

Till  
Regeringskansliet  
Klimat- och näringslivsdepartementet  
Mottagare: kn.remissvar@regeringskansliet.se

## IVL:s svar avseende promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Vi noterar att regeringen föreslår en mindre höjning av reduktionsplikten, men vi bedömer att ambitionsnivån fortfarande är otillräcklig för att möjliggöra de utsläppsminskningar som krävs för att Sverige ska uppfylla sina klimatåtaganden, både gentemot EU och våra nationella klimatmål. Vi ser även betydande risker med införandet av elkrediter och bedömer att reduktionsplikten riskerar att försvagas ytterligare om det inte kombineras med högre reduktionsnivåer än de som föreslås.

### Vi anser att:

- de föreslagna nivåerna i reduktionsplikten för bensin och diesel borde höjas.
- regeringen bör säkerställa att tillräckliga volymer förnybara drivmedel läginblandas i bensin och diesel trots möjligheten att uppnå plikten genom köp av elkrediter.
- regeringen bör utreda hur reduktionsplikten kan utvecklas för att stimulera ökad produktion och efterfrågan av avancerade biodrivmedel, såsom HVO producerat på lignin.

Nedan utvecklas våra ställningstaganden:

### Föreslagna reduktionsnivåer är för låga för att klara Sveriges klimatåtaganden

En ökad användning av förnybara drivmedel är helt nödvändigt för att klimatmålen till 2030 ska kunna nås. En höjning av reduktionsplikten är därmed välkommen, men vi konstaterar att den föreslagna höjningen från 6 till 10 procent är otillräcklig. Det gäller både för att nå Sveriges nationella klimatmål och det så kallade ESR-betinget, alltså vårt åtagande gentemot EU.

Att regeringen bedömer att den föreslagna ambitionshöjningen är tillräcklig beror på att regeringens scenario för måluppfyllnad av ESR (som presenteras i

klimatebilagan till budgetproposition för 2025) inte ger en rättvisande bild över den möjliga framtida utvecklingen. Dels antas användningen av fossila drivmedel öka långsammare än i andra tidigare scenarier, vilket är svårt att förstå logiken bakom givet de förväntat fortsatt låga priserna på fossila drivmedel. Dels förutsätter scenariot också att kolinlagringen i skogsbruket kommer öka enligt vårt beting i LULUCF, vilket vi också ställer oss tveksamma till. Om detta inte inträffar minskar vårt utsläppsutrymme inom ESR, vilket då innebär att vi behöver minska utsläppen ännu mer från bland annat transporter. Scenariot för måluppfyllnad innebär dessutom att vi inte klarar vårt nationella klimatmål för transportsektorn till 2030.

Det krävs därför en politik som säkerställer att tillräckliga mängder fossila drivmedel ersätts av förnybara drivmedel. Reduktionsplikten är avgörande för detta. I nuläget, även med regeringens föreslagna ambitionshöjning, blir det i praktiken upp till företag och enskilda att på frivillig basis tanka en hög andel förnybart istället för fossilt. I flera studier har vi dock konstaterat att detta omöjliga kan fungera som substitut för styrmedel.<sup>1</sup>

## Sänkta drivmedelspriser urholkar klimatstyrningen

För att klara klimatmålen behövs också en politik som främjar både en påskyndad elektrifiering och ett transporteffektivare samhälle, alltså att fler resor och transporter görs med energieffektiva färdmedel. Allt detta motverkas dock av den nuvarande politikens fokus på låga drivmedelspriser, mest aktuellt i form av att drivmedelsskatten sänks för att kompensera för högre drivmedelspriser när reduktionspliktsnivån höjs. Är det billigt att köra bil eller lastbil fossilt blir merkostnaden för elfordon högre, vilket vi i dialog med fordons- och transportbranschen sett påverkat efterfrågan på ellastbilar negativt, eftersom kostnadskalkylen för fordonen försämras. Samma sak gäller andra hållbara transportlösningar, som alla blir mindre intressanta för både företag och privatpersoner när priset på det fossila är lågt.

## Elkrediter ger inga ytterligare incitament för elektrifiering

Regeringen föreslår även att el ska inkluderas i reduktionsplikten. Förslaget innebär att aktörer som säljer förnybar och fossilfri el i publika laddstationer ska få elkrediter som de ska kunna sälja till reduktionspliktiga aktörer. Dessa ska i sin tur

---

<sup>1</sup> [HVO100 i ljuset av Sveriges och EU:s nya klimatpolitik](#)

kunna använda krediterna för att uppnå reduktionsplikten. Genom krediterna kan drivmedelsbolagen uppnå reduktionsplikten med en lägre inblandning av förnybara drivmedel.

Som motiv till införande av elkrediterna skriver regeringen att reduktionsplikten ska bli "mer teknikneutral och stimulera till fortsatt elektrifiering". De skriver också att "inkluderandet av el" på sikt bedöms "bidra till att drivkrafterna för elektrifiering i transportsektorn stärks, vilket kan påverka utsläppen".

Att systemet med elkrediter skulle stärka drivkrafterna till elektrifiering bedömer vi som högst osannolikt. Resonemanget verkar bygga på ett antagande att ökad lönsamhet för laddoperatörer skulle leda till att fler verksamheter och privatpersoner väljer elfordon. Vi anser, i likhet med branschaktörer som vi intervjuat, att denna koppling är svag och otydlig. Valet av fordon styrs huvudsakligen av totalkostnaden för ägande och drift, vilket laddoperatörernas lönsamhet har en mycket begränsad inverkan på.

Samtidigt som elkrediterna alltså saknar effekt på elektrifieringen, riskerar de att minska mängden biodrivmedel som blandas in i bensin och diesel, vilket annars hade givit ett extra bidrag till klimatmålen. Till skillnad från laddning, som kommer att ske oavsett elkrediternas existens, finns det inga andra incitament för drivmedelsbolag att blanda in biodrivmedel i fossila drivmedel utöver reduktionsplikten.

Eftersom EU genom förnybartdirektivet kräver att krediter för förnybar el som säljs i publik laddning ska införas i reduktionsplikten föreslår vi inte att systemet slopas. Däremot är det viktigt att regeringen säkerställer att elkreditsystemet inte motverkar att förnybara drivmedel låginblandas i bensin och diesel i tillräcklig utsträckning. Detta kan göras antingen genom att begränsa hur stor del av plikten som de reduktionspliktiga aktörerna kan uppnå genom köp av elkrediter eller att införa så pass höga reduktionsnivåer att köp av elkrediter inte kan fungera som substitut för en tillräcklig låginblandning.

## Risk för dubbelräkning i klimatrapporeringar

Vi ser dessutom en stor risk att införandet av elkrediter kommer att försvåra klimatrapporering för företag och ser en stor risk för dubbelräkning. Problematiken ligger i att de låga klimatvärdena från elen som omfattas av elkrediterna kan räknas dubbelt – dels som en förbättring av klimatprestandan för reduktionspliktiga

drivmedel (alltså bensin och diesel), dels som fossilfri el av företag som laddar sina elfordon.

För att undvika denna dubbelräkning skulle företag i praktiken behöva rapportera en sämre klimatprestanda när de laddar sina fordon hos aktörer som säljer sina elkrediter till ett reduktionspliktigt drivmedelsbolag, jämfört med laddning hos aktörer som inte säljer sina elkrediter. En sådan rapportering är dock både svår att genomföra och att följa upp, vilket gör det osannolikt att företagen kommer att kunna tillämpa det i praktiken.

Det här är inte bara ett problem för klimatrapporteringar, utan kommer också att missgynna laddoperatörer som avstår från att sälja sina elkrediter. Detta är olyckligt eftersom operatörerna därigenom skulle erbjuda laddning med bättre klimatnytta. Men eftersom systemet kommer vara komplicerat att förstå kommer det sannolikt inte finnas affärsnytta i att avstå från detta, så i praktiken lär systemet innebära att alla laddoperatörer säljer sina krediter.

## Biodrivmedel i Sverige är fortfarande främst gjorda på importerade råvaror

Vi vill även understryka att det fortsatt är ett problem att merparten av alla biodrivmedel som används i Sverige är producerade på importerade bioråvaror. Sverige har en stor potential att i större utsträckning nyttja inhemska råvaror, inte minst lignin från skogsbruket, vilket en tidigare studie från IVL visar har goda klimategenskaper.<sup>2</sup>

Produktion av sådana biodrivmedel förutsätter dock att branschen är villig att investera i ny biodrivmedelsproduktion, och vi ser en stor risk att sänkningen av drivmedelsskatterna tillsammans med den tidigare sänkningen av reduktionsplikten försämrat förutsättningarna för detta (och att föreslagen höjning inte kommer leda till någon betydande förbättring av detta). Därutöver anser vi att Trafikanalys förslag att i reduktionsplikten införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel samt att skärpa industriklivet kan vara lämpliga åtgärder för att ge utvecklingen en ytterligare knuff.

---

<sup>2</sup> [Costs for reducing GHG emissions from road and air transport with biofuels and electrofuels](#)

Samtidigt vill vi betona att potentialen att använda skogsbaserade bioråvaror inte är oändlig. Sveriges beting gentemot EU inom LULUCF och naturrestaureringsförordningen kommer att utgöra grunden för ett hållbart uttag från skogen med krav på ökad kolinlagring och större hänsyn till biologisk mångfald. Det kommer sannolikt att innebära ett behov av att prioritera och effektivisera inom de områden som idag utnyttjar skogen som till exempel bioenergi till fjärrvärme och pappersmassa. Men genom att skapa förutsättningar för att nyttja lignin för biodrivmedelsproduktion tror vi att mer biodrivmedel kan produceras utan att avverkningen behöver öka. Detta förutsätter dock en mer ambitiös politik.

För IVL Svenska Miljöinstitutet,

*Tobias Gustavsson Binder, expert på transportsektorns klimatomställning*

*Anders Roth, senior utredare och expert på transporter och mobilitet*

*Julia Hansson, forskare och expert inom förnybara bränslen*