

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande över promemoria Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Bakgrund

Klimat- och näringslivsdepartementet har genom remiss berett Region Stockholm möjlighet att yttra sig över promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

I promemorian föreslås det att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för bensin och diesel sänks till sex procent för åren 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska tas bort. Som skäl för att sänka reduktionsplikten ges behov av minskade drivmedelspriser vilka ska underlätta för hushållen och för svenska företag att behålla sin konkurrenskraft. Samtidigt konstateras att reduktionsplikten har stor betydelse för att uppfylla de åtaganden om att minska klimatutsläppen som Sverige har enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning. I promemorian beskrivs att ju lägre reduktionsnivåerna sätts 2024–2026 desto högre krav behöver sannolikt ställas på drivmedelsleverantörerna 2027–2030 så att de ackumulerade utsläppen under hela perioden inte blir högre än vad som är tillåtet för Sverige. Av den anledningen anges också att regeringen ska återkomma om reduktionsnivåer för 2027–2030 samt att det ska analyseras vilka krav som bör ställas på drivmedelsleverantörer för att uppnå dessa nivåer.

Region Stockholms yttrande

Region Stockholm anser generellt att förslaget om sänkt reduktionsplikt under perioden 2024–2026 och slopad reduktionsplikt under 2027–2030 är ett olyckligt trendbrott i svenskt klimatarbete. Liksom för Sverige i stort är det viktigt för såväl Stockholmsregionens aktörer som för Region Stockholm som organisation med långsiktiga, förutsägbara styrmedel som leder till att klimatmålen uppfylls. Nuvarande reduktionsplikt sätter ambitiösa mål som främjar införandet av förnybara drivmedel i transportsektorn samt bidrar till att Sverige, tillika Region Stockholm, kan nå sina klimatmål. Att reducera och i förlängningen slopa reduktionsplikten innan andra åtgärder finns tydligt på ritbordet för att kompensera för den reduktionsåtgärd av klimatpåverkan plikten hade medfört, anser Region Stockholm är olyckligt. Om man tar hänsyn till den utsläppsminskning som

behöver äga rum de kommande åren för att nå klimatmålen blir det tydligt att föreslagna förändringen kommer att försvåra arbetet och kräva ännu större insatser mot slutet av detta decennium för att kompensera för förslagens eventuella effekt. Region Stockholm anser inte att det behövs färre verktyg för att få ned utsläppen inom transportsektorn, snarare tvärtom.

En betydande del av Region Stockholms utsläpp kommer från transportsektorn och en förändrad och eventuellt slopad reduktionsplikt kommer i hög grad försvåra för Region Stockholm att nå dessa mål. Region Stockholm ser även att regeringens förslag medför en sannolik ökning av utsläppen i Sverige de kommande åren. Även om transportsektorn är på väg att elektrifieras riskerar utsläppsökningen till följd av ändringarna i reduktionsplikten att bli större än de eventuella utsläppsminskningar som elektrifieringen kan medföra.

När det nya EU ETS2 träder i kraft 2027 kommer även vägtransporter att omfattas, vilket kommer att öka kostnaden för utsläpp. I ett scenario där Sverige ökar sina utsläpp från vägtransporter på grund av en svagare eller obefintlig reduktionsplikt riskerar Sverige stora kostnader för den ökningen av utsläppen som den föreslagna reduktionsplikten kan orsaka och som sannolikt inte skulle förekomma om nuvarande reduktionsplikt fortsatt skulle gälla.

Det är dessutom värt att nämna att en lägre reduktionsplikt kan skapa problem i dieselförsörjningen. Produktionen av dieseln som används i Sverige (ibland kallad arktisk diesel) har minskat genom åren i samband med att raffinaderier har byggt ut sin kapacitet för att tillverka förnybara drivmedel. I detta scenario kan det vara svårt för producenter att öka produktionen av arktisk diesel eller att omdirigera produktionen från andra marknader då det redan är en nischad produkt på global nivå. Likaså kan globala producenter bedöma att det inte ligger i deras intresse att öka produktionen eller leveranser av arktisk diesel till Sverige eftersom det kan finnas andra marknader som kan ta över Sveriges position, vilket i sin tur kan resultera i högre dieselpriiser.

Sänkningen av reduktionsplikten riskerar leda till minskade investeringar i biodrivmedelsproduktion, vilket i sin tur leder till ökade priser på biodrivmedel. Det är enligt Region Stockholm viktigt att mekanismer kommer på plats som medför att produktion av biodrivmedel upprätthålls samt ökar inom en snar framtid ifall reduktionsplikten sänks och i förlängningen slopas. Detta för att undvika att de höginblandade

biodrivmedelpriserna väsentligt ökar. I förlängningen riskerar i så fall detta medföra att en större del av de skattefinansierade investeringarna kommer öka i kostnad.

Förslaget att sänka reduktionsplikten skulle få särskilt negativa konsekvenser för tunga transporter och arbetsmaskiner, då tillgången till biodrivmedel är extra viktigt för detta segment för att klara klimatmålen. Dessa fordon är svåra att elektrifiera och branschen bedömer att 15 procent av de tunga transporterna kommer vara elektrifierade till 2030, samtidigt står de idag för cirka 30 procent av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Region Stockholm gör bedömningen att förslaget skulle leda till ökade priser på biodrivmedel, i och med att förslaget medför minskade investeringar i biodrivmedelsproduktion, vilket skulle göra det svårare att utveckla nya och mer hållbara biodrivmedel för dessa fordon.

Det finns prognoser, bland annat från BioFuel Express, där kostnader för både HVO och RME, båda vegetabiliska oljor, förutspås stabilisera sig kring nuvarande prisnivå inom den närmaste framtiden. Numera är RME cirka 4 kronor billigare än diesel vilket motsäger ett av argumenten för att sänka reduktionsplikten: att det är dyrt att blanda i biodrivmedel. Det stämmer att HVO idag är dyrare än vanlig diesel. Men sammantaget ger det dock en bild av att regeringens prognoser kan innehålla en del osäkerheter och att prispå bilden kan vara annorlunda över tid. Med tanke på det osäkra världsläget och dess påverkan på globala drivmedelspriser är det numera svårt att förutse hur drivmedelspriser kan se ut mot slutet av detta decennium och därför anser Region Stockholm att detta inte borde vara den stora faktorn som avgör kommande klimatåtgärder.

Elektrifiering av transportsektorn är en viktig pusselbit för att Region Stockholm ska nå satta klimatmål och ett aktivt omställningsarbete sker idag inom Region Stockholm. Det kommer fortfarande att finnas behov av flytande drivmedel bortom 2030 i de sektorer där elektrifiering ännu inte är ett alternativ. Ett exempel på en sådan sektor är flygbranschen men även delar av sjöfarten. Som det ser ut nu kan Region Stockholms sjötrafik i framtiden behöva använda flytande drivmedel och därför blir det viktigt att säkerställa att förnybara drivmedel finns tillgängliga för att kunna bedriva en så hållbar verksamhet som möjligt. En fortsatt ambitiös reduktionsplikt kommer att hjälpa Region Stockholm i omställningen av sjötrafiken genom att sätta press på marknaden att fortsätta införa förnybara drivmedel, öka tillgången samt sänka kostnaderna. Utan reduktionsplikten (eller med en försvagad version av den) blir utvecklingen och tillgången till förnybara

drivmedel inom mer nischade sektorer som sjötrafiken alltmer osäker eller begränsad.

Region Stockholm anser även att en reducerad reduktionsplikt skulle ha en negativ inverkan på offentlig upphandling av transporter då efterfrågan på höginblandade biodrivmedel för fossilm fria transporter och arbetsmaskiner i högre grad beror på aktiva val från upphandlande myndighet snarare än tvingande krav (så som reduktionsplikten idag är utformad). I vissa fall har Region Stockholm möjlighet att styra drivmedelsvalet genom kravställan men så är inte fallet i alla situationer. Regeringen bör därför stärka styrningen av de aktiva val som det offentliga samhället har rådighet över, till exempel genom att återuppta lagförslaget om att klimatkrav ska beaktas vid offentlig upphandling.

Gustav Hemming
Ordförande
Klimat- och regionutvecklingsnämnden