

Remissyttrande

Datum: 2023-08-25

Diarienummer: KN2023/03617

Klimat- och näringslivsdepartementet

AB Volvos remissyttrande på Regeringens promemoria ”Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel” (KN2023/03617)

AB Volvo tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på ovan förslag och anför följande.

Sammanfattning

Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer att kräva flera kompletterande lösningar i samverkan. Det är därför olyckligt att en sänkning av reduktionsplikten inte presenteras samtidigt som nya styrmedel. Regeringen har dock aviserat att klimatmålen ligger kvar varför sådana styrmedel är att vänta. AB Volvo hade därför gärna sett att förslag om förändringar i reduktionsplikten presenterats tillsammans med en ny sammanhållen klimatpolitik på transportområdet.

AB Volvo bedömer att en sänkning av reduktionsplikten i enlighet med förslaget, skapar en kortsiktig klimatpolitik som riskerar att;

- undergräva förutsättningar för långsiktiga industriella investeringar,
- skapa osäkerhet på marknaden som behöver långsiktiga marknadsförutsättningar,
- försena omställningen,
- försvåra uppfyllandet av EU-mål, samt
- försvåra uppfyllandet av Sveriges nationella klimatmål.

AB Volvo välkomnar regeringens kommande analyser av reduktionsplikten där konsekvenser avseende nedan bör belysas;

- hur fordonsindustrins möjlighet att nå EU:s koldioxidnormer påverkas,
- hur elektrifieringen påverkas av sänkt reduktionsplikt,
- hur biogasens och vätgasens konkurrenskraft påverkas, samt
- hur industriföretags möjlighet att uppnå klimatåtaganden enligt exempelvis SBTi påverkas.

Den föreslagna sänkningen av reduktionsplikten tillstyrks därmed inte.

Remissyttrande

Inledning

AB Volvo har satt upp ambitiösa vetenskapsbaserade mål (SBTi¹) för att minska utsläppen av växthusgaser i linje med Parisavtalet. För att kunna uppfylla åtagandet till 2050 är AB Volvos ambition att sälja 100 procent fossilfria fordon från 2040. Det kommer möjliggöra för våra kunder att ha netto-nollutsläpp till 2050, givet tillgången på fossilfri energi. AB Volvo är branschledande och erbjuder fossilfria alternativa produkter i samtliga affärsområden. Energieffektiva produkter, lösningar och tjänster ger stora besparingar för våra kunder och minskar deras klimatpåverkan. Omställningen till ett fossilfritt transportsystem är ett av AB Volvos övergripande mål, tillsammans med säkerhet och produktivitet.

Eldrivna bussar var först ut i elektrifieringen och redan 2015 fanns bussproduktion för plug-in hybrider. Från 2017 serietillverkade AB Volvo helt elektriska bussar. Även eldrivna tunga lastbilar (över 16 tons totalvikt) finns sedan flera år och är i serieproduktion sedan 2020. Som en världsledande global aktör kan AB Volvo tillhandahålla fossilfria transportlösningar i hela världen. Samtidigt är det av stor industripolitisk betydelse för AB Volvo att vi på hemmamarknaden Sverige kan bygga nödvändig kunskap tillsammans med våra kunder, leda med goda exempel och visa på ett fossilfritt transportsystem. Visserligen är fordonsmarknaden i Sverige relativt liten, och endast 2-3 procent av omsättningen här rör från försäljning i Sverige, men Sverige är basen i AB Volvos globala industriella system samt basen för forskningen med 60 procent av forskningsmedel och 50 procent av anställda inom FoU. Omställningen i Sverige är därmed mycket viktig för forskning, lärande och utveckling för fordonbranschen.

Sänkning av reduktionsplikten riskerar att försena elektrifieringen genom ändrade marknadsförutsättningar

Regeringen vill sänka nivåerna för reduktionsplikten eftersom det har en prispåverkande effekt på både bensin och diesel, vilket blev en stor fråga i valet 2022 och därmed blev ett av regeringens vallöften. Genom att sänka reduktionsplikten, så som föreslås i remissen, uppnår regeringen delvis vallöftet att sänka² drivmedelspriserna.

Vid en sänkning av reduktionsplikten ändras även kostnadsrelationen mellan elektriska och konventionella kommersiella fordon (lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner), vilket leder till att de elektrifierade fordonen drabbas av en väsentlig kostnadsnackdel, allt annat lika. Den årliga drivmedelskostnaden för en konventionell diesellastbil minskar med i storleksordningen 160 000 kr, vilket kraftigt påverkar totalkostnadskalkylen och investeringsbesluten. I avsaknaden av andra styrmedel kan därmed en sänkning av reduktionsplikten leda till att omställningen i transportsektorn försenas, eftersom nollemissionsfordonen blir ett mindre attraktivt alternativ. Denna effekt beskriver Regeringskansliet i promemorian och konstaterar att de "lägre drivmedelspriserna förväntas leda till en lägre försäljning av laddbara fordon" eftersom kostnaden för ett dieselfordon (både äga och använda) minskar. Effekten skulle kunna motverkas av andra styrmedel eller styrmekanismer som kan främja ellastbilar/bussar eller laddning av lastbilarna/bussarna. Inget sådant har ännu kommunicerats men

¹ AB Volvos nettonollmål validerades av SBTi i juni 2021. Våra mål bygger på antagandet att våra produkter i snitt rullar "ute på vägarna" i cirka tio år. Referensåret för alla mätningar 2019. [Läs mer på hemsidan.](#)

² Se sidan 19 i regeringens promemoria "[Sänkning av reduktionsplikt för bensin och diesel](#)". Sänkningen blir 5,5 kr per liter diesel för en privatperson, vilket även inkluderar moms. För företag gäller 4,4 kr per liter diesel. Jämförelsen grundar sig på att reduktionsplikten för diesel år 2024 skulle ha varit 40 procent och enligt remissen ska sänkas till 6 procent. För bensin är prisseffekten lägre eftersom reduktionsplikten år 2024 skulle varit 12,5 procent. Vid jämförelse med reduktionsnivåer för 2023 (30,5 procent) gäller att prissänkningen för diesel för företag förväntas bli 3,2 kr per liter.

förväntas framgå i höstbudgeten samt i Klimathandlingsplanen som ska presenteras innan utgången av 2023.

Det är olyckligt att en sänkning av reduktionsplikten inte presenteras samtidigt som nya styrmedel eftersom det uppstår en osäkerhet i marknaden. Regeringen har dock tydligt aviserat att klimatmålen ligger kvar varför sådana styrmedel är att vänta. AB Volvo hade därför gärna sett att förslag om förändringar i reduktionsplikten hade presenterats tillsammans med en ny sammanhållen klimatpolitik på transportområdet.

Sänkning av reduktionsplikten riskerar att försvåra uppfyllandet av EU-mål

Efter vårens framgångsrika förhandlingar om Fit-for-55-paketet inom ramen för det svenska ordförandeskapet är det nu tydligt vilka EU-mål Sverige har att uppfylla. EU:s klimatmål är konstruerade på andra sätt än de svenska klimatmålen och innehåller flera flexibilitetsmekanismer. Målen är inte helt jämförbara med varandra eftersom de utgår från olika basår och dessutom delas EU:s klimatpolitik upp i tre tydliga sektorer (ETS, LULUCF samt ESR).

Transportsektorns utsläpp ingår i ESR-sektorn tillsammans med utsläpp från arbetsmaskiner, jordbruket, samt uppvärmning av bostäder och lokaler. I Sverige är utsläppen från transportsektorn den största andelen av utsläppen inom ESR. Sveriges ESR-åtagande är att minska utsläppen med 50 procent inom denna sektor till år 2030 jämfört med 2005. För att nå det målet behöver transportsektorn stå för en stor del av minskningen av utsläppen och fram till 2030 kommer fossilfria drivmedel behöva vara en del av lösningen för att nå målet. Elektrifieringen är självklart också en viktig del för att uppfylla målet, men även om försäljningen av nya elfordon och biogaslastbilar skulle vara hög kommer ändå den rullande flottan år 2030 bestå av minst 70–80 procent konventionella diesellastbilar. Dessa fordon kan bara ställa om genom att byta till fossilfria drivmedel. Det är därför olyckligt, och tämligen kortsiktigt, att sänka reduktionsplikten eftersom den (eller annat styrmedel) troligtvis behöver höjas kraftigt efter 2025 till en nivå i paritet med nuvarande nivå för att nå målet. Näringslivet behöver stabila förutsättningar i omställningen och en ryckighet är därmed mycket olyckligt eftersom det skapar osäkerheter.

För att värna om långsiktiga förutsättningar hade nuvarande nivå kunnat bibehållas och anpassas neråt i förhållande till behov för att nå ESR-målet. Ett annat alternativt hade kunnat utgå från Drivkraft Sveriges förslag om nivåer från 2018 och anpassas uppåt i förhållande till ESR-målet. Eftersom vi vet att det behövs fossilfria drivmedel till 2030 för att nå ESR-målet hade det varit bättre om drivmedelsbranschen hade kunnat behålla de försörjningskedjor som de redan etablerat.

Sänkningen av reduktionsplikten riskerar att försvåra uppfyllandet av Sverige nationella klimatmål

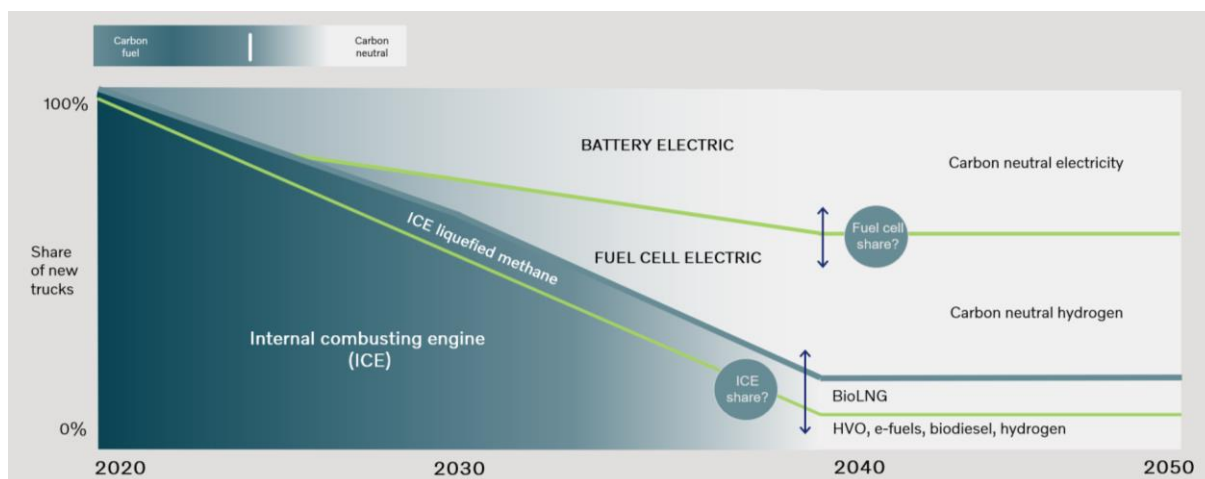
Det är viktigt för AB Volvo att Sverige behåller det nationella klimatmålet för transportsektorn, det vill säga minskade utsläpp om 70 procent till 2030 i inrikes transporter jämfört med 2010. Målet behövs så att den svenska politiken inte tappar tempo i elektrifieringen av transportsektorn. Även om EU:s olika klimatrelaterade mål har större styreffekt, eftersom de också innehåller sanktioner eller böter, ger det svenska sektorsmålet för transporter en tydlig inriktning. Klimatpolitiken, i Sverige och EU, ska syfta till nettonollutsläpp (för Sverige år 2045 och för EU 2050) och då behöver transportsektorns utsläpp minska radikalt. Därför är sektorsmålet till 2030 ett viktigt steg på vägen. Även om ESR-målet

är i paritet³ med det svenska målet i transportsektorn är det viktigt att behålla det svenska målet för att inte skapa ytterligare osäkerheter på marknaden om inriktningen. Särskilt viktigt är det nu efter att regeringen meddelat att reduktionsplikten ska sänkas. Med en hög ambition i omställningen av transportsektorn i Sverige blir det dessutom lättare att uppnå åtagande i ESR.

Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer att kräva flera kompletterande lösningar

Det finns inte en enskild lösning, för att få transportsektorn helt fossilfri. De olika lösningarna behövs för att möjliggöra omställningen i olika segment. AB Volvo ser tre kompletterande strategier framåt för omställningen av transportsektorn:

- Elektrifiering
- Fossilfria och hållbara bränslen
- Lösningar för att optimera transport- och energieffektiviteten samt minska bränsleförbrukningen



Figur 1 Scenariogram för fossilfria transporter till 2040 och tekniker för att nå dit.

Elektrifiering är den huvudsakliga vägen framåt i omställningen av transportsektorn och kan ske på två sätt: med batterielektriska fordon (BEV) eller bränslecellselektriska fordon (FCEV). Batterielektriska fordon kommer vara den dominerande lösningen i många segment i tätorter och storstadsregioner där det finns möjlighet till destinationsladdning utöver depåladdning. Bränslecellselektriska fordon kommer vara ett alternativ för lastbilstransporter med högre krav så som riktigt tunga transporter eller lastbilar som kör långa sträckor där tankning behöver vara snabb och räckta länge.

Fossilfria och hållbara bränslen tillsammans med förbränningsmotorn kommer att fortsätta vara en viktig del av ett omställt transportsystem och kommer att användas i segment som är svåra att elektrifiera. Både HVO, flytande biogas (BioLNG/LBG) och biodiesel (FAME) är viktiga bränslen idag, och framöver även hållbara e-bränslen. Vätgas, som drivmedel för lastbilar med en modifierad förbränningsmotor, kan också bli ett viktigt komplement för ett fossilfritt transportsystem.

³ Naturvårdsverket beskriver detta tydligt: Det svenska nationella målet för 2030 är att minska utsläppen i icke-handlade sektorn (ESR-sektorn) med 63 procent jämfört med 1990, varav åtta procentenheter kan nås med kompletterande åtgärder. Om de åtta procentenheterna kompletterande åtgärder används 2030 behöver utsläppen 2030 vara 52 procent lägre än de var 2005, det vill säga i paritet med det nya EU-åtagandet: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-del-av-eus-klimatmal>

Lösningar för att optimera energieffektiviteten och minska bränsleförbrukningen är viktiga pusselbitar för att nå fossilfria transporter. Fossilfria transporter måste kunna genomföras med samma, eller högre, effektivitet än dagens transporter. Det innebär att vi som fordonstillverkare kommer att fortsätta utveckla våra produkter för att förlänga körsträcka, öka transporteffektiviteten, korta laddningstider och förbättra lastkapacitet (exempelvis längre och tyngre lastbilar). Det är dock inte avsaknad av produkterna som idag är den begränsande faktorn.

En framgångsrik omställning av transportsektorn kräver en sammanhållen klimatpolitik med fokus på samtliga möjliggörande styrmedel

Fossilfria transporter rullar redan på vägarna. Utbud av utsläppsfria fordon kommer inte vara en begränsande faktor för att få fart på transportsektorns omställning, utan det kommer vara infrastrukturen och andra faktorer som avgör omställningstakten. AB Volvo brukar prata om "enabling conditions" eller möjliggörande faktorer. Dessa möjliggörande faktorer är oftast sådant som andra aktörer, inklusive det offentliga, beslutar över. Den viktigaste faktorn är utbyggnad av infrastruktur för laddning, både publik och semi-publik. Det behövs också förbättrad kapacitet i elnäten, främst på lokal och regional nivå, så att laddstationer för lastbilar kan anslutas utan långa ledtider. Energimängden till elektrifieringen av transportsektorn är i sammanhanget inte stor men även den behöver vara fossilfri. För att möjliggöra fossilfri elproduktion eller byggandet av batterifabriker behövs effektiva tillståndsprocesser. Även regelverk behöver utformas så att de underlättar (i stället för hindrar) samt styrmedel som gör omställningen attraktiv för kunderna. De fossila alternativen behöver vara dyrare enligt principen "förorenaren betalar". Styrmedel som bidrar till det skulle kunna vara bränsleskatter, reduktionsplikt, klimatpremien till bussar och lastbilar, utsläppshandelssystem, differentierade vägavgifter, samt andra incitament som kan påskynda omställningen till koldioxidneutrala transporter.

Utveckla konsekvensanalysen ytterligare

Konsekvensanalysen i promemorian går tydligt igenom flera olika aspekter av reduktionsplikten, omställningen och effekter för olika aktörer. Samtidigt saknas flera viktiga delar i konsekvensanalysen, som AB Volvo gärna ser utvecklas till den kommande propositionen.

För det första har EU ålagt fordonstillverkare att uppfylla regleringar kopplade till utsläpp från fordon, så kallade normer för koldioxidutsläpp från vissa kategorier nya tunga fordon. En revidering av lagstiftningen pågår och EU Kommissionens förslag till nya normer innebär krav på fordonstillverkarna att minska utsläppen med minst 15 procent till 2025 och 45 procent till 2030, samt 60 procent till 2035 jämfört med nivåerna från en basårsperiod 2019/2020. Regleringen innebär att varje fordonstillverkare på EU-marknaden får ett bindande utsläppsmål som är specifikt för tillverkarens fordonsflotta. Summan av tillverkarnas utsläppsmål ska ge EU-målet. Den tillverkare som överskrider sitt bindande utsläppsmål måste betala höga böter.

EU:s regleringar kan endast nås genom en snabbt ökad andel utsläppsfria fordon, uppskattningsvis över en tredjedel av nyregistreringarna redan år 2030 för all försäljning inom hela EU. För att detta ska kunna nås behöver de länder i EU med ambitiösa ESR-mål nå avsevärt högre. Därför krävs att en rad möjliggörande faktorer är uppfyllda, främst tillräcklig tillgång till ladd- och vätgasstationer avsedda för tunga fordon samt att utsläppsfria fordon sammantaget är det mest lönsamma alternativet för fordonskunderna.

Promemorian innehåller inte någon konsekvensanalys kopplat möjligheten för de världsledande fordonstillverkarna i Sverige att nå koldioxidnormerna. En minskad takt i elektrifieringen, på grund av sänkt reduktionsplikt, kan göra det svårare för fordonstillverkarna att nå de EU-beslutade koldioxid-

normerna. Normerna är strikta i sin utformning och om de inte uppnås väntar stora böter. Utbud av utsläppsfria fordon kommer inte vara en begränsande faktor, utan infrastrukturen och faktorer runt om är det som kommer avgöra implementeringstaketen.

För det andra saknas i konsekvensanalysen en uppskattning av följpåverkan av elektrifieringstakten på grund av reduktionsplikts sänkning. Samtidigt är det elektrifieringen som är regeringens huvudsakliga spår för omställningen i transportsektorn och för att nå ESR-målet. En sänkt reduktionsplikt med lägre drivmedelspriser riskerar att leda till en lägre försäljning av fossilfria alternativ (el, biogas och vätgas) eftersom kostnaden för ett dieselfordon (både äga och använda) sjunker. Denna dynamiska effekt behöver utvärderas.

På samma sätt behöver analyser av biogasens och vätgasens konkurrenskraft också genomföras. Speciellt oroväckande är biogasens konkurrenskraft som redan är försämrad då skattebefrielsen slopades i mars 2023. Skattebefrielsen är fortfarande inte återinförd trots att regeringen vill återinföra den och trots att EU-regelverket tillåter fortsatt skattebefrielse genom den ändring av Allmänna Gruppundantagsförordningen (GBER) som publicerades den 23 juni 2023. En sänkning av reduktionsplikten blir ytterligare ett steg i fel riktning för biogasutvecklingen i transportsektorn eftersom biogasens konkurrenskraft gentemot diesel då försämras ytterligare. Utebliven skattebefrielse för biogas kombinerat med slopad reduktionsplikt för diesel gör att det lönar sig att köra på fossilt drivmedel.

Även vätgasutvecklingen påverkas av den sänkta reduktionsplikten. Många tankstationer byggs nu för vätgas, finansierat av företag och staten i samarbete. En sänkning av reduktionsplikten motverkar den marknadstillväxt som företagen och politiken just nu planerar och investerar i eftersom vätgasens konkurrenskraft gentemot diesel försvagas när reduktionsplikten sänks.

Den sista aspekten, som saknas i konsekvensanalysen, är att reduktionsplikten i dess nuvarande form bidrar till näringslivets klimatmål så som till exempel SBTi.

Ytterligare analyser välkomnas

AB Volvo välkomnar de kommande analyser av reduktionsplikten som anges i promemorian och som regeringen ska återkomma med under 2025 för att säkerställa att ESR-målet uppnås. Alla bränslen och fordonsteknologier som leder mot fossilfrihet, behövs för att nå EU:s och FN:s övergripande klimatmål. AB Volvo ser tre alternativ till en helt fossilfri transportsektor: batterielektriska fordon, bränslecellselektriska fordon och förbränningsmotorer med hållbara bränslen så som flytande biogas, HVO, biodiesel, e-bränslen och vätgas. Till 2030 kommer följaktligen stora volymer fossilfria bränslen behövas. AB Volvo bistår gärna vidare i analyser och diskussioner om hur ändamålsenliga styrmedel kan utformas.

Göteborg 2023-08-25

Karolina Boholm, AB Volvo

Director Public Affairs

karolina.boholm@volvo.com

Om AB Volvo

AB Volvo är Sveriges största företag med totalt 105 000 anställda runt om i världen och med produktion i 18 länder. Volvogruppen omfattar 13 varumärken och har närvaro på 190 marknader. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. AB Volvo har sitt huvudkontor i Göteborg och 2022 uppgick nettoförsäljningen till cirka 473 miljarder kronor. Volvoaktien är noterad på Nasdaq Stockholm.

Affärsområdena inkluderar lastvagnar (trucks), anläggningsmaskiner, bussar, defense, motorer för marina och industriella ändamål, automatiserade lösningar samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet.

Utan den typ av produkter och tjänster som AB Volvo tillhandahåller skulle inte samhället fungera. På samma sätt som ett blodomlopp så är våra lastbilar, bussar, motorer, anläggningsmaskiner och finansiella tjänster betydelsefulla delar i många av de viktiga samhällsfunktioner som de flesta av oss är beroende av varje dag.

Vår värld är under förändring. Befolkningstillväxten i världen, urbaniseringen och e-handeln gör att efterfrågan på hållbara transportlösningar och en hållbar infrastruktur kommer fortsätta öka. Samtidigt är klimatförändringarna vår generations stora utmaning. AB Volvo har lovat att vara drivande i omställningen till hållbara, säkra och produktivare transport- och infrastrukturlösningar samtidigt som vi strävar efter att skapa ett samhälle med nettonollutsläpp.