

**Datum**  
2024-11-05**Diarienummer**  
Utr 2024/55**Ert diarienummer**  
KN2024/01751Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

## Yttrande angående promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Sammanfattningsvis välkomnar Trafikanalys att promemorian föreslår en viss höjning av reduktionsplikten som ett medel för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Trafikanalys bedömer dock att den föreslagna justeringen sannolikt inte kommer att vara tillräcklig för att uppnå det angivna syftet att nå Sveriges ESR-åtagande inom EU:s styrmedelspaket *Fit for 55*.

### Angående förslagen om hållbarhetskriterier

Trafikanalys välkomnar att de nya kriterierna också kommer att omfatta förnybara drivmedel som är av icke biologiskt ursprung samt återvinna kolbränslen.

För den sistnämnda typen av bränslen vill Trafikanalys betona skillnaden mellan anläggningar som avskiljer koldioxid från anläggningar som drivs av biobränslen och anläggningar där koldioxiden har en fossil ursprungskälla. Det fossila kolet innebär fortfarande att ett nettotillskott av koldioxid tillförs atmosfären, även om kolet nyttjas mer än en gång innan så sker. Den distinktionen borde också göras tydlig i hållbarhetskriterierna.

### Borde inte återvinna kolbränslen kunna produceras genom bio-CCU?

Av det som nu står i kapitel 1, 2 § framstår det som att återvinna kolbränslen enbart kan framställas från material av icke-förnybart ursprung eller från avfallshantering. Det finns dock ett flertal exempel på planer att återvinna koldioxid från biobränsleanläggningar (så kallad bio-CCU), för att producera bränslen och drivmedel, och det förefaller orimligt att inte dessa skulle kunna uppfylla hållbarhetskriterierna. Om avsikten är att drivmedel och bränslen som produceras med bio-CCU ska ingå i en annan kategori än återvinna kolbränslen bör det förtydligas i kriterierna.

### Angående förslaget till ny reduktionsplikt

Som vi skrev inledningsvis är Trafikanalys positiv till ett förslag som innebär att reduktionsplikten höjs, då vår bedömning är att det är nödvändigt med starkare styrmedel för att klara både nationella mål och Sveriges åtaganden enligt *Fit for 55*. Trafikanalys bedömer dock att den föreslagna höjningen av reduktionsplikten är otillräcklig för att med större säkerhet nå uppsatta mål. Med den föreslagna

konstruktionen skulle den nya reduktionsplikten kunna uppfyllas enbart genom att ytterligare eldriven vägtrafik tillkommer, utan att utsläppen från förbränningsmotordriven vägtrafik minskar. Eftersom Sveriges åtagande inom ESR automatiskt utökas om vi inte uppnår målen för ökad kolinlagring inom LULUCF är den beräknade utsläppsminskningen på 3,1 miljoner ton sannolikt inte tillräcklig för att helt uppfylla syftet med den nya reduktionsplikten.

Trafikanalys ser därför ett behov av ytterligare styrmedel. Vi är medvetna om den diskussion som har föranlett de kraftigt minskade ambitionerna vad gäller reduktionsplikt som ett medel för att nå klimatmålen. Bristande acceptans för nödvändiga styrmedel kan motivera kompletterande informationsinsatser samt insatser som kompenserar hushåll och företag som av olika skäl har svårt att genomföra en omställning, men behöver inte medföra sänkta klimatpolitiska ambitioner. Trafikanalys vill mot denna bakgrund lyfta fram behovet av en politik som balanserar mellan effektiva åtgärder för att uppnå målen samtidigt som åtgärderna kan accepteras av företag och hushåll.

Ett sätt att främja en sådan balans skulle kunna vara att öka differentieringen i beskattningen mellan förnybara och fossila drivmedel, t ex genom att använda de möjligheter till skattebefrielse för förnybara drivmedel som finns fullt ut, och överväga att avstå från den föreslagna skattesänkningen på fossil bensin och diesel (se Trafikanalys yttrande angående promemorian *Sänkt skatt på bensin och diesel*, Fi2024/01726).

Om el räknas in i reduktionsplikten kan regeringen med fördel överväga att utforma systemet med en konstruktion som innebär att varje enskild bränsletyp ska uppnå en viss minsta reduktionsnivå som successivt höjs. Annars kan de kommande årens elektrifiering inom vägtrafiken komma att urholka reduktionsplikten, samtidigt som det i sig naturligtvis är en positiv utveckling som kommer att möjliggöra att vi uppnår det klimatmål som ska uppnås senast 2045. En sådan konstruktion kan då också innebära att en ökad användning av el- eller av rena och höginblandade biodrivmedel utöver vad som krävs av reduktionspliktsnivåerna ger en ökad miljönytta.

#### *Hur beräknas elens reduktionsbidrag?*

Det är i promemorian oklart hur stor reduktion av växthusgasutsläpp som en kWh el från en publik laddstation ska anses ha bidragit med. För laddhybrider är det rimligt att anta att alternativet till laddning hade varit att tanka bensin eller diesel i tillräcklig mängd för att färdas motsvarande sträcka. Men el som laddats i rena elbilar ersätter inte ett fossilt bränsle. Ska en (1) kWh el anses ha ersatt en (1) kWh fossil diesel eller bensin? Det förefaller inte självklart då en eldriven bil får ut en betydligt längre körsträcka på 1 kWh el än vad en fossilbil kan åstadkomma med 1 kWh diesel. På sidan 100 har en beräkning gjorts av hur inkluderingen av el i reduktionsplikten kan förväntas påverka utsläppen, men det går inte att utläsa i detalj hur den beräkningen gjorts. Det förefaller som det behöver finnas ett tänkt referensscenario för hur ett trafikarbete skulle ha utförts om det inte skulle skett med ett elfordon.

*Incitament för elektrifiering*

Syftet med att inkludera el i reduktionsplikten är att stärka drivkrafterna för elektrifiering på sikt. Detta kan exempelvis ske genom att företag får ökade incitament att anlägga laddinfrastruktur, vilket i sin tur ger incitament för företag och hushåll att införskaffa elfordon. Men det finns också en risk att incitamenten att blanda i förhållandevis dyra biodrivmedel i de fossila drivmedlen minskar, vilket kan medföra att prisnivån på bensin och diesel hålls på en så pass låg nivå att det i sig minskar incitamenten att införskaffa elfordon. För att minska risken för en alltför svag incitamentsbild, samtidigt som styrmedlet kan accepteras av företag och hushåll, kan styrmedlet behöva anpassas eller andra styrmedel tillkomma.

*Förnybar eller fossilfri el?*

På sidan 77 görs bedömningen att utsläppsminskningar från fossilfri el från kärnkraft bör kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Trafikanalys delar bedömningen att det skulle underlätta såväl måluppfyllelse som administration men vill understryka att det förefaller vara ett avsteg från hur förnybartdirektivet (EU 2023/2413) är formulerat. Enligt detta ska medlemsstaterna inrätta en mekanism som gör det möjligt för bränsleleverantörer att utbyta krediter för leverans av förnybar energi till transportsektorn. Från Artikel 25, punkt 4:

”Ekonomiska aktörer som levererar el från **förnybara energikällor** till elfordon via offentliga laddningspunkter ska få krediter, oavsett om de ekonomiska aktörerna omfattas av den skyldighet som medlemsstaten har fastställt för bränsleleverantörer, och får sälja dessa krediter till bränsleleverantörer, som ska ha rätt att använda krediterna för att fullgöra den skyldighet som anges i punkt 1 första stycket.”

Trafikanalys gör bedömningen att el från kärnkraft inte omfattas av förnybartdirektivets formulering om el från förnybara källor och att det därmed är osäkert om sådan el kan tillgodoräknas för uppfyllande av minskad växthusgasintensitet såsom anges under punkt 1 i Artikel 25 i förnybartdirektivet.

**Angående slopad reduktionsplikt för flygfotogen**

Trafikanalys instämmer i regeringens bedömning att den svenska reduktionsplikten för flygfotogen behöver avskaffas. Eftersom det i närtid innebär ökade utsläpp från svensk luftfart är det angeläget att ersätta den avskaffade reduktionsplikten med andra insatser som kan motverka detta. Möjliga nationella styrmedel diskuteras exempelvis i skrivelsen *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet* (Ds 2023:3).

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Anders Brandén Klang. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani samt Lisa Eriksson och Pia Sundbergh deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör