



Remissvar

Dnr 2024-369

Datum 2024 11 11

Klimat- och näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm

Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

KN2024/01751

Promemorian föreslår bland annat nya hållbarhetskriterier för förnybara bränslen av icke-biologisk ursprung, att fler anläggningar som producerar el, värme eller kyla från fast biobränslen ska uppfylla hållbarhetskriterier och att den svenska reduktionsplikten för flygfotogen tas bort eftersom det ska införas en EU-gemensam sådan. Promemorian föreslår också ändringar av reduktionsplikten för bensin och diesel. Den nya reduktionsplikten föreslås kunna uppfyllas även med el från publika laddningsstationer. Det föreslås även att reduktionspliktsnivån höjs från 6 procent till 10 procent för bensin och diesel och att dessa nivåer ska gälla till och mer år 2030. Syftet med höjningen är att Sveriges så kallade ESR-åtagande ska kunna nås.

Konjunkturinstitutets (KI) synpunkter på promemorian fokuserar på de föreslagna ändringarna av reduktionsplikten för bensin och diesel.

KI ser positivt på att det blir möjligt att klara reduktionsplikten med el från publika laddningsstationer. KI instämmer även i bedömningen att detta isolerat betyder att reduktionsplikten kan klaras med en högre fossilandel i bensin- och dieselförsäljningen än vad som annars hade varit möjligt, men att det gör systemet mer teknikneutralt och att det med tiden kan stärka incitamenten till elektrifieringen av transportsektorn.

Samtidigt som reduktionspliktsnivån ska höjas är det tänkt att skatten på bensin och diesel sänks för att minimera effekterna på pumppriserna. KI har i ett tidigare remissvar kommenterat den föreslagna skattesänkningen.¹ Sammantaget saknar KI en analys av om höjningen av reduktionspliktsnivån till 10 procent och nämnda skatteförändringar är välvägdade i förhållande till Sveriges ESR-åtagande för 2030. Promemorian bedömer att den föreslagna förändringen kommer att minska utsläppen från de fossila komponenterna i bensin och diesel med 3 miljoner ton koldioxid under perioden 2025–2030, givet en antagen utveckling av drivmedelsanvändningen i linje med Energimyndighetens bedömning. Drivmedelsanvändningens utveckling är dock behäftad med stor osäkerhet. Bland annat är det oklart vilka effekter EU:s nya utsläppshandelssystem för transporter och byggnader (ETS2) kommer att ha på drivmedelsanvändningen och incitamenten att använda och/eller blanda in ytterligare biodrivmedel.

¹ Remissvar på promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel 2025, dnr 2024-362.

Den föreslagna nya reduktionsplikten anger reduktionsnivåer endast för åren 2025–2030. Regeringen behöver därmed senast mot slutet av 20-talet återkomma med besked om reduktionspliktsnivåer för därpå följande år. Mot bakgrund av ovan nämnda osäkerhet kring drivmedelsanvändningens utveckling, bedömer KI att det redan om några år, när en del av denna osäkerhet har skingrats, sannolikt kommer att finnas skäl att justera reduktionspliktsnivåerna även för åren fram till 2030 i syfte att nå vårt ESR-åtagande på ett kostnadseffektivt sätt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Björn Carlén.

Albin Kainelainen
Generaldirektör