

Klimatavdelningen
Enheten för drivmedel och hållbara bränslen

Klimat- och näringslivsdepartementet

Kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande angående Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Sammanfattning

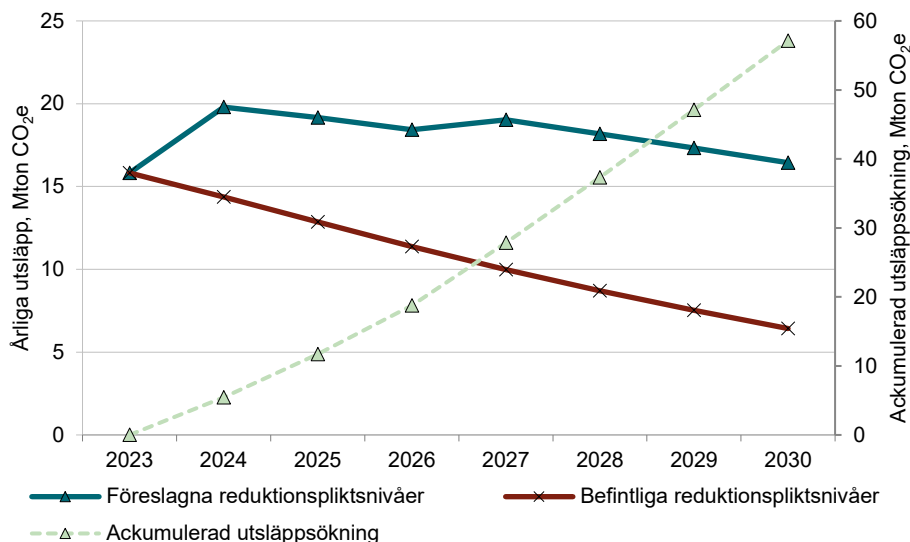
Regeringen har aviserat att sänka reduktionsplikten till 6 procent för åren 2024 – 2026 samt slopa reduktionsplikt åren 2027 – 2030. Motivet är att sänka drivmedelspriset vilket är av vikt för näringslivets konkurrenskraft, men också privatbilisters ekonomiska situation. Inriktningen att sänka drivmedelspriserna har även tydligt fastslagits i Tidöavtalet. Som regeringens expertmyndighet på området har vi ställt oss tydligt tveksamma till en sänkning av reduktionsplikten i den omfattning som nu föreslås och vill lyfta följande konsekvenser:

- Föreslagna reduktionsnivåer gör det svårare att nå Sveriges nationella klimatmål och åtaganden gentemot EU:s förnybartdirektiv och ansvarsfördelningsförordning om inte andra åtgärder sätts in omgående.
- Förändringarna riskerar att försämra Sveriges försörjningstrygghet.
- Långsiktiga stabila styrmedel är en förutsättning för klimatomställningen eftersom det påverkar näringslivets investeringar och insatser inom forskning och utveckling som är nödvändiga för att uppnå Parisavtalets målsättning.
- Eftersom drivmedelspriset i hög utsträckning påverkas av många olika faktorer är de priseffekter som förslaget redovisar ytterst osäkra.

Energimyndighetens ställningstagande

Svårare för Sverige att nå sina mål och åtaganden

En sänkt reduktionsplikt gör det svårt att nå Sveriges uppsatta klimatmål, vilket också har konstaterats i promemorian (kapitel 8.6). Det gäller, förutom det nationella etappmålet till 2030 och det särskilda målet för inrikes transporter 2030, även åtagandet enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning. Sänkningen beräknas innebära att utsläppen från transporter och arbetsmaskiner under perioden 2024 – 2026 blir omkring 19 miljoner ton högre jämfört med befintliga reduktionsnivåer enligt Energimyndighetens beräkningar. Att slopa reduktionsplikten helt för resterande period till och med 2030 skulle innebära ytterligare 38 miljoner ton högre territoriella utsläpp av växthusgaser, se Figur 1.



Figur 1 Beräknade territoriella årliga utsläpp av växthusgaser för inrikes transporter (exkl. flyg) och arbetsmaskiner per år under perioden 2023 – 2030 för det presenterade förslaget jämfört med befintliga reduktionsnivåer samt den ackumulerade utsläppsökningen.

Den preliminära överenskommelsen för förnybartdirektivet¹ anger att målet om andel förnybar energi för hela unionen ska vara 42,5 procent till 2030. Detta mål fördelas på olika medlemsstater baserat på de principer som anges i förordningen om styrning av energiunionen² och Energimyndighetens preliminära beräkningar visar att Sverige ska uppnå drygt 76 procent andel förnybar energi till 2030, vilket inte kommer att vara möjligt utan högre inblandning av förnybart i bensin och diesel än vad som föreslås i promemorian.

Förnybartdirektivet anger också ett särskilt mål för transportsektorn, där avancerade biodrivmedel³ och förnybara drivmedel av icke biologiskt ursprung ska utgöra minst 5,5 procent av energianvändningen 2030. Även detta mål kommer att vara svårt att nå utan reduktionsplikt eller annat riktat styrmedel.

Möjliga ekonomiska följdverkningar för Sverige

Följderna av att inte uppfylla målsättningar från EU kan bli ett överträdelseärendet, vilket i sin tur kan leda till böter för medlemsstaten. Böternas storlek är svåra att bedöma, eftersom de ska beräknas med hänsyn till överträdelsens omfattning, hur länge överträdelsen har pågått och medlemsstatens ekonomiska situation. För åtagandet enligt ansvarsfördelningsförordningen kan en möjlighet vara att köpa utsläppsenheter från andra medlemsstater, men utbudet och kostnaden för sådana är osäkra.

Elektrifiering viktigt, men inte tillräckligt

Enligt Energimyndighetens senaste långsiktiga scenarier för energisystemet förväntas hälften av de personbilar som är i trafik vara bensin- eller dieseldrivna

¹ [Europeiska unionens råd \(2023\) Rådet och parlamentet når preliminär överenskommelse om direktivet om förnybar energi. Pressmeddelande.](#)

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999.

³ Biodrivmedel producerade av råvaror som listas i bilaga IX, del A till förnybartdirektivet.

2030, även i scenariot för snabbare elektrifiering. Reduktionsplikten är därför en förutsättning för att det ska vara möjligt att nå etappmålet för transportsektorn till 2030. I Trafikanalys kortsiktsprognoser för fordonsflottan syns en inbromsning av nybilsförsäljningen vilket saktar ner elektrifieringstakten. Under 2025 förväntas exempelvis 37 procent av nyregistrerade personbilar att vara rena elbilar jämfört med 60 procent i förra årets prognos.⁴ Detta kan förklaras av det ekonomiska läget och sloandet av klimatbonusen för nollutsläppsfordon.

Övergång till diesel MK3 en möjlighet

Genomförbarheten av de uppsatta nivåerna för reduktionsplikten är något som Energimyndigheten analyserade i *Kontrollstation för reduktionsplikten 2022* (ER 2022:07), där även reviderade nivåer föreslogs. Utöver justerade reduktionsnivåer föreslog Energimyndigheten också en övergång till diesel MK3 (EN590, även kallad Europadiesel) vilket skulle möjliggöra en högre inbladning av förnybar diesel. Anledningen att de befintliga reduktionsnivåerna inte är genomförbara vid användandet av diesel MK1 är att bränslet inte skulle uppfylla standarderna vid de högre inbladningarna. En övergång till MK3 innebär också ett större utbud för diesel, vilket kan bidra till stärkt försörjningstrygghet.

Behov av mer fossila drivmedel påverkar försörjningstryggheten

Energimyndigheten anser att konsekvensanalysen gällande försörjningstrygghet kan utvecklas. En sänkning av reduktionsplikten till 6 procent innebär en ökad efterfrågan på fossila drivmedel motsvarande drygt 20 TWh under 2024 jämfört med befintliga reduktionsnivåer, varav 19 TWh avser fossil diesel.

I Sverige används främst diesel MK1 och produktionen av sådan diesel är begränsad till främst svenska raffinaderier och ett mindre antal i andra länder. Det kan därför bli utmanande att säkerställa tillgången på sådan diesel med kort framförhållning. En ytterligare aspekt är att vinterhalvåret i Sverige kräver diesel med bättre köldegenskaper, så kallad arktisk diesel⁵, som också är begränsat i utbud.

Förutsägbarhet är en förutsättning för omställning

För att åstadkomma omställningen är det mycket viktigt att det finns en långsiktighet och förutsägbarhet i de styrmedlen som ska styra marknaden i önskad riktning. Reduktionsplikten har hittills inneburit tydliga resultat i form av en ökad biodrivmedelsanvändning, minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn, och investeringsbeslut i ny, inhemsk produktionskapacitet för biodrivmedel. Därtill finns många utvecklingsprojekt om nya råvaror och framställningsprocesser som riskerar att avslutas. En kraftig sänkning av reduktionsnivåerna förändrar de kommersiella förutsättningarna i ett system vars ursprungliga syfte var att ge långsiktig förutsägbarhet. Branschen har investerat i utökad produktionskapacitet av biodrivmedel utifrån att det funnits en stabil marknad för avsättning för produkterna. Om det blir praxis att väsentliga

⁴ Jämförelse mellan Trafikanalys kortsiktsprognos för fordonsflottan för 2022 respektive 2023.

⁵ Olika klasser av arktisk diesel används i olika delar av Sverige, där skillnaden är filterbarhet i kyla (CFPP, cold filter plugging point).

revideringar av viktiga styrmedel sker på ett oförutsägbart sätt i samband med tidvis förhöjda priser, riskerar det att hämma drivmedelsproducenternas investeringsplaner samt minska deras forskningsbudget.

Promemorian anger att reduktionsnivåer för 2027 – 2030 bör slopas i avvaktan på en förnyad analys av andra samhällsekonomiska styrmedel. Energimyndigheten är positiva till att styrmedel ses över och regeringen vill utvärdera andra kostnadseffektiva sätt att uppnå målen. Otydligheten kring reduktionspliktens framtid riskerar dock att hämma potentiella investeringar. Ett alternativ hade varit att justera reduktionsnivåerna för hela perioden för att de, i kombination med effekter av ökad elektrifiering, kan säkerställa att Sverige uppfyller utsläppsminskningskraven enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning.

Osäkert hur priserna kommer att påverkas

Givet de förutsättningar som presenteras i promemorian⁶ skulle den priseffekt som beskrivs kunna vara rimlig, men beroende på prisdifferensen mellan förnybara och fossila drivmedel kan priseffekten bli mindre. Råoljepriset är en mycket viktig faktor som påverkar drivmedelspriserna och i nuläget finns flera omvärldsfaktorer som riskerar att driva upp priserna. Det skulle kunna innebära att priseffekten uteblir, eller att drivmedelspriset istället ökar. Under 2022 ökade dieselpriiset vid pump med drygt sju kronor, för att sedan sjunka lika mycket till maj 2023 trots att reduktionsnivåerna var oförändrade under perioden.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andrén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Caroline Asserup, chefsjuristen Rikard Janson, enhetschefen Sara Sundberg samt handläggaren Moa Sundén. Föredragande har varit handläggaren Noak Westerberg.

Robert Andrén

Noak Westerberg

⁶ Dessa förutsättningar inkluderar att råoljepriset sjunker något, vilket gör att dieselpriiset sjunker.