

Konsekvensutredning avseende Statens energimyndighets föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel, diarienummer 2025-003629 – remissvar från 2030-sekretariatet

Bakgrund

I september 2024 remitterade regeringen ett förslag om att öka reduktionsnivån till 10 procent från och med 1 juli 2025. Det blir av allt att döma riksdagens beslut, och Statens Energimyndighet (Energimyndigheten) föreslår att genomföra förändringar i föreskrift (STEMFS 2018:2) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, med bestämmelser om hur elkrediter ska kunna utfärdas, baserat på den el som levereras från publika laddningsstationer till vägtransporter, och hur hur elkrediter ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten för bensin och diesel.

Synpunkter

Nedan ger vi synpunkter på Energimyndighetens förslag, utifrån rubrikerna i konsekvensutredningen. I ett separat, följande stycke, ger vi några mer övergripande synpunkter på reduktionsplikten utveckling.

Vi ger inte här några synpunkter på att reduktionsplikten för flygfoto-gen upphör; det är en oundviklig följd av EU:s ReFuelAviation och vi arbetar i andra fora för att påskynda flygets gröna omställning.

Bestämmande av andelen fossilfri el: Bedömningen av hur klimatpåverkan från ospecificerad el ska beräknas har varierat över tid och dessutom mellan olika myndigheter. Energimyndigheten har dock återkommande angett att el som inhandlas utan särskilda hållbarhetskrav ska räknas som nordisk residualmix, med relativt hög klimatpåverkan. Att istället räkna all el som används för publik laddning enligt svensk elmix, och därmed 98,3 % fossilfri, slår undan benen för aktörer som gör aktiva elval och påskyndar omställningen till fossilfri el. Eftersom det ändå krävs revisorsintyg avseende förbrukad mängd el, är det ett marginellt merarbete för laddoperatörerna att också redovisa att de faktiskt köpt in fossilfri el – vilket en majoritet av aktörerna gör.

Revisorsintyg krävs för laddningsstationsoperatörers redovisning: Förslaget är rimligt; det ger tillräcklig trygghet utan att i onödan belasta energibolagen och i slutändan konsumenten. Det ställer dock stora krav på ansvarig myndighet att granska exempelvis att inga krediter dubbelräknas, vilket kräver resurser och prioriteringar. Vi föreslår också en översyn i form av kontrollstation där det om något år bedöms om detta upplägg gett tillräcklig trygghet och transparens för systemet.

Överlåtelse av utsläppsminskning (elkrediter) och vem som får tillgodoräkna sig dem: Vi delar bilden att det är laddningsstationsoperatörerna som ska anses leverera elen och därmed är den aktör som har rätt att sälja elkrediter. Konkret innebär det att laddstationsägare, markägare, elnätsleverantörer osv, inte tilldelas några elkrediter – om de inte också är operatörer av laddstationen. Då många avtal mellan t.ex. elbolag, installatör och ägaren av platsen där snabbladdaren står skrivits långt före det stod klart att laddningen skulle ge upphov till säljbara certifikat, vore rättsliga tvister inte oväntade. Utifrån utfallet av dessa kan skrivningen behöva justeras och det bör finnas beredskap för det.

I ett första skede delar vi också bilden att handeln med elkrediter bör ske direkt mellan köpare och säljare, men vi är tveksamma till Energimyndighetens besked ”inte möjligt att sälja via mellanhänder/aggregatorer” (från myndighetens powerpoint vid samråd). Vi är positiva till om det skulle uppstå sådana aktörer på marknaden, då det skulle förenkla handeln inte minst för mindre aktörer, och föreslår att också detta granskas i kontrollstationer.

Utredningen nämner inte möjligheten att makulera elkrediter, vilket liksom när utsläppsrätter annulleras bör regleras så att klimatnyttan av att göra detta är tydlig och inte dubbelräknas.

Krav på ändamål för elkrediterna: Enbart den levererade el som avsetts för transport får användas till utfärdande av elkrediter. Som Energimyndigheten anger kommer det vid en laddningsstation att finnas andra elanvändande utrustning och göromål, men också vi bedömer att denna andel av elanvändningen är begränsad och att det inte vore proportionellt rimligt att begära särredovisning av detta.

Ett särfall utgör dock de laddstationer som har både publik och icke-publik laddning, där det senare kan utgöra en stor andel av laddningen t.ex. vid lastbilsdepåer som öppnas för allmänheten men i huvudsak är till för den egna flottan. Vi noterar också att Naturvårdsverket i sitt nyligen remitterade förslag om stöd till laddinfrastruktur föreslår en mycket vid tolkning av icke-publik laddning, så att även sådan laddning man betalar för i anslutning till t.ex. butiker inte skulle ses som publik. Ur ett EU-perspektiv är detta inget problem eftersom EU-direktivet tillåter att också inkludera icke-publik laddning i reduktionsplikten, men då promemorian från regeringen klargör att endast publik laddning ska berättiga till krediter, bör detta hanteras.

Beräkning och mätning av mängd el från publika laddningsstationer: Andra länder, bl.a. Frankrike, kräver att publika laddstationer har en MID-meter, som mäter mängden el som laddas publikt. Frankrike har också inrättat en nationell plattform för utbytet av elkrediter mellan laddningsstations- och drivmedelsleverantörer, vilket ökar transparensen och noggrannheten.

Vi delar Energimyndighetens bedömning att detta åtminstone i ett första skede inte är nödvändigt. Vi kan fortsatt avvakta EU:s gemensamma utveckling av MID-metoden, och vi kan tills vidare avstå från att ha en gemensam plattform för utbytet – men i kontrollstationer bör det bedömas om detta behov uppstår framgent.

Specifikt för 2025 behöver klargöras hur elen för publik laddning räknas; eftersom förändringen träder i kraft 1 juli bör elen från detta datum – men inte tidigare – berättiga till elkrediter men det framgår inte i underlaget.

Beräkning av utsläppsminskning från fossilfri el vid publika laddningsstationer: Hela detta omfattande och svår genomträngliga stycke pekar på det i grunden orimliga i att inkludera publik laddning i reduktionsplikten utan att successivt höja densamma. Som en miniminivå måste reduktionsplikten höjas i takt med att den publika laddningen ökar, då effekten annars blir den här beskrivna att varje gynnsam beräkningsmetod för laddning oundvikligen innebär att de flytande drivmedlens klimatpåverkan ökar.

Den föreslagna metodens antagna värde om 27 öre per publikt laddad kWh-elkredit är troligen rimligt, och måste ses som mycket lågt. Den publika laddningen är idag i huvudsak olönsam, eftersom den måste finnas redo jämt men används sällan, och det är ännu tydligare för behovet av publik snabbaddning för tunga fordon. Då Energimyndigheten anger att elkrediterna tänks stimulera till påskyndad utbyggnad av laddinfrastrukturen, är det otillfredsställande med ett system som genererar så låga värden – särskilt som det från de 27 örena ska räknas av alla administrativa kostnader samt behovet av marginaler för alla inblandade aktörer. Utifrån detta bör det alternativa förslaget med ett högre värde nog övervägas, och föredras om det kan kombineras med en stigande reduktionsplikt.

Utredningen nämner inget om hur myndigheten resonerat när man valt att inte använda möjligheterna till multiplikatoreffekt som EU ger, och som skulle ända upp till fyrdubbla värdet av elkrediterna. Flera andra EU-länder använder denna möjlighet, just för att stimulera utbyggnaden av publik laddinfrastruktur, men vi instämmer i den implicita bedömningen att detta förutsätter en reduktionsplikt som stegvis höjs minst i takt med att elektrifieringen ökar.

Utredningen nämner inte heller i vad mån elkrediter kan sparas över årsskiftet. Vi menar att det vore naturligt, då

- exakt kunskap om laddad el och därmed säljbara krediter uppstår efter årsskiftet
- en stegvist höjd reduktionsplikten underlättas med goda förutsättningar för elkrediter
- förväntningar om ökade värden på elkrediter framgent kan bidra till ökade investeringar i laddinfrastruktur

Vi saknar också tydlighet kring hur utsläppsminskningen används i t.ex. hållbarhetsredovisningar eller när man räknar mot klimatmål som SBTi, där egna och köpta transporter ofta är en mycket betydande del för såväl företag som offentlig sektor. Om elen laddats publikt och elkrediter utfärdats och sålts, är elens klimatpåverkan rimligen att jämföra med andra drivmedel inom reduktionsplikten, och utsläppen alltså långt högre än från laddning som inte genererat elkrediter. Detta i sig blir då ett argument för att stegvis höja reduktionsplikten. Det bör skyndsamt utfärdas riktlinjer för hur detta beräknas.

Övergripande

Åtskilliga av 2030-sekretariatets partners är på goda grunder mycket bekymrade över sättet publik laddning införs i reduktionsplikten – fjärran från en ”gyllene lösning” innebär modellen att varje publikt laddad kWh möjliggör för en ökad andel fossila drivmedel och därmed ökad klimatpåverkan från transportsektorn. Detta särskilt då laddningen till stor del redan sker, dvs den är inte additionell. Våra modelleringar visar att redan dagens publika

laddning innebär att reduktionsplikten ”vid pump” inte är 10% utan strax över 9%, och det är lätt att med en ökad laddning dra ut kurvan så att reduktionsplikten för bensin och diesel åter är under 6%.

Det är mycket olyckligt att två i grunden viktiga och positiva beståndsdelar av omställningen ställs mot varann – och onödigt. Med en successivt höjd reduktionsplikt till de 18-22 % som ansvariga sektorsmyndigheter anger som tillräcklig för att klara EU:s ESR-krav och Sveriges egna 2030-mål, undviks konflikten mellan publik laddning och förnybara drivmedel.

Låt oss därtill konstatera att konkurrenskraften är avgörande för omställningen, och att elektrifieringen av transportsektorn bromsat in när fokus från politiken varit på billiga fossila drivmedel. Skatten på fossila drivmedel är bland Europas absolut lägsta, vilket tillsammans med höjd skatt på el, avskaffad elbilspremie och närmast obefintliga styrmedel för att gynna användandet av elbil i vardagen, försvårar för skiftet. Detta bör skyndsamt hanteras, för att det här liggande förslaget ska få önskad effekt.

Slutord

Vi tackar för möjligheten att ge synpunkter i detta ärende och står till förfogande för en fortsatt dialog om denna och angränsande frågor.

För 2030-sekretariatet, den 7 april 2025

Mattias Goldmann