

Yttrande över remiss av promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss. VTI har ett antal synpunkter som listas nedan.

- Sänks reduktionsplikten så som regeringen föreslår är det i princip omöjligt att nå det svenska transportsektorsmålet till 2030 (Trafikverket, 2023¹). Det går därmed att tolka promemorians förslag – även om det inte uttrycks explicit – som att 2030-målet överges. Är det regeringens avsikt att överge 2030-målet bör det tydligt proklameras i annat sammanhang och behandlas politiskt.
- Det är positivt att andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel/åtgärder övervägs. Dessa möjliga åtgärder kommer dock inte att leda till tillräckligt stor effekt på utsläppen att transportsektorsmålet 2030 kan nås. De närmast tillhands tänkbara alternativa styrmedlen är höjd koldioxidskatt eller handel med utsläppsrätter. Båda dessa styrmedel fungerar genom att öka bränslepriserna vid pump, vilket går emot regeringens huvudargument för den sänkta reduktionsplikten.
- Det är viktigt att kraftfulla och samhällsekonomiskt effektiva styrmedel för att nå 2045-målet analyseras och sätts in snarast möjligt. Den nationella politiken blir här behjälpt av EU:s utsläppshandelssystem där vägtransporter ingår, vilket planeras att införas 2027. Det blir därmed viktigt att den inhemska svenska styrningen under perioden 2024–2026 formas så att Sverige på ett kostnadseffektivt sätt når de av EU satta klimatmålen till 2030. I detta ingår att inga stora "hack" uppstår i kostnadskurvan, exempelvis 2027 när utsläppshandelssystemet, där vägtransporter ingår, införs. Med andra ord, den inhemska styrningen under de 3 år vi befinner oss i ett "gap" måste se till att marginalkostnaden för utsläppsminskningarna från vägtransporterna någorlunda väl motsvarar det förväntade utsläppsrättspriset 2027. Regeringen bör se till att styrmedel som minskar utsläppen från transportsektorn även under denna period ger incitament för individer, hushåll och företag att investera i teknologier som möjliggör långsiktig måluppfyllelse. Regeringen borde redan när den tillträdde ha tillsatt en utredning som studerar alternativa styrmedel, eftersom det efter Tidöavtalet var känt att reduktionsplikten skulle sänkas radikalt.

¹ [Vägtrafikens utsläpp 2022 \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/utslapp/utslapp-2022).

- VTI vill påpeka att den planerade skarpa utfasningen av utsläppsrätter i systemet för handel med utsläppsrätter förväntas medföra ett högre pris på fossila bränslen. Det är också en avsikt med styrmedlen för att åstadkomma incitament till en omställning som kan innefatta alternativa färdmedel, andra drivmedel och minskat resande. Det går helt enkelt inte att uppnå klimatmålen utan att det blir dyrare att konsumera fossila bränslen.
- En sänkning i reduktionsplikten och den därav följande sänkningen i pumppriset på drivmedel, både för företag och konsumenter, kommer att leda till en efterfrågeökning av drivmedel. Eftersom priselasticiteten av drivmedelsefterfrågan har skattats flera gånger är den lättillgänglig i vetenskapliga studier och inom ramen för promemorian borde det gått att på ett relativt enkelt sätt räkna, och rapportera, åtminstone första gradens påverkan på drivmedelsefterfrågan som uppstår med anledning av prissänkningen. Förändringen kommer dessutom att minska incitamenten att investera i elbilar. Även denna effekt skulle kunna skattas, exempelvis, med hjälp av en bilparksmodell. Det hade således varit möjligt att genomföra en grundligare utredning av effekterna av en sänkning av reduktionsplikten än vad som görs i promemorian.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskningschef Jan-Erik Swärdh. I beredningen har även forskningschef Jessica Berg, senior forskare Johanna Jussila Hammes, forskare Jens Portinson Hylander och forskningschef Peter Torstensson deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI