

Klimat- och näringslivsdepartementet
KN2023/03617

Remissvar av promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att till Klimat- och näringslivsdepartementet inkomma med synpunkter på promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel. Mobility Sweden avstyrker förslaget då det kraftigt försvårar möjligheterna för Sverige att nå sina klimatmål.

Synpunkter på förslaget

Fordonsindustrin är mitt i en historisk omställning med skifte av drivlina, nya affärsmodeller, uppkopplade fordon och utveckling mot autonoma fordon. Den gröna omställningen påverkar hela branschen och elektrifieringen är huvudspåret, men även biodrivmedel och vätgas utgör viktiga beståndsdelar. Omställningen kan, om branschen ges rätt förutsättningar, stärka svensk konkurrenskraft, skapa nya exportframgångar, fler jobb och i förlängningen bidra till Sveriges välbefinnande. För att detta ska ske behövs styrmedel från regeringen, annars riskerar Sverige att hamna på efterkälken.

Reduktionsplikten har tjänat ett viktigt syfte i att på ett kostnadseffektivt sätt främja möjligheterna att nå klimatmålet för inrikes transporter som innebär minskade utsläpp med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Det målet är en viktig styrsignal som Mobility Sweden och fordonsindustrin står bakom. Utan detta riskerar Sverige att missa både de EU-gemensamma målen och de nationella sektormålen för transportsektorn. Reduktionsplikten menar vi ska ses som ett gott exempel på lagstiftning som antagits i bred enighet och med långsiktighet i fokus, något som är viktigt för branschen. Den är viktig att värna ombåde för att nå klimatmålen och för att gynna svensk konkurrenskraft och svenska jobb.

Mobility Sweden anser att det var bra att regeringen temporärt pausade uppräkningsplikten av reduktionsplikten för 2023. Omvärldsfaktorer såsom Rysslands invasion i Ukraina fick oljepriset att stiga kraftigt, vilket påverkade priserna på bensin och diesel även i Sverige. Pausningen bidrog till att mildra de ekonomiska

konsekvenserna för transportsköpare och motverkade en och oproportionerlig kostnadsökning.

I promemorian från Klimat- och näringslivsdepartementet föreslås att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för bensen och diesel sänks till sex procent för åren 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 vidare ska analyseras och att Regeringen därefter återkommer till Riksdagen. Mobility Sweden avstyrker förslaget om sänkt reduktionsplikt.

Industrin behöver långsiktiga spelregler för att klara omställningen. Det gäller både drivmedelstillverkare, fordonstillverkare samt dess kunder. Mobility Sweden vill här understryka att en sådan betydande sänkning av reduktionsplikten kommer att bidra till att underminera regeringens och näringslivets gemensamma ansträngningar att främja den gröna omställningen. Mobility Sweden föreslår att relevant myndighet ska utreda hur en effektiv och konkurrenskraftig reduktionsplikt kan utformas som bidrar till att nå klimatmålen. Därutöver bör det poängteras att prismekanismerna för drivmedel är komplexa, vilket bland annat innebär att en sänkning av reduktionsplikten inte nödvändigtvis kommer leda till de sänkningar av bensenpriset som partierna i regeringen utlovades i valrörelsen. Istället kommer sänkningen främst påverka priset på diesel.

I promemorian¹ framgår det att en analys bör göras senast 2025 för vilken roll reduktionsplikten bör ha för att nå inrikesmålen för transportsektorn 2030, samt att även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas. Mobility Sweden menar att det är av yttersta vikt att regeringen för en långsiktig politik som håller över tid och som möjliggör en förutsägbar planering både för transportsköpare och drivmedelsproducenter. Den ryckighet i politiska beslut som präglar svensk politik missgynnar den gröna omställningen. Långsiktighet i inköp och investeringar är nödvändigt för att skapa stabilitet och tillit till marknaden.

Det är också viktigt att regeringen noggrant analyserar hur förändringar i olika regelverk på EU-nivå påverkar Sverige och den gröna omställningen. Det handlar både om Fit for 55 och regelverk som ligger utanför. I promemorian från regeringen saknas en analys av vilka konsekvenser som minskad reduktionsplikt innebär för elektrifieringen.

Mobility Sweden anser att reduktionsplikten är viktig för Sverige, och att justeringar fram till 2030 bör göras baserat på beslutade kontrollstationer utifrån förändringar i vår omvärld. Istället för ytterligare sänkningar efter 2026, bör regeringen planera för en återgång till tidigare beslutade nivåer men med justeringar enligt det som Energimyndighetens kontrollstation angivet. Dessa insatser bör kompletteras med nya styrmedel som gynnar elektrifieringen och inte inköp av utsläppsrätter.

Nya styrmedel på nationell nivå som främjar elektrifieringen och den gröna omställningen måste komma på plats för såväl personbilar som lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar. Idag har personbilsflottan kommit längst i omställningen men

¹ Sida 17, Rubrik "Möjligheten att nå målen i förnybartdirektivet"

eftersom det tar tid för flottan att bytas ut var vid årets ingång bara cirka 9 procent laddbara och andelen helt eldrivna uppgick till cirka 4 procent. Om inte nya styrmedel kommer på plats riskerar elektrifieringen att avstanna, bland annat eftersom Sverige eventuellt då inte ges en god tilldelning av fordon då dessa allokeras till de marknader som har de bästa affärsförutsättningarna så länge som det är högre tillgång än utbud på grund av brister i leveranskedjorna.

När det gäller lätta lastbilar har omställningen inte kommit lika långt utan drygt 2 procent var eldrivna vid årets ingång. För tunga lastbilar var siffran 0,3 procent.

Tunga lastbilar har rullat ut i serieproduktion och med styrmedel från politiken kan den utrullningen snabbas på. Utöver elektrifiering är både biogas och andra biodrivmedel viktiga i omställningen. Under överskådlig tid framåt kommer elektrifieringen och användandet av såväl biogas som andra biodrivmedel pågå parallellt. Det är dock viktigt att ha med sig att även om försäljningen av nya ellastbilar och biogaslastbilar är hög de kommande åren kommer ändå den rullande flottan år 2030 bestå av minst 70-80 procent konventionella diesellastbilar. Dessa fordon kan bara ställa om genom att byta till fossilfria drivmedel. Även omställningen av bussflottan måste fortsätta och här är det viktigt att ha med sig att stadstrafik och regionaltrafik har olika behov och förutsättningar för att ställa om.

De styrmedel som generellt finns på plats idag är bra men de räcker inte för att nå varken de nationella klimatmålen eller EU:s gemensamma mål. Den föreslagna sänkningen av reduktionsplikten bidrar till en kraftig försämring vad gäller möjligheten att nå målen, inte minst eftersom det bidrar till att öka prisgapet mellan det fossila och fossilfria. Kostnaden för ett dieselfordon (både att äga och använda) sjunker och på så sätt minskar försäljningen av fossilfria alternativ såsom el, biogas och vätgas. Sänkt pris på flytande bensin och diesel medför därmed att elektrifieringen tappar fart. Detta behöver utvärderas av regeringen. En sänkning av takten i övergången till elektrifiering på grund av minskat krav om utsläppsreduktion kan därutöver göra det utmanande för tillverkare av fordon att uppfylla de koldioxidnormer som beslutats av EU. Dessa normer är utformade med stränga mål, och om de inte uppnås så väntar betydande böter. Tillgången på fordon som inte släpper ut koldioxid kommer inte vara en begränsande faktor. Istället kommer aspekter som omgivande faktorer och infrastruktur spela en avgörande roll för genomförandet av övergången.

Därutöver är en stark hemmamarknad viktig för de svenska fordonstillverkarna eftersom det möjliggör export till andra länder. På så sätt stärks både den svenska konkurrenskraften samtidigt som utsläppen minskas, inte bara i Sverige utan även på global nivå.

Mobility Sweden understryker att styrmedel inte behöver finnas på plats för all framtid, men de behövs under avgränsade tidsperioder för de olika fordonslagen till dess att TCO (total cost of ownership) för ett el- eller vätgasfordon är i paritet med fordon med förbränningsmotor. Här är en bred enighet mellan partierna och en långsiktighet a och o. Sverige bör, i likhet med andra länder, ha en långsiktig plan som sträcker sig längre än nuvarande mandatperiod för att fortsätta ligga i framkant i den gröna omställningen.

Stockholm den 25 augusti 2023

Michaela Ehteshami
Kommunikationsstrateg
Mobility Sweden