

Klimat- och näringslivsdepartementet  
Energienheten  
103 33 Stockholm  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

Stockholm 2024-11-12

Ref KN2024/01751

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

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad promemoria och avgränsar sitt yttrande i huvudsak till avsnitt 5 ”En ny reduktionsplikt”.

### **Sammanfattning**

- Transportföretagen välkomnar generellt den EU-anpassning av reduktionsplikten som föreslås i promemorian.
- Transportföretagen tillstyrker förslaget om den höjda utsläppsreduktionsnivån i reduktionsplikten från 6 procent till 10 procent för bensin och diesel. Vi välkomnar att regeringen föreslår reduktionsnivåer fram till år 2030.
- Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Det är positivt med ökad teknikneutralitet genom att nya energislag och fler energibärare kan användas för att uppnå lagens krav, men anser att det behövs klarhet i en rad utestående frågor.
- Nu föreslagna nivåer i reduktionsplikten ger ytterligare skäl till att snabba på transportsektorns elektrifiering.
- Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag om att slopa den nationella reduktionsplikten för flygfotogen till förmån för ReFuelEU Aviation. Men ReFuelEU Aviation innehåller fortsatt vissa oklarheter, vilket gör att ansvariga myndigheter i Sverige bör bistå flygbolagen i rapporteringen.



## En nödvändig reform men inbromsningen borde varit mjukare

Transportföretagen tillstyrker förslaget om den höjda utsläppsreduktionsnivån i reduktionsplikten från 6 procent till 10 procent för både bensin och diesel. Vi välkomnar att regeringen föreslår reduktionsnivåer fram till 2030.

Transportföretagen har under lång tid ansett att en broms för reduktionsplikten är helt nödvändig, vilket vi har framfört vid flertalet tillfällen.<sup>1</sup> Några av skälen till ståndpunkten var reduktionspliktens prisdrivande effekt på både reduktionspliktigt bränsle (framför allt diesel) och skattebefriade rena och höginblandade biobränslen (exempelvis HVO100) kraftigt underskattats. Ett annat skäl var en överskattning av tillgången på hållbart flytande biodrivmedel för att möta den dåvarande lagens mycket högt ställda krav på utsläppsreduktion. Det gav upphov till bland annat snedvriden konkurrens och oönskade fördelningseffekter mellan stad och land.

Vi välkomnar därför att regeringen problematiserat detta och nu föreslår en ny reduktionsplikt, med en tydlig EU-anpassning av styrmedlet.

Transportföretagen har sedan införandet av reduktionspliktslagstiftningen 2018, men även innan, påpekat att biodrivmedel behövs för att på kort och medellång sikt minska utsläppen av fossila koldioxidutsläpp men att införandet av reduktionsplikten, och förslag på justeringar i Energimyndighetens kontrollstationer, föregåtts av ofullständiga konsekvensanalyser och bristfälliga beslutsunderlag.<sup>2</sup>

En förändring var nödvändig men Transportföretagen anser att regeringen borde gjort en mjukare inbromsning. Vi har förordat att reduktionsplikten skulle återställas till de nivåer som gällde när reduktionsplikten infördes (2018-årsnivåer av utsläppsreduktion) och att förändringen måste åtföljas av en omfattande översyn och reform av styrmedlet.

Transportföretagen lät i början av år 2023 ta fram en rapport som analyserade förutsättningarna att nå våra transportrelaterade klimatmål inom EU och nationellt.<sup>3</sup> I rapporten gjordes bedömningen att om 40 procent av det totala vägtrafikarbetet sker med eldrift år 2030 skulle en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel på omkring 18 procent år 2024, som ökas stegvis till 23 procent år 2030, minska utsläppen med 57 procent till år 2030. Detta bedömdes vara tillräckligt för att Sverige skulle klara de ambitiösa EU-krav inom ansvarsfördelningsförordning (ESR).

Omvärldsfaktorer och antaganden förändras över tid men den nu föreslagna nivån på 10 procent till år 2030 lämnar utrymme för flertalet osäkerhetsfaktorer som påverkar Sveriges möjlighet att nå i första hand ESR-målen, så som exempelvis framtida drivmedelsanvändning, utvecklingen av användningen av skattebefriade rena och höginblandade biodrivmedel utanför reduktionsplikten, styreffekten av ETS2 och nationella punktskatter på drivmedel, utvecklingen av utsläppen inom de andra sektorerna i ESR och i vilken takt transportsektorn ges förutsättningar att framöver elektrifieras.

<sup>1</sup> Se exempelvis Transportföretagens remissyttrande över promemorian [”Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023”](#), april 2022 (I2022/00725)

<sup>2</sup> Flertalet delar av de synpunkter Transportföretagen med flera har fört fram återfinns i Riksrevisionens granskning [”Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet \(RiR 2023:13\)”](#)

<sup>3</sup> [”Vägen till fossilfri fordonsstrafik”](#), februari 2023, Per Kågesson Nature Associates.

Nyligen presenterade regeringen kommittédirektivet ”Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU”. I direktiven nämns att reduktionsplikten framtida utformning ska analyseras vilket Transportföretagen, givet ovan nämnt, välkomnar och stödjer.

Det är synnerligen angeläget att analysera exempelvis ett gemensamt reduktionskrav på diesel och bensen, att fler energibärare, såsom vätgas och biogas, förs in i systemet och om/hur rena och höginblandade flytande biodrivmedel ska föras in i systemet.

Det är också av största vikt att reduktionsplikten utformas så att det skapas stabila och långsiktiga spelregler för den svenska transportsektorns *samtliga* aktörer, inte enbart drivmedelsbranschen.

## **Positivt att leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten, men promemorian lämnar en rad utestående frågor**

Transportföretagen gör likt regeringen bedömningen att elektrifieringen av transportsektorn, givet föreslagen nivå i reduktionsplikten, är en avgörande faktor för att nå ESR-kraven år 2030, men också målet om netto-noll utsläpp till år 2045.

Därför välkomnar och tillstyrker Transportföretagen förändringen att den som har reduktionsplikt för bensen och diesel ska kunna uppfylla reduktionsplikten genom utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer.

Det är positivt att teknikneutraliteten ökar genom att reduktionsplikten breddas, så att fler energibärare inkluderas, samtidigt som det kan skapa ytterligare incitament till utbyggnad av publik laddinfrastruktur.

Transportföretagen är också principiellt positiva till och tillstyrker förslaget om att även andra energislag, som förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung s.k. RFNBO, ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten även om det inte finns tillgängligt idag på en kommersiell marknad.

Men att inkludera nya energislag och energibärare innebär att det behövs klarhet i en rad utestående frågor som inte besvaras i promemorian.

Exempelvis är definitionen i promemorian av vad som avses vara en publik laddstation otydlig och behöver konkretiseras. Det behövs även klargöras vilken beräkningsmetod som ska användas för elkrediternas bidrag till reduktionsplikten. Avsaknaden försvårar analysen av hur stort antal elkrediter som kommer att finnas i systemet och därmed hur stort behov av inblandning av biodrivmedel som krävs för att drivmedelsbolagen ska uppfylla lagens krav.

Dessutom är det otydligt i promemorian vem som ska få elkrediterna när fordon laddas vid en publik laddpunkt.

Transportföretagen har givetvis kännedom om och följer Energimyndighetens arbete med föreskrifter, som i stora delar behandlar dessa frågor.

## Föreslagna reduktionspliktsnivåer ger ytterligare skäl att snabba på transportsektorns elektrifiering

Som beskrivet ovan är Transportföretagen positiva till att leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Det bidrar till att drivkrafterna för elektrifiering i transportsektorn stärks, samtidigt som styrmedlet blir mer teknikneutralt och att utsläppsreduktionen sannolikt uppnås till lägre kostnader.

För att ytterligare underlätta för transportsektorns omställning bör regeringen, dels se över några befintliga styrmedel som syftar till ökad elektrifiering, dels arbeta fram nya förslag.

Exempelvis bör regeringen göra en översyn av klimatpremien för miljöfordon (SFS 2024:628) och i synnerhet se över och förlänga investeringsstödet för lätta ellastbilar åtminstone till den 1 januari 2027.<sup>4</sup> Regeringen bör även permanenta den tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen, vilket ytterligare underlättar elektrifieringen, stimulera arbetsresor med laddbara fordon och minskar företagets administration.

En potentiell bromskloss för transportsektorns omställning till elektrifiering är Sveriges höga energibeskattningsnivå av el, särskilt för tunga fordon. Transportföretagen har därför utarbetat ett förslag om att införa ett permanent energiskatteavdrag för den el som laddas och förbrukas i ett tungt elektriskt fordon.

En permanent energiskattelättnad förbättrar den totala ägarkostnadsräkningen och erbjuder en kontinuerlig, rättvis och marknadsdriven stimulans för att accelerera elektrifieringen av tung trafik, så som elbussar och ellastbilar.<sup>5</sup>

## Reduktionsplikten för flygfotogen slopas

Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag om att slopa den nationella reduktionsplikten för flygfotogen till förmån för instrumentet ReFuelEU Aviation.

Däremot innehåller ReFuelEU Aviation fortsatt vissa oklarheter gällande hur flygbolagen ska kunna redovisa sina volymer oavsett vilka av unionens flygplatser som dessa kommer ifrån. Det är därför viktigt att ansvariga myndigheter i Sverige bistår flygbolagen i rapporteringen så att den totala volymen kan tillgodoräknas mot EU ETS.

## Transportföretagen

Tina Thorsell  
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman  
Transportekonom

<sup>4</sup> Se Transportföretagens remissyttrande om promemorian [”Nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon”](#) (KN2023/04268)

<sup>5</sup> Läs mer: [”Styrmedelsförslag: Sänk energiskatten för laddning av tunga fordon”](#)