



## **Remissvar gällande promemorian *Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel***

St1 är ett nordiskt energibolag som är verksamma inom drivmedels-, el-, värmeproduktion och försäljning. St1 bedriver raffinaderiverksamhet i Sverige och tillverkar också biodrivmedel i Sverige och i Finland. St1s vision är att vara den ledande producenten och försäljaren av CO<sub>2</sub>-medveten energi. Vårt mål är att utveckla och kommersialisera nya, förnybara bränslen.

### **Sammanfattning**

*St1 avstyrker förslaget att sänka kraven i reduktionsplikten till sex procent för åren 2024–2026. Vi avstyrker även förslaget att slopa reduktionsnivåerna för 2027–2030.*

*Vi föreslår vidare att Regeringen omgående tillsätter en utredning med uppdraget att utforma en effektiv och konkurrenskraftig reduktionsplikt som bidrar till att nå klimatmålen fram till 2030. Drivmedelsbranschen behöver tydliga klimatmål samt långsiktiga och förutsägbara spelregler för att kunna ställa om och bidra till att Sverige når både nationella och internationella klimatmål och göra det på ett för samhället kostnadseffektivt sätt.*

### **Inledning**

Reduktionsplikten har varit en central del i Sveriges klimatomställning och möjliggör en övergång från fossila drivmedel till biobaserade över tid. Reduktionsplikten är ett viktigt verktyg som skapar förutsättningar för produktion av hållbara svenska drivmedel, investeringar i bioraffinaderier och jobb i hela Sverige. Det minskar också Sveriges beroende av importerade fossila drivmedel. Reduktionsplikten handlar om investeringar i hållbarhet som bygger Sverige starkare.

Sverige har gott om långsiktigt hållbara naturresurser på hemmaplan som vi kan använda i detta viktiga arbete. Med Sveriges effektiva och hållbara skogsbruk, industriella tradition och förmåga till innovativ utveckling så kan bensin, diesel, flygbränsle och kemikalier som i dag framställs av olja, i framtiden, i ännu högre utsträckning än i dag, produceras av bi- och restprodukter från hållbart brukad skog och skogsindustri. Men utvecklingen kan inte tas för given. Behandlingen av reduktionsplikten har kantats av kortsiktiga och oförutsägbara politiska beslut, vilket i sin tur lett till att inhemsk produktion har fått stå tillbaka för import. Utan tydliga och stabila spelregler kan vi inte skapa goda förutsättningar för investeringar och en marknad för svenska hållbara biodrivmedel.

Några delar är särskilt viktiga framåt nu när reduktionsplikten föreslås sänkas kraftigt:

- Värna förutsägbara och stabila spelregler för biodrivmedel, inklusive återinförd skattebefrielse för biogas.
- Underlätta inhemsk produktion av biodrivmedel, avancerade biodrivmedel och elektrobränslen. Utöver positiv klimatpåverkan så skulle det göra Sverige mer oberoende av importerade fossila drivmedel och på sikt stärka vår försörjningstrygghet och öka vår krisberedskap.
- Sök politisk enighet – inte konflikt.



## Regeringens förslag

- I promemorian föreslås att kraven på den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska sänkas för 2024–2026. Den som har reduktionsplikt ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel med minst 6 procent.
- Möjligheten att uppfylla reduktionsplikten på bensin genom att ha ett överskott av utsläppsminskningar som avser diesel slopas.
- Även reduktionsnivåerna för 2027–2030 slopas; regeringen ska återkomma om dessa.

## De nationella klimatmålen

Grunden för de nationella klimatmålen är Miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* som beslutades av riksdagen 1999. Målet innebär att den globala medeltemperaturökningen ska begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå och att ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius över förindustriell nivå. Riksdagen har också beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk. Som en del av det klimatpolitiska ramverket infördes klimatlagen, som föreskriver att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga, tidsatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt. Det långsiktiga målet innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Riksdagen har även beslutat om ett särskilt etappmål för transportsektorn. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

## Sveriges klimatåtaganden i EU

Sverige ska enligt ändringarna i ansvarsfördelningsförordningen (ESR) 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.

Sverige har 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".

## St1 Sverige AB:s synpunkter

### 1. Reduktionsplikten är ett viktigt verktyg

Reduktionsplikten har varit en central del i Sveriges klimatomställning och viktig för att uppnå Sveriges klimatåtaganden i EU. Den förändring som nu föreslås innebära att vi backar inblandningsnivåerna för diesel med ca tio år samtidigt som Sveriges klimatutsläpp ökar med ca 4–5 miljoner ton koldioxid från 2024.



Vi menar att en klokare väg att gå är att reformera reduktionsplikten utifrån den modell som tagits fram av branschorganisationerna Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, Drivkraft Sverige, Motorbranschens Riksförbund och Fossilfritt Sverige. Förslaget innebär i korthet att reduktionsplikten för diesel sänks till 19,3 procent och att nuvarande nivå bibehålls för bensin. Förslaget skulle innebära ett dieselpreis mer i paritet med andra länder inom EU.

## **2. Priset påverkas av omvärlden**

Både råolja och diesel är globala råvaror och priset påverkas av utvecklingen på världsmarknaden. Prisbildningen påverkas också av att fraktpriserna stigit kraftigt samt att kronan är svag gentemot dollarn. Prismekanismerna för drivmedel är således komplexa.

Sweco har gjort en oberoende granskning som visar att huvuddelen av den tidigare prisökningen vid pump beror på oljepriset, vilket också visas av att priset vid pump sjunkit från toppnoteringen 28 kr/l till dagens cirka 22–24 kr/l, trots att reduktionsplikten under den här perioden inte ändrats.

Vi konstaterar också att de åtgärder som föreslås i promemorian främst kommer att påverka priset på diesel. De individer och familjer som kör en bensinbil kommer i stort sett inte att gynnas av förslaget.

## **3. Investeringar i inhemsk produktion och försörjningstrygghet**

Att kraftigt sänka reduktionsplikten, som är beslutad i stor politisk enighet, skapar stor oreda och osäkerhet för drivmedelsbranschen och hela näringslivet i stort. Det bidrar inte till fortsatt långsiktighet eller förutsägbarhet för de stora investeringarna som nu görs av branschen för att klara omställningen och öka produktionen av biodrivmedel och bygga ut nödvändig infrastruktur. Framtida investeringsbeslut för biodrivmedelsproduktion i Sverige kommer att påverkas negativt, likaså den tekniska utveckling som krävs för att skapa en inhemsk drivmedelsproduktion av inhemska råvaror.

För att stimulera en fortsatt efterfrågan på biodrivmedel uppmanar vi riksdag och regering att sätta mål för inhemsk produktion av biodrivmedel och elektrobränslen samt vidta åtgärder som ökar attraktiviteten för investeringar i produktion. Utöver positiv klimatpåverkan så skulle det göra Sverige mer oberoende av importerade fossila drivmedel och på sikt stärka vår försörjningstrygghet och öka vår krisberedskap.

## **4. Förutsättningar för att fortsätta omställningen från fossilt till fossilfritt**

Drivmedelsbranschen är mitt uppe i en omställning som är avgörande för att Sverige ska nå såväl de nationella som de europeiska klimatmålen. För att lyckas med omställningen behövs tydliga klimatmål och långsiktiga samt förutsägbara regelverk som inkluderar flera typer av åtgärder och styrmedel så som energieffektivisering, ökad andel biodrivmedel och elektrifiering. Regeringen bör till exempel skyndsamt återställa full skattebefrielse för biogas med stöd av EU:s allmänna gruppundantagsförordning (GBER).

Sverige har under lång tid gått före i denna omställning och varit i framkant när det gäller biodrivmedel och elektrifiering av fordonsparken, låt oss behålla den ställningen.

## **5. Utveckla framtidens styrmedel för biodrivmedel**

Såsom reduktionsplikten har varit utformad, med reduktionspliktsnivåer angivna ända fram till 2030, är ett exempel på den långsiktighet som drivmedelsbranschen behöver för att kunna göra en långsiktig satsning på biodrivmedel. Systemet med kontrollstationer där



nivåerna kan justeras vid behov är också en bra lösning för att utformningen av reduktionsplikten ska bli så effektiv och verklighetsanpassad som möjligt.

Reduktionsplikten bör efter 2026 utvecklas och anpassas snarare än avvecklas. 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."*

- Regeringen bör återkomma med förslag till förändrat regelverk så att elektrobränslen kan användas inom reduktionsplikten efter år 2026.
- Ett annat förslag som är helt i linje med EU:s förnybarhetsdirektiv och liknande system i andra länder är att öka konkurrensen inom reduktionsplikten genom att inkludera biogas och el i reduktionsplikten.
- Ytterligare ett verktyg för att uppmuntra investeringar skulle vara att införa en delkvot för avancerade biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten.

## 6. Övergångsregler

Inför särskilda övergångsregler gällande överföring av reduktionsöverskott mellan åren 2023 och 2026. När Finland förra året tillfälligt sänkte mandatet valde man att tillåta att föra över 100% av eventuell överskjutande del till nästkommande år. Flexibiliteten är viktig för systemets funktionsduglighet och ger möjlighet att optimera kostnader. Att tillåta flexibilitet under hela perioden 2024–2026 skulle medföra en möjlighet att på ett kostnadseffektivt sätt förbereda övergången till 2027 och eventuella högre nivåer på reduktionsplikten.

## 7. Övrigt

Behåll möjligheten att kunna uppfylla reduktionsplikten på bensin genom att använda ett överskott av utsläppsminskningar som avser diesel. Bra att ha kvar denna möjlighet när/om reduktionsnivåerna höjs.

## 8. Konsekvenser av förslaget

- Att genomföra den föreslagna sänkningen av reduktionsnivåerna för bensin respektive diesel till sex procent skulle innebära att vi backar inblandningsnivåerna för diesel med ca tio år samtidigt som Sveriges klimatutsläpp ökar med ca 4–5 miljoner ton koldioxid fr.o.m. 2024.
- Promemorian saknar konkreta förslag på hur Sverige ska nå klimatmålen med en kraftigt sänkt reduktionsplikt. Om det inte införs andra styrmedel som minskar utsläppen kommer det att krävas avsevärt högre krav på drivmedelsleverantörerna åren 2027–2030 än vad som föreslås för 2024–2026 i denna promemoria för att nå de svenska klimatmålen 2030 samt de åtaganden vi har i EU. En snabb ökning av reduktionsnivåerna kan ge stora utmaningar.
- Förslaget ger försämrad konkurrenskraft för biogas, vätgas och andra hållbara alternativ. I konsekvensanalysen slår den remitterade promemorian 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.” St1 instämmer och anser att det är en allvarlig konsekvens som ytterligare hotar omställningen och klimatmålen, utöver det faktum att själva sänkningen av reduktionsplikten i sig ger kraftigt ökade klimatutsläpp.*

- HVO för låginblandning i diesel kommer i princip att försvinna från den svenska marknaden. Volymen flytande avancerade drivmedel kommer att minska drastiskt eller helt försvinna från den svenska marknaden.
- Förslaget riskerar att framstå som en helomvändning avseende synen på biodrivmedel som en del av lösningen för att nå klimatmålen. Detta skapar osäkerhet inom drivmedelsbranschen men riskerar även att leda till osäkerhet för många fler branscher.
- Affärsrisk, teknisk risk och på senare år även mediarisk är kritiska parametrar vid investeringsbeslut. Att nu även politisk risk i Sverige blir en parameter i styrelserummen vid investeringsbeslut är givetvis djupt olyckligt och inget som gynnar svensk konkurrenskraft.
- Konkurrenskraften för näringslivet påverkas även negativt för alla de företag som utlovat ambitiösa klimatmål för sina kunder. Dessa kan inte uppnås med fossila drivmedel. Dessutom skapar denna ryckighet en stor osäkerhet för kunder, transportköpare, transportföretag och aktörer inom drivmedels- och fordonsbranschen.
- Den kraftiga sänkningen av reduktionsplikten riskerar även att hämma omställningen till elektrifiering. Detta då gapet mellan drivmedelspriserna och elpriserna minskar betydligt, vilket innebär en sämre kalkyl för de som vill köpa ett elfordon.
- Det åligger drivmedelsföretagen att i sammanhanget uppfylla två lagstiftningar, reduktionsplikten samt drivmedelslagen. Kopplingen mellan dessa två lagstiftningar bör analyseras.
- Förslaget ska träda i kraft den 1 januari 2024. Branschen har i tidigare aviserade förändringar varit mycket tydliga med att minst 9 månaders framförhållning är nödvändig för en trygg förändring. Framförhållningen nu är mycket kort, vilket skapar stora risker gällande inköp, produktion och lagerhållning. Det skapar också en stor osäkerhet för många drivmedelskunder.

St1 deltar gärna i en fortsatt dialog kring hur en förändrad reduktionsplikt och andra styrmedel och åtgärder bör utformas för att effektivt bidra till att nå klimatmålen.

Stockholm den 24 augusti 2023

**För St1 Sverige AB**

Hilde Wahl, Verkställande Direktör