

Yttrande angående Promemoria om Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Diarienummer: C2024/1434

Klimat- och näringslivsdepartementet

## Yttrande angående Promemoria om Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt [KN2024/01751]

Chalmers har tagit del av Promemorian som innehåller 9 st lagförslagsändringar och nedan har vi sammanställt våra viktigaste kommentarer.

### 1.7 Förslag till ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel

#### Minskad/utebliven klimatnytta genom inräkning av fossilfri el

- I §2 definieras ”reduktionsplikt” att även omfatta **fossilfri el från en publik laddstation**. Detta innebär att el från publika laddstationer kan bidra till reduktion av växthusgasutsläpp. Att använda elektrifieringen som ett verktyg att även redovisa klimatnyttan är i sig en bra sak. Det är även positivt som ett incitament för aktörer att bygga publika laddstationer på fler platser, vilket bidrar till redundans och tillgänglighet i laddnätverket för elbilsägare. Det är dock en olycklig effekt att denna ändring kommer att **tränga undan effekten av inblandning av biodrivmedel**, då målet med 10% reduktionsplikt skulle kunna uppnås *endast* med tillgodoräknande av fossilfri el.
  - I utredningsdelen (9.2 Konsekvenser för företag och enskilda, sid 95ff) anges att el-tillgodoräkandet skulle utgöra 0,6 procentenheter av reduktionsplikten 2025. Även om det anges att det finns osäkerheter, så torde effekten bli mycket högre på sikt. På sid 98 anges det att ”Ungefär 10 procent av den el som används i laddfordon kan antas komma från publik laddning.”, år 2025. Denna siffra kommer sannolikt att öka med en ökad elektrifiering vilket blir en följd av att en ökning av andelen elfordon i personbilsflottan förväntas vara 60% av nybilsanelen<sup>a</sup> år 2030. Då försäljning av el från publika laddstationer kan överlåtas, även från aktörer utan reduktionsplikt, så

---

<sup>a</sup> länk: [https://www.trafa.se/globalassets/pm/2020/pm-2020\\_7-vagfordonflottans-utveckling-till-ar-2030.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2020/pm-2020_7-vagfordonflottans-utveckling-till-ar-2030.pdf) (Denna rapport baseras i sin tur på en IVL-rapport: ”Omvärldsanalys och långtidsbedömning av den svenska vägfordonsflottans utveckling”, länk: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1549454/FULLTEXT01.pdf>)

## Yttrande angående Promemoria om Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Diarienummer: C2024/1434

kommer handel med dessa reduktionsandelar att ytterligare öka andelen el från publika laddstationer som tillgodoräknas mot reduktionsplikten. Med dessa effekter i beaktande kan en högre andel än beräknat väntas tillgodoräknas mot reduktionsplikten genom försäljning av el genom publika laddstolpar. Detta kommer då ha en större negativ inverkan på biodrivmedelsinblandningen än beräknat, med minskade klimatbesparingar som följd.

- I och med en ökande andel elektrifierade fordon på vägarna, kan dessutom den fossila andelen av de flytande drivmedlen väntas *öka över tid*, vilket är motsägelsefullt. Detta bidrar både till en större försäljning av fossilt drivmedel, *och* till ett lägre pris på flytande drivmedel. När man samtidigt då tar bort skatten på bensin och diesel så gynnas dessa bilar dubbelt.
- Vi anser alltså att det är rimligt, som princip, att inkludera fossilfri el från publika laddstolpar i reduktionsplikten, men vi anser att formerna inte är tillräckligt långtgående för att ha den önskade effekten på reduktion av växthusgasutsläppen. Eftersom andelen elektrifierade bilar på vägarna väntas öka, **hade vi därför velat se att reduktionsplikten planeras öka varje år**, för att se till att personbilsflottans omställning inte stannar av.
- Fokus för laddning vid publika laddstolpar på tankstationer bör vara att tillhandahålla snabbaddning. Detta för att öka utnyttjandegraden av laddarna, och därmed de tillgängliga laddstolparna, och för att i samma veva öka tillgängligheten i laddnätet för elbilar. Laddning med lägre effekt är välkommet på platser som inte är en del av tankstationer i sig, t.ex. parkeringsplatser, där det finns mer utrymme. Vi hoppas se en lagstiftning som tar detta i beaktning, för att tillgodoräknande av el från laddstolpar som inte står på tankstationer inte ska bidra till en snedfördelning av laddningsalternativ: alla sorters laddning behövs.
- Det är värt att notera att i §2 definieras även ett reduktionspliktigt drivmedel som ett drivmedel som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel. Man hade kunnat passa på att ändra så att även HVO100 skulle kunna räknas in i reduktionsplikten.
- Det föreslås även att skatten på bränsle skall sänkas för att kompensera för ökade kostnader för inblandade drivmedel. En skattesänkning kommer generellt att öka försäljningen av (fossilinnehållande) fordonsbränsle. Och med resonemanget ovan (att biodrivmedelsinblandningen kan minska pga tillgodoräkandet av el) så kommer

Yttrande angående Promemoria om Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Diarienummer: C2024/1434

bränsleprisökningen att bli mindre än skattesänkningen med en ökad klimatbelastning som följd.

- Utöver att öka utsläppen från vägtrafiken, bidrar den här typen av skattesänkningar framförallt till ökad konsumtion (och därmed utsläpp) hos rikare medborgare. Det uppskattas bl.a. i en rapport<sup>b</sup> att i Sverige nyttjar de tio rikaste procenten en sån här skattesänkning 9 gånger mer än de tio fattigaste procenten, som är de som egentligen ska skyddas mot prishöjningar. En sådan här skattesänkning kan därmed anses direkt motverka en jämställd omställning, då den i större utsträckning orsakar utsläpp som hade kunnat undvikas, än vad den skyddar de som den är tänkt att skydda.
- I avsnitt 5.1 nämns att skatten på bensin och diesel kommer sänkas, men inte med hur mycket eller vad effekten kommer bli på konsumtion av fossila drivmedel och medföljande utsläpp. Vi hoppas att detta noggsamt avvägs innan en skattesänkning träder i kraft, särskilt som det kan visa sig politiskt svårt att i framtiden höja skatten igen.
- För att mer träffsäkert gynna de som är beroende av bil och av direkt ekonomiskt stöd, bör dock i första hand lösningar som stödjer dessa individer prioriteras snarare än en skattesänkning.
- Sammantaget kan man alltså konstatera att den ”ökade” reduktionsplikten i praktiken kommer att generera ökade utsläpp (!), även om redovisningen gentemot EU:s ERS direktiv indikerar minskade utsläpp.

---

<sup>b</sup> “A dereliction of fuel duty: Europe’s €9 billion gift to Putin and the rich” by Transport and Environment 2022, länk: <https://www.transportenvironment.org/articles/a-dereliction-of-fuel-duty-europes-e9bn-gift-to-putin-and-the-rich>

Yttrande angående Promemoria om Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Diarienummer: C2024/1434

## **Klimat effekter av anpassning av reduktionsplikt för flyget**

Det föreslås att reduktionsplikten för flygfoto gen skall tas bort med hänvisning till EU direktiv som innebär att det inte är tillåtet att ha nationella bestämmelser utöver EU-regelverket. Som konsekvens av detta kommer klimatpåverkan från flyget att öka de närmaste åren, för att längre fram (2050) minska då 70% av flygbränslet skall vara sk hållbara flygbränslen. Från ett skattebetalarperspektiv är det svårt att försvara en dubblering av funktioner inom förvaltning, och det är rätt väg att gå att eftersträva en konkurrensneutral spelplan för flyget inom EU. Vi ser därför att sloandet av en nationell reduktionsplikt är rätt väg att gå. Däremot är det väldigt viktigt att EU-regelverket leder till snabbt ökande kostnader för att släppa ut CO<sub>2</sub>. Här bör Sverige driva på. Vi påpekar också att det är eftersträvansvärt att inkorporera även kondensstrimmor och övriga icke-CO<sub>2</sub> emissioner i framtida styrmedel av flyget. I detta sammanhang bör det påpekas att klimat effekterna av dessa emissioner är mycket svårare att kvantifiera och dessutom att syntetiska bränsle ofta har avsevärt bättre emissionsegenskaper. En ökad inblandning av syntetiska bränslen kan därför ha dubbelt positiv effekt på emissionerna.

## **Kommentarer till Inblandning av FAME i dieselbränsle**

Det beskrivs i avsnitt 6.2 (sid 84) att högsta tillåten inblandning av fame i dieselbränsle i miljöklass 3 skall vara 10%, men att drivmedelsleverantörerna även måste tillhandahålla B7 (med 7% inblandning av fame). Det är visserligen ett problem att blanda in högre halter av fame, men man hade även kunnat blanda in HVO100 utan problem och därmed kunnat öka reduktionsplikten. Varför detta inte är utrett är inte tydligt och borde utredas närmare.

Yttrande angående Promemoria om Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Diarienummer: C2024/1434

## 1.9 Förslag till förordning om hållbarhetskriterier för vissa bränslen

Detta lagförslag verkar endast vara en implementering av EU-lag. Några kommentarer kan dock vara intressant att lyfta:

- I §13 (Krav på minskade utsläpp av växthusgaser) framgår att man skall räkna från odlingen av biomassan. Eventuella förändringar i markanvändningen (Land Use Change) skall alltså inte medräknas. Detta är inte i enighet med LULUCF förordningen. En kommentar som förtydligar/förklarar detta (missförstånd?) vore bra.
- I bestämmelserna för elanvändning framgår att endast förnybar el kan tillgodoräknas. Detta är naturligt då lagen handlar om hållbarhetskriterier. Det är dock olyckligt att reduktionsplikten inte tillämpar detta förnybarhetsresonemang, då det ytterligare hade minskat klimatpåverkan (genom minskad tillgodoräknande av el från publika laddstationer).

För Chalmers tekniska högskola  
Göteborg den 12 November 2024,

Docent Jonas Sjöblom, Professor Tomas Grönstedt, Docent Maria Grahn, och doktorand Joel Löfving,  
Institutionen för Mekanik och Maritima Vetenskaper, Avdelningarna Fluid Dynamics samt Transport,  
Energy and Environment.