

Energisystem
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Energimyndigheten
registrator@energimyndigheten.se
hbk@energimyndigheten.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på förslagna föreskrifter om reduktion av växthusgaser 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 Energimyndighetens förslag på föreskrifter om reduktion av växthusgaser bensin och diesel och har följande synpunkter.

Energiföretagens ingång i frågan

För att Sverige ska nå klimatmålen behöver fossila bränslen i transportsektorn ersättas med fossilfria. Den mest kostnadseffektiva och mogna tekniken är elfordon. En väl utbyggd publik laddinfrastruktur är en förutsättning för elektrifieringen av transportsektorn. Utbyggnadstakten av publik laddinfrastruktur har varit hög de senaste åren. Att erbjuda publik laddning kan dock vara en ekonomiskt utmanande verksamhet med låga marginaler. Elektrifieringen av vägfordonsflottan är ännu i tidigt skede och många laddaktörer gör stora investeringar i laddinfrastruktur som syftar till att möta framtidens laddbehov. Att överföra ekonomiska medel från den fossila delen av transportsektorn till den icke-fossila delen är därmed något som i grunden är positivt. Energiföretagen Sverige är därför positiva till förslaget att leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten.

Däremot får den nuvarande utformningen en oönskad effekt genom att elkrediterna för laddning ersätter inblandning av biodrivmedel vilket kan leda till att klimatutsläppen ökar. Därför bör reduktionsplikten höjas (i relation till antalet elkrediter som skapas) så att andra klimatåtgärder inte minskar när elkrediterna införs.

En successiv och anpassad höjning av reduktionsplikten skulle också möjliggöra en utformning av elkrediter med en högre utsläppsminskning (g CO₂e/kWh) och energieffektiviseringsmultiplikator (fyra) i likhet med andra medlemsländer med motsvarande elproduktionsmix. Detta skulle öka värdet på elkrediterna och därmed intäkterna till laddoperatörerna. En intäkt som skulle ge ett större bidrag till underhåll och fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur, vilket är i linje med EU:s syfte med kreditmekanismen.

Specifika synpunkter och kommentarer:

- Angående "Laddningsstationsoperatör":
 - Enligt de föreslagna föreskrifterna ska elkrediter tilldelas den som är "Laddningsstationsoperatör", detta begrepp finns dock inte definierat i AFIR, där finns i stället begreppet "Ansvarig för laddningspunkt" – avser det samma som "Laddningsstationsoperatör"? Om möjligt vore det bra om föreskrifterna använder samma begrepp som AFIR.
 - Enligt AFIR ska alla ansvariga för laddningspunkter anges med en unik identifieringskod (IDRO), dessa koder bör användas för att identifiera "Laddningsstationsoperatör" i Energimyndighetens uppföljning av elkrediterna.
 - I Energimyndighetens konsekvensutredning kapitel 1.7 uppskattas antalet laddningsstationsoperatörer i Sverige till mellan 30–40 aktörer. Enligt tidigare uppgift från Energimyndigheten finns det uppåt 1000 laddoperatörer registrerade i NOBIL med publik laddningspunkt. Har det gjorts någon form av urval som lett till att konsekvensutredning kommit fram till det betydligt lägre antalet 30–40 aktörer?
- Hantering och handel av elkrediter kommer kräva ett administrativt arbete för laddningsstationsoperatörerna, till exempel när det gäller revisorsintyg, registrering i Energimyndighetens system, försäljning av elkrediter etc.
 - Detta administrativa arbete innebär kostnader som riskerar att urholka värdet av elkrediterna. Därför är det viktigt att kraven som ställs på hanteringen av elkrediterna beaktar den potentiella administrativa bördan och att elkreditshanteringen införs på ett sätt som blir så smidig som möjligt för aktörerna.
 - Precis som lyfts i konsekvensutredningen slår de administrativa kostnaderna framför allt mot de laddningsstationsoperatörer som har ett mindre antal publika laddpunkter. Troligtvis uppstår en kostnadsmässig tröskel som gör att dessa aktörer inte ens kommer kunna dra nytta av de elkrediter som deras publika laddning ger upphov till. För att möjliggöra för dessa aktörer att ändå kunna delta på marknaden införs rollen "ombud" i föreskrifterna, en del administrativa uppgifter verkar dock kvarstå för laddningsstationsoperatören. Det bör tydliggöras hur processen med ombud är tänkt att fungera och vilket ansvar som respektive aktör har.

- Som tas upp i konsekvensutredningen kommer kravet på revisorsintyg medföra en extra kostnad för laddningsstationsoperatören vilket urholkar förtjänsten av elkrediterna. Därför är det viktigt att detaljerna på kraven i revisorsintyget införs på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt för laddningsstationsoperatören. Utgångspunkten bör vara att en komplettering i form av kontroll och framtagande av revisorsintyg inom ramen för den ordinarie bolagsrevisionen bör vara tillräcklig för att uppfylla kraven.
- I och med att elkrediterna införs redan den 1 juli 2025 kommer förberedelsetiden för berörda aktörer vara begränsad. Många laddningsstationsoperatörer har frågor av mer praktisk karaktär kring hur hanteringen av elkrediterna är tänkt att gå till. Därför är det önskvärt att Energimyndigheten tar fram informationsmaterial och har nära dialog med berörda aktörer i samband med införandet av elkrediterna.
- Energiföretagen tillstyrker Energimyndighetens slutsats att föreskrifterna inte bör peka på någon särskild mätstandard för laddel, utan att man i stället avvaktar den anpassning av MID som EU planerar att genomföra.



David Freed
Gruppchef Energiföretagen