Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Direkt: 08 624 74 xx
Fax: 08 85 13 29
Allmänt: info@wwf.se
muge.apaydin.jonsson@wwf.se
www.wwf.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
Stockholm
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

hanna.sundqvist@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Ulriksdal 22 augusti 2023

Världsnaturfonden WWFs remissvar angående sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Dnr: KN2023/0317

Övergripande synpunkter

- Världsnaturfonden WWF ser ett stort behov av ytterligare styrmedel och åtgärder på transportområdet för att nå nollutsläpp på ett hållbart, kostnadseffektivt och robust sätt. WWF ser på transportsektorns klimatomställning som stående på tre ben, som var för sig utgör egna åtgärdsområden, för att den ska kunna vara miljömässigt och socialt hållbar:

1. Ett transporteffektivt samhälle
2. Hållbara förnybara drivmedel
3. Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg.

En klimatomställning som står på tre ben sprider riskerna om ett åtgärdsområde inte utvecklar sig i önskvärd riktning. Politiken har under mycket lång tid fokuserat på de två sistnämnda komponenterna och negligerat åtgärder för att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle.

- Världsnaturfonden WWF tycker reduktionsplikten är särskilt viktig för att nå transportsektorns 2030-mål och att regeringen inte identifierat några styrmedel som på sikt kan ersätta detta styrmedel så att nationella etappmålet 2030 kan nås är djupt oroande. Att reduktionsplikten ska sänkas till sex procent för både bensin och diesel under mandatperioden och därefter slopas försämrar förutsättningarna att nå det nationella etappmålet. WWF menar att regeringen riskerar att skjuta den nödvändiga omställningen och minskandet av Sveriges växthusgasutsläpp på framtiden.

- Hållbara biodrivmedel har en roll i klimatomställningen och reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att nå klimatmålet för transportsektorn till 2030. Reduktionsplikten är ett effektivt sätt att säkra inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel och är ett viktigt styrmedel för att nå klimatmålet för transportsektorn till 2030. Reduktionsplikten måste dock utformas på ett sätt som inte driver på avskogning och som tar hänsyn till att hållbar biomassa är en begränsad resurs som efterfrågas i flera olika branscher i många länder.

- En bred palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon behöver införas omgående för att minska effekterna av ökad klimatpåverkan under perioden där reduktionsplikten sänks och slopas. Åtgärder för ett transporteffektivt samhälle är viktiga för att inte drivmedelsskatter, reduktionsplikt och andra generella styrmedel av klimatskäl ska behöva höjas lika kraftigt som vid en utveckling utan åtgärder för att dämpa trafikarbetet. Men potentialen för **"åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle"** att bidra till klimatmålen finns inte i promemorian. Regeringen bör genomföra kompletterande åtgärder inom transportsektorn så att den totala ökade utsläppseffekten från år 2024 blir noll. **WWF menar att det inte kan ske genom inköp av utsläppsrätter.**

<u>Sammanfattade synpunkter</u>

- Regeringen anger att "*Det bör analyseras vilka möjligheter Sverige har att bidra till att nå kraven i ansvarsfördelningsförordningen genom att köpa utsläppsrätter från andra medlemsstater".* WWF menar att förlita sig på att köpa utsläppsrätter från andra medlemsstater kan bli dyrt för Sverige. Det är dessutom inte en självklarhet att det kommer finnas utsläppsrätter från andra länder att tillgå, speciellt inte om fler länder agerar som Sverige och om omställningen ska bli rättvis. WWF menar att regeringen bör tydliggöra att reduktionsplikten efter år 2026 ska sättas så att 2030-målet nås utan inköp av utsläppsrätter, och den exakta nivån bör beslutas efter en kontrollstation våren 2026.

- Regeringen konstaterar att *"Sverige har enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning, se avsnitt 4.2. Ju lägre reduktionsnivåerna sätts 2024–2026 desto högre krav behöver sannolikt ställas på drivmedelsleverantörerna 2027–2030 så att de ackumulerade utsläppen 2021–2030 inte blir högre än vad som är tillåtet för Sverige, se avsnitt 8.6. Detta beror till stor del på övrig elektrifiering av fordonsflottan."* WWF menar att påskynda elektrifieringen av fordonsflottan är av stor vikt för måluppfyllelsen men övergången kommer troligtvis inte att gå så fort som regeringen önskar och att enbart hänvisa till elektrifieringen, utan ett transporteffektivt samhälle och reduktionspliktens roll, försämrar förutsättningarna att nå våra klimatmål på kort och lång sikt.

- Regeringen anger att "*Sänkta drivmedelskostnader innebär förbättrade konkurrensförhållanden för svenska företag jämfört med företag i andra länder".* WWF menar att billigare drivmedel som har fossila ursprung leder till försämrad konkurrenskraft för företag som tar omställningen på allvar och gör stora investeringar. Dessa företagsinvesteringar är beroende av en långsiktig och ambitiös klimatpolitik som tyvärr försämras med en politik utan reduktionsplikt för måluppfyllelse för transportmålet 2030. WWF menar att förutsättningarna för storskalig omställning i samhället försämras när man låser fast Sverige som ett fossilberoende land.

- Regeringen avser "*Förslaget bedöms sammantaget påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Det är bland annat så att en lägre andel av hushållen i storstäder äger personbil och fler har möjlighet att använda alternativa transporter*". WWF delar regeringens bedömning om att de som bor i landsbygden är mer beroende av bil än boende i stora städer för att alternativen till bilen är färre i glesbygd. Regeringen bör dock, istället för att sänka reduktionsplikten, inrätta nya träffsäkra styrmedel som exempelvis "Landsbygdsavtal" för att såväl hushåll som företag i hela Sverige ska kunna delta i klimatomställningen och för att omställningen ska bli rättvis. Landsbygdsavtal innebär kontrakt mellan staten, landsbygdskommuner, regioner och privata aktörer för att skapa bättre alternativ till bilen och minska transportbehovet på landsbygden. Genom ett liknande avtal skulle regeringen minska känsligheten och sårbarheten för

höga drivmedelspriser. Kompletterande styrmedel som kompenserar verkligt bilberoende landsbygdsbor för ökade drivmedelskostnader när utsläppen måste ner kan behövas. WWF menar att styrmedel som är riktade till de som är mer utsatta hushåll och sektorer är mer träffsäkert än att slopa ett långsiktigt styrmedel som reduktionsplikten.

För Världsnaturfonden WWF

Gustaf Lind	*Müge Apaydin-Jönsson*
Generalsekreterare	Sakkunnig klimat, hållbar energi- och stadsutveckling