

Stockholm 2016-05-27

Till
Statens Energimyndighet
per e-post
transportstrategi@energimyndigheten.se

Förslag till åtgärder i den nationella strategin för fossilfri transportsektor

Den 6 april 2016 bildade medlemsföretagen i Svensk Energi och Svensk Fjärrvärme Energiföretagen Sverige. Energiföretagen Sverige är svenska el- och värmeföretags samlade röst. Vi utgår från hela energisystemet istället för från olika energibärare som el, värme och kyla.

Vi tackar för möjligheten att ge in förslag till åtgärder till den nationella strategin för fossilfri transportsektor. Vi fokuserar på förslag för en ökad eldrift i transportsektorn. Den nationella strategin kan omfatta tre åtgärdsområden: energieffektivisering, biodrivmedel och elektrifiering. Energiföretagens förslag handlar om i första hand om åtgärder för en ökad andel elfordon¹. Energieffektiva eldrivna transporter med nära-noll-utsläpp till luft, mark och vatten vid körning kan bidra till att Sverige når flera miljö-, klimat och energimål samtidigt.

Unik möjlighet till nära noll klimatutsläpp från transportsektorn

När det gäller transportsektorn finns det redan ett antal fordonstekniker och energibärare (bränslen) som inte är fossila till sin natur. Att få upp deras marknadsandelar kräver kraftfulla, långsiktiga och stabila styrmedel. Det finns en unik möjlighet till nära noll klimatutsläpp från transportsektorn.

Om man sedan talar om "fossiloberoende till 2030" med den definition som utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:83) valde eller om det är fråga om 100% fossilfrihet vid ett visst årtal har förstås betydelse med avseende på kostnader för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn. Oavsett val av målnivå så krävs politisk stabilitet och långsiktighet för att det ska bli verklighet. Här bör en målformulering samordnas med det som Miljömålsberedningen föreslår för fossilfrihet år 2045. En utfasning av fossila bränslen i transportsektorn är ett viktigt etappmål för att nå fossilfrihet år 2045. Ett tydligt mål, brett förankrat i riksdagen, är en viktig förutsättning för transportsektorns omställning.

¹ Med elfordon menas i detta remissvar rena elbilar och laddhybrider, ej elcyklar eller elhybrider.

Ett samlat arbete inom regeringskansliet i nära samverkan med berörda myndigheter bedrivs inte med tillräcklig kraft

Energiföretagen är oroade över att arbetet med att ställa om transportsektorn inte går tillräckligt fort eller bedrivs med tillräcklig politisk fokusering. Alla utredningar och rapporter som gjorts (FFF-utredningen, Roadmap Sweden och Elforsks utredningar) är alla eniga i sina slutsatser: det är fråga om en historiskt sett mycket kraftig omställning av transportsektorn på relativt kort tid för att åstadkomma en utfasning av fossila bränslen i transportsektorn. Omställningen kräver bredd och djup på åtgärderna som omfattar hela samhället. Istället för bensin och diesel kommer det att finnas ett antal nya bränslen som alla har sina egenskaper i fråga om tillgång, distribution och infrastruktur. Dessa alternativ måste långsiktigt bli billigare än de fossila alternativen och marknadens aktörer måste mötas av genomtänkta, stabila och långsiktiga signaler för att omställningen ska kunna ske. Då kan marknaden leverera de kostnadseffektiva lösningarna.

Det är med denna uppenbara uppförsbacke för en omställning som vi med oro noterar en passivitet från regeringens sida. Ett första exempel är att Svensk Energis hemställan för närmare ett år sedan om en förenkling av lagen om energiskatt (se nedan), ett för statsbudgeten kostnadsneutralt förslag. Fortfarande ett år senare finns inget annat besked än att "frågan bereds". För en regering som vill göra Sverige fossilfritt, är det egendomligt och motstridigt att inte ta tag i rena regelförenklingar som underlättar för marknadens aktörer och som inte kostar staten något i form av skattebortfall.

Det andra gravt oroande exemplet är med den låga intensitet som Näringsdepartementet bedrivit frågan om en nationell handlingsplan för infrastruktur för alternativa bränslen i transportsektorn enligt direktiv 2014/94/EU. Tidigt föreslog vi tillsammans med Energigas Sverige att utredare skulle utses så att en referensgrupp med berörda marknadsaktörer kunde bistå så att inputen från berörda kunde systematiseras och förslagen beredas. Ingen sådan grupp med regelbundna möten har tillsatts. Det som istället signalerats på senare tid är att handlingsplanen som ska ges in till EU-kommissionen i november 2016 mer kommer att vara en nulägesanalys utan större ambition än en seriös åtgärds katalog. Att det inte finns ett politiskt intresse eller samordning för att åstadkomma denna omställning börjar bli uppenbart, något Energiföretagen djupt beklagar. Här krävs en kraftig uppryckning på alla nivåer.

Biogas – viktigt komplement till eldrift för stadsbussar

Vi vill inledningsvis också betona biogasens roll för omställningen av transportsektorn, inte minst som den för bussar utgör en viktig kompletterande teknik till el/hybriddrift. Förutsättningarna för biogasproduktion varierar mellan städer och över tid. Biogas har en tydlig klimatnytta och styrmedel får inte innebära att olika alternativ till fossila bränslen straffas bort. Båda behövs. Biogasens klimatnytta bör stimuleras även i andra styrmedel för t.ex. personbilar som bonus-malus.

Det finns lite olika målbilder för omställningen av stadsbussar och långfärdsbussar. Det kan uttryckas enkelt. Eldrift passar väl för stadsbussar medan biogas har en tydligare roll för regionbussar och långfärdsbussar. Detta gäller förstås inte utan undantag. Det är viktigt att omställningen och fördelningen mellan dessa tekniker utnyttjar lokal tillgång till biogas. Det möjliggörs med en nära samverkan mellan ansvariga kollektivtrafikplaneringsmyndigheter och producenter av biogas. Här ser vi en tydlig roll för lokala energiföretag att leverera lokalt producerad biogas.

Vad behöver då göras för ökad eldrift? Nedan presenteras ett antal förslag i huvudsak fokuserade på att underlätta för en ökad andel elfordon i transportsektorn.

Förslag 1: Målbild eller vision för elfordon bör vara 1 miljon år 2030

Idag har Sverige närmare 5 miljoner personbilar och med en växande befolkning kan antalet väntas öka. Sverige behöver en tydlig vision eller målbild för andelen elfordon. Att sätta ett mål för andelen elfordon behövs också för att kunna göra kostnadsuppskattningar av den laddinfrastruktur som behövs. För uppföljning av målbilden behövs delmål som gör det möjligt också möjligt för politikerna att styra starkare för att nå slutmålet om utvecklingen för de olika fordonsteknikerna, om det skulle visa sig att utvecklingen inte går i önskad riktning.

För en ökad eldrift i transportsektorn, menar Energiföretagen att en vision eller målbild för ökad andel elfordon i den svenska fordonsflottan kan formuleras på detta sätt:

- att Sverige år 2020 har 200 000 elbilar eller 20 % av nybilsförsäljningen samt 10 % elbussar
- att Sverige år 2025 har 500 000 elbilar eller 30 % av nybilsförsäljningen samt 30 % elbussar
- att Sverige år 2030 har 1 miljon elbilar eller 40 % av nybilsförsäljningen samt 60 % elbussar

Med elfordon avses rena elbilar och laddhybrider. Elbussar är både de som tillförs ström via en strömavtagare/pantograf, induktivt och sådana som har en mobil batterilösning. Siffran om en miljon elfordon år 2030 bygger på scenarier som initiativet Roadmap Sweden tog fram och utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:83).

Långsiktighet krävs för styrmedel för köp av personbilar

Utöver målet är det viktigt att de politiska styrmedel för att ställa om fordonsflottan som beslutas blir långsiktiga och pålitliga för bilköparna. Energiföretagen ställer sig principiellt positivt till bonus-malus samt en kraftfullare styrning av den årliga fordonsskatten. Se dock ovan resonemanget om att klimatnytta måste byggas in i bonus-malussystemet så att inte biogas missgynnas.

Förslag 2: Ett samlat grepp om regelverk som behöver förenklas för att gynna etablering av laddning nära hemmet och på arbetsplatser

I den kommande handlingsplanen för byggnad av infrastruktur för alternativa bränslen som regeringen ska ge in till EU-kommissionen i november 2016, bör det ingå ett samlat grepp över alla regelverk på alla nivåer som faktiskt riskerar att missgynna en ökad eldrift i transportsektorn.

Majoriteten av all laddning sker i hemmet (där bilar normalt är parkerade hela natten) samt på arbetsplatsen (där bilar normalt står parkerade hela dagen). Enkel tillgång till laddning på minst en av dessa platser är en förutsättning för de flesta personer innan byte till ett eldrivet fordon kan ske. Det är därför av största vikt att på alla möjliga sätt underlätta för tillgång till laddning hemma och på arbetsplatsen (i de fall det är nödvändigt att åka bil till arbetsplatsen).

Det råder mycket olika förutsättningar för att bygga ut laddinfrastruktur i storstadsmiljöer, mindre städer, villaområden och på parkeringar tillhörande

flerbostadshus. Olika strategier och metoder måste tillämpas av en mängd olika aktörer. Kommunernas roll ska inte underskattas.

Exempel på regelverk med mera som behöver genomlysas för att gynna ett elfordonsperspektiv är:

- Förmånsbeskattning av laddel på arbetsplatsen (också med i Svensk Energis hemställan till finansminister Magdalena Andersson):
- Laddstationer i bostadsrättsföreningar – hur kan utbyggnad och betalningssystem förenklas?
- Laddstationer på hyrd parkeringsmark
- Reserverad parkeringsmark för elfordon, ungefär som ”handikapparkering”
- Planläggning av nya bostadsområden samt ombyggnad av bostadsnära parkeringsytor

Detta är bara några exempel. I många fall är kommunerna en central aktör, se nedan under förslag 7.

Förslag 3: Styrmedel för laddstationer av normalladdningstyp – fortsatt stöd för vissa ändamål

De flesta personfordon står parkerade på samma platser större delen av dygnets timmar. Att det kommer på plats många enklare laddboxar i anslutning till villagarage, arbetsplatsparkeringar, parkeringar i bostadsrättsföreningar och andra flerbostadshus, kommer att vara avgörande och kommer att underlätta för elfordonsköpare (elbilar och laddhybrider). Idag ges inget stöd till privata parkeringsplatser, till villor osv och därför är det viktigt att utbyggnad omfattas av rätten till ROT-avdrag.

Utöver laddning på platser där bilen står parkerad mestadels så behöver ett fortsatt stöd efter Klimatklivets upphörande till mer publik laddinfrastruktur t.ex. vid köpcenter, parkeringsplatser i citykärnor, biografier, flygplatser, dvs platser där elbilsägaren uppehåller sig tillfälligtvis och vill kompletteringsladda. Här finns också en skillnad mellan elbilar som kan snabbaddas och laddhybrider som inte kan snabbadda. Att det finns möjligheter till normalladdning för laddhybrider är viktigt för att dessa ska gå på el till så stor del som möjligt.

En annan, och med tiden allt viktigare, förutsättning för stöd till publik infrastruktur eller infrastruktur vid t.ex. flerbostadshus ska vara att laddutrustningen är försedd med kommunikations- och styrningsmöjligheter. Framtidens byggnader blir allt mer ”smarta” och utgör egna energisystem. Vi kan se hur byggnadsägare integrerar i byggnadens energiförsörjning med att till exempel sätta upp solpaneler. Att dessa olika system som laddutrustning, tidsstyrning, belysning, uppvärmning och solpaneler fungerar ihop måste beaktas alltmer och stöd ska bara ges till laddutrustning som tar höjd för denna utveckling.

Självfallet, vilket även framgår av EU-direktivet direktivet (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, bör endast stöd ges till publik infrastruktur som följer godkänd europeisk standard.

Vi förespråkar därför att en öronmärkt del efter Klimatklivets upphörande avsätts till stöd till publik laddinfrastruktur enligt ovan. Utöver detta kan det även i framtiden krävas särskilda riktade insatser till t.ex. bostadsrättsföreningar och fastighetsbolag.

Förslag 4: Snabbaddningsstationer – en icke lönsam affär på många år

Det saknas idag kommersiellt underlag för snabbaddningsstationer, det är våra medlemmars och andra aktörers erfarenheter. Elfordonskunderna är inte tillräckligt många ännu. Erfarenheterna så här långt av snabbaddningsstationer är i och för sig lovande men tendenser visar inte att elfordonskunderna överutnyttjar snabbaddning på bekostnad av normalladdning på hem- eller arbetsplatsparkeringen. Sammantaget är det ett bra komplement men inte den huvudsakliga laddningskällan för de flesta laddkunder.

Att snabbaddning finns att tillgå, skapar däremot en känsla av säkerhet (räckviddsångest, populärt uttryckt). Vi är därför övertygade om det av samhällsekonomiska skäl behövs ett nät av snabbaddningsmöjligheter i och mellan större städer. Dessa bör också kunna få fortsatt stöd efter att Klimatklivet löpt ut 2018. Det är också mot den bakgrunden vi starkt ifrågasätter att man ändrat i innevarande stödperiod i Klimatklivet i den nivå med vilken stöd till snabbaddning ges, från 100% till 50%. En särskilt avsedd satsning på stöd till laddinfrastruktur (normal och snabb) bör alltså finnas även efter 2018.

Stöd till snabbaddningsstationer bör också vara strategiskt och väl övervägt inom en nationell strategi.

Det är också viktigt att begreppen kring snabbaddning diversifieras. I ett tidigare förslag till lag om infrastruktur för alternativa bränslen räknas allt över 22 kW som snabbaddning. Vi antar att detta kommer att återkomma i kommande förordningar för lagens implementering. I och med de tidigare föreslagna definitionerna försvinner begreppet "semisnabb" laddning - allt över 22 kW betraktas enligt de föreslagna definitionerna som snabbaddning. Det är en väsentlig skillnad i hur snabbt ett elfordon kan ladda vid en semi-snabb (>22 kW) vs. en snabbaddningsstation (>50 kW). Det är också en stor skillnad mellan kostnaden för etablering och hårdvara och detta är mycket viktigt att ha med sig både i kommunikationen mot kunder men också i etablerandet av den nationella handlingsplanen. För att undvika konsekvenser av detta föreslår Energiföretagen att en definition av semi-snabba laddare införs.

Förslag 5: Förenkling av lagen om elcertifikat – två förenklingsförslag

I enlighet med förenklingen som föreslås av ellagen i [lagrådsremiss](#) Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel, beslutad den 19 maj 2016, bör en motsvarande förenkling kunna ske av lagen om elcertifikat. Begreppet elleverans bör kunna vara lika i de olika lagarna och försäljning av laddel undantas från kvotplikt för elcertifikat. Kvotplikten uppfylls ändå i ett tidigare handelsled och ingen elförsäljning undantas.

Om regeringen inte går vidare på denna linje kan ett annat sätt att åstadkomma detta övervägas vilket presenteras nedan.

Lagen (2011:1200) om elcertifikat är tillämplig på laddelsförsäljning. Den som säljer el på en laddstation blir i lagens mening elhandlare. För redan etablerade aktörer, som till exempel energiföretag, är detta kanske ett mindre administrativt problem eftersom man

redan hanterar denna lagstiftning. Men för andra, nya aktörer, t.ex. fastighetsbolag, hyresvärdar och bostadsrättsföreningar (som inte tillämpar undermätning) så har dessa aldrig varit (och tänker inte heller bli) elhandlare för något annat ändamål än just laddel på ett antal laddstationer. De blir enligt denna lag kvotpliktiga för elcertifikat för den el de säljer till allmänheten eller till boende som hyr parkeringsplatsen och betalar separat för elen. Då ska man veta att de tagit ut elen från en ovanliggande uttagspunkt till vilken en elhandlare levererat elen. Det är alltså inte fråga om att undanta laddel från kvotplikt, den är med vårt förslag (se nedan) redan hanterad av elleverantören som levererat elen till ovanliggande uttagspunkt.

Vi föreslår att det i lagen om elcertifikat införs en ändring i 4 kap 1 §

”4 kap

1 § Kvotpliktiga är

1. elleverantörer, dock inte sådana elleverantörer som endast levererar el [till laddningsstationer enligt lagen (2016:000) om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter.”

Genom att skriva ”endast” så undantas laddstationsaktörer från regelverket om kvotplikt och kvotplikten ligger kvar hos elleverantören i den överliggande uttagspunkten. Denne fortsätter att ta betalt för elleveransen, precis som tidigare.

Förslag 6: Förenklingar av ellagen (1997:857) och lagen (1994:1776) om energiskatt och förslaget i Skatteverkets promemoria om Omsättningsgräns för mervärdesskatt

Energiföretagen stöder det förslag till förtydligande av begreppet elleverantör som föreslås i [lagrådsremiss](#) Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel, beslutad den 19 maj 2016. I lagrådsremissen föreslås att ellagen förtydligas på ett sådant sätt att försäljning av laddel därmed undantas från elleverantörsskyldigheter.

Det finns dock fler ställen i ellagen där skyldigheter kring elhandel regleras. Det bör även ske en genomlysning av dessa så att inte försäljning av laddel belastas med onödiga administrativa bördor.

En av Energiföretagens föregångare – Svensk Energi – hemställde i juni 2015 hos finansminister Magdalena Andersson om en förenkling av lagen om energiskatt. Förenklingen innebär i sammandrag att försäljning av laddel inte leder till att t.ex. en bostadsrättsförening blir energiskattepliktig för inte bara laddelen utan hela sin egen användning av el då man säljer elen per kWh eller per tidsenhet på laddstationen. Efter närmare ett år har vi ännu inte fått något besked, och vi kan intyga att vi ett par gånger per månad får ta emot frågor från bostadsrättsföreningar som undrar hur de ska gå till väga för att slippa att ådra sig denna skyldighet. Detta är ett praktiskt problem som borde undanröjas för att förenkla för ett antal aktörer och vårt förslag innebär dessutom inget skattebortfall för Staten. Energiskattent betalas ändå i ett tidigare led.

Införandet av omsättningsgränsen för mervärdesskatt på 30 000 kr/år åstadkommer på samma sätt en förenkling för laddelförsäljning. Även detta förslag bör beredas skyndsamt inom regeringskansliet.

Förslag 7: Ge kommunerna en tydlig roll – möjliggöra lokala incitament

Det finns ett starkt önskemål från kommunalt håll att få göra mer för att främja en omställning av transportsektorn. Det är viktigt att kommunerna ges en möjlighet att utveckla och använda lokala incitament som utsläppsfria zoner, trängselskatt,

parkeringstaxor och skyltning för att påverka persontransporter och distribution av varor i rätt riktning.

Kommunerna har också en viktig roll för samhällsplaneringen (planmonopolet) och därmed blir styrande för transportbehoven för lång tid framåt. Ett flertal kommuner, däribland Stockholms stad, har många förslag på de regeländringar som behöver göras för att möjliggöra detta. Regeringen behöver ta ett samlat grepp över ett antal små och stora frågor som möjliggör för kommunerna att skapa de lokala incitamenten som behövs för omställningen av transportsektorn. Här bör ett nära samråd med kommunerna äga rum så att alla problem och lösningar får sin rätta belysning. Kommunerna måste ges en viktig roll för att underlätta för omställningen.

Därtill kan det nämnas att kommunerna har en viktig roll som upphandlare av transporttjänster och inte minst tjänstebilar där det också finns möjlighet till att visa vägen lokalt, utgöra kundunderlag för de första laddstationerna med mera.

Exempel på regelförändringar som bör övervägas:

- Rätt för alla kommuner att instifta lokala p-regler för supermiljöbilar
- Rätt att sätta lokala nyttjanderegler, exempel tilläggstavlor på parkering
- Förändring av lydelsen i vägmärkesförordningen för tilläggstavla T24
- Rätt att skylta snabbbladdningsstationer med varumärke efter samma villkor som gäller för bensinstationer (gäller givetvis el, gas etc)

Trafikverket bör få i uppgift att underlätta för aktörer som önskar investera i laddinfrastruktur längs det statliga vägnätet och anslutande ytor. Här är Nederländerna ett föregångsexempel.

Nationella riktlinjer och nationell likabehandling i frågor som rör elbilar och laddinfrastruktur hos kommuner och myndigheter (exempelvis Trafikverket och möjligheten att anvisa snabbbladdare på samma sätt som bensinmackar längs motorvägar), till rimliga kostnader.

Att ta arbetet vidare

Ett flertal andra aktörer, utöver Energiföretagens egna medlemmar, har fler förslag. Vi uppmanar till en nationell samling kring denna fråga. Vi tror att både marknadsutvecklingen som allmänheten är redo för en historisk omställning av transportsektorn. Vi är redo att göra vår del men vi saknar det tydliga politiska intresset.

Stockholm som ovan