

Politik och kommunikation
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
med kopia till: kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Energiföretagen Sverige ("Energiföretagen") har tagit del av promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel och vill framföra följande synpunkter.

En sänkt reduktionsplikt kräver ökat fokus på elektrifiering

I promemorian föreslås det att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för bensin och diesel sänks till sex procent för åren 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas. Vidare görs bedömningen att regeringen kommer att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030.

Förslaget kommer att få stor påverkan för transportsektorns klimatomställning. Även om reduktionsplikten framöver ersätts med andra styrmedel för att minska klimatutsläppen är det sannolikt att införandet av sådana alternativa åtgärder kommer ta lång tid att utvärdera och implementera vilket innebär att vi förlorar viktig tid, potentiellt flera år, i kampen mot klimathotet.

Omställningen av samhället kräver långsiktiga och tydliga förutsättningar – inte minst för företag som ska investera i tex produktionsanläggningar för drivmedel och fordon. Men även för kunder som ska förstå hur deras transportkostnader förväntas utvecklas över tid och kunna fatta kloka köpbeslut. Därför är det olyckligt med ytterligare tvära kast i förutsättningarna som den sänkta reduktionsplikten nu innebär. Detta, tillsammans med andra hastigt införda förändringar såsom slopandet av klimatbonusen och omstöpanet av elbusspremien, skapar osäkerhet hos många aktörer vilket riskerar att sinka det starka momentum vi byggt upp i Sverige när det gäller omställningen av transportsektorn.

Med den föreslagna sänkningen av reduktionsplikten kommer det bli extremt utmanande att nå klimatmålet på 70 % utsläppsminskning för transportsektorn till 2030, samt även möjligheterna att nå en helt fossilfri fordonsflotta till 2045. Det blir därför nu ännu viktigare att accelerera elektrifieringen av transportsektorn. En

övergång till elektrifierade transporter stärker också Sveriges försörjningstrygghet och energisäkerhet i ljuset av Rysslands krig i Ukraina.

Utbyggnad av elnätet en nyckel framöver

För att kunna öka elektrifieringen av transportsektorn och därmed öka chanserna till måluppfyllelse krävs en kraftfull utbyggnad av laddinfrastrukturen – här behövs dock ett bredare systemperspektiv än att enbart se laddinfrastrukturen som en separat infrastruktur. Det finns gott om marknadsaktörer som vill bygga laddinfrastruktur men den stora utmaningen framöver kommer vara kapaciteten i elnäten – som är begränsad på många av de platser där laddning efterfrågas.

Laddning är framför allt en fråga om effekt – snarare än energi. Särskilt snabbaddning kräver väldigt höga effekter. En större snabbaddstation för lastbilar kan i framtiden behöva uppåt 20 MW vilket är i paritet med effektbehovet för en större fabrik eller en mindre stad. På många platser är elnätet inte dimensionerat för att ansluta anläggningar med dessa effektbehov. Därför behövs nu en snabb och proaktiv nätutbyggnad baserat på kommande efterfrågan av laddning. Det befintliga elnätet behöver också nyttjas på ett effektivare sätt. För att klara detta behöver elnätsföretagen rätt förutsättningar:

- Ta krafttag för att korta ledtiderna för elnätsutbyggnaden, ex:
 - öka resurserna till de tillståndsgivande myndigheterna
 - säkerställ fler parallella processer
 - implementera Klimatråtsutredningens förslag, till exempel att klassa elnäten som riksintresse.
- Säkra incitament för en proaktiv utbyggnad av elnätet.
- En långsiktig och förutsägbar intäktsreglering för elnäten, för att kunna fatta avgörande investeringsbeslut.
- Skapa förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av det befintliga elnätet:
 - det behövs ett tydligare regelverk för villkorade nätanslutningar
 - incitament i intäktsregleringen för flexibilitetstjänster där kunderna anpassar sin förbrukning
 - det bör också vara möjligt att söka stöd för stationära batterier som stöttar laddstationer vilket minskar effektbehovet från elnätet.

Kostnadsbilden för samhällsviktiga transporter

Idag är investeringar i elfordon betydligt dyrare än motsvarande dieselfordon. Driftskostnaderna är dock lägre och med teknikutveckling och storskalig fordonsproduktion bedömer fordonstillverkarna att prisparitet för totalkostnaden för en ellastbil jämfört med en diesellastbil bör nås inom en inte alltför lång tidsperiod. Även om vi inte har anledning att ifrågasätta denna utveckling finns det dock givetvis osäkerheter kring kostnadsbilden för transportköpare framöver.

Med sänkningen av reduktionsplikten kommer som sagt elektrifieringstakten behöva öka. Elektrifiering av transporter har flera parallella nyttor som bland annat minskat buller och utsläpp av kväveoxider. Centralt är dock att

omställningen inte medför ökade transportkostnader på ett sätt som påverkar förutsättningarna för samhällsviktig verksamhet. Inom energibranschen sker en ansevärd mängd transporter av bränsle till värme- och elproduktion. Exempelvis körs årligen ett stort antal lastbilstransporter med avverkningsrester (GROT) ur skogen. Eftersom detta biobränsle är mycket kostnads känsligt skulle ökade transportkostnader kunna ha en stor påverkan och minska förutsättningarna för att använda detta inhemska biobränsle. Fjärr- och kraftvärmeverksamhet är också generellt sett väldigt transportintensiv med många lastbilstransporter varje dag under värmesäsongen från bränsleterminaler till fjärr- och kraftvärmeverken. Ökade transportkostnader kan kraftigt försämra de ekonomiska förutsättningarna för denna samhällsviktiga verksamhet.

Således är det viktigt att staten löpande utvärderar utvecklingen av transportkostnaderna och säkerställer de reformer som krävs för klimatomställningen. Särskilt under de tidiga faserna kommer investeringsstöd i nollutsläppsfordon behövas och i vissa fall även stöd för investering, installation och drift av laddinfrastruktur. På sikt bör stöden fhasas ut men det är viktigt att det inte sker för tidigt och att utfasningen sker över tid på ett förutsägbart sätt.

Stockholm som ovan



Åsa Pettersson
VD Energiföretagen Sverige