagits i bred enighet, med långsiktiga mål, konkreta delmål och en väl utarbetad modell med kontrollstationer för justeringar längs vägen. Allt detta pekar på det olyckliga i att snabbt och drastiskt sänka nivåerna, vilket ytterligare förstärks av den totala ovissheten om vad som gäller efter år 2026.

Förslaget från regeringen saknar konsekvensanalyser, ger inga konkreta förslag på hur de mycket omfattande utsläppsökningarna på sammanlagt långt över tio miljoner ton koldioxid ska kompenseras och resonerar inte kring de betydande riskerna att Sverige genom sänkningen inte klarar EU:s precisa klimatmål och därmed tvingas betala mångmiljardbelopp i böter.

Minskade kostnadsbördor för hushåll och företag kan ske med betydligt större träffsäkerhet och mindre negativa effekter än genom att sänka reduktionsplikten, vilket vi beklagar att regeringen och Sverigedemokraterna väljer. För att minimera skadan och trygga 2030-målet föreslår vi

- **I första hand att förslaget till sänkt reduktionsplikt inte genomförs.** Väl medvetna om att det inte är särskilt troligt, betonar vi nedanstående andrahandsförslag:
- En **återgång till tidigare beslutade nivåer efter år 2026**, justerat för de nivåändringar som Energimyndighetens kontrollstation angivit, i andra hand en viss sänkning jämfört med tidigare nivåer enligt den modell Finlands nya regering tagit fram.
- En **kompletterande kontrollstation redan vid halvårsskiftet 2024** för att utröna om den utlovade prisskillnaden förverkligas. Om inte, saknar åtgärden berättigande och reduktionsplikten bör återgå till de tidigare beslutade nivåerna.¹

¹ <https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/slutreplik-reduktionspliktens-framtid-tre-besked-regeringen-bor-ge/>

- **Justeringar av teknisk karaktär**, enligt Riksrevisionens förslag som regeringen inte tycks ha tagit i beaktande alls.²
- Skyndsamma **utsläppsminskningar inom transportsektorn**. Den mycket stora utsläppsökningen en sänkt reduktionsplikt skulle ge behöver kompenseras skyndsamt, dels för att ökande utsläpp drabbar klimatet, dels för att säkra att Sverige klarar EU:s utsläppsbana. Den klimatpolitiska färdplanen bör presentera åtgärder som fullt ut kompenserar för de ökade utsläppen redan år 2024 och därefter varje år.

2030-sekretariatets synpunkter

Inom ramen för det förslag som nu lagts vill vi särskilt framföra följande:

1. **Reduktionsplikten är ett effektivt, begripligt och långsiktigt hållbart styrmedel.** Tidigare angav regeringen att ”reduktionsplikten skärps så att mer förnybara drivmedel blandas in i bensin och diesel, och så att långsiktiga förutsättningar skapas för produktion av svenska biodrivmedel”. Reduktionsplikten infördes 2017 med mycket stor politisk enighet – 87% röster för i riksdagen. När regeringen nu tvärtom vill kraftfullt sänka reduktionsplikten, sker det utan hänsyn till resultatet av den nyligen genomförda kontrollstationen eller Riksrevisionens granskning, sammanfattad med ”Reduktionsplikten har förutsättningar att bidra till framför allt målet för inrikes transporter till 2030 till rimlig kostnad, jämfört med andra sätt att nå det målet.” Att då så kraftfullt sänka den undergräver trovärdigheten för detta långsiktiga instrument. Kombinerat med att ge fossila drivmedel den största skatterabatt EU tillåter, slår det hårt mot producenter av inhemska, förnybara drivmedel. ***Reduktionsplikten bör utifrån detta sänkas så lite som möjligt, så kort tid som möjligt och därefter i så hög utsträckning som möjligt återgå till tidigare beslutade nivåer.***
2. **Prissänkningen är ytterst osäker.** Regeringen anger att den sänkta reduktionsplikten innebär att pumppriset blir 5.50 kr/l lägre för diesel, medan det i promemorian anges att ”Förslaget förväntas därmed leda till att pumppriset blir ca 0,20–0,25 kronor per liter lägre för bensin och ca 3,2 kronor per liter lägre för diesel, exklusive mervärdesskatt. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent. För en privatperson förväntas därmed priset bli ca 0,3 kronor per liter lägre för bensin och ca 4 kronor lägre för diesel 2024 jämfört med 2023. Det förutsätter att förslagets pris effekter i dess helhet förs över på priset för konsument, vilket i sig är osäkert.” Swecos oberoende granskning visar att huvuddelen av den tidigare prisökningen vid pump beror på oljan, vilket också visas av att priset vid pump sjunkit från toppnoteringen 28 kr/l till dagens cirka 22 kr/l, trots att reduktionsplikten inte ändrats. ***Därför bör en kompletterande kontrollstation hållas redan vid halvårsskiftet 2024 för att utröna om den utlovade prisskillnaden förverkligas. Om inte, saknar åtgärden berättigande och reduktionsplikten bör återgå till de tidigare beslutade nivåerna.***

² <https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/det-har-kan-gynna-klimatet-forsorjningstryggheten-och-de-grona-jobben/>

3. **Gynna hushåll och företag på andra sätt.** 2030-sekretariatet delar regeringens bedömning att det kan vara lämpligt att kompensera de som särskilt drabbas av de stigande drivmedelspriserna. Liksom regeringen själv, konstaterar 2030 att det kan ske på många sätt och att vissa åtgärder effektivt gynnar de mest utsatta, t.ex. anger regeringen att *”Bostadsbidraget är en träffsäker förmån för hushåll med svag ekonomi”* **Regeringen bör prioritera kostnadseffektiva och träffsäkra åtgärder som direkt riktar sig till utsatta, bilberoende hushåll, särskilt i glesbygd, liksom åkerinäringen, kollektivtrafiken och jord- och skogsbruket.**
4. **Långsiktighet.** Regeringen konstaterar att *”Ju lägre reduktionsnivåerna sätts 2024–2026 desto högre krav behöver sannolikt ställas på drivmedelsleverantörerna 2027–2030 så att de ackumulerade utsläppen 2021–2030 inte blir högre än vad som är tillåtet för Sverige. Detta beror till stor del på övrig elektrifiering av fordonsflottan.”* **Regeringen bör tydliggöra att reduktionsplikten efter år 2026 ska sättas så att 2030-målet nås utan inköp av utsläppsrätter, och den exakta nivån bör beslutas efter en kontrollstation våren 2026.**
5. **Ökad klimatpåverkan behöver motsvaras av minskningar.** Jämfört med den hittills planerade nivån för reduktionsplikten, ökar de klimatpåverkande utsläppen med cirka 5.2 miljoner ton högre 2024 och 6.7 miljoner ton högre 2026. Siffran är troligen i underkant eftersom beräkningarna inte tar fasta på att *”Prissänkningar [...] kommer att öka drivmedelsanvändningen”*. **Regeringen bör, om den går vidare med förslaget, genomföra kompletterande åtgärder inom transportsektorn så att den totala utsläppseffekten år för år från år 2024 blir noll. Dessa bör uppfylla minst samma kostnadseffektivitet och bidra till konkurrenskraften för svensk tillverkningsindustri på minst samma sätt som reduktionsplikten – det kan därmed inte ske t.ex. genom inköp av utsläppsrätter.**
6. **Gynna koncentrerade biodrivmedel.** Promemorian slår fast att *”Det lägre pumppriset på bensin och diesel kan få påverkan på producenter och leverantörer av rena och höginblandade biodrivmedel, eftersom sådana drivmedel blir mindre konkurrenskraftiga om priset på bensin och diesel sjunker.”* **Regeringen bör ange långsiktigt tydliga spelregler för biodrivmedlen inklusive återinförd skattebefrielse för biogas.**
7. **Stärk försörjningstryggheten.** Regeringen anger själva att *”reduktionsplikten på sikt bidrar med en ökad försörjningstrygghet för drivmedel. Omställningen från fossila till fossilfria drivmedel ger fler försörjningskedjor och råvaror. Förslagen kan leda till att reduktionspliktens positiva effekter för försörjningstryggheten minskar, till exempel om producenters investeringsvilja i ny produktion minskar.”* Därtill *”Flera svenska företag har aviserat att de avser att investera i produktionskapacitet för att möta den ökade efterfrågan som reduktionsplikten medför. En sänkning av reduktionsnivåerna kan därmed påverka producenter av biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen.”* Regeringen bör i den klimatpolitiska färdplanen ha med försörjningstryggheten och produktionskapaciteten: andra åtgärder bör ge minst samma nytta som den

hittillsvarande planen för reduktionsplikten.

8. **Gå på branschens förslag.** När regeringen avisererade att reduktionsplikten ska sänkas, lade Fossilfritt Sverige, Drivkraft Sverige, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen fram ett brett förankrat förslag om att år 2024 sänka reduktionsplikten för diesel till drygt 19 % och behålla nivån 7.8 % för bensin istället för att höja den enligt plan. Detta förslag är betydligt mer genomarbetat än regeringens och bör ligga till grund för riksdagens beslut. Regeringen bör också ta till sig att deras eget underlag visar att ”Andra EU-länder kommer även sannolikt att skärpa sina pliktsystem under de kommande åren”, dvs Sveriges sänkning är i otakt med omvärlden.
9. **Förändra inom regelverket.** Regeringen konstaterar att ”Enligt nuvarande bestämmelser är det endast möjligt att uppfylla reduktionsplikten med biodrivmedel (2 a §). Avsikten är dock att det ska vara möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med andra fossilfria drivmedel, såsom fossilfria elektrobränslen, när det finns ett regelverk för att kunna kontrollera att dessa drivmedel är fossilfria och hållbara (prop. 2020/21:180 s. 31–34).” ***Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag till förändrat regelverk så att elektrobränslen kan användas inom reduktionsplikten efter år 2026. Reduktionspliktsavgiften bör också ses över så att den efter år 2026 säkert bidrar till att nivåerna uppnås.***
10. **Avvakta klimathandlingsplanen.** Under hösten 2023 kommer regeringen att lägga fram sin klimathandlingsplan för resten av mandatperioden, som i sin tur är styrande för en lång rad beslut inom bl.a. energi- och transportområdet. Det är ologiskt och svårbegripligt att hantera reduktionsplikten separat och före denna övergripande, styrande plan.

Bakgrund: Förslagets övergripande inriktning

I promemorian föreslås att reduktionspliktens krav på minskade utsläpp för bensin och diesel sänks till sex procent för åren 2024–2026 och att reduktionsnivåerna för 2027–2030 slopas; regeringen ska återkomma om dessa. Nivåerna förändras därmed enligt nedanstående tabell:

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	6	6
2025	15,5	45	2025	6	6
2026	19	50	2026	6	6
2027	22	54			
2028	24	58			
2029	26	62			
2030	28	66			

Regeringen anför som skäl till sitt förslag att ”Hela Sverige måste ges förutsättningar att leva och möjligheten att resa till jobbet och med familjen är grundläggande. Andra jämförbara länder, såsom våra grannländer, har i dag avsevärt lägre krav på diesel i respektive lands pliktsystem än vad Sverige har. För att underlätta för hushållen och för att bibehålla svenska företags konkurrenskraft bör därför reduktionsnivåerna sänkas under mandatperioden.”

Någon motivering till de exakta nivåerna som föreslås ges inte; det är att ses som en kompromiss mellan regeringsunderlagets partier. På samma sätt får man se förslaget om att inte ha några nivåer efter år 2026; regeringen är rimligen väl medveten om att det allvarligt försvårar för drivmedelsbranschen.

Enligt den preliminära överenskommelsen mellan EU:s ministerråd och Europaparlamentet ska medlemsstaterna minska utsläppen av växthusgaser i transportsektorn med 14,5 % jämfört med om endast fossil energi används, eller nå 29 % förnybar energi i transportsektorn. Inom detta ska minst 5.5% vara avancerade biodrivmedel och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (främst elektrobränslen), varav minst 1% ska vara de senare.

Sverige ska enligt ändringarna i ansvarsfördelningsförordningen minska utsläppen i ESR-sektorn med minst 50 procent till 2030 jämfört med 2005. Utsläppen ska minska hela vägen till 2030 genom en utsläppsbudget, där kommissionen år 2025 ska fastställa tilldelningen för 2026–2029. Utsläpp som ingår i EU:s utsläppshandelssystem EU ETS omfattas inte, inte heller utsläpp och upptag av växthusgaser inom LULUCF-sektorn. I Sverige står inrikes transporter för nästan två tredjedelar av utsläppen i ESR-sektorn. Hur reduktionsplikten utformas har därför stor betydelse.

Därtill har Sverige från EU:s återuppbyggnadsfond RRF stöd på 3,18 miljarder euro, bl.a. med motprestationen att successivt öka 2021 års reduktionsnivåer till 2030. Regeringen skriver själva att ”För att säkra hela återflödet av medel till Sverige från RRF krävs att de delmål och mål som angivits för samtliga åtgärder i Sveriges återhämtningsplan har uppnåtts på ett tillfredsställande sätt. Om delmålen och målen för en åtgärd inte uppnås eller endast uppnås till viss del, kommer det att påverka återflödet av medel”.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030

som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se. Synpunkterna i detta remissvar representerar 2030-sekretariatet som sådant, även om berörda partners har medverkat i processen.

Stockholm den 18 augusti 2023

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet