

## Remiss av promemorian **Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och ny reduktionsplikt**

Svemin är branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Svemin representerar cirka 60 företag med drygt 15 000 anställda inom produktion, prospektering och teknik. Medlemsföretagen finns i hela landet. Metallgruvorna är lokaliserade i all norra Sverige och Bergslagen medan kalkstensfyndigheterna främst finns på Gotland.

### Bakgrund

Regeringen har remitterat en promemoria som bland annat ger förslag om en mer teknisk neutral reduktionsplikt för bensin och diesel. Syftet är att stimulera elektrifiering. Detta genom att det blir möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med el från publika laddningsstationer. Därtill föreslås att reduktionsplikten höjs för bensin och diesel från 6 till 10 procent vid halvårskiftet 2025 och förblir på dessa nivåer fram till 2030. Syftet är att minska de utsläpp som omfattas av EU:s ESR-förordning, det vill säga sektorer som hittills inte angåtts av EU:s system för handel med utsläppsrätter (ETS).

### Svemins huvudsakliga synpunkter

- Svemins förhållningssätt till reduktionsplikten är att den behöver främja en fossilfri utveckling med konkurrenskraftiga drivmedelspriser präglad av förutsägbarhet. Oavsett om våra medlemsföretag ställer om till el eller biobränsle, eller både och, blir framtidens drivmedelskostnader en viktig pusselbit för vår fossilfria omställning.
- Vi kan konstatera att regeringen nyligen sänkte reduktionsnivån för bensin och diesel till sex procent samt slopade reduktionsnivåerna för 2027–2030. Mörliggande promemoria föreslås återigen en ändring av en lag som trädde i kraft så sent som den 1 januari 2024. Denna tycklighet är svår för oss som industri att förhålla oss till. Nya besked och förändringar av reduktionsplikten blir helt enkelt för snabba för hållanden till den industriella verkligheten. Vi förespråkar ett långsiktigtamar för reduktionsplikten.
- Mycket talar för att det behövs kompletterande styrmedel till den nu aviserade förändringen av reduktionsplikten för att uppnå ESR-sektorns klimatmål. Svemin anser att ansvar för att nå EU:s klimatmål behöver fördelas rättvist mellan nuvarande utsläppshandlande sektorer (ETS) och övriga sektorer, inklusive transportsektorn. Bland annat kommer det med största sannolikhet råva att det förblir dyrt att använda fossila bränslen i Sverige. Hur dyrt beror bland annat på hur väl vi lyckas med att skapa förutsättningar för elektrifieringen av transportsektorn. Det är när politiken bör fokusera på samt undvika att på sikt basis smajustera reduktionsnivåerna för bensin och diesel.

## Förutsägbarhet för minskade utsläpp inom transportsektorn

En långtgående elektrifiering av både industrin och transportsektorn blir betydande faktorer för att nå EU:s klimatmål. Om vi tar en ögonblicksbild av väget idag och fram till 2030 blir det relativt tydligt att industrisektorerna som angår EU:s utsläppshandelssystem (ETS) har agerat en relativt större andel av de samlade europeiska utsläppsminskningarna jämfört med exempelvis transportsektorn som inte angår ETS. Svemin anser att ansvaret för att nå EU:s klimatmål behöver fördelas rättvist mellan nuvarande utsläppshandlande sektorer och övriga sektorer, inklusive transportsektorn. Bland annat kommer det med största sannolikhet krävas att det förblir dyrt att använda fossila bränslen i Sverige. Hur dyrt beror bland annat på hur väl vi lyckas med att skapa förutsättningar för elektrifieringen av transportsektorn och minska utsläppen i andra ESR-sektorer såsom byggnader, jordbruk, småskalig industri. Det är en politiken för fokusera samt undvika att på årlig basis måjustera reduktionsnivåerna för bensin och diesel.

Svemin noterar regeringens nyttjande av väten till flexibilitet för att uppnå EU:s klimatmål till 2030. Detta genom att föra över utsläppsrätter från ETS till transportsektorn som angår ESR-sektorn. Sverige kan helt enkelt öka utsläppsutrymmet för transporter genom att minska det för industrin. På en principiell basis är detta problematiskt då industrin är en yngre del av ansvaret samtidigt som transportsektorns utmaningar skjuts på framtiden och därmed riskerar bli både dyrare och politiskt mer komplicerad.

Att föra över utsläpp från industrin till transportsektorn är en kortsiktig lösning. Detta antagande stärks också av den nyligen aviserade styrmedelsutredningen, med deadline maj 2026, som har fått ett tungt ansvar att föreslå hur Sverige ska uppnå EU-åtagandet om att minska utsläppen i ESR-sektorn i Sverige med 50 procent till 2030 jämfört med 2005. Det är en välkommen utredning, även vi ser också några brosmoment i detta. Dels den knappa tidsramen för att införa nya styrmedel med effekt före 2030. Dels riskerna med kostsamma dubbelregleringar för näringslivet. Exempelvis kommer EU:s nya utsläppshandelssystem (ETS2) från 2027, där transporterna angår, behöva ställas i relation till befintliga nationella styrmedel, som exempelvis koldioxidskatten eller reduktionsplikten.

Sammanfattningsvis anser vi att utfasningen av fossila bränslen inom ESR-sektorn, liksom ETS-sektorn, gör, för att sin del av ansvaret för att uppnå EU:s klimatmål till 2030. Utsläppen från inrikes transporter utgör en stor del av kvarvarande utsläpp i ESR-sektorn och behöver minska mer och snabbare. Det bör huvudsakligen genomgå elektrifiering och ökad användning av fossila drivmedel. Därför välkomnar Svemin förslaget om att reduktionsplikten görs mer teknikneutral och även omfattar el från publika addningsstationer.

Stockholm, [datum som ovan]

Maria Sunér

Joakim Aspeheim

VD Svemin

Ansvarig Energi, Klimat och Transport, Svemin