

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

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

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 kommissionens förslag om koldioxidnormer för tunga fordon och vill framföra följande synpunkter.

Generella synpunkter

Med den nyligen sänkta reduktionsplikten (till 6 %) kommer det bli extremt utmanande att nå klimatmålet på 70 % utsläppsminskning för våra transporter till 2030, samt även möjligheterna att nå en helt fossilfri fordonsflotta till 2045. Det blir nu ännu viktigare att accelerera elektrifieringen av transportsektorn. Energiföretagen tillstyrker därför förslaget om skärpta koldioxidnormer för tunga fordon men ser att det hade kunnat vara ännu ambitiösare. Erfarenheterna från övergången till eldrivna personbilar visar hur snabbt utvecklingen kan gå och tillverkare av tunga fordon har de senaste åren annonserat kraftfulla satsningar på elektrifiering.

Specifika synpunkter

Utifrån de föreslagna utsläppsminskningarna för tunga lastbilar på 45 % från 2030, 65 % från 2035 och 90 % från 2040 är vårt förslag att:

- Etablera ett delmål på 30 % utsläppsminskning från och med 2028
- Skärpt utsläppsminskning på 65 % från 2030
- Skärpt utsläppsminskning på 100 % till 2035 med undantag för anpassade fordon (vocational) som kan ges förlängd tidsfrist till 2040.

Utifrån de föreslagna utsläppsminskningarna för stadsbussar på 100 % till 2030 är vårt förslag att:

- Skärpt utsläppsminskning för stadsbussar på 100 % till 2027
- Övriga bussar 100 % utsläppsminskning till 2035

Vi stödjer kommissionens förslag att inte inkludera en kreditmekanism för förnybara och koldioxidsnåla bränslen i denna förordning. Under en sådan

mekanism skulle tillverkare kunna fortsätta att tillverka fordon med förbränningsmotorer och fördröja övergången till nollutsläpp samtidigt som de inte faktiskt kan kontrollera hur bränslen används i slutändan. Förnybara och koldioxidsnåla bränslen spelar dock en viktig roll i att fasa ut fossila bränslen i den existerande fordonsflottan med förbränningsmotorer.

Elnätet – en förutsättning för elektrifieringen av transportsektorn

För att kunna realisera elektrifieringen av tunga transporter krävs nu en kraftfull utbyggnad av laddinfrastruktur – 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 behöva uppåt 20 MW vilket är i paritet med effektbehovet för en större fabrik eller en mindre stad. På många platser har elnätet inte kapacitet för att ansluta kundanläggningar 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 Klimaträttsutredningens 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. Modellen för nästa tillsynperiod 2024 - 2027 håller nu på att stöpas om, vilket skapar stor osäkerhet kring investeringar i elnätet.
- 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.

Centralt är att utfasningen av förbränningsmotorn inte medför ökade transportkostnader på ett sätt som påverkar förutsättningarna för samhällsviktig verksamhet. Inom energibranschen sker en ansenlig 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 subventioner 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 fasas ut men det är viktigt att det inte sker för tidigt och att utfasningen sker över tid på ett förutsägbart sätt. Erfarenheterna från den hastigt slopade klimatbonusen för personbilar som resulterade i kraftig nedgång i elbilsförsäljning visar vilka negativa konsekvenser som annars kan uppstå.



Åsa Pettersson
vd, Energiföretagen Sverige