

Till
Regeringskansliet
Klimat- och näringslivsdepartementet
Mottagare: kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

IVL:s remissvar avseende promemorian: Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

IVL Svenska Miljöinstitutet tackar för möjligheten att lämna synpunkter på promemorian.

IVL avstyrker promemorians förslag. En sänkning av reduktionsplikten till 6 procent kommer att ytterligare försvåra möjligheterna att klara trafikens klimatmål. Regeringen har redan påtagligt försämrat möjligheterna till att sänka vägtrafikens klimatutsläpp genom att ta bort bonusen för inköp av elfordon samt genom att inte genomföra den tidigare beslutade reformeringen av reseavdraget.

Det har varit problematiskt att centrala myndigheter som Trafikverket och Energimyndigheten under de senaste åren räknat med den aviserade ökningen av reduktionsplikten utan en samtidig satsning på att minska efterfrågan på drivmedel genom åtgärder och styrmedel för ökad transporteffektivitet. Detta är dock inget hållbart skäl till den nu föreslagna stora sänkning av reduktionsplikten, då det är åtgärder som behöver utföras hand i hand. Svenskt skogs- och jordbruk skulle kunna täcka en betydande del av det uppskattade behovet av biodrivmedel för vägtrafiken till 2030, men inte allt då biobränslepotentialen är begränsad. Det beror på att tillgången till bioråvaror är knapp, att världen behöver ta betydligt större hänsyn till biologisk mångfald, att biobränslen kommer att behövas framför allt i sektorer som är svåra att elektrifiera och att bioresurser i ökande grad behöver förvaltas som kolsänkor.

I promemorian anförs bland annat som skäl till sänkningen att de högre drivmedelspriser som reduktionsplikten kan antas leda till är orimliga. Vi instämmer i att transportsektorns klimatomställning behöver ha legitimitet bland såväl privatpersoner som företag och att frågan om ökade drivmedelspriser behöver hanteras. IVL anser dock att åtgärder för att hantera detta främst behöver sättas in för att minska behovet av bil samt genom att lägga om vägtrafikbeskattningen. På landsbygd kan exempelvis ett koncept till landsbygdsmiljöavtal tas fram som

bygger på en kombination av tillgänglighets- och mobilitetsåtgärder.¹ Vidare bör vägtrafikens beskattning reformeras där dagens energiskatt växlas mot en km-skatt som blir lägre på landsbygd och högre i stadstrafik med större externa effekter. IVL har i ett forskningsprojekt tagit fram principer för hur ett sådant system skulle kunna se ut.²

IVL har i en nyligen avslutad forskningsstudie beräknat effekter av en sänkt reduktionsplikt till promemorians nivå på 6 procent.³ Projektets syfte vara att studera optimala livslängder för olika fordon utifrån varierande förutsättningar. I ett scenario med lägre inblandning (motsvarande 5 procents reduktion) av bioråvara i bensin blir de ackumulerade utsläppen under bensinbilens ordinarie livslängd ungefär 33 ton koldioxidkvivalenter i stället för 27 ton med hög reduktionsplikt. Om en bensinbil med motsvarande 5 procents reduktion ersätts med en batteri-elbil efter 5 år i stället för att användas i 19 år undviks 16 ton. Med hög reduktionsplikt är motsvarande skillnad 10 ton. Inriktningen är likartad för dieselmotorer. En lägre reduktionsplikt förkortar därmed den optimala livslängden för både bensin- och dieselmotorer, vilket tydliggör behovet av en snabb elektrifiering. Studien ger däremot inte rekommendation att öka omsättningen av bilflottan genom exempelvis skrotningspremie, vilket beror på det ökade behovet av värdefulla material.

I promemorian tas också upp att högre drivmedelspriser är negativt för Sveriges konkurrenskraft. Vi vill dock peka på att en fortsatt hög reduktionsplikt skapar viktig stabilitet och långsiktighet som krävs för att svensk industri ska kunna miljardinvestera i biodrivmedelsproduktion. En ambitiös reduktionsplikt kan också skapa ökad försörjningstrygghet och minskat omvärldsberoende av fossil råolja.

I stället för att genomföra förslaget förordar IVL att Energimyndigheten får i uppgift att se över reduktionsplikten utifrån EU:s nya regelverk. Till exempel bör en

¹ <https://www.ivl.se/press/debatt/2023-06-09-nya-avtalslosningar-centrala-for-transporternas-klimatomstallning.html>

²

<https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f473e51/1628418387346/FULLTEXT01.pdf>

³

<https://www.ivl.se/download/18.2eac00c7186755d38651081a/1678619858489/C745.pdf>

målsättning med en sådan analys vara att se hur introduktionen av avancerade drivmedel och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung påskyndas.

Med vänlig hälsning

Anders Roth, senior utredare och expert, transport och mobilitet

Julia Hansson, senior forskare inom förnybara bränslen för transportsektorn

Tobias Gustavsson, mobilitetsexpert

IVL Svenska Miljöinstitutet AB