

## Proposition sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel – sammanställd och kommenterad av 2030-sekretariatet

### Regeringens förslag

Regeringen har nu lagt fram sin [proposition om sänkt reduktionsplikt](#). Precis som i den tidigare remissbehandlade promemorian, föreslås att reduktionsplikten för bensin och diesel sänks till 6 procent för åren 2024 till och med 2026. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Förändringarna träder i kraft 1 januari 2024.

### *Nu gällande regelverk (vänstra kolumnen) jämfört med regeringens förslag (högra):*

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	6	6
2025	15,5	45	2025	6	6
2026	19	50	2026	6	6
2027	22	54			
2028	24	58			
2029	26	62			
2030	28	66			

### Anförda skäl

Regeringen anför som skäl till sitt förslag att ”Hela Sverige måste ges förutsättningar att leva och möjligheten att resa till jobbet och med familjen är grundläggande. För att underlätta för hushållen och för att bibehålla svenska företags konkurrenskraft bör därför reduktionsnivåerna sänkas under mandatperioden.”

### Remissinstanserna

[Regeringen har lagt ut remissvar på sin hemsida](#) från de aktörer som ombetts svara; 17 totalt. Övriga yttranden finns tillgängliga i departementet.

Regeringen anger att ”En övervägande del av remissinstanserna, däribland Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, IVL Svenska miljöinstitutet, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Lunds tekniska högskola, Mobility Sweden, Naturvårdsverket, Regionerna Kalmar, Stockholm och Västernorrland, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Stockholms kommun, Svensk Kollektivtrafik, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Svenska naturskyddsföreningen, Trafikanalys och Trafikverket avstyrker förslaget. Några aktörer, som Åkeriföretagen räknas inte som ”avstyrker” eftersom de är positiva till en sänkt reduktionsplikt, men menar att regeringens förslag går för långt.

## Inhemsk produktion och konkurrenskraft

Drivkraft Sverige, Energimyndigheten, Försvarets materielverk, Naturvårdsverket, Svebio och Sveriges Kommuner och Regioner anger att ”förslaget omintetgör tilltron till reduktionsplikten som ett långsiktigt styrmedel, vilket kraftigt försämrar möjligheten att öka den inhemska produktionen av förnybara bränslen och därmed nå en stärkt försörjningstrygghet för drivmedel.”

Regeringen skriver ”Flera remissinstanser framför att förslaget minskar incitamenten att investera i storskalig produktion av biodrivmedel. Regeringen anser att efterfrågan på fossilfria drivmedel inom EU kommer att öka avsevärt till följd av ändringarna av förnybartdirektivet och EU:s initiativ för ökad användning av fossilfria bränslen i luftfart (RefuelEU Aviation) och sjöfart (Fuel EU Maritime). Den svenska reduktionsplikten har därmed spelat ut sin roll att skapa en initial efterfrågan på fossilfria drivmedel som producenterna kan investera mot.”

AB Volvo, Scania AB och Trafikverket anser att förslaget även försämrar de långsiktiga förutsättningarna för fordonsindustrin och att det lägre dieselpriset som följer av förslaget kommer att leda till en lägre elektrifieringstakt av fordonsflottan. Regeringen bemöter inte detta.

## Försvårad omställning

”Regeringen instämmer i vad som framförs av några remissinstanser om att de lägre drivmedelspriserna på kort sikt kan ge minskade incitament för hushåll och företag att övergå till elfordon.”

## Ökade utsläpp

Jämfört med den reduktionsplikt som tidigare beslutats ”beräknas utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner bli ca 5,2 miljoner ton högre 2024 och ca 6,7 miljoner ton högre 2026 än vad som beräknas bli fallet med nuvarande lagstiftning.”

## Uppfyllande av EU-krav

Regeringen anger att ”De flexibilitetsmekanismer som ansvarsfördelningsförordningen ger utrymme för innebär att det är möjligt att utforma reduktionsnivåerna för åren 2024–2026 så att Sverige inte når målen för respektive år, men ändå uppfyller kraven i förordningen för de ackumulerade utsläppen 2021–2030.”

”Sveriges utsläpp beräknas bli 8,8 miljoner ton koldioxid lägre än utsläppstilldelningen för perioden 2021–2023. De lägre reduktionsnivåerna beräknas leda till att utsläppen blir 6,8 miljoner ton högre än utsläppstilldelningen för perioden 2024–2026. Det ackumulerade överskottet av utsläppsminskningar förväntas därmed minska till 2,0 miljoner ton till 2026”.

”Utsläppen ska minska hela vägen till 2030 genom en utsläppsbudget. Utsläppstilldelningen för respektive år 2021–2029 bestäms i genomförandeförordningar som Europeiska kommissionen (kommissionen) beslutar om. Utsläppstilldelningen följer en linjär bana till

målåret 2030, men banan räknas om vid några tillfällen. Det är därför inte helt fastställt hur stor tilldelning Sverige har 2026–2029. Kommissionen kommer 2025 att fastställa tilldelningen baserat på hur stora utsläppen var i Sverige 2021–2023.”

”Om de faktiska utsläppen i ESR-sektorn understiger de tillåtna utsläppen, kan överprestationen användas i LULUCF-sektorn eller säljas till andra medlemsstater. Det finns dock begränsningar för hur stort utsläppsutrymme en medlemsstat får överföra till en annan. Det är även osäkert vilket utsläppsutrymme som kommer att kunna införskaffas från andra medlemsstater och till vilket pris. Det är också möjligt för vissa medlemsstater, däribland Sverige, att annullera utsläppsrätter från utsläppshandelssystemet EU ETS från auktionsvolymerna för den berörda medlemsstaten och använda dessa utsläppsminskningar för att nå utsläppstilldelningen i ESR-sektorn. Endast en del av åtagandet kan dock uppfyllas på detta sätt.”

Regeringen klargör också att den sänkta reduktionsplikten kan betyda att Sverige kan inte få utlovade medel från EU:s Faciliteten för återhämtning och resiliens, RRF): ”Sveriges icke återbetalningspliktiga ekonomiska stöd från RRF uppgår till 3,18 miljarder euro. Bland de åtgärder som ingår i Sveriges återhämtningsplan ingår reduktionsplikten för bensin och diesel med en successiv ökning av 2021 års reduktionsnivåer till 2030. För att säkra hela återflödet av medel till Sverige från RRF krävs att de delmål och mål som angivits för samtliga åtgärder i Sveriges återhämtningsplan har uppnåtts på ett tillfredsställande sätt. Om delmålen och målen för en åtgärd inte uppnås, eller endast uppnås till viss del, kan det påverka återflödet av medel om de inte ersätts av andra likvärdiga åtgärder.”

## Reduktionsplikten efter 2026

”Vilka krav som bör ställas på drivmedelsleverantörer för att minska utsläppen av växthusgaser för 2027–2030 bör analyseras vidare. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas. De styrmedel som beslutas för 2027 och framåt bör tillsammans med klimatpolitiken i övrigt säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås och bidra till att nå de nationella etappmålen till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.”

På annan plats anger regeringen att ” En konsekvens av att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till 6 procent under 2024–2026 är att de krav som ställs på drivmedelsleverantörerna, om inte nya styrmedel införs, sannolikt kommer att behöva vara betydligt högre under 2027–2030 för att Sverige ska kunna klara åtagandet enligt ansvarsfördelningsförordningen.”

samt

”För att uppfylla de krav som ställs i förnybartdirektivet behöver Sverige ha en plikt för drivmedelsleverantörer. Plikten kan dock utformas på andra sätt än i nuvarande regelverk, till exempel genom att fler typer av drivmedel omfattas. Hur direktivet ska genomföras i denna del för 2027–2030 bör analyseras vidare. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas.”  
och

”Den analys som görs av styrmedel för 2027 och framåt bör ta större hänsyn till konsekvenser av ökade drivmedelspriser för hushåll och näringsliv än vad som varit fallet tidigare. Flera remissinstanser stöder att en sådan analys görs.”

## 2030:s synpunkter

**2030-sekretariatet avvisar förslaget om kraftigt sänkt reduktionsplikt.** Reduktionsplikten är ett kostnadseffektivt sätt att nå de svenska klimatmålen och att för Sverige säkert kunna uppfylla EU:s gemensamma mål. Den bidrar till minskat importberoende genom att förnybara drivmedel kan produceras i Sverige, vilket både är positivt för handelsbalansen, arbetstillfällena och sårbarheten. Den är också ett av få exempel på lagstiftning som antagits i bred enighet, med långsiktiga mål, konkreta delmål och en väl utarbetad modell med kontrollstationer för justeringar längs vägen. Allt detta pekar på det olyckliga i att snabbt och drastiskt sänka nivåerna, vilket ytterligare förstärks av den totala ovissheten om vad som gäller efter år 2026.

Förslaget från regeringen saknar konsekvensanalyser, ger inga konkreta förslag på hur de mycket omfattande utsläppsökningarna på sammanlagt långt över tio miljoner ton koldioxid ska kompenseras och resonerar inte kring de betydande riskerna att Sverige genom sänkningen inte klarar EU:s precisa klimatmål och därmed tvingas betala mångmiljardbelopp i böter.

Regeringens enmansutredare John Hassler är skarpt kritisk till reduktionsplikten som instrument, men 2030-sekretariatet kan inte finna att det är på korrekta grunder. Klimatnyttan av biodrivmedlen beror i väldigt liten grad på om de är importerade eller inhemskt producerade, Sverige "dammsuger" inte världen på biodrivmedel utan lägger tvärtom grunden för en ökad produktion där det fortsatt finns oerhörda volymer av avfall och rester som kan användas, inklusive de slakterirester som Hassler tycks vara kritisk till att använda. Hassler betonar att biodrivmedel är viktiga för omställningen, men för att de ska kunna ersätta de fossila behövs styrmedel av just den typ som reduktionsplikten representerar.

Minskade kostnadsbördor för hushåll och företag kan ske med betydligt större träffsäkerhet och mindre negativa effekter än genom att sänka reduktionsplikten, vilket vi beklagar att regeringen och Sverigedemokraterna väljer. För att minimera skadan och trygga 2030-målet föreslår vi

- **I första hand att förslaget till sänkt reduktionsplikt inte genomförs.** Väl medvetna om att det inte är särskilt troligt, betonar vi nedanstående andrahandsförslag:
- En **återgång till tidigare beslutade nivåer efter år 2026**, justerat för de nivåändringar som Energimyndighetens kontrollstation angivit, i andra hand en viss sänkning jämfört med tidigare nivåer enligt den modell Finlands nya regering tagit fram.
- En **kompletterande kontrollstation redan vid halvårsskiftet 2024** för att utröna om den utlovade prisskillnaden förverkligas. Om inte, saknar åtgärden berättigande och

reduktionsplikten bör återgå till de tidigare beslutade nivåerna.<sup>1</sup>

- **Justeringar av teknisk karaktär**, enligt Riksrevisionens förslag som regeringen inte tycks ha tagit i beaktande alls.<sup>2</sup>
- Skyndsamma **utsläppsminskningar inom transportsektorn**. Den mycket stora utsläppsökningen en sänkt reduktionsplikt skulle ge behöver kompenseras skyndsamt, dels för att ökande utsläpp drabbar klimatet, dels för att säkra att Sverige klarar EU:s utsläppsbana. Den klimatpolitiska färdplanen bör presentera åtgärder som fullt ut kompenserar för de ökade utsläppen redan år 2024 och därefter varje år.

Inom ramen för det förslag som nu lagts vill vi särskilt framföra följande:

1. **Reduktionsplikten är ett effektivt, begripligt och långsiktigt hållbart styrmedel.** Tidigare angav regeringen att ”reduktionsplikten skärps så att mer förnybara drivmedel blandas in i bensin och diesel, och så att långsiktiga förutsättningar skapas för produktion av svenska biodrivmedel”. Reduktionsplikten infördes 2017 med mycket stor politisk enighet – 87% röster för i riksdagen. När regeringen nu tvärtom vill kraftfullt sänka reduktionsplikten, sker det utan hänsyn till resultatet av den nyligen genomförda kontrollstationen eller Riksrevisionens granskning, sammanfattad med ”Reduktionsplikten har förutsättningar att bidra till framför allt målet för inrikes transporter till 2030 till rimlig kostnad, jämfört med andra sätt att nå det målet.” Att då så kraftfullt sänka den undergräver trovärdigheten för detta långsiktiga instrument. Kombinerat med att ge fossila drivmedel den största skatterabatt EU tillåter, slår det hårt mot producenter av inhemska, förnybara drivmedel. ***Reduktionsplikten bör utifrån detta sänkas så lite som möjligt, så kort tid som möjligt och därefter i så hög utsträckning som möjligt återgå till tidigare beslutade nivåer.***
2. **Prissänkningen är ytterst osäker.** Regeringen anger att den sänkta reduktionsplikten innebär att pumppriset blir 5.50 kr/l lägre för diesel, medan det i promemorian anges att ”Förslaget förväntas därmed leda till att pumppriset blir ca 0,20–0,25 kronor per liter lägre för bensin och ca 3,2 kronor per liter lägre för diesel, exklusive mervärdesskatt. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent. För en privatperson förväntas därmed priset bli ca 0,3 kronor per liter lägre för bensin och ca 4 kronor lägre för diesel 2024 jämfört med 2023. Det förutsätter att förslagets pris effekter i dess helhet förs över på priset för konsument, vilket i sig är osäkert.” Swecos oberoende granskning visar att huvuddelen av den tidigare prisökningen vid pump beror på oljan, vilket också visas av att priset vid pump sjunkit från toppnoteringen 28 kr/l till dagens cirka 22 kr/l, trots att reduktionsplikten inte ändrats. ***Därför bör en kompletterande kontrollstation hållas redan vid halvårsskiftet 2024 för att utröna om den utlovade prisskillnaden förverkligas. Om inte, saknar åtgärden berättigande och reduktionsplikten bör återgå till de tidigare beslutade***

<sup>1</sup> <https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/slutreplik-reduktionspliktens-framtid-tre-besked-regeringen-bor-ge/>

<sup>2</sup> <https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/det-har-kan-gynna-klimatet-forsorjningstryggheten-och-de-grona-jobben/>

## *nivåerna.*

3. **Gynna hushåll och företag på andra sätt.** 2030-sekretariatet delar regeringens bedömning att det kan vara lämpligt att kompensera de som särskilt drabbas av de stigande drivmedelspriserna. Liksom regeringen själv, konstaterar 2030 att det kan ske på många sätt och att vissa åtgärder effektivt gynnar de mest utsatta, t.ex. anger regeringen att *”Bostadsbidraget är en träffsäker förmån för hushåll med svag ekonomi”* **Regeringen bör prioritera kostnadseffektiva och träffsäkra åtgärder som direkt riktar sig till utsatta, bilberoende hushåll, särskilt i glesbygd, liksom åkerinäringen, kollektivtrafiken och jord- och skogsbruket.**
4. **Långsiktighet.** Regeringen konstaterar att ”Ju lägre reduktionsnivåerna sätts 2024–2026 desto högre krav behöver sannolikt ställas på drivmedelsleverantörerna 2027–2030 så att de ackumulerade utsläppen 2021–2030 inte blir högre än vad som är tillåtet för Sverige. Detta beror till stor del på övrig elektrifiering av fordonsflottan.” **Regeringen bör tydliggöra att reduktionsplikten efter år 2026 ska sättas så att 2030-målet nås utan inköp av utsläppsrätter, och den exakta nivån bör beslutas efter en kontrollstation våren 2026.**
5. **Ökad klimatpåverkan behöver motsvaras av minskningar.** Jämfört med den hittills planerade nivån för reduktionsplikten, ökar de klimatpåverkande utsläppen med cirka 5.2 miljoner ton högre 2024 och 6.7 miljoner ton högre 2026. Siffran är troligen i underkant eftersom beräkningarna inte tar fasta på att ”Prissänkningar [...] kommer att öka drivmedelsanvändningen”. **Regeringen bör, om den går vidare med förslaget, genomföra kompletterande åtgärder inom transportsektorn så att den totala utsläppseffekten år för år från år 2024 blir noll. Dessa bör uppfylla minst samma kostnadseffektivitet och bidra till konkurrenskraften för svensk tillverkningsindustri på minst samma sätt som reduktionsplikten – det kan därmed inte ske t.ex. genom inköp av utsläppsrätter.**
6. **Gynna koncentrerade biodrivmedel.** Promemorian slår fast att ” Det lägre pumppriset på bensin och diesel kan få påverkan på producenter och leverantörer av rena och höginblandade biodrivmedel, eftersom sådana drivmedel blir mindre konkurrenskraftiga om priset på bensin och diesel sjunker.” **Regeringen bör ange långsiktigt tydliga spelregler för biodrivmedlen inklusive återinförd skattebefrielse för biogas.**
7. **Stärk försörjningstryggheten.** Regeringen anger själva att ”reduktionsplikten på sikt bidrar med en ökad försörjningstrygghet för drivmedel. Omställningen från fossila till fossilfria drivmedel ger fler försörjningskedjor och råvaror. Förslagen kan leda till att reduktionspliktens positiva effekter för försörjningstryggheten minskar, till exempel om producenters investeringsvilja i ny produktion minskar.” Därtill ” Flera svenska företag har aviserat att de avser att investera i produktionskapacitet för att möta den ökade efterfrågan som reduktionsplikten medför. En sänkning av reduktionsnivåerna kan därmed påverka producenter av biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen.” **Regeringen bör i den klimatpolitiska färdplanen ha med försörjningstryggheten och**



***produktionskapaciteten: andra åtgärder bör ge minst samma nytta som den hittillsvarande planen för reduktionsplikten.***

8. **Gå på branschens förslag.** När regeringen aviserade att reduktionsplikten ska sänkas, lade Fossilfritt Sverige, Drivkraft Sverige, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen fram ett brett förankrat förslag om att år 2024 sänka reduktionsplikten för diesel till drygt 19 % och behålla nivån 7.8 % för bensin istället för att höja den enligt plan. Detta förslag är betydligt mer genomarbetat än regeringens och bör ligga till grund för riksdagens beslut. ***Regeringen bör också ta till sig att deras eget underlag visar att "Andra EU-länder kommer även sannolikt att skärpa sina pliktsystem under de kommande åren", dvs Sveriges sänkning är i otakt med omvärlden.***
9. **Förändra inom regelverket.** Regeringen konstaterar att "Enligt nuvarande bestämmelser är det endast möjligt att uppfylla reduktionsplikten med biodrivmedel (2 a §). Avsikten är dock att det ska vara möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med andra fossilfria drivmedel, såsom fossilfria elektrobränslen, när det finns ett regelverk för att kunna kontrollera att dessa drivmedel är fossilfria och hållbara (prop. 2020/21:180 s. 31–34)." ***Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag till förändrat regelverk så att elektrobränslen kan användas inom reduktionsplikten efter år 2026. Reduktionspliktsavgiften bör också ses över så att den efter år 2026 säkert bidrar till att nivåerna uppnås.***
10. **Avvakta klimathandlingsplanen.** Under hösten 2023 kommer regeringen att lägga fram sin klimathandlingsplan för resten av mandatperioden, som i sin tur är styrande för en lång rad beslut inom bl.a. energi- och transportområdet. ***Regeringen bör hantera reduktionsplikten samordnat och efter denna övergripande, styrande plan.***

*Den 18 oktober 2023*

*Mattias Goldmann  
2030-sekretariatet*