

LTH:s Kansli

Yttrande angående remiss med diarienummer KN2023/03617: Promemorian – Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Lunds Tekniska Högskola har beretts tillfälle att inkomma med remissyttrande av promemorian ”Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel” och inkommer härmed med synpunkter. LTH:s yttrande baserar sig på svar från professor Pål Börjesson och professor Lovisa Björnsson vid institutionen för Teknik och samhälle.

Det skäl som anges för att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel är att regeringen och Sverigedemokraterna genom Tidöavtalet har kommit överens om att genomföra åtgärder riktade till hushållen som bland annat ska leda till lägre drivmedelspriser. I konsekvensanalysen (kap 8.3, Påverkan på hushåll och den ekonomiska jämlikheten) anförs att effekten av sänkta reduktionsnivåer blir störst bland hushåll med låga inkomster.

Svenska hushåll spenderade 2021 i snitt 15 % av sina utgifter på transporter och denna andel var samma oavsett typ av hushåll (Hushållens utgifter 2021, SCB). Dessa utgifter omfattar alla transportrelaterade kostnader som kollektivtrafik, räntor, försäkringar och drivmedel. 15 % av de svenska hushållen saknar tillgång till bil (Svenskar om bilen, Bil Sweden). Av de knappt 5 miljoner personbilar som fanns i Sverige vid årsskiftet 2021/2022 var endast 35 % dieslbilar (Fordon i län och kommuner 2021, Trafikanalys).

- Att genomdriva den föreslagna sänkningen av reduktionsplikten sänker kostnaderna för den minoritet av befolkningen som transporterar sig med dieseldriven personbil. Stöd saknas för påståendet att det skulle vara en åtgärd som ger störst effekt bland hushåll med låga inkomster.

Promemorians förslag att sänka reduktionsnivåerna för växthusgaser till motsvarande 6 % för bensin respektive diesel under 2024 till 2026 innebär att den tidigare beslutade reduktionspliktens långsiktighet och kvantitativa mål går förlorade. I promemorian bedöms detta på marginalen leda till att viljan att investera i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel minskar (kap 8.6 Effekter på miljön och klimatet).

- Enligt en kartläggning av Svenska Bioenergiföreningen planeras investeringar i knappt ett tiotal nya produktionsanläggningar i Sverige för avancerade biodrivmedel baserat på skogsrestprodukter (exklusive befintliga anläggningar och nya anläggningar baserat på andra bioråvaror). Incitamenten för företag som är i stånd att investera i klimateffektiv inhemsk biodrivmedelsproduktion skulle kraftigt minska på grund av föreslagen sänkning av reduktionsplikten.
- En konsekvensanalys av vilka samhällsekonomiska förluster detta kan innebära för Sverige i form av minskad teknikutveckling, industri-investeringar, arbetstillfällen samt försörjningstrygghet för drivmedel saknas i promemorian, liksom en kvantifiering av dessa samhällsekonomiska förluster i jämförelse med samhällsnyttan av de bedömda minskade drivmedelspriserna för en minoritet av bilägarna .

Föreslagen minskning av reduktionsplikten och de konsekvenser det innebär i form av ökade utsläpp i transportsektorn 2024-2026 innebär att de utsläppsminskningar som behöver ske för att Sverige ska uppnå sina åtaganden inom EUs ansvarsfördelnings-förordning (ESR) skjuts fram till nästa mandatperiod. Kraftiga utsläppsminskningar kommer då enligt promemorian i stället att krävas 2027-2030, alternativt att Sverige inte uppnår sina åtaganden genom inhemska åtgärder utan köper utsläppsrätter, vilket förutsätter att andra medlemsstater i EU har levererat överskott av utsläpps-minskningar (kap 8.6 Effekter på miljön och klimatet).

- En konsekvensanalys av vad framskjutna åtgärder för utsläppsminskningar inom transportsektorn eller köp av utsläppsrätter skulle innebära i ökade samhällskostnader, hur

sådana kostnader skulle finansieras samt hur dessa skulle påverka kostnadsbilden för hushållen saknas i promemorian.

I promemorian saknas en analys av alternativa sätt att begränsa prisökningarna på drivmedel i Sverige med en bibehållen reduktionsplikt motsvarande ursprungligt utförande. Exempel är styrmedel som kompenserar för ökade kostnader för fossilfria personbilstransporter i regioner där alternativa transportmedel saknas eller tillfälliga skattesänkningar (moms, energiskatt och koldioxidskatt) under en period när en alltmer kostnadseffektiv storskalig produktionskapacitet för climateffektiva biodrivmedel byggs ut i Sverige baserat på framför allt inhemsk bioråvara.

I promemorian förbigås Sveriges unika förutsättningar för utbyggnaden av en internationellt konkurrenskraftig och climateffektiv inhemsk produktion av biodrivmedel drivet av långsiktiga, effektiva och stabila politiska styrmedel som den ursprungliga reduktionsplikten. Sverige har historiskt satsat på omfattande forskning och teknikutveckling inom biodrivmedelsområdet vars samlade resultat visar på en betydande långsiktigt hållbar råvarupotential i form av jordbruks- och skogsrestprodukter i kombination med en befintlig högutvecklad biobaserad industriinfrastruktur (massabruk, sågverk och kraftvärmeverk) som kan vidareutvecklas till bioraffinaderier med effektiv samproduktion av biodrivmedel genom att nya och innovativa produktionsteknologier implementeras.

Lunds Tekniska Högskola LTH,
Pål Börjesson, professor, Miljö- och energisystem
Lovisa Björnsson, professor, Miljö- och energisystem