

Document type/Dokumenttyp

REMISSVAR

Title/Rubrik

Diarienummer: KN 2024/01751

File name/Filnamn

Remissvar Hållbarhetskriterier och ny  
reduktionsplikt Scania Sverige

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Date/Datum

2024-11-12

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Catharina Qvist, tel: 0700-811803

Issue/Utgåva

Page/Sida

1(4)

To/Till (tjänsteställebeteckning namn)

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

For information/För information (tjänsteställebeteckning namn)

## Remissvar gällande Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

**Diarienummer: KN 2024/01751**

### Inledning

Vi tackar för möjligheten att svara på ovan nämnda remiss. Scanias mål är att driva skiftet mot ett hållbart transportsystem. Klimatomställningen hastar och transportsektorn är en viktig nyckel till kraftfulla, snabba utsläppsminskningar med starkt positiva synergieffekter för andra mål som Sverige och EU antagit.

För att nå både interna och externa mål behöver vi en bred palett av åtgärder. Scania erbjuder idag ett brett utbud av drivlinor som drivs med förnybara drivmedel – ren eldrift, biogas, biodiesel RME samt HVO 100. Vår filosofi är att erbjuda ett fossilfritt alternativ till varje transport.

För att uppnå transportsektorns klimatmål till 2030 måste användningen av fossila drivmedel fasa ut i snabbare takt än vad som är fallet i dag. Det kräver både skärpt reduktionsplikt och en fungerande marknad för rena och höginblandade biodrivmedel. Tillsammans med en offensiv plan för elektrifiering kan dessa, och andra åtgärder för att minska transportsektorns energianvändning, bidra till att uppnå klimatmålen för Sverige som helhet, liksom för fordonssektorn och Scania specifikt.

I allt väsentligt stödjer vi, och står bakom, remissvaret som vår branschorganisation Mobility Sweden lämnat in, men vi vill ändå lyfta upp några punkter som vi tycker behöver belysas.

## Scanias synpunkter

### Positivt med höjning av reduktionspliktsnivån, men vi önskar en successiv höjning i takt med att elektrifieringen ökar

- Vi håller med om de synpunkter som Drivkraft Sverige lämnat in. Högre inblandning av biodrivmedel i diesel ser vi som ett utmärkt sätt att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen från den rullande fordonsflottan. Elektrifieringen av tunga fordon sker inte i önskad takt, och för att nå både Sveriges ESR-mål och vårt nationella transportsektor-mål hjälper en högre inblandningsgrad av biodrivmedel. Vi skulle gärna se en högre nivå än 10 %.
- Med Sveriges rena el ser vi en risk att en successiv ökning av publik laddning skulle kunna leda till att en mindre mängd flytande biodrivmedel behövs blandas i diesel, och vi anser därför att reduktionspliktsnivån måste vara successivt ökande fram till minst 2030. Detta skulle hjälpa den rullande flottan av dieselfordon att fortsatt bidra till minskade utsläpp.

### Det behöver vara lätt att göra rätt –

### Hur bibehåller vi den enkla klimatnyttan av att köra elektriskt?

- Det är viktigt att systemet med publik laddning i reduktionsplikten inte urholkar förtroendet för elektrifieringens klimatnytta, vilket vi ser som en risk. Idag är det enkelt: Har man som åkare en ellastbil så är det 100 % CO<sub>2</sub> reduktion i "bränslet" oavsett var man laddar. Vi förstår förslaget på en ny reduktionsplikt som att publik laddning bara kommer att ge 10 % CO<sub>2</sub>-reduktion, vilket sällan är det som våra kunder vill uppnå genom att välja elektriska fordon – en drivande faktor för dem är att de vill vara en del i den gröna omställningen och köra klimatsmarta transporter!
- Den föreslagna reduktionsplikten riskerar alltså att göra det otydligt för konsumenterna vilken miljönytta en elbuss eller -lastbil tillför. Det riskerar att bromsa omställningen till elektrifiering om det upplevs som att utsläppen blir desamma som med ett dieselfordon som tankar vid pump.
- Om reduktionsplikten implementeras som i promemorian önskar vi att det blir administrativt enkelt för en åkare att hantera klimatrapporteringen i de fall de behöver stöd-ladda publikt trots att de i vanliga fall t.ex. laddar på sin depå. Det behöver också vara tydligt på en publik eller semipublik laddstation vilken CO<sub>2</sub> reduktion som just den laddningen ger. Är den så att säga "reduktionspliktig" (10 % CO<sub>2</sub>-reduktion), eller "ren" (100 % CO<sub>2</sub> reduktion). Ett förslag vore att använda skyltning med miljöpåverkan på samma sätt som görs för flytande drivmedel.

Document type/Dokumenttyp

REMISSVAR

Title/Rubrik

Diarienummer: KN 2024/01751

File name/Filnamn

Remissvar Hållbarhetskriterier och ny  
reduktionsplikt Scania Sverige

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Date/Datum

2024-11-12

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Issue/Utgåva

Page/Sida

Catharina Qvist, tel: 0700-811803

3(4)

- Det är inte tydligt i förslaget vem i värdekedjan för laddstationerna som får elkrediterna. Ett exempel på komplexiteten är att vi på Scania bygger egen laddinfrastruktur för tunga fordon hos flera av våra egna återförsäljare och verkstäder runtom i landet. På dessa vill vi att våra kunder ska kunna ladda el med 100 % CO<sub>2</sub>-reduktion.. Därmed hoppas vi att vi som ägare av en laddstation tilldelas krediterna, för att kunna välja att inte sälja dem in i systemet.

Viktigaste parametern för den gröna omställningen av tunga transporter är prisparitet mellan det fossilfria alternativet och att köra på fossila bränslen

- För att uppnå Sveriges, EU:s, och även Scanias interna, klimatmål behöver fler köra sina tunga transporter på rena biodrivmedel, alternativt köra elektriska fordon på grön el. Många vill växla över till fossilfri drift, men det kräver att det är någorlunda kostnadsneutralt jämfört med att köra på konventionell diesel.
- Att behålla ett lågt pris på reduktionspliktsdiesel motverkar omställningen till fossilfritt och även till elektriskt. En nyligen presenterad undersökning visar också att ett lågt pris vid pump inte har den starka folkliga förankring som man kan förledas att tro<sup>1</sup> Inte heller upplever vi att våra kunder, åkerierna, är fullt så sårbara för priset på drivmedel som regeringen vill påskina eftersom man generellt kompenseras för detta i avtal med kunden. Detta tillsammans med det faktum att tunga fordon blivit avsevärt mer bränsl�횧effektiva under hela 2000-talet bidrar till att minska näringslivets sårbarhet för höga drivmedelspriser.

Sammantaget ser vi på Scania positivt på en ökad reduktionsplikt, då biodrivmedel kommer vara en starkt bidragande faktor till att sänka CO<sub>2</sub>-utsläppen i Sverige, framför allt i den rullande fordonsflottan, och därmed till att nå uppsatta klimatmål. Vi efterfrågar dock förtydligande gällande beräkningsmetoden för viktning av el och vem i värdekedjan som elkrediterna tillfaller. Det är också av yttersta vikt att det fortsatt måste vara lätt att påvisa och uppnå full CO<sub>2</sub>-reduktion genom att köra elektriskt. Många svenska åkerier är små och bör inte belastas med administrativt extraarbete när de tagit steget och investerat i elektriska tunga fordon.

<sup>1</sup> [https://fairtrans.nu/wp-content/uploads/2024/10/Fairtrans\\_Rattvis\\_klimatomstallning.pdf](https://fairtrans.nu/wp-content/uploads/2024/10/Fairtrans_Rattvis_klimatomstallning.pdf) (2024-11-11)



Document type/Dokumenttyp

REMISSVAR

Title/Rubrik

Diarienummer: KN 2024/01751

File name/Filnamn

Remissvar Hållbarhetskriterier och ny  
reduktionsplikt Scania Sverige

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Date/Datum

2024-11-12

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Catharina Qvist, tel: 0700-811803

Issue/Utgåva

Page/Sida

4(4)

Utöver ovanstående är det mycket viktigt för omställningen av vår bransch att de regulatoriska spelreglerna är långsiktiga och trovärdiga. Därför ser vi gärna en väl genomarbetad reduktionsplikt, successivt ökande i takt med ökad elektrifieringsgrad, enkel att administrera och väl förankrad över partigränserna så att den är fortsatt hållbar över tid.

Stockholm 241112

Catharina Qvist  
Hållbarhetsansvarig, Scania Sverige  
[catharina.qvist@scania.com](mailto:catharina.qvist@scania.com)  
Tel. 0700-81 18 03