

Klimat- och näringslivsdepartementet

Vår referens/dnr:

Er referens/dnr:

KN2024/01751

2024-11-12

Remissvar

Promemorian "Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt"

Ställningstagandet har utarbetats efter samråd med berörda branschförbund. Nedan kommenterar Svenskt Näringsliv kort förslaget om en ökad och utvecklad reduktionsplikt samt borttagandet av reduktionsplikt för flygfotogen. Av de förslag som inte kommenteras har Svenskt Näringsliv ingen uttalad uppfattning, varken positiv eller negativ.

Inledning

Svenskt Näringsliv står bakom de långsiktiga svenska klimatmålen och bejakar också ansatsen att uppnå negativa utsläpp efter 2045. Svenskt Näringsliv står också bakom de europeiska klimatmålen och arbetar aktivt med att säkerställa en ambitiös europeisk klimatpolitik. Att uppnå uppsatta mål kommer att kräva åtskilliga åtgärder i samtliga sektorer i samhället för att minska utsläpp av växthusgaser. Inte minst transportsektorns minskade utsläpp spelar en avgörande roll för att nå uppsatta mål i den icke-handlande sektorn.

Sverige är ett handelsberoende land och en välfungerande infrastruktur med konkurrenskraftiga transporter är centralt för näringslivet. Transporter står idag för cirka en tredjedel av de svenska utsläppen. Samtidigt omfattas de av

utsläppsminskningsskrav inom ramen för EU:s ESR-regelverk, och bortom 2027/2028 också av EU:s nya utsläppshandelssystem, s.k. ETS 2. Till följd av sedan tidigare gjorda investeringar i uppvärmning av bostäder i Sverige, och svårigheter för jordbruket att bidra med stora utsläppsminskningar, faller en stor del av utsläppsminskningens bördan inom ESR-regelverket på transportsektorn.

Det är viktigt att styrmedel för minskade utsläpp är långsiktiga, kostnadseffektiva och teknikneutrala. På lång sikt bedömer Svenskt Näringsliv att elektrifieringen kommer att spela en nyckelroll. På kort sikt väntas däremot kompletterande styrmedel behövas för att minska transportsektorns utsläpp.

Övergripande kommentar förändrad reduktionsplikt

Svenskt Näringsliv ser positivt på breddningen av reduktionsplikten till att inkludera el och elektrobränslen bortom biodrivmedel, ur teknikneutralitetssynpunkt. Det är också positivt att regeringen genom den höjda reduktionsplikten bedömer att gapet till det svenska EU-åtagandet inom ESR-sektorn krymper, eller att man i bästa fall väntas nå målet. Att vi har styrmedel på plats som minskar utsläppen från transportsektorn redan idag är viktigt för att minska bördan som läggs på vägtransporterna när ETS 2 införs. Svenskt Näringsliv ser dock att det troligtvis behövs kompletterande styrmedel till den nu aviserade höjningen och breddningen av reduktionsplikten.

I samband med att regeringen kommunicerade en höjd reduktionsplikt aviserades också om skattesänkningar i två omgångar under 2025. Förändringen infördes för att kompensera för det förmodade höjda priset vid pump. Regeringen gör således bedömningen att den föreslagna utformningen av reduktionsplikten på grund av skattesänkningen får ringa påverkan på drivmedelspriserna och därmed transportkostnaden för företagen.

Regeringen bedömer också att skattesänkningen minskar reduktionspliktens påverkan på utsläppen. Tillsammans med inkluderingen av el i

reduktionsplikten konstaterar Svenskt Näringsliv att det finns en risk att det endast sker en marginell påverkan på inblandningen av biodrivmedel, och att reduktionsplikten i stället nås genom att tillgodoräkna el som säljs till redan elektrifierade transporter. Det skulle i så fall minska påverkan på utsläppen ytterligare.

Beslutet om sänkt energi- och koldioxidskatt på bensin och diesel bör också sättas i relation till att regeringen ännu inte valt att gå vidare med förslaget om slopad indexering av skatten på el.¹ Att sänka skatten på fossila drivmedelsalternativ samtidigt som skatten ökar på fossilfria alternativ, riskerar skapa en osäkerhet för såväl transportköpare som transportföretag och drivmedelsförsäljare. Det riskerar i sin tur att hämma elektrifieringen av transportsektorn.

De senaste åren har det skett stora förändringar gällande styrmedel för transportsektorn och det har funnits en bristfällig långsiktighet och förutsägbarhet i den politik som drivits. Utöver förändringar i skatt och reduktionsplikt har regeringen aviserat att man från årsskiftet 2027, eller 2028, kommer att implementera EU:s ETS 2 som kommer att omfatta vägtransporterna. I slutet av oktober aviserades också en bred styrmedelsutredning.²

Svenskt Näringsliv välkomnar styrmedelsutredningen samt ser positivt på att direktivet ger uppdrag om en översyn av nationella styrmedel, inklusive reduktionsplikten, och hur dessa bör utvecklas för att på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt ta oss till uppsatta mål.

¹ Se Svenskt Näringslivs remissvar på promemorian Slopad indexering av energiskatten på el från den 29 maj 2024. https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/qvlep_remissvar_2024-66pdf_1216096.html/remissvar_2024-66.pdf

² Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU - [Regeringen.se](https://www.regeringen.se)

Det är välbehövligt med en total översyn av de svenska styrmedlen för minskade utsläpp, inte minst till följd av införandet av ETS 2. Sverige behöver en uppdaterad koldioxidprissättning som tar hänsyn till utvecklad politik i EU och som säkerställer att uppsatta ESR-mål nås på ett kostnadseffektivt sätt.

Det är viktigt att det finns en långsiktighet i förord politik, för att skapa goda investeringsförutsättningar för näringslivets möjligheter att ställa om. Att styrmedelsutredningen nu är på plats skapar förutsättningarna att få på plats sådan långsiktig politik som hade varit önskvärd redan i nuläget. Att utredningen presenteras först 2026, och nya eventuella styrmedel först efter det, innebär dock en mycket snäv tidsram där drivmedelspriserna riskerar att öka kraftigt under 2027 och framåt. Svenskt Näringsliv lämnar till branschorganisationerna att utveckla kommentarer om reduktionsplikten utformning ytterligare.

Reduktionsplikten för flygfotogen tas bort

Svenskt Näringsliv tillstyrker att reduktionsplikten för flygfotogen tas bort. Regeringens bedömning att de nya EU-reglerna³ för hållbart flygbränsle innebär att det inte längre är tillåtet att ha nationella bestämmelser är rimlig.

Stockholm

2024-11-12

Madeleine Svenberg

Expert Klimatpolicy

Nils Paul

Expert Infrastruktur

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport