



2023-08-25

kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2023/03617

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av promemorians förslag

I promemorian föreslår regeringen att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för bensin och diesel ska sänkas till sex procent för åren 2024–2026 och att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

I promemorian görs bedömningen att regeringen kommer att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Även andra åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva bör övervägas.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till regeringens förslag om att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för bensin och diesel ska sänkas till sex procent för åren 2024–2026 och att slopa reduktionsnivåerna för 2027–2030 eftersom förslaget kommer att leda till minskad kollektivtrafikandel, ökat bilresande och kraftigt ökade växthusgasutsläpp.

Sänkningen av reduktionsplikten kommer enligt promemorian att öka klimatutsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner med 5,2 miljoner ton 2024 och med 6,7 miljoner ton 2026 jämfört med om tidigare beslut om reduktionsplikten ligger fast. Till detta ska läggas utsläppsökningar till följd av minskad försäljning och användning av laddbara bilar och minskad vilja att investera i nya anläggningar för biodrivmedel som inte har utsläppsberäknats enligt promemorian.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2023-08-25

Kollektivtrafiken minskar utsläppen av växthusgaser på flera sätt, bland annat genom att minska sina egna utsläpp och genom överflyttning från bil till kollektivtrafik, dvs genom ökad transporteffektivitet.

Överflyttning från bil till kollektivtrafik minskar klimatutsläppen genom att öka transporteffektiviteten. Det gör den på två sätt. För det första genom att kollektivtrafiken har lägre klimatutsläpp och är mer energieffektiv än bil. För det andra genom att kollektivtrafiken minskar trafikarbetet och antalet fordon. Skillnaden i klimatutsläpp och energieffektivitet mellan kollektivtrafik och bil kommer att minska ju större andel av fordonsflottan som är elektrifierad, medan kollektivtrafiken kommer fortsätta att minska växthusgasutsläppen genom att minska trafikarbetet och antalet fordon även när fordonsflottan är elektrifierad genom att: minska klimatutsläppen från tillverkningen av elbilar; minska behovet av el; minska behovet av att bygga nya vägar, gator och parkeringar; frigör biodrivmedel till fordonstyper och transportslag som är svåra att elektrifiera; skapar acceptans och legitimitet för andra klimatåtgärder på transportområdet; minskar rekyleffekten vid övergången till eldrivna transporter (Eftersom elbilar är billigare att köra finns det risk för en rekyleffekt som gör att människor kör mer, köper fler, större och tyngre fordon osv. vilket ökar trafikarbetet och antalet fordon och därigenom utsläppen).

Men istället för att öka transporteffektiviteten och minska klimatutsläppen genom ökad kollektivtrafikandel leder förslagen om sänkt reduktionsplikt till överflyttning från kollektivtrafik till bil, minskad transporteffektivitet och ökade utsläpp av växthusgaser. Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att inte heller utsläppsökning till följd av den minskade transporteffektiviteten genom överflyttning från bil till har beräknats i promemorian.

Med tanke på att utsläppsökningen till följd av minskad försäljning och användning av laddbara bilar och minskad vilja att investera i nya anläggningar för biodrivmedel samt överflyttning av resande från kollektivtrafik till bil inte har utsläppsberäknats så är den beräknade utsläppsökningen till följd av sänkt reduktionsplikt i promemorian lågt räknad.

Om den omfattande sänkningen av reduktionsplikten på diesel och bensin genomförs kommer transportsektorns klimatmål inte att kunna uppnås enligt Naturvårdsverket.¹ Regeringen gör samma bedömning. I budgetpropositionen framhåller regeringen att målet om att minska klimatutsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 inte kan nås med beslutade och aviserade styrmedel.² Det är dessutom inte bara utsläppsökningen till följd av sänkningen av reduktionsplikten som ska kompenseras, utan även ökningen av utsläppen till följd av besluten om sänkta drivmedelsskatter, slopad bonus för miljöbilar och ändrade reseavdrag med ökad subvention av bilister som tillsammans, enligt regeringens beräkningar, ökar utsläppen av växthusgaser med ytterligare omkring 0,5 miljoner ton år 2024 och, allt annat lika, med upp emot 1 miljon ton år 2030.³

Ökad elektrifiering kommer inte att vara tillräckligt för att uppnå 2030-målet om reduktionsplikten sänks kraftigt enligt Naturvårdsverkets⁴ och Trafikverkets⁵ analyser. Även om det återigen skulle säljas många elbilar så kommer de inte hinna ersätta bensin- och diesebilarna till 2030 dels på grund av det stora antalet personbilar som är i trafik, dels på grund av att en personbil i genomsnitt är 20 år

¹ [Naturvårdsverket \(2023\) Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning](#)

² [Prop. 2022/23:1 Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård](#)

³ [Klimatpolitiska rådet \(2023\) Klimatpolitiska rådets rapport 2023](#)

⁴ [Naturvårdsverket \(2023\) Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning](#)

⁵ [Trafikverket \(2023\) Vägtrafikens utsläpp 2022](#)



2023-08-25

gammal när den skrotas.⁶ Eller tydligare uttryckt, reduktionsplikten sänker utsläppen från alla 4,6 miljoner fossildrivna bilar, medan nybilsförsäljningen bara är en kvarts miljon bilar om året.⁷ Till detta kommer att köpen av nya elbilar har gjort en kraftig inbromsning till följd av konjunkturläget, hushållens minskade köpkraft och borttagandet av klimatbonusen.⁸ Andelen registrerade laddbara personbilar hålls uppe av företagsmarknaden, men den privata elbilsmarknaden är enligt biltillverkarnas och bilimportörernas branschorganisationen Mobility Sweden fortsatt iskall.⁹ Som regeringen framhåller i promemorian leder förslagen om sänkt reduktionsplikt dessutom till att minska försäljningen och användningen av laddbara bilar ytterligare.

För att 2030-målet och målet om nettonollutsläpp ska kunna uppnås måste klimatomställningen av transportsektorn vila på tre ben:

- Transporteffektivt samhälle
- Hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt
- Energieffektiva fordon och fartyg.¹⁰

Klimatpolitiska rådet och Energimyndigheten, Trafikverket, Trafikanalys med flera statliga myndigheter framhöll redan innan förslaget om sänkt reduktionsplikt att 2030-målet att det inte finns någon realistisk väg att uppnå målet utan att arbeta med alla tre benen.¹¹ Det kommer inte att vara tillräckligt att bara arbeta med ett eller två av dessa områden. Dels för att resurser för att framställa förnybara drivmedel, batterier, fordon och infrastruktur är begränsade, dels för att sprida risken om något område inte utvecklas som förväntat. Det är en stor omställning som ska ske på kort tid och potentialen inom alla tre områden kommer därför att behöva utnyttjas för att nå de ambitiösa mål som satts upp.

För att kunna kompensera den förväntade utsläppsökning kommer regeringen enligt Klimatpolitiska rådet att behöva presentera mycket långtgående nya insatser och kraftiga skärpningar av andra styrmedel. Dessa kommer att behöva omfatta alla tre benen i transportsektorns omställning.¹² Hittills har regering och riksdag framförallt fokuserat på styrmedel och åtgärder inom hållbara förnybara drivmedel, inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon, medan styrningen mot ett transporteffektivt samhälle varit för svag.¹³ Regeringen måste därför lägga fram politiska reformer

⁶ [Stort genombrott för elbilarna under 2022, pressmeddelande Trafikanalys 16 februari 2023](#) och [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#) som anger bilparkens genomsnittliga livslängd till 17 år

⁷ Sammanlagt antal bensin- och dieseldrivna personbilar, inklusive hybridbilar. [Trafikanalys \(2023\) Fordon 2022](#)

⁸ [Mobility Sweden \(2023\) Prognosen för antalet sålda elbilar 2023 sänks med 13 000 bilar, 20 juni 2023](#)

⁹ [Mobility Sweden \(2023\) Svag personbilsmarknad i juli men lastbilar går starkt, 1 augusti 2023](#)

¹⁰ [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#). Även Klimatpolitiska rådet, bl.a. i [Rapport 2019](#), Naturvårdsverket och myndigheterna som tillsammans tog fram [Energimyndigheten m.fl. \(2017\) Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07](#) etc. pekar på att transportsektorns klimatomställning måste bygga på dessa tre åtgärdsområden, även om formuleringarna varierar något

¹¹ [Klimatpolitiska rådet \(2019\) Rapport 2019](#) och [Energimyndigheten m.fl. \(2017\) Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07](#)

¹² [Klimatpolitiska rådet \(2023\) Klimatpolitiska rådets rapport 2023](#)

¹³ [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#) och [Klimatpolitiska rådet \(2023\) Rapport 2023](#) samt 2022 och 2021



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2023-08-25

som ökar transporteffektiviteten. Svensk Kollektivtrafik har därför tagit fram 40-punktsprogram för ökad transporteffektivitet och minskade klimatutsläpp.¹⁴

Svensk Kollektivtrafik är som redan nämnts kritiska till att Regeringskansliet inte har beräknat utsläppsökningen till följd av överflyttningen från kollektivtrafik till bil. Vi är även kritiska till att promemorians konsekvensanalys inte innehåller någon analys av hur förslagen påverkar de regionala kollektivtrafikmyndigheternas, och därigenom, regionernas ekonomi.

Förslagen kommer att försämra de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi på två sätt. För det första kommer överflyttningen av resande från kollektivtrafik till bil att minska kollektivtrafikens biljettintäkter. För det andra kommer förslagen sannolikt att öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader. Enligt en intervjustudie som gjorts av IVL bland ledande aktörer på drivmedelsmarknaden, såväl leverantörer som producenter, finns det en stor samstämmighet i att en kraftig nedjustering av reduktionsplikten till EU:s miniminivå kan få stora konsekvenser för HVO100-marknaden. Detta beror på att priset på vanlig diesel kommer minska när reduktionsplikten minskar, medan prisnivån på HVO100 hålls uppe av andra faktorer.¹⁵

Förslagen kommer att minska biljettintäkterna och öka kollektivtrafikens kostnader samtidigt som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna blöder ekonomiskt. Av flera anledningar. En är de ökade el- och drivmedelskostnader, stigande räntor och rekordhög inflation. Det finns indikationer på att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader kan stiga med i storleksordningen 8-12 procent under 2023. Det innebär en kostnadsökning på 4,5-6,7 miljarder kronor under 2023.¹⁶

För att öka transporteffektiviteten, höja kollektivtrafikandelen och minska utsläppen av växthusgaser anser Svensk Kollektivtrafik att regering och riksdag ska vidta åtgärder för kollektivtrafiken, bl. a.

- Ersätta reseavdraget med en färdmedelsneutral skattereduktion som är lika mycket värd oavsett inkomst och om arbetsresan görs med bil, buss, tåg eller cykel
- Ta bort förmånsskatten på månadskort i kollektivtrafiken
- Inför statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder
- Inför statligt stöd för lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad
- Formulera en nationell kollektivtrafikpolitik

Dessa åtgärder kommer att öka möjligheterna att uppnå transportsektorns klimatmål¹⁷ och dessutom förbättra kollektivtrafikens och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman, VD

¹⁴ I rapporten Svensk Kollektivtrafik (2023) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål

¹⁵ [IVL \(2022\) HVO100 - analys av nuläge och framtida utveckling](#)

¹⁶ En fylligare redovisning av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomiska svårigheter finns i [Svensk Kollektivtrafiks skrivelse till klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari: Vänta med att ta bort elbusspremien för stadsbussar](#), 6 juli 2023

¹⁷ Förslagen utvecklas i Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram för ökad transporteffektivitet och minskade klimatutsläpp som finns i rapporten Svensk Kollektivtrafik (2023) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål