

Klimat- och näringslivsdepartementet  
**KN2024/01751**

## **Remissvar på promemoria: Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt (Ds 2024)**

---

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

---

### **1. Generella synpunkter**

Mobility Sweden ställer sig generellt positiv till regeringens förslag om utvecklade hållbarhetskriterier och en uppdaterad reduktionsplikt, vilket vi ser som ett viktigt led i arbetet för att nå de svenska klimatmålen. Samtidigt vill vi framhålla behovet av att dessa förändringar utformas på ett sätt som gynnar långsiktiga investeringar, främjar teknisk utveckling och samtidigt möjliggör en stabil och konkurrenskraftig marknad. Mobility Sweden avstyrkte därför förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel eftersom det motverkar möjligheterna för Sverige att nå sina klimatmål och den gröna omställningen, försämrar den globala konkurrenskraften för svensk fordonsindustri och sinkar omställningen till fossilfrihet.

Det krävs en bredare analys av regeringens samlade klimatpolitik, vilken effekt den får, och vad som krävs för att klara omställningen. Fordonsbranschen är gärna en del av en sådan bredare dialog i syfte att främja elektrifieringen, andra fossilfria drivmedel och den gröna omställningen. Insatserna för att nå klimatmålen och främja den gröna omställningen bör bestå av effektiva styrmedel. Mobility Sweden välkomnar därför tillsättandet av den nya styrmedelsutredningen för vidare dialog.

Styrmedel som främjar elektrifieringen och den gröna omställningen måste komma på plats för samtliga fordonsslag. Utöver ökad elektrifiering är användningen av biodrivmedel viktiga i omställningen under överskådlig tid. Den rullande fordonsflottan år 2030 kommer att bestå av minst 70 procent konventionella diesellastbilar. Dessa fordon kan bara ställa om genom att byta till förnybara 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 finns på plats idag och som regeringen har aviserat i höstbudgeten är bra utgångspunkter. Men de räcker inte för att nå varken de nationella klimatmålen eller EU:s gemensamma mål. Den föreslagna höjningen av reduktionsplikten, i kombination med sänkt skatt på bensin och diesel, ökar prisgapet mellan det fossila och fossilfria. Kostnaden för exempelvis 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.

En försening av omställningstakten till elektriska fordon kommer att försvåra 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. I stället kommer aspekter som omgivande faktorer och infrastruktur spela en avgörande roll för genomförandet av övergången.

Men förseningen kommer även att påverka nationens möjligheter att nå ERS åtagandet inom EU med 63 procent lägre växthusgasutsläpp 2030 jmf 1990. Utsläpp som undvikits inom industrin bör inte användas för att möjliggöra för högre utsläpp från transportsektorn. Det kommer även försvåra att nå det nationella etappmålet för transportsektorn om 70 procent lägre utsläpp 2030 jmf 2010.

Mobility Sweden avstår att svara på de delar av promemorian som rör datacenter, fasta biobränslen samt ändringar i drivmedelslagen.

## **2. Hållbarhetskriterier för förnybara bränslen och återvunna kolbränslen**

Mobility Sweden välkomnar initiativet att införa hållbarhetskriterier för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung samt återvunna kolbränslen. Detta är ett viktigt steg mot att minska utsläppen från transporter. Vi vill dock framhålla att det är av största vikt att definitionerna av vad som utgör förnybara bränslen och återvunna kolbränslen är tydliga och entydiga. Oklara begrepp och brist på vägledning riskerar att skapa osäkerhet på marknaden, vilket kan hämma investeringar och teknikutveckling. Vi stödjer även det föreslagna kravet på att förnybara bränslen ska uppnå minst 70 procents utsläppsminskning jämfört med fossila bränslen.

Mobility Sweden välkomnar att rapporteringsskyldiga ska lämna uppgifter via en unionsdatabas som medger att rapportering av uppgifter blir enhetlig inom unionen.

## **3. Markkriterier för biodrivmedelsproduktion**

De föreslagna markkriterierna för biodrivmedel och biobränslen, särskilt avseende skogsbiomassa, kan få stor påverkan på produktionen av vissa bränslen. För att säkerställa en konkurrensneutral marknad är det av största vikt att det svenska systemet också godkänns inom EU, i syfte att undvika att svenska företag hamnar i en ogynnsam konkurrenssituation på den inre marknaden.

## **4. Ändringar i reduktionsplikten**

Mobility Sweden är positiva till att el inkluderas som en möjlighet att uppnå reduktionsplikten och anser att möjligheten att uppfylla reduktionsplikten genom användning av el från publika laddstationer är ett viktigt tillskott som kan påskynda omställningen. Dock anges inte vilken klimatprestanda som företag kan räkna med för elen i promemorian. För att säkerställa transparens och tillförlitlighet i uppföljningen av reduktionsplikten ser vi ett behov av att snabbt klargöra vilken utsläppsminskning elen bidrar med.

Vidare vill vi framhålla att klimatprestandan för el kommer att vara avgörande för om mer biodrivmedel överhuvudtaget behöver blandas in. Om elen i sig kan uppnå betydande utsläppsminskningar, kommer behovet av att använda stora mängder biodrivmedel att minska. Därför är det viktigt att regeringen förtydligar vilken klimatprestanda som gäller.

Styrmedel som främjar övergång till fossilfri drift med elektrifieringen och biodrivmedel måste komma på plats för samtliga fordonsslag. Utöver ökad elektrifiering är användningen av

biodrivmedel viktiga i omställningen under överskådlig tid. Den rullande fordonsflottan år 2030 kommer att bestå till minst 70 procent av fordon med konventionella förbränningsmotorer. Sänkt pris på flytande bensen och diesel medför därmed att elektrifieringen och övergång till biodrivmedel tappar fart.

Mobility Sweden är därför kritiska till att nivån för reduktionsplikten enbart höjs till 10 procent. För att Sverige ska nå sina klimatmål krävs mer ambitiösa åtgärder, och vi menar att en högre reduktionsnivå skulle ge tydligare incitament för aktörer inom branschen att investera i och utveckla mer hållbara lösningar. Om elanvändningen motsvarar hela ökningen av reduktionsplikten kommer inga nya investeringar ske och inga nya tekniker att kommersialiseras.

Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, exempelvis elektrobränslen, föreslås också kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Dessa bränslen ska kunna blandas direkt in i bensen, exempelvis e-metanol som produceras av förnybar el och koldioxid. Dock kommer e-metanolens därmed att beskattas med motsvarande bensinskatt vilket är olyckligt och inte i linje med förorenaren betalar principen.

Även förnybar vätgas utgör ett bränsle av icke-biologiskt ursprung men föreslås inte omfattas av reduktionsplikten. Förnybart producerad vätgas kan användas som drivmedel i lastbilar med förbränningsmotor och i lastbilar med bränsleceller. Det finns en väsentlig skillnad i beskattningen dock där vätgasen inte betraktas som ett motorbränsle när den används i bränsleceller i fordon medan när vätgasen däremot används i ett fordon med förbränningsmotor utgår skatt enligt motsvarande fossilt bränsle, nämligen naturgas.

Mobility Sweden anser att vätgasen inte ska ingå i reduktionsplikten. Mobility Sweden anser vidare att regeringen snarast behöver se över beskattningen av vätgas som inte bör beskattas som motsvarande ett fossilt bränsle. Regeringen bör istället slopa skatten på all fossilfri el och vätgas som används som drivmedel. Tillgången på fordon som drivs med el eller vätgas kommer inte vara en begränsande faktor.

Därutöver ser Mobility Sweden ett behov av att revidera reglerna för miljörapportering av drivmedelsutsläppen vid pump och tydliggöra vad som gäller när rapporteringsskyldiga företag anger miljöinformation för konsumenten. Informationen vid pump är komplex och missvisande med fjolårets rapporterade volymer av utsläpp och blir mer komplex när el ingår i reduktionsplikten. Mobility Sweden menar att systemet för miljöinformation helt bör ses över.

## 5. Ändringar i Lagen om energiskatt

Som tidigare framförts anser Mobility Sweden att fossilfri el och vätgas inte ska beläggas med energi och koldioxidsskatt. Vätgasen bör istället kunna undantas från energi- och koldioxidsskatt likt biogas som omfattas av det nya kommissionsgodkännandet ([State aid](#)). Även fossilfri el som används för att uppfylla reduktionsplikten bör helt undantas från beskattning för ökad teknikneutralitet.

Stockholm den 12 november 2024

Mobility Sweden

Emmi Antonsson  
Chef för kommunikation och samhällskontakter