

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 2023-08-22

Ref KN2023/03617

## **Remiss av promemorian ”Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel”**

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 vill framföra följande.

**Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag om en sänkning av kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för åren 2024–2026. Transportföretagen anser att en förändring är helt nödvändig men har förordat att reduktionsplikten skulle återställas till de nivåer som gällde när reduktionsplikten infördes.**

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 har varit reduktionspliktens prisdrivande effekt på både reduktionspliktigt bränsle (framförallt användningen av tillväxt- och jobbskapande diesel) och skattebefriade rena och höginblandade biobränslen (exempelvis HVO100) kraftigt underskattats. Ett annat skäl är en överskattning av tillgången på hållbart flytande biodrivmedel för att möta lagens mycket högt ställda krav på utsläppsreduktion. Det ger upphov till bland annat snedvriden konkurrens och oönskade fördelningseffekter mellan stad och land. Samtliga av dessa delar problematiseras i promemorian, vilket välkomnas av Transportföretagen.

Transportföretagen har sedan införandet av lagstiftningen 2018, men även innan, påpekat att biodrivmedel behövs för att på relativt 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>

Transportföretagen anser däremot 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 av styrmedlet.

<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 m.fl. har fört fram återfinns i Riksrevisionens granskning [”Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet \(RiR 2023:13\)”](#)



Transportföretagen lät i början av 2023 ta fram en rapport, skriven av miljösystemanalytikern Per Kågeson, som analyserade förutsättningarna att nå våra transportrelaterade klimatmål inom EU och nationellt.<sup>3</sup>

Kågesons analys visar att de går att nå med en balanserad politik som inte slår undan benen på oss själva, en medelväg mellan kraftigt sänkt reduktionsplikt och att behålla den på dagens nivåer. Givet antaganden om effektiva styrmedel och utveckling på den globala elbilsmarknaden bedömer Kågeson att 40 procent av det totala vägtrafikarbetet sker med eldrift redan år 2030. Med en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel på omkring 18 procent initialt för att landa på 23 procent 2030 kan vi minska utsläppen med 57 procent till 2030 och klara Sveriges ambitiösa EU-krav inom ansvarsfördelningsförordning (ESR).

## **Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att reduktionsnivåerna för bensin och diesel för åren 2027–2030 slopas till förmån för en omfattande översyn och förnyad analys.**

Transportföretagen välkomnar regeringens ambition att vidare analysera framtiden för reduktionsplikten eller annat regelverk så som kvotsystem för biodrivmedel mellan 2027–2030, samt andra relevanta styrmedel. Transportföretagen delar promemorians resonemang om att nuvarande lagstiftning inte tar tillräcklig hänsyn tas till konsekvenserna för andra samhällsmål. Vi delar också bilden av att huvudfokus bör vara att säkerställa att Sverige når upp till de krav som EU ställer, främst inom ramen för Fit for 55-paketet och specifik det mål vi förbundit oss att nå inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR), samt att nå det nationella netto noll-målet till år 2045 på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

## **Avslutningsvis anser Transportföretagen att de sänkta nivåerna i reduktionsplikten ger ytterligare skäl till att snabba på transportsektorns elektrifiering.**

För att underlätta för transportsektorns omställning, med bibehållen konkurrenskraft, bör regeringen i närtid besluta om utökade inköpsstöd för elektriska tunga och lätta lastbilar och laddinfrastruktur. Utöver detta måste arbetet med att öka elproduktionen samt stärka och bygga ut elnäten fortsätta men snabbas på, exempelvis genom reformer för att korta tillståndsprocesser.<sup>4</sup>

Med vänlig hälsning,

*Transportföretagen*

Tina Thorsell  
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman  
Transportekonom

<sup>3</sup> ["Vägen till fossilfri fordonstrafik"](#), februari 2023, Per Kågeson Nature Associates.

<sup>4</sup> För mer detaljerad redogörelse och förslag, se exempelvis remissyttrande över Trafikanalys rapport ["Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning"](#) (Rapport 2022:14) samt ["Vi måste få rätt förutsättningar för att klara omställningen – Fem förslag som leder till transportsektorns omställning"](#)