

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.nationellplan@regeringskansliet.se  
**Er ref I2020/02739**

Vår ref RE202107

Stockholm den 29 januari 2021

## **Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (Rapport TRV 2020:73376)**

Drivkraft Sverige/DS (tidigare Svenska Petroleum och Biodrivmedelinstitutet) har fått rubricerad PM på remiss och har följande synpunkter på förslaget.

Synpunkterna i denna skrivelse begränsas till drivmedel, och överensstämmer med den Färdplan för Klimatneutral Konkurrenskraft som branschen tagit fram tillsammans med Fossilfritt Sverige [https://drivkraftsverige.se/wp-content/uploads/2020/03/FFS\\_Petroleum-och-biodrivmedelsbranschen\\_Webb\\_V2.pdf](https://drivkraftsverige.se/wp-content/uploads/2020/03/FFS_Petroleum-och-biodrivmedelsbranschen_Webb_V2.pdf)

### **Inledning och sammanfattning av synpunkter och förslag**

Drivkraft Sverige (DS) välkomnar möjligheten att kommentera Trafikverkets inriktningsunderlag. Rapporten ger ett mycket bra underlag för fortsatt dialog, och anser att myndigheten belyst tre viktiga områden, där DS vill avge följande sammanfattande synpunkter och förslag.

#### **1. Hållbarhet, och den centrala frågan om att uppnå klimatmålen**

DS stöder tillsättandet av en drivmedelskommission som säkerställer teknikneutralitet och att vi når klimatmålen med bibehållen konkurrenskraft och försörjningstrygghet, så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt, istället för att ställa olika framdrivningsmetoder mot varandra.

Gör en 'well-to-wheel' analys som är teknikneutral vid bedömning av befintliga och nya fordon, motorer och batterier samt relevanta styrmedel för fordon och drivmedel. Reformera skatte- och avgiftssystemet som påverkar fordonsutveckling och försäljning i syfte att helt fokusera på kostnadseffektivitet och teknikneutralitet.

#### **2. Konkurrenskraft, och samhällsekonomiska drivkrafter**

DS anser att myndighetens analys av samhällskostnader för omställningen är ett steg i rätt riktning för fortsatt dialog, men ser inte att de olika alternativen ska ställas mot varandra. Då drivmedel är en fundamental del i svenska samhällets funktion samt näringslivets konkurrenskraft behöver konsekvenserna för svenska företag utredas ytterligare vid förslag om styrmedel som accelererar ett alternativ för ett annat. Sverige ska vara ett föregångsland i omställningen, inte bara på ideologisk grund, utan främst på kommersiell grund. Här behöver

underlaget ta hänsyn till hur omvärlden förändras, och säkerställa att Sverige går i en takt som inte försämrar förutsättningar för svenska företag.

### 3. Trygga leveranskedjor

DS anser att myndigheten bör överväga en grundligare analys av drivmedelsförsörjningens infrastruktur, då den är kritisk för att transportsystemet fungerar idag och imorgon, i vardag och i kris. Hamnar, depåer, tankbilslogistik och marknadsplatser/drivmedelstationer måste utvecklas för att säkerställa trygg och tillgänglig mobilitet för hela landet. DS anser att en nationell plan för drivmedelberedskap behöver utvecklas och finansieras för att klargöra statens reps. kommersiella aktörers roll.

#### Synpunkter och förslag i kronologisk ordning

DS instämmer med myndighetens slutsats att en central fråga är hur klimatmålen kan nås på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt, men ifrågasätter analysen att högre bränslepriser är nödvändiga för att nå målet till 2030. Elektrifiering och en högre andel hållbara, flytande och gasformiga biodrivmedel skapar goda förutsättningar för att nå klimatmålen, och med teknikneutrala styrmedel kan marknaden investera i innovation för kostnadseffektiva lösningar. Höjda bränslepriser, som direkt slår mot svensk konkurrenskraft, och begränsar tillgängligheten till hållbar mobilitet är ett kontraproduktivt styrmedel. Det är de fossila komponenterna och utsläppen som ska fasas ut, inte mobilitet.

I prognosen (sida 9) hänvisas till att bränslepriserna förväntas fördubblas till 2040, vilket har som konsekvens att den 'bränsle drivna trafiken' reduceras med 20%. Det är oklart från analysen om;

- a) Prisökningen kan hänföras till kostnadsökningar (insatsvaror), eller styrmedel (reduktionsplikt, skatter och/eller avgifter).
- b) Hur kostnadsutvecklingen för den 'elektrifierade trafiken' totalt förväntas utvecklas under samma tidsperiod, och om det påverkar trafikutvecklingen.

Att bränslekostnadshöjningar drabbar den tunga trafiken och därmed näringsliv och offentliga verksamheter behöver analyseras ytterligare, och konsekvenserna för näringslivets konkurrenskraft och samhällets utgifter måste belysas i den kommande planen. En ytterligare oönskad konsekvens kan bli att sänkt konkurrenskraft i Sverige innebär att produktion tas över av andra länder, med lägre ambition, och att det leder till att globala klimatutsläpp ökar.

DS saknar även en analys av den nödvändiga omställningen av skattesystemet, då en ökad elektrifiering och användning av hållbara drivmedel kraftig reducerar statens intäkter från punktskatter (40 - 50 mdkr/år).

DS instämmer med myndighetens slutsats att 'det är mest effektivt att först vårda det vi har' (sida 11), och vill belysa vikten av en fungerande, tillgänglig infrastruktur för att producera, lagerhålla och distribuera flytande, hållbara drivmedel. Drivmedelsbranschen har en väl utvecklad, kostnadseffektiv och resiliert värdekedja, som byggts upp under mycket lång tid, och i allt högre grad nu ställs om för att hantera de produkter som krävs för att nå målet om

klimatneutralitet till 2045. Värdekedjan som bygger på en komplex infrastruktur av hamnar, depåer, raffinaderier, logistik och över 3 000 marknadsplatser/drivmedelstationer möjliggör tillgänglig mobilitet för hela landet, och utgör en kritisk del av den totala transportinfrastrukturen. DS efterlyser en analys av hur värdekedjan integreras med de övergripande målen i planen, och anser att underlaget är alltför ensidigt fokuserat på statens ansvar för att bygga ut ladd-infrastruktur. DS anser även att värdekedjans betydelse för Sveriges krisberedskap bör ingå i infrastrukturplanen, då en stor del av transporter och samhällsbärande verksamhet är helt beroende av flytande drivmedel under minst hela planperioden.

DS anser att myndighetens analys av 'ett fossilfritt transportsystem' (2.3.1) behöver utvecklas ytterligare;

- Att dagens politiska beslut är otillräckliga för att nå målen behöver ställas mot den nuvarande teknikstyrningen, som inte effektivt styr mot klimatmålen. En tydligare klimat-styrning som tar ett helhetsperspektiv på trafikens utsläpp ('well-to-wheel' istället för dagens 'tailpipe' emissions), och dessutom främjar utvecklingen av fler hållbara lösningar, både inom elektrifiering, flytande och gasformiga drivmedel.
- Elektrifieringens utveckling behöver belysas ur andra perspektiv än tillgång på bilar, styrmedel, laddning och effekt, och även innehålla hållbarhetskriterier (batterier) och samhällskostnader.
- Att de största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifieringen (och förnybara drivmedel) är ett konstaterande som behöver kvalificeras bättre. Enligt BilSwedens prognos förelektrifiering av personbilsförsäljningen, så betyder t.ex. en 80% andel nyförsäljning elektrifierade fordon 2030 att endast 25% av hela fordonsparken då är elektrifierad. En liknande analys görs av EU Smart Mobility Strategy, där prognosen pekar på att ca 10% av den europeiska fordonsparken kan vara elektrifierad 2030. Sammantaget betyder det att en överväldigande majoritet av uppfyllandet av klimatmålen måste komma från biodrivmedel i befintliga fordon och infrastruktur under överskådlig framtid.

I 2.3.2 belyses robusthet och tillförlitlighet i transportsystemet, och DS vill även påpeka att en infrastruktur för hantering av störningar i elsystemet blir en kritisk del i en framtid där en större andel av transporterna är beroende av tillgång till el, men även att värdekedjan för andra typer av drivmedel är beroende av tillgång till ett robust elsystem (raffinaderier, depåer, marknadsplatser).

I 2.3.3. påpekas att transportsystemet behöver fungera under yttre påfrestning för att bidra till att säkerställa försörjning av livsmedel, vatten och el. DS ser att en fungerande värdekedja för flytande drivmedel är en förutsättning för försörjningen av de uppräknade exemplen.

I 2.3.4 belyses tillgänglighetsperspektivet, och DS vill påpeka att den infrastruktur för att tillhandahålla flytande, hållbara drivmedel till mer än fem miljoner fordon över hela Sverige på ett kostnadseffektivt sätt finns tillgängligt idag, men att det är baserat på nuvarande kommersiella förutsättningar. Vid förändrade förutsättningar (volym, lönsamhet etc.) och/eller

signaler om framtida förbud (se Utredningen av förutsättningar för förbud mot nyförsäljning av bilar med förbränningsmotor), så uppstår en risk för kraftiga störningar eller avveckling av värdekedjan.

I 2.3.6 belyses konkurrenskraftiga godstransporter, och DS vill påpeka att Sveriges transportsystem måste gå i takt med de marknader som vi handlar och konkurrerar med, både ur ett kostnadsperspektiv, men även ur ett teknikperspektiv, där vi inte kan gå en egen väg utan måste förhålla oss till EU:s transportpolitik likväl som fordonstillverkarens standarder och transportköparens kravställningar. Om befintligt skattesystem inte reformeras för att möta effekter av elektrifiering och en ökande andel av biodrivmedel kommer Sveriges konkurrenskraft att urholkas

I 2.4.2 säger underlaget att regionerna behöver ställa om transportsystemet och fasa ut fossila bränslen. DS vill kommentera att det är möjligt att fasa ut fossila bränslen utan att i större grad ställa om transportsystemet, då alternativa och förnybara bränslen kan användas i befintlig infrastruktur.

I 2.4.7 beskriver myndigheten att tillgängligheten för ladd-infrastruktur behöver förbättras. För att detta ska vara möjligt är det kritiskt att tillgång till elnät med höga effekter säkras samt att led-tider för framtagning av nätanslutningar förkortas avsevärt.

Myndigheten beskriver också att det behövs en mångfald av fossilfria drivmedel. DS stöttar det, men vill påpeka att nuvarande statsstöd för att stimulera utveckling, användning och produktion av höginblandade produkter bara gäller 2021 ut. Därefter är det oklart.

I 3.1.2 beskriver myndigheten elektrifieringens behov av teknikstyrning och statliga subventioner. DS anser att det är fel att låsa fast transportsystemet i en teknik för lång framtid utan att främja utveckling av ny teknologi inom alla områden. Långa ledtider och en trög omställning av hela fordonsparken kan leda till att vi låser fast oss i teknik som visar sig bli obsolet och/eller betydligt mindre kostnadseffektiv än den teknik som skulle utvecklats med klimatstyrande styrmedel.

Myndigheten anser även att biodrivmedelsanvändningen behöver en färdplan p.g.a. begränsad tillgång till biomassa på en global marknad. DS anser att en helhetsplan för drivmedelsproduktion, användning, kompatibilitet med fordonsparken och nödvändig infrastruktur behövs, men att tillgången på biomassa bara är en del av helheten, då hållbara drivmedel omfattar andra kategorier, t.ex. elektrobränslen (se PM Kontrollstation för Reduktionsplikten som vidgar begreppet biomassa till "förnybart och fossilfritt"). Ett globalt perspektiv är helt nödvändigt då drivmedel av alla typer är en handelsvara som erbjuds till den marknad med högst betalningsvilja och/eller sanktionsavgifter.

I 3.2 efterlyser DS att myndigheten inkluderar drivmedelsbranschens infrastruktur i regioner och kommuners planarbete för att säkerställa att drivmedel kan tillhandahållas för en kostnadseffektiv, robust och tillgänglig mobilitet i hela landet. Lokala/kommunala prioriteringar av bostadsbyggande etc. måste ställas mot nationella behov av en fungerande drivmedelsleverans.

I 3.3.1 hävdar myndigheten att många fordonstillverkare introducerat modeller som drivs av vätgas, och att det finns långtgående planer för utökade satsningar. DS ställer sig frågande till detta påstående. DS ser att vätgas kan ha en betydande roll att spela i framtida utveckling, men då i andra processer i värdekedjan, så som industrin, än som drivmedel i en personbil p.g.a. säkerhetsaspekten och kostnaden för fordonen samt utbyggnad av ny infrastruktur. Det finns även en stor utmaning vad gäller tillgång till förnybar energi för produktion av vätgas. I dag är i stort sett all vätgas producerat med fossila energikällor (fossilgas) och man bör även beakta att verkningsgraden för vätgasens värdekedja är låg.

I hela 3.6 belyser myndigheten den samhällsekonomiska kostnaden för olika åtgärder inom transportsystemet. DS anser att det är en riktig ansats, och ser ett behov av att bygga ut analysen till att även omfatta konkurrenskraft för svenskt näringsliv, och hur de olika alternativen bidrar till ekonomisk utveckling för svenska företag, samt de positiva effekter det medför.

I 3.6.1 påpekar myndigheten att 'biodrivmedelsvolymerna är begränsade' och att de 'ger upphov till utsläpp över livscykeln'. DS anser att ett 'Well-to-wheel' perspektiv bör användas som grund för styrmedel för att främja teknikutvecklingen. Utvecklingen av förnybara drivmedel, råvaror etc. går fort och att diskvalificera dessa från fortsatt användning är inte samhällsekonomiskt försvarbart. Myndighetens egen analys av marginalkostnader visar tydligt att biodrivmedel, både på kort och lång sikt är ett mer kostnadseffektivt alternativ än effektivisering och högre bränslepriser.

I 3.6.5 gör myndigheten en känslighetsanalys av behovet av biodrivmedel över prognosperioden 2030 - 40, men DS saknar motsvarande analys av produktionskapacitet och investeringsmöjlighet i en, enligt prognosen, stigande och därefter fallande efterfrågan.

I 3.6.6 problematiserar myndigheten både tillgång till förnybara drivmedel och Sveriges ambition att vara ett föregångsland i både ett nationellt och globalt perspektiv. DS anser att;

- a) Hållbar drivmedelsproduktion ska regleras med EU harmoniserade hållbarhetskriterier, certifiering och spårbarhet för att eliminera de risker som myndigheten listar. Här måste regleringarna vara teknikneutrala i den mån att andra energislag och elektrifiering, batterier etc. också omfattas av transparenta hållbarhetskriterier i hela värdekedjan. DS vill understryka att dessa regelverk och system finns sedan flera år och att de fungerar mycket väl.
- b) Sverige som föregångsland bör innefatta en kommersiell dimension, och insikten att andra länder inte kommer att följa efter av ideologiska skäl. Därför ska omställningen ske på ett kostnadseffektivt sätt för samhället, och stärka näringslivets konkurrenskraft. DS välkomnar den kostnadsanalys som myndigheten gör.
- c) Tidslinjen för anammande av olika teknologier vid olika tidpunkter för olika transportslag i olika delar av världen, och hur det påverkar värdekedjan är av stor vikt, och DS efterlyser en nationell ansats som möjliggör långsiktighet för branschen, och skapar utrymme för teknisk utveckling och innovation – utan att låsa fast Sverige i en teknik för all framtid.

DS anser, likt myndigheten, att regeringen bör inleda dialog för att skapa en strategi, men inte bara för biodrivmedel, utan för alla drivmedel.

I 3.6.8 belyses fördelningseffekter, och DS håller med myndigheten i slutsatsen att elektrifieringen av transportsektorn samt prognosen om höjda bränslepriser kommer att påverka landsbygd och låginkomsttagare negativt. DS förespråkar teknikneutrala styrmedel som möjliggör för alla samhällsgrupper att bidra till klimatmålen baserat på olika förutsättningar. Elektrifiering och förnybara drivmedel kan samexistera och lösa klimatutmaningen.

I 3.7 anser myndigheten att 'på den fossila drivmedelsmarknaden är det ganska lätt för en ny aktör att komma in genom att etablera nya bensinmackar'. DS anser att detta är ett helt felaktigt påstående, med en konstig terminologi;

- a) Det är förenat med stora investeringar, och extremt hårt reglerat hur och var drivmedelsanläggningar kan uppföras. Nya aktörer utvärderar även en vikande efterfrågan på flytande drivmedel i marknaden. För existerande aktörer handlar det snarare om kommersiella förutsättningar att bedriva verksamhet. Många aktörer inom flytande drivmedel investerar även i ladd-infrastruktur vid anläggningarna.
- b) Terminologi: den 'fossila drivmedelsmarknaden' är obefintlig. Med existerande styrmedel och genom branschens egna initiativ blandas biodrivmedel in i allt större omfattning, och volymerna uppgår f.n. till över 20% av den totala svenska drivmedelsförbrukningen. 'Bensinmackar' är en felaktig benämning på anläggningar som i allt större grad tillhandahåller olika lösningar för förnybara drivmedel och ladd-infrastruktur, tillsammans med ett serviceutbud för stora delar av Sverige som inte skulle vara möjligt på annat sätt. Branschen föredrar termen 'Marknadsplatser'.

DS anser att utbyggnaden av ladd-infrastruktur är en viktig fråga, och att flytande och gasformiga drivmedel bör utredas i samma omfattning för att säkerställa en robust tillgänglighet i hela landet.

I 4.3 analyseras bl.a. körkostnader per km till 2065. DS anser att det vore av intresse att förstå hur dessa kostnader fördelas mellan produkten/energislaget och skatter, avgifter och styrmedel, då flytande drivmedel idag årligen bidrar till statskassan med ca 47 mdkr i punktskatter, och transportsektorn i helhet med 100 mdkr.

I 6.2.1 resonerar myndigheten om behovet av innovation för att fokusera på att minska klimatpåverkande utsläpp. DS anser att myndigheten har rätt i detta antagande, men anser att skrivelsen 'bland annat genom lösningar som bidrar till snabb elektrifiering i alla trafikslagen' är teknikstyrning som inte främjar innovation för bästa samhällsekonomiska effekt. Innovation inom alla energislag kommer att behövas för att nå klimatmålen, och stora tekniksprång inom oväntade områden kan komma att göra dagens teknik obsolet.

I 6.2.3 beskrivs krisberedskap, civilt försvar och samhällsviktiga transporter. DS anser att en nationell plan för drivmedelsberedskap behöver utvecklas. Flytande drivmedel utgör idag, och under överskådlig tid, den enda lösningen för majoriteten av krisberedskap, redundans, civilt försvar och samhällsviktiga transporter – samt även det militära försvaret.

Drivmedelsbranschen har inget ansvar att tillhandahålla drivmedel. Lagring och distribution av flytande drivmedel utförs av kommersiella aktörer in kostnadseffektiv värdekedja anpassad för marknadens efterfrågan och behov i vardagen. Det finns ingen tydlig plan eller budget för hur dessa funktioner ska upprätthållas i kris eller krig, förutom den lagstadgade beredskapslagringen av 90 dagar förbrukning drivmedel, baserat på föregående år försäljning.

I 6.2.7 beskrivs hur längre och tyngre lastbilar kan bidra till måluppfyllelsen. DS efterlyser en analys om hur det förändrar synen på en komplett elektrifierad transportsektor. Batterikapaciteten i ett fordon på upp till 74 ton behöver definieras, alternativt måste andra förnybara drivmedel finnas tillgängliga längs hela transportsträckan.

I 6.2.9 anser DS att det är viktigt att öka kunskapen om olika alternativa, förnybara alternativ för transporter kan bidra till uppfyllande av målen – inte ensidigt informera om eldrivna fordon.

I 6.3 beskrivs investeringsutrymmet för 'samhällssäkerhet och beredskap' som 10 - 14 mdkr. DS efterlyser en tydligare definition av vad dessa kostnader består av, samt ett klagörande av vilken myndighet som ansvarar för drivmedelsberedskapen.

I 7.3.3.3 lyfter myndigheten hållbarhetsrisker med elektrifiering och biodrivmedel. DS ifrågasätter antagandet att 'en strategi' måste väljas, och framhåller att båda alternativen kommer att behövas under överskådlig tid, och att låsa fast sig vid en teknologi idag är både dyrt och dåligt. Dessutom byggs valet av strategi på ett antagande om att det inte kommer finnas tillräckligt med hållbart producerade biodrivmedel. Ett antagande som DS ifrågasätter. Precis som inom andra områden utvecklas tekniken där fler råvaror kommer kunna användas och där exempelvis elektrobränslen kan öka volymerna väsentligt.

I 7.3.4.6 säger myndigheten att inriktningsunderlaget ska överbrygga skillnaden mellan beslutad politik (-40% utsläpp till 2030), och målet om 70% reduktion jmf 2010. Av underlaget är det svårt att utläsa vilka antaganden om styrmedel som använts för att komma till slutsatsen. DS efterlyser vilka antaganden om styrmedel som Bonus Malus, reduktionsplikten, skattebefrielse för hög-inblandat etc. som använts.

---

**Johan G Andersson, VD Drivkraft Sverige**