

REMISSVAR

LU:s Diarienummer  
V 2024/1913Klimat- och näringslivsdepartementet  
Diarienummer KN2024/01751LTH:s Kansli  
ledningsstöd  
Maria Ranefalk, adm.koordinator

2024-11-08

## Yttrande: Remiss av promemorian ”Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt”

Lunds Tekniska Högskola har beretts tillfälle att inkomma med remissyttrande av promemorian ”Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt” och inkommer härmed med synpunkter. LTH:s yttrande är utformat av professor Lovisa Björnsson och professor Pål Börjesson.

Vad gäller förslag till ändringar och anpassningar baserat på ändringar i energieffektivitetsdirektivet, förnybartdirektivet (EU 2018/2001 samt EU 2923/2413) eller anpassning till EU:s inblandningskrav för flygfotogen (EU 2023/2405) har vi inga synpunkter. Uppmärksammandet och korrigeringen av översättningen ”biologisk mångfald” till ”strukturer för biologisk mångfald” som gjorts är viktig för att undvika framtida oklarheter (Kriterier som skogsbiomassa ska uppfylla för att bevara markens beskaffenhet och biologisk mångfald, (s. 67).

Avseende en föreslagen ökning till 10 % reduktionsplikt från 2025 till 2030 (ökning utifrån den sänkta nivå på 6 % som infördes 2024) samt den föreslagna sänkningen av skatt på fossila drivmedel vill vi peka på följande:

- 10 % reduktionsplikt 2025-2030 är en otillräcklig åtgärd för att Sverige ska nå sina klimatåtaganden
- Stöd saknas för att en reduktionsplikt på 10 % skulle generera de utsläppsminskningar som krävs för att Sverige skulle nå sina klimatåtaganden inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR).

- Varken regeringens egen nationella energi- och klimatplan (NECP, 2024) eller det underlag till regeringens klimatredovisning som presenterades av Naturvårdsverket tidigare i år (Naturvårdsverket, 2024) (framtaget i samarbete med Energimyndigheten, Trafikverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen) visar att en reduktionsplikt på 10 % skulle göra att Sveriges åtagande till 2030 inom ESR nås. Utsläppsutrymme från den handlande sektorn (ETS) kan nyttjas för att täcka delar av underskottet (vilket innebär uteblivna auktionsintäkter). Samtidigt krävs då att inget underskott uppstår i markanvändningssektorn enligt LULUCF-förordningen. Enligt Energimyndighetens underlag till NECP nås dock inte heller Sveriges åtaganden i denna sektor med befintlig politik (Energimyndigheten, 2024). Att begränsa höjningen av reduktionsplikten till 10 % ger otillräckliga sänkningar av utsläppen i transportsektorn med konsekvensen att Sverige måste förlita sig på möjligheten att köpa utsläppsutrymme från andra medlemsstater eller på utsläppsminskningar inom ett område som LULUCF där vi inte heller bedöms uppfylla vårt åtagande.

Vi vill därför understryka vikten av betydligt kraftigare åtgärder för att sänka växthusgasutsläppen i transportsektorn.

Naturvårdsverket (2024) Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning, Skrivelse med ärendenummer NV-03980-23

NECP (2024) Sweden's updated National Energy and Climate Plan 2021-2030. Dokument KN2024/00362, Klimat- och näringslivsdepartementet, Regeringen

Energimyndigheten (2024) Energimyndighetens reflektion om underlaget till integrerad nationell energi och klimatplan (NEKP)  
<https://www.energimyndigheten.se/497f36/globalassets/nyheter/energimyndighetens-reflektioner-om-underlaget-till-nationell-energi-och-klimatplan.pdf>

## Sänkta priser på fossila drivmedel riskerar minska reduktionspliktens klimatvinster ytterligare

En sänkning av skatten på drivmedel innebär ökad risk för högre utsläpp av växthusgaser från transportsektorn p g a ökad förbrukning av drivmedel. Tidigare forskning visar på att det finns en koppling mellan

pris på drivmedel och konsumenters körsträckor där lägre drivmedelspris leder till ökat bilåkande (se t ex Godwin m fl, 2014; Pyddoke och Swärdh, 2015). Kopplingen mellan drivmedelspris och körsträcka skiljer något mellan stad och land där förändringarna är större i städer än på landsbygden. Detta förklaras bl a med att tillgången på kollektivtrafik är större i tätbebyggda områden än på landsbygden och att ökade drivmedelspriser medför att en större andel åker kollektivt i städer än på landsbygd, och vice versa. Sammanfattningsvis innebär sänkta drivmedelsskatter att den ökade reduktionsplikten klimatvinster riskerar att minska p g a. en ökad förbrukning av fossila drivmedel.

För att säkerställa reduktionsplikten klimatvinster bör därför inte drivmedelsskatterna samtidigt sänkas.

Goodwin P., Dargay J., Hamly M. (2014). Elasticities of road traffic and fuel consumption with respect to price and income: a review. *Transport Reviews*, 24, pp. 275-292.

Pyddoke R., Swärdh J-E. (2015). Differences in the effects of fuel price and income on private car use in Sweden 1999-2008. CTS Working Paper 2015:1, Centre for Transport Studies. Stockholm.

### **Avsaknad av långsiktighet i klimatpolitiken leder till minskad investeringsvilja**

Snabba förändringar av politiska styrmedel inom transportsektorn innebär negativa konsekvenser i form av ökade politiska risker för kommersiella aktörer, vilket i sin tur leder till minskad investeringsviljan i ny teknik kopplat till klimateffektiva biodrivmedel. Vetenskapliga studier som bl a studerat utvecklingen av höginblandad etanol (E85) i Sverige, d v s dess uppgång och efterföljande nedgång, visar att bland de viktigaste faktorerna för E85's nedgång var snabbt försämrade politiska styrmedel innan marknaden var utvecklad (Kastensson och Börjesson, 2017). Höjningen av reduktionsplikten är i sig positiv för investerare i produktionskapacitet av biodrivmedel medan sänkningen av skatten på fossila drivmedel är negativ. Generellt efterfrågas en stabil positiv utveckling av politiska styrmedel för ökad produktion och användning av biodrivmedel av kommersiella aktörer vilket inte nuvarande snabba förändringar av styrmedel motsvarar.

En mer långsiktig politisk plan för ökad produktion och användning av klimateffektiva biodrivmedel behöver därför presenteras för att minska politiska risker och öka investeringsviljan bland kommersiella aktörer.

Kastensson Å., Börjesson P. (2017). Hinder för ökad användning av höginblandade biodrivmedel i den svenska fordonsflottan. Rapport nr 2017:02, f3 Svenskt Kunskapscentrum för Förnybara Transportbränslen.