

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

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på Trafikanalys förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

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 på Trafikanalys redovisning "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning" och vill framföra följande synpunkter.

Generella kommentarer

Sverige har en unik position att bli världsledande och skapa nya framgångsrika fossilfria exportprodukter i form av elfordon samt smarta produkter och tjänster för laddning där el- och transportsystemen verkar i symbios. Detta samtidigt som vi sänker våra klimatutsläpp och minskar buller och utsläpp i våra stadsmiljöer. Vi har således allt att vinna på att den snabba utvecklingen inom elektrifierade transporter fortsätter. Svenska styrmedel och regelverk behöver fortsatt utformas efter de EU-regelverk som listas i redovisningen, varav många förväntas beslutas under nästa år. Mot bakgrund av Sverige ledande position bör vi dock inte nöja oss med EU:s miniminivå, att svensk politik och svenskt näringsliv är en föregångare och en drivande kraft i omställningen vinner vi alla på i längden.

Vi instämmer i vikten av att genomföra åtgärderna i elektrifieringsstrategin och att förslagen ska ses som ett komplement till åtgärderna som adresseras i strategin. Sedan rapporten skrevs har dock den nya regeringen aviserat flera förändringar som påverkar transportsektorns omställning. Det gäller bland annat slopad klimatbonus, minskad klimatpremie, sänkt skatt på bensin och diesel. Det är också osäkert vilken vikt den nya regeringen lägger vid elektrifieringsstrategin. Sammantaget medför detta att det kommer att krävas ett ordentligt omtag kring styrmedel för transportsektorn för att nå klimatmålen till 2030 respektive 2045. I och med att regeringen även aviserat att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå är en storskalig elektrifiering helt nödvändig för att nå målen.

Elnätets roll som möjliggörare för denna elektrifiering behöver lyftas fram tydligare än vad som framgår i redovisningen. Det råder redan idag kapacitetsutmaningar i delar av elnätet och det behövs krafttag för att både korta ledtiderna för elnätsutbyggnaden och säkra incitament för en proaktiv utbyggnad av elnätet. Implementera de förslag som ligger om kortare tillståndsprocesser,

öka resurserna till de tillståndsgivande myndigheterna och säkerställ mer parallella processer för att korta ned ledtiderna. Bland annat bör förslagen i Klimaträttsutredningen genomföras skyndsamt. Det behöver också skapas förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av det befintliga elnätet. Till exempel behövs ett tydligare regelverk för villkorade nätanslutningar och incitament för flexibilitetslösningar.

Specifika kommentarer

Av de förslag som Trafikanalys identifierat anser vi att följande bör vara prioriterade att implementera så snart möjligt:

- **Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå.** Klimatpremien bör även förlängas för eldrivna bussar och arbetsmaskiner.
- **Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar, bussar respektive personbilar.** Detta skapar förutsättningar för införandet av differentierade miljözoner beroende på trafikslag och tillgång till elfordon i olika fordonsegment.
- **Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning.** Centralt är att Lantmäteriets kostsamma och administrativt tunga anläggningsbeslut vid installation av laddinfrastruktur i samfälligheter förenklas eller slopas helt. Genom att införa en rättighet att ladda kan boende i flerbostadshus få tillgång till laddning snabbare.
- **Upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter och tjänsteresor med flyg.** Det kan utvärderas om finansiering kan ske genom omstöpning av flygskatten till en avgift som öronmärks för inhemsk produktion och användning av fossilfritt flygbränsle såsom elektrobränslen och avancerade biodrivmedel. Detta skulle även vara en försörjningstrygghets- och säkerhetspolitisk åtgärd.
- **Utred ett investeringsstöd för framdraging av el för elflyg.** Detta skapar förutsättningar för den nödvändiga utbyggnad av laddinfrastruktur som behövs för att introducera kommersiella elflyg. Det är positivt att stödet föreslås kunna gå till investering i energilager – vilket minskar effektbehovet från elnätet och skapar förutsättningar för tidigare anslutning till lägre kostnad. Dock bör specificering av en viss effektnivå undvikas, den föreslagna effektnivån på 1 MW kan antas vara i minsta laget givet behovet av att snabbbladda flygplan, en mer flexibel och behovsbaserad bedömning bör göras inom ramen för stödansökan.
- **Utred stöd till inköp av fossilfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra.** Stöd är viktigt tidigt i omställningen.

Förslag om en skrotningspremie för befintlig fordonsflotta bör utvärderas ytterligare, bland annat bör erfarenheter från den tidigare skrotningspremien analyseras. Även med de mest optimistiska elektrifieringsscenarierna kommer fordonsparken till minst 50 procent bestå av diesel- och bensinbilar år 2030. Ett mer resurseffektivt alternativ, eller komplement, till en skrotningspremie skulle kunna vara att vara en konverteringspremie som ger stöd för konvertering av fordon med förbränningsmotor till elmotor.

För sjöfarten behövs riktade stöd till hamnar och ett nationellt program för anslutning av landström vilket inkluderar åtgärder för att möjliggöra ökad elnätskapacitet och lokala batterilager.

Klimatklivet behövs men bör ses över, bland annat bör ansökningsförfarandet förenklas. För att lyckas med omställningen av transportsektorn behövs olika typer av laddinfrastruktur. Publik laddning längs våra vägar och i våra städer behövs för en fri rörlighet, men även laddning i anslutning till hemmet, arbetsplatsen, godsterminalen, lastbils- eller bussdepån, som oftast är en förutsättning för att privatpersoner och kommersiella aktörer ska kunna ställa om. Kostnaderna och förutsättningarna skiljer sig dock åt beroende på typ av laddinfrastruktur, i vissa fall sker utbyggnaden helt baserat på marknadskrafterna, i andra fall behövs stöd. Därför är det viktigt att stöd riktas dit det gör mest nytta.

Slopandet av klimatbonusen i november 2022 riskerar att bromsa omställningen då det ekonomiska incitamentet för köp av elbil minskar jämfört med köp av bensin- eller dieselbil. I konkurrens och långa leveranstider riskerar Sverige också att hamna långt ner i kön då de flesta andra EU-länder har stöd vid inköp. Ett återinförande, inte minst för lätta lastbilar borde vara på sin plats.

Energiföretagen instämmer i redovisningens rekommendation om behovet av "fortlöpande uppföljning och utvärdering av styrmedlen för att se om de har de effekter som avsågs eller om de behöver förändras". Givet hur tidigt vi är i utvecklingen inom elektrifierade transporter är det många parametrar som ännu är okända. Genom att löpande utvärdera vilken effekt olika styrmedel ger kan vi dra slutsatser om vilka anpassningar som bör göras för framtidens utbyggnad och skapa bästa förutsättningarna för en fullskalig övergång till elektrifierade transporter.



Åsa Pettersson
vd. Energiföretagen Sverige