

Sektionen för infrastruktur och fastigheter  
Ida Nelson

Klimat- och näringslivsdepartementet

## Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

### Sammanfattning av SKRs ställningstaganden

- Kommuner och regioner har högt ställda klimatmål som bidrar till att uppnå nationella mål och åtaganden.
- SKR efterlyser breda, långsiktiga överenskommelser och som ger stabila förutsättningar för kommuner och regioners arbete för en hållbar omställning.
- SKR vill betona angelägenheten att det i regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan och kommande nationella trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen presenterar konkreta, genomförbara och brett förankrade åtgärder som ökar taken för omställningen så att målen till 2030 nås.
- SKR menar att elektrifieringen är viktig för transportsektorns omställning, men den beror även på omsättningen av fordonsflottan och betydelse för uppfyllande av klimatmålen för transportsektorn ligger därför framförallt bortom 2030.
- SKR understryker att regionala och kommunala intressen måste beaktas i beslutsfattande på nationell nivå och de investeringar som gjorts i hållbara system behöver tillvaratas.
- SKR efterlyser en samlad analys av de påfrestningar som nu drabbar svensk produktion av biodrivmedel och uppmanar till en dialog med lokala och regionala aktörer.
- SKR vill framhålla att ett upprätthållet importberoende av fossila drivmedel inte bara påverkar självförsörjandegraden, utan också innebär osäkerheter för framtida drivmedelspriser.

## Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Kommuner och regioner har högt ställda klimatmål och är i många fall drivande för att uppnå såväl det svenska etappmålet om att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med minst 70 procent till 2030, de svenska åtagandena gentemot EU liksom åtagande enligt Parisavtalet.

### **Breda nationella överenskommelser för stabilitet, långsiktighet och förutsägbarhet**

SKR efterlyser breda, långsiktiga överenskommelser och som ger stabila förutsättningar för kommuner och regioners arbete för en hållbar omställning. Kommuner och regioner har inte själva rådighet över alla de åtgärder som krävs för att upp nå sina mål, utan åtgärder på lokal och regional nivå behöver samspeja med beslut om investeringar, lagstiftning och styrmedel på nationell nivå. För att det samspelet ska fungera och bidra till att klimatmål uppnås behövs både långsiktighet och en förståelse för vilka konsekvenser nationella beslut får för lokal och regional nivå.

### **Kraftfulla åtgärder krävs för att nå 2030-målet**

SKR vill betona angelägenheten av att det i regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan och kommande nationella trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen presenteras konkreta, genomförbara och brett förankrade åtgärder som ökar taken i omställningen så att målen till år 2030 nås. De statliga myndigheter som har i uppdrag att följa upp mål för transportsektorn har konstaterat att reduktionsplikten är den viktigaste åtgärden för att Sverige ska nå målet till 2030 om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent, bland annat Energimyndigheten i rapporten Kontrollstation 2022 för reduktionsplikten<sup>1</sup>. Regeringen föreslår en sänkning av reduktionsplikten till 6 procent under åren 2024-2026 och för åren 2027 och framåt föreslår regeringen att reduktionsplikten slopas i väntan på andra styrmedel. Regeringen konstaterar dock att för att uppfylla de krav som ställs från EU behöver Sverige ha en plikt på drivmedelsleverantörer. Den kan dock utformas på andra sätt än i nuvarande regelverk, till exempel genom att fler typer av drivmedel omfattas. Här behöver regeringen så snart som möjligt komma med besked.

### **Elektrifieringens roll för 2030-målet**

SKR menar att elektrifieringen är viktig för transportsektorns omställning, men den beror även på omsättningen av fordonsflottan och betydelse för

---

<sup>1</sup> Kontrollstation 2022 för reduktionsplikten, Energimyndigheten (ER 2022-07)  
[Reduktionsplikten är avgörande för att nå Sveriges energi- och klimatmål \(energimyndigheten.se\)](#)

uppfyllande av klimatmålen för transportsektorn ligger därför framförallt bortom 2030. I remitterad promemoria pekar regeringen på elektrifieringens potential och att nybilsförsäljningen av elbilar ökar mer än förväntat. Trafikverket konstaterar i ett av kunskapsunderlagen<sup>2</sup> till Inriktningsunderlaget för Nationell plan 2022-2033, att eftersom fordonsflottan omsätts relativt långsamt kan inte den andel av trafikarbetet som är elektrifierad 2030 bli hur hög som helst, och enbart elektrifiering räcker därför inte för att nå klimatmålet 2030. Det betyder att även om nybilsförsäljningen av elbilar är större än förväntat finns en fördröjning av dess genomslag för utsläppen från transportsektorn då en bil har en livslängd på ca 15-20 år och målet för transportsektorn år 2030 ligger endast 7 år bort. Elektrifieringens positiva effekter för utsläppen från transportsektorn och bidrag till uppfyllande av klimatmålen kan därmed förväntas öka över tid, framförallt bortom 2030. Även här behövs dock kraftfulla åtgärder på nationell nivå för att påskynda omställningstakten.

### **Lokala och regionala intressen och investeringar i hållbara system behöver tillvaratas**

SKR understryker att kommunala och regionala intressen måste beaktas i beslutsfattande på nationell nivå och de investeringar som gjorts i hållbara system behöver tillvaratas. Lokalt och regionalt producerade biodrivmedel är en del av en hållbar omställning och ett resilient energisystem med minskade importbehov, som står rustat inför en omställning inom flera sektorer. För det krävs stabila och långsiktiga förutsättningar för befintlig produktion, likväl som för utveckling och nya investeringar. I Sverige har det gjorts stora lokala och regionala investeringar i cirkulära system, som verkar för minskade fossila koldioxidutsläpp samtidigt som energi kan produceras lokalt och hållbart. Den analys som presenteras av förslaget konstaterar att en sänkning av reduktionsnivåerna kommer att ha en negativ påverka både på befintliga produktionsanläggningar för biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen, samt för planerade investeringar i ny och utökad produktion.

### **Analys av de samlade påfrestningarna på lokal och regional produktion av biodrivmedel**

SKR efterlyser av regeringen en analys av de påfrestningar som nu drabbar svensk produktion av biodrivmedel, och uppmanar till en dialog med lokala och regionala aktörer med utgångspunkt i hur mycket påfrestningar den svenska produktionen klarar av. Promemorian lyfter det mycket problematiska läge som uppstått gällande skattebefrielsen av Svensk biogas, till följd av EU tribunalens dom i december 2022<sup>3</sup>. Det är en fråga

<sup>2</sup> Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter, Trafikverket (TRV 2020/43)  
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1414820/FULLTEXT01.pdf>

<sup>3</sup> T-626/20 Landwärme GmbH mot Europeiska kommissionen

som ännu inte är löst, trots att regeringen uttryckt vikten av en snabb lösning. Promemorian lyfter också fram förutsättningarna för Sveriges undantagna statsstödsgodkännande för befrielse från energi- och koldioxidskatt för flytande höginblandade och rena biodrivmedel, och dess utsikter bortom 2026. Tillsammans utgör det här osäkerheter som påverkar förutsättningarna för lokala och regionala aktörer. Med föreliggande förslag om sänkt reduktionsplikt 2024-2026, och därefter utan en färdig plan, adderas ytterligare osäkerheter för framtiden.

### **Upprätthållandet av importberoende av drivmedel kan leda till ökade drivmedelspriser**

SKR vill framhålla, det som regeringen även konstaterar i underlaget, att ett fortsatt importberoende av fossila drivmedel inte bara kan riskera påverka graden av självförsörjning utan också innebär osäkerheter för framtida drivmedelspriser. Det blev inte minst tydligt under år 2022 då marknadspriset på råolja steg i världen, bland annat till följd av kriget i Ukraina och pandemin. En lokal produktion av biobränslen minskar importberoendet och säkerställer försörjning av drivmedel, el, värme och växtnäring även i tider av kris. Detta ökar den lokala självförsörjningsgraden och bidrar till regional utveckling, inte minst i glesbefolkade delar av landet.

Regeringens syfte med förslaget är att minska drivmedelskostnaderna för de hushåll som står med stora ekonomiska utmaningar, inte minst på landsbygden där bilberoendet är som störst. Promemorian belyser dock det faktum att hushållen använder bensin i större grad än företagen och därmed inte tar del av de stora sänkningarna för reduktionsplikten på diesel som förslaget innebär. Förutsättningarna för att kunna leva och verka i alla delar av Sverige är en angelägen fråga för SKR. Det kan dock konstateras att förslaget har stor påverkan på förutsättningarna för att nå klimatmålen för transportsektorn till 2030, samtidigt som önskade effekter för hushållen är osäkra.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson  
Ordförande