

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)  
Klimat – och näringslivsdepartementet

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

Tåg företagen har mottagit promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (KN2023/03617) och inkommer med remissvar enligt nedan.

### Sammanfattning av förslaget

Sedan regeringen tillträdde och redan under valrörelsen har sänkt reduktionsplikt varit ett av regeringen största ambitioner. Detta till följd av förhöjda bensin- och dieselpriser samt rådande energibrist. Ett av regeringens huvudargument till varför reduktionsplikten bör sänkas är att hela Sverige måste ges förutsättningar att leva. Argumentationen bygger även på att andra jämförbara länder, till exempel våra grannländer, har lägre krav på diesel än vad Sverige har. Så för att underlätta för hushåll och bibehålla den svenska konkurrenskraften bör således reduktionsnivåerna sänkas under innevarande mandatperiod – anser regeringen.

I denna promemoria föreslås att reduktionspliktens krav på bensin och diesel sänks till sex procent mellan år 2024-2026 samt att reduktionsnivåerna för 2027-2030 slopas. Hur detta ska ske tas inte upp i denna promemoria. Nivåerna förändras enligt tabell nedan:

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			

### Tåg företagens synpunkter

#### 1. EU-politik

Förslaget resonerar delvis kring EU-politiken och EU-rätten i förhållande till minskad reduktionsplikt, likaså beaktas även de klimatpolitiska samt energi- och transportpolitiska målen.

På EU-nivå finns en överenskommelse mellan EU:s ministerråd och Europaparlamentet att medlemsstaterna antingen ska minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser med

14,5 procent eller nå en andel på 29 procent förnybar energi i transportsektorn. Inom detta ska minst 5,5% vara avancerade biodrivmedel eller förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, till exempel elektrobränsle.

Vidare ska Sverige, enligt överenskommelsen, minska utsläppen i ESR-sektorn med cirka 50 procent till 2030, jämfört med 2005. Utsläppen behöver minska hela vägen till 2030 genom en utsläppsbudget. I Sverige står inrikes transporter för nästan två tredjedelar av utsläppen i ESR-sektorn, det där därmed av stor betydelse hur reduktionsplikten utformas i detta avseende.

## **2. De nationella klimatmålen och klimatpolitiken**

Förutom det långsiktiga utsläppsmålet om nettonollutsläpp år 2045, fastställer de nationella klimatmålen även etappmål som innebär att utsläppen ska minska i sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningen. Inom transportsektorn ska växthusgasutsläppen år 2030 vara minst 63 procent längre än utsläppen år 1990. Även Riksdagen har beslutat om ett särskilt etappmål för transportsektorn att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010.

Med Sveriges ambitiösa klimatmål och även de mål som ingår i Sveriges energi- och transportpolitik saknar förslaget en bredare diskussion om hur sänkt reduktionsplikt kan påverka uppfyllandet av dessa mål. Enligt till exempel nationella klimatrådets rapport som publicerades under våren fördröjer reduktionspliktsproblematiken regeringens arbete med att ta fram en klimathandlingsplan. Regeringens förslag inom klimat- och miljöområdet kommer även att generera ökade utsläpp i framtiden. Att därmed reducera reduktionsplikten är att fortsatt gå i en olycklig riktning och kräver en djupare analys.

Reduktionsplikten är ett hållbart styrmedel som på ett effektivt sätt kan bidra till minskade utsläpp och även gynna produktionen av svenska biodrivmedel. Att sänka reduktionsplikten genererar därmed en direkt effekt på förutsättningarna för att uppnå målen för inrikes transporter till 2030 – vilket även har konstaterats av bland annat Riksrevisionen.

I förslaget tydliggörs inte hur reduktionsplikten ser ut efter år 2026. Tågföretagen anser att nivåerna mellan 2026–2030 bör tydliggöras så snart som möjligt samt att dessa sätts så att målen till år 2030 kan nås utan att Sverige blir beroende av att köpa utsläppsrätter.

## **3. Andra åtgärder för att hela Sverige ska fungera**

Bakgrunden till förslaget i fråga grundar sig primärt i utgångspunkten ”att hela Sverige måste fungera”. Tillgänglighet och effektiva transportlösningar är givetvis avgörande för en växande och fungerande arbetsmarknad samt för Sveriges tillväxt och näringsliv. Åtgärder som ökad elektrifiering av transportsektorn lyfts i förslaget som en åtgärd som kommer gynna omställningen och minska utsläppen från transportsektorn. Detta är naturligtvis positivt, men det finns även andra åtgärder som kan gynna och underlätta både för privatpersoner och näringsliv.

Att till exempel öka möjligheterna för kollektiva resor genom att investera i underhåll och utbyggnad av järnvägen i Sverige ökar både kapacitet, tillgänglighet och tillväxt i landet. Genom att bygga ut järnvägen kan man utvidga arbetsmarknadsregioner och ett robust järnvägsnät som kan underlätta kollektivt resande. Beroendet av bil skulle därmed kunna minska och därmed även beroendet av drivmedel.

På grund av Sveriges geografiska förutsättningar kommer det alltid att finnas ett bilberoende, framför allt i norra Sverige. Ett förslag om att bredda och differentiera reseavdraget hade inneburit ett steg i rätt riktning eller skatteväxling som gynnar enskilda hushåll och företag i glesbebyggda områden anser Tåg företagen är mer effektivt och hållbart tillvägagångssätt än att sänka reduktionsplikten till EU:s lägsta nivå.

### **Näringslivets roll**

Näringslivet är en avgörande aktör i klimatomställningen som verkar under de ramar och förutsättningar som sätts av det offentliga. Precis som Svenskt Näringsliv lyfter i sitt remissvar, kan reduktionsplikten i närtid bidra till lägre kostnader och stärkt konkurrenskraft för företag. Dock försvårar det uppfyllandet av klimatmålen. För att näringslivet ska kunna bidra till omställningen och nå uppsatta klimatmål med bibehållen konkurrenskraft bör styrmedel utformas med hänsyn till samhällsekonomisk effektivitet och de långsiktiga konsekvenser som sänkt reduktionsplikt medför.

För Tåg företagen den 25 augusti 2023,

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert