

Klimat och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2023-08-24

Diarienummer KN2023/03617

Remiss av promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Neste Sverige vill med anledning av rubricerad remiss lämna följande synpunkter på promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

Kort om Neste

Neste (NESTE, Nasdaq Helsinki) är en global drivmedelsproducent och världens största tillverkare av förnybar diesel och hållbart flygbränsle. Neste skapar lösningar som bekämpar klimatförändringarna och skyndar på omställningen mot en cirkulär ekonomi genom att raffinera avfall, restprodukter och innovativa råvaror till förnybara bränslen och hållbara råvaror för plast och andra material.

Vi har omfattande erfarenhet och kompetens gällande de globala förutsättningarna för ökad produktion och användning av förnybara bränslen. Vår ambition är att vara med och bidra till att fasa ut det fossila drivmedlet i Sverige och globalt genom att förse bland annat vägtransporter, tunga transporter och flyget med förnybara drivmedel vilket möjliggör sänkta CO2-utsläpp.

Nestes Synpunkter

SAMMANFATTNING

Neste tillstyrker inte promemorians förslag om att kraftigt sänka nivåerna för den svenska reduktionsplikten för bensin och diesel. De främsta skälen till ställningstagandet är följande:

- **Svårt att nå klimatmålen utan styrmedel för biodrivmedel.** Förslaget redovisar inte hur regeringen skall kompensera för de kraftigt ökade utsläppen som blir följden av den sänkta reduktionsplikten. Att lägga fram ett så pass radikalt förslag utan konsekvensbeskrivning och förslag till konkreta lösningar för hur utsläppen skall

hanteras är anmärkningsvärt. Risken är stor att klimatmålen inte nås när förslaget inte har föregåtts av någon större utredning och där eventuella lösningar inte är presenterade. För att fasa ut fossila drivmedel behövs alla lösningar. Genom att rasera det verktyg som fram tills idag stått för den största utsläppsminskningen inom transportsektorn riskerar regeringen missa de uppsatta klimatmålen.

- **Minskad investeringsvilja hos aktörerna i branschen.** Bristen på förutsägbarhet och långsiktighet fördröjer omställningen till fossilfria transporter och gröna jobb i Sverige. En kraftig omsvängning av politiken, där sju av åtta partier i Sveriges riksdag tidigare var överens, är olycklig. Tydliga förutsättningar och riktlinjer för perioden 2027–2030 är därför avgörande för att främja investeringar och påskynda övergången till en hållbar transportsektor.
- **Det är svårt att förutsäga priseffekten i praktiken.** Ny produktionskapacitet för HVO har tillkommit på marknaden under 2023 samtidigt som EU:s sanktioner mot Ryssland samt andra begränsningar i produktionen kan resultera i en eventuell ökning av priset på fossil diesel och därmed minska prisskillnaden gentemot HVO. Detta innebär att möjligheten att uppnå avsedd prissänkning i praktiken är begränsad. Sammantaget finns det betydande osäkerheter när det gäller att förutsäga prisförändringarna på några års sikt.
- **Bättre dialog med näringslivet ger väl förankrade förslag.** Näringslivet har visat på god vilja att komma med väl utredda förslag som både ser till att stärka det svenska näringslivets konkurrenskraft samt leder till att klimatmålen nås, både nationellt och på EU-nivå. Genom en bättre dialog med näringslivet kan förslaget från regeringen bli mer träffsäkert, väl förankrat och samhällsekonomiskt effektivt.

SVÅRT ATT UPPNÅ KLIMATMÅLEN UTAN STYRMEDEL FÖR BIODRIVMEDEL

I Sverige står utsläppen inom inrikes transporter och arbetsmaskiner för nästan två tredjedelar av utsläppen inom ESR-sektorn, varför utformningen av reduktionsplikten har stor betydelse. En konsekvens av att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till 6 procent under perioden 2024–2026 är att reduktionskraven på drivmedelsleverantörerna sannolikt kommer att behöva vara betydligt högre under 2027–2030 för att Sverige ska kunna uppfylla åtagandena enligt ansvarsfördelningsförordningen, om inga nya styrmedel införs.

Om Sverige inte skulle uppnå målsättningen inom ESR kommer Sverige att behöva köpa utsläppsenheter från andra medlemsstater, vilket är förenat med stor osäkerhet och risk.

Priset på utsläppsrätter har stigit från 20 till 90 euro på tre år och förväntas fortsätta öka på grund av kommande lagändringar som ännu inte har trätt i kraft. Det finns inte heller någon garanti att det kommer att finnas utsläppsrätter att köpa.

Förslaget om att sänka reduktionsnivåerna kommer också att minska Sveriges överskott inom ESR-sektorn fram till 2026. Det kan påverka Sveriges möjligheter att nå målen inom LULUCF-sektorn, beroende på hur reduktionsnivåerna utformas för perioden 2027–2030 och vilka andra effektiva styrmedel som införs. Till följd av detta kan skogsbrukssektorn bli föremål för stark styrning och krav om minskad produktion, samtidigt som den föreslagna förordningen om restaurering av natur kan ålägga markägare skyldigheten att restaurera skogs- och betesmark.

Enligt promemorian förväntas utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner öka med cirka 3,9 miljoner ton under 2024 jämfört med 2023 till följd av ändringarna i reduktionsplikten. De lägre drivmedelspriserna förväntas också leda till minskad försäljning och användning av laddbara fordon, eftersom totalkostnaden för att äga och använda bensin- eller dieseldrivna fordon sjunker. Effekterna av detta har inte beräknats i förslaget, men sannolikt kommer det att bromsa regeringens ambition att elektrifiera fordonsflottan och därmed öka utsläppen från inrikes transporter ytterligare.

Sverige står inför betydande utmaningar när det gäller att nå både de nationella klimatmålen samt de europeiska klimatmål som är beslutade inom ramen för Fit-for-55. Förslaget gällande en sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel har inte tagit hänsyn till vilka konsekvenser sänkningen får i relation till dessa mål och därmed riskerar förslaget leda till inte bara ökade utsläpp utan också ökade kostnader för staten för att hantera missade mål inom ramen för Fit-for-55.

MINSKAD INVESTERINGSVILJA HOS AKTÖRERNA I BRANSCHEN

Sverige har varit ledande tillsammans med Norge och Finland gällande biodrivmedelsanvändning och en sänkning av reduktionsplikten av den kaliber som regeringen föreslår kommer att minska efterfrågan drastiskt. För närvarande produceras ca 3,5 terawattimmar HVO per år i Sverige och den inhemska produktionen av HVO förväntas öka de kommande åren, med planerade nya produktionsanläggningar i Göteborg och en ökning av produktionen från bland annat St1 och Preem AB.

En följd av beslutet att sänka reduktionsplikten riskerar också att investeringsviljan för nya biodrivmedelsanläggningar i Sverige minskar, vilket ytterligare kommer att försvåra möjligheterna att nå Sveriges klimatmål och därmed öka de globala utsläppen av

växthusgaser. För att ta investeringsbeslut i miljardbeloppsnivå för nya anläggningar krävs långsiktighet och förutsägbarhet. När regeringen dels drastiskt sänker nivån på reduktionsplikten i tre år och dels lämnar det öppet för vilka nivåer som ska gälla 2027-2030 så riskerar dessa investeringar att hamna någon annanstans.

Bristen på förutsägbarhet och långsiktighet fördröjer omställningen till förnybara drivmedel och gröna jobb i Sverige. Tydliga förutsättningar och riktlinjer för perioden 2027–2030 är avgörande för att främja investeringar och påskynda övergången till en hållbar transportsektor.

DET ÄR SVÅRT ATT FÖRUTSÄGA PRISEFFEKTEN I PRAKTIKEN

Förslaget förväntas sänka pumppriset med cirka 0,20–0,25 kronor per liter för bensin och ungefär 3,2 kronor per liter för diesel, exklusive mervärdesskatt. Dessa priseffekter är dock osäkra på grund av flera faktorer. Dessutom står företag för cirka 73 procent av dieselanvändningen – varför en sänkt reduktionsplikt i huvudsak endast förväntas få en indirekt påverkan på hushållens levnadskostnader.

Prisskillnaden mellan HVO och fossil diesel har ökat under de senaste åren, vilket har ökat kostnaderna för att uppfylla reduktionsplikten. Ny produktionskapacitet för HVO har tillkommit på marknaden under 2023 och ytterligare kapacitet är på väg. Det samtidigt som EU:s sanktioner mot Ryssland kan resultera i en eventuell ökning av priset på fossil diesel och därmed minska prisskillnaden gentemot HVO.

En ökad efterfrågan på fossil diesel för nordiska vinterförhållanden kan också påverka priseffekterna om utbudet på drivmedelsmarknaden inte kan möta den ökade efterfrågan.

Vi befinner oss alltså i en situation där tillgången på HVO ökar samtidigt som tillgången på fossil diesel fortfarande är begränsad. Detta innebär att möjligheten att uppnå avsedd prissänkning i praktiken är begränsad. Sammantaget finns det betydande osäkerheter när det gäller att förutsäga prisförändringarna på några års sikt.

BÄTTRE DIALOG MED NÄRINGSLIVET GER VÄL FÖRANKRADE FÖRSLAG

I mars 2023 lade branschorganisationerna Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, Drivkraft Sverige, Motorbranschens Riksförbund och Fossilfritt Sverige fram ett genomarbetat förslag om att 2024 sänka reduktionsplikten för diesel till 19,3 procent växthusgasreduktion

och att behålla nivån 7,8 procent växthusgasreduktion för bensin. Tillsammans med bland annat förslag om sänkt skatt på diesel och ökad elektrifiering borde detta seriösa inspel från näringslivets berörda aktörer kunnat resultera i ett balanserat förslag om reduktionsplikten som högst sannolikt hade mött bred acceptans i Sveriges riksdag och hos stora delar av näringslivet.

Det är olyckligt att förslaget om en sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel dels lanseras utan en ordentlig konsekvensanalys har gjorts och dels läggs innan den statliga utredningen om hur svensk klimatpolitik påverkas av Fit-for-55 samt regeringens klimathandlingsplan läggs i höst.

Sammanfattningsvis riskerar förslaget om sänkt reduktionsplikt för bensin och diesel leda till att Sverige inte uppnår de klimatmål som satts upp nationellt och/eller på EU-nivå, att gröna jobb uteblir i Sverige och det samtidigt som priset vid pump inte får det genomslag som beskrivs i promemorian.

Neste anser att förslaget bör återremitteras och regeringen återkommer med en genomgripande konsekvensutredning där förslagen i Fit-for-55 finns med och därmed bör regeringen redovisa en helhetslösning för mandatperioden för hur både de nationella klimatmålen och EU-målen kommer kunna nås.

Neste hänvisar i övriga frågor till Drivkraft Sveriges remissvar som vi står bakom.

Stockholm den 24 augusti 2023

Neste Sverige

Magdalena Streijffert

Senior Manager Public Affairs Skandinavien

magdalena.streijffert@neste.com

0706-255892