

Analysavdelningen
Enheten för policyanalys
Mattias Haraldsson
016-544 21 26
mattias.haraldsson@energimyndigheten.se

Näringsdepartementet

Yttrande avseende Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)

Sammanfattning	2
Energimyndighetens ställningstagande.....	6
Bakgrund.....	6
Allmänna synpunkter	6
Minskad efterfrågan på transporter, byte av trafikslag m.m.	7
Stadsplanering och stadsmiljöavtal.....	8
Effektivare fordon och energieffektiv framdrift av fordon.....	10
Styrmedel för energieffektivare lätta fordon	11
Styrmedel för energieffektivare tunga fordon	12
Biodrivmedel	13
Prispremiemodellen	14
Juridisk analys av prispremiemodellen.....	15
Kvotplikt.....	17
Eldrivna vägtransporter.....	18
Åtgärder som underlättar elektrifiering av vägtrafiken	18
Övrigt	19

Sammanfattning

Allmänna synpunkter

- Energimyndigheten uppskattar utredningens höga ambitionsnivå. Betänkandet tar sig an transportsektorns stora utmaningar vad gäller energi och klimat och är ett steg på vägen mot en fossilfri/-oberoende fordonsflotta. För att komma vidare behöver nu en tydlig handlingsplan formuleras.
- Energimyndigheten anser att utredningen brister när det gäller att underbygga, motivera och konsekvensanalysera sina förslag. Betänkandet saknar genomgående samhällsekonomiska bedömningar trots att sådana krävs enligt direktiven. Detta är särskilt beklagansvärt eftersom generella styrmedel beskrivs som dyra. Att då inte analysera kostnader för andra typer av styrmedel skapar en obalans i framställningen.
- Energimyndigheten välkomnar utredningens utgångspunkt att i första hand minska transportbehovet eftersom tekniska innovationer i fordonsflottan, byte av trafikslag och användningen av alternativa energikällor inte är tillräckligt för att nå visionen av en fossilfri fordonsflotta till 2030.
- Den omställning som utredningen syftar till har stora potentiella effekter på människors vardag. En analys av hur utredningens förslag påverkar människors välfärd och tillfredsställelse hade därför varit av värde.
- Energimyndigheten anser att de problem som härrör från godstransporter och potentiella lösningar på dessa borde ha getts ett större utrymme i betänkandet. I synnerhet godstransporter på väg bör få ett större fokus i det fortsatta arbetet.
- Utredningen för fram ett behov av koordinering inom elektrifiering av väg, introduktion av biodrivmedel och laddinfrastruktur. Myndigheten anser att detta behöver diskuteras och kan inom ramen för avgränsade uppdrag ta på sig en begränsad roll, i huvudsak för att utreda vilka aktörer som bör ha det mer långsiktiga samordningsansvaret.
- Energimyndighetens bedömning är att de potentialberäkningar som redovisats är rimliga.

Minskad efterfrågan på transporter, byte av trafikslag m.m.

- Energimyndigheten tillstyrker stadsmiljöavtalen och föreslår att myndigheten tilldelas en roll i arbetet med dessa. Energimyndigheten är

angelägna om att medverka i utformningen och konkretiseringen av stadsmiljömålet och stadsmiljöprogrammet.

- Energimyndigheten stödjer förslaget att öka kommunernas möjlighet att reglera markanvändning och föreslår att myndigheten medverkar i en kommande utredning.
- Energimyndigheten föreslår att fler aktörer, däribland Energimyndigheten, ges möjlighet att utnyttja medel för steg 1 och 2 åtgärder.
- Energimyndigheten stödjer utredningens förslag att Trafikverkets nationella infrastrukturplan för perioden 2014-2025 ska revideras.
- Energimyndigheten tillstyrker utredningens förslag att berörda myndigheter ges förnyade direktiv där transportsnål planering prioriteras.
- Energimyndigheten tillstyrker utredningens förslag att ge länsstyrelserna ett tydligare uppdrag när det gäller regional planering.
- Energimyndigheten anser att utredningen saknar förslag på åtgärder inom informationsteknik (ITS).
- Energimyndigheten anser att det är anmärkningsvärt att betänkandet saknar förslag inom kollektivtrafikområdet.

Effektiva fordon och energieffektiv framdrift av fordon

- Energimyndigheten bedömer att potentialerna för energieffektiva fordon och energieffektiv framdrift av fordon är realistiska. Energimyndigheten vill dock påpeka att trenden med köp av energieffektiva fordon i Sverige tycks ha stannat av medan betänkandets resonemang baseras på en positiv utveckling i Sverige.
- Energimyndigheten stödjer utredningens förslag till utformning av system för energimärkning av lätta fordon och föreslår att Energimyndigheten får i uppdrag att implementera utredningens förslag i samråd med Konsumentverket, Trafikverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen.
- Energimyndigheten bedömer att möjligheten att påverka utvecklingen av marknaden för tunga fordon är större än vad som anges i rapporten.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att ändra förmånsbeskattningen.
- Energimyndigheten anser att de olika förslagen till bonus-malus system och dess konsekvenser är svåra att överblicka. Myndigheten tillstyrker fortsatt utredning.
- Energimyndigheten stödjer bedömningen att förbättringsåtgärder som leder till minskat direkt koldioxidutsläpp men inte reflekteras av testcykeln, s.k. eco-innovations, bör analyseras.

- Energimyndigheten tillstyrker förslaget om utredning av kilometerskatt med restitution för tunga fordon.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att transporter med längre och tyngre lastbilar möjliggörs på delar av vägnätet.
- Energimyndigheten tillstyrker fortsatt utredning av miljölastbilspremier.
- Energimyndigheten tillstyrker ett demonstrationsprogram för energieffektiva tunga fordon, vilket bör samordnas med FFI. Inriktningen bör enligt myndigheten vara stöd till teknik nära marknadsintroduktion.

Biodrivmedel

- Den potential för biodrivmedel som redovisas i utredningen bedöms av Energimyndigheten vara realistisk men svårare att realisera än övriga potentialer.
- Innan produktionsstöd för biodrivmedel aktualiseras anser Energimyndigheten att alla möjligheter att stödja produktionen av biodrivmedel genom utveckling av kvotplikten bör tas tillvara. Detta gäller t.ex. särskilda kvoter för andra generationens biodrivmedel för såväl diesel som bensen och kvotplikt baserat på växthusgasreduktion.
- Energimyndigheten anser att syftet med den föreslagna prispremiemodellen är otydligt. Förslaget är också bristfälligt beskrivet och analyserat.
- Energimyndigheten anser att frågan om huruvida prispremiemodellen utgör ett statsstöd är mer komplicerad än vad som framgår av betänkandet. Om förslaget utreds vidare tillstyrker Energimyndigheten pre-notifiering till Kommissionen.
- Energimyndigheten anser att förslagen till riktpolis- och marknadsprisuppskattningar i prispremiemodellen bör ses över och motiveras bättre.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att från 2017 höja kvoten för bensen till 9,5 volymprocent.
- Energimyndigheten tillstyrker en höjning av kvoten för diesel till 15 volymprocent förutsatt att tillgången på biodiesel bedöms vara tillräcklig och att konkurrenssituationen är tillfredsställande.
- Energimyndigheten tillstyrker utredningens förslag om hur kvotplikten kan utvecklas efter 2020, t.ex. att basera den på växthusgasreduktion.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget om att utreda varför användandet av E85 minskar.

- Energimyndigheten tillstyrker att avdragsbestämmelserna i LSE utreds så att höginblandad HVO kan omfattas av avdragsrätt på samma sätt som andra rena och höginblandade biodrivmedel.

Eldrivna vägtransporter

- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att utreda vilka uppgifter om publika laddstationer som bör ingå i den officiella statistiken men anser att information om den el elfordon använder är prioriterad.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att Energimyndigheten i samverkan med Trafikverket ges i uppdrag att utreda ett stöd till snabbladdningsstationer.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att Boverket uppdras att utforma byggregler så att större parkeringar vid ny eller ombyggnad förses eller förbereds för installation av laddplatser.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att utreda hur laddning av elbilar på arbetsplatser kan hanteras skattemässigt.
- När det gäller fordon som drivs med el anser Energimyndigheten att man bör beakta om elens ursprung är fossilt eller förnybart.

Övrigt

- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att stegvis höja energiskatten på diesel fram till 2020 så att summan av koldioxidskatt och energiskatt per liter blir densamma som för bensin.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att utreda om det finns utrymme i energiskattedirektivet för att vid beskattning ta hänsyn till skillnader i energiinnehåll mellan DME och det likvärdiga motorbränslet.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget om en utredning av långsiktig beskattning av vägtrafiken.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att utreda effekterna av nuvarande system för reseavdrag.
- Utredningens föreslår ett klimatråd. Energimyndigheten anser att det bör tydliggöras vilket syfte och mandat ett sådant råd ska ha. Om ett klimatråd bildas föreslås att Energimyndigheten deltar.
- Energimyndigheten kan konstatera att försörjningstrygghet är en liten fråga i betänkandet. På de ställen försörjningstrygghet nämns förmedlas uppfattningen att detta i huvudsak är en fråga om nationell produktion vs. import, vilket är en alltför endimensionell syn.

Energimyndighetens ställningstagande

Bakgrund

Utsläppen av växthusgaser var 20,7 miljoner ton 2010, där 90 procent kom från vägtrafiken. Enligt utredningens referensscenario kommer utsläppen från inrikes transporter att minska till ca 17 miljoner ton 2050 (sid 245). Utrikes transporter genererade ca 9 miljoner ton 2010 och förväntas öka till närmare 14 miljoner ton 2050 (sid 249).

Regeringens mål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Som ett led i detta ska Sverige 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen (sid 179). Utredningen utgår ifrån att möjligheterna att kompensera för utsläpp genom flexibla mekanismer, nettoupptag i växtlighet eller CCS är små varför utredningsarbetet inriktats på att göra fordonstrafiken fossilfri snarare än fossiloberoende.

Utredningens målsättning är att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska minska med 80 procent från 2012 till 2030, vilket motsvarar 14 miljoner ton. Till 2040 är bedömningen att en 100-procentig minskning kan ske (motsv. 18 miljoner ton).

Allmänna synpunkter

Energimyndigheten uppskattar utredningens höga ambitionsnivå. Betänkandet tar sig an transportsektorns stora utmaningar vad gäller energi och klimat och är ett steg på vägen mot visionen om en fossilfri/-oberoende fordonsflotta. Med hänsyn till de många aktörer som spelar en roll i den fortsatta utvecklingen och till utmaningarnas omfattning och karaktär är det viktigt att det nu skapas en tydlig handlingsplan.

Dock anser Energimyndigheten att utredningen brister när det gäller att underbygga, motivera och konsekvensanalysera sina förslag.

Utredaren verkar redan från början ha bestämt sig för att ett stort antal styrmedel vilket är ett avsteg från utredningsdirektivet som anger att "generellt verkande styrmedel ska utgöra grunden för omställningen". Utredaren tycks mena att generella styrmedel, t.ex. koldioxidbeskattning blir för dyrt. Energimyndigheten delar bedömningen att koldioxidskatten skulle behöva höjas kraftigt för att nå utredningens mål och att de samhällsekonomiska kostnaderna skulle bli betydande. Samtidigt är det viktigt att inse att detta troligtvis är en undre gräns för vad det kostar att nå uppsatta mål. Endast om det föreligger något marknadsmisslyckande som gör att generella styrmedel inte får avsedd effekt finns det möjlighet att åstadkomma samma sak till lägre samhällsekonomisk

kostnad. Utredaren utgår också ifrån att en mångfald av styrmedel leder till kostnadseffektivitet, vilket är ett missförstånd.

Det är möjligt att koldioxidskatter, trots kostnadseffektivitet, har en besvärlig fördelningsprofil och att andra styrmedel av det skälet är att föredra. Men då bör man beakta möjligheten att genomföra kompensationsåtgärder, t.ex. genom sänkning av andra skatter, och p.g.a. kostnadseffektiviteten få ett bättre utfall för alla.

I de fall man av ett eller annat skäl inte vill använda generella styrmedel vore det önskvärt med en analys av samhällsekonomiska kostnader hos de styrmedel man faktisk väljer. Sådana saknas dock genomgående trots att det krävs enligt direktivet. Det blir därför en obalans i utredningen där generella styrmedel påstås vara dyra, medan kostnaden för andra styrmedel inte diskuteras.

Den omställning som utredningen syftar till är omfattande med stora potentiella effekter på människors vardag. En analys av hur utredningens förslag påverkar människors välfärd och tillfredsställelse hade därför varit av intresse.

Utredningen föreslår att tre olika samordnare utses. En för elektrifiering av väg, en för att underlätta introduktion av biodrivmedel och en för laddinfrastruktur. Energimyndigheten menar att behovet av koordinering inom dessa områden behöver diskuteras och kan inom ramen för avgränsade uppdrag ta på sig en begränsad roll, i huvudsak för att utreda vilka aktörer som bör ha det mer långsiktiga samordningsansvaret.

Energimyndigheten anser att de problem som härrör från godstransporter och potentiella lösningar på dessa borde ha getts ett större utrymme i betänkandet.

När det gäller fordon som drivs med el anser Energimyndigheten att man bör beakta om elens ursprung är fossilt eller förnybart.

Energimyndigheten vill påpeka att det finns en obalans gällande synen på indirekta utsläpp biodrivmedel och fossila drivmedel samt el. För biodrivmedel bedöms påverkan ur ett livscykelperspektiv, vilket inte görs för fossila bränslen och el. Detta missgynnar biobränslen. Rent allmänt ökar indirekta utsläpp i betydelse i takt med att energieffektiviteten i framdrift ökar.

Minskad efterfrågan på transporter, byte av trafikslag m.m.

Energimyndigheten bedömer att tekniska innovationer i fordonsflottan, byte av trafikslag och användningen av alternativa energikällor inte är tillräckligt för att nå visionen av en fossilfri fordonsflotta till 2030. Energimyndigheten välkomnar således utredningens utgångspunkt av att minska transportbehovet i första hand.

Energimyndigheten bedömer att de potentialer som uppskattas i kapitel 6 är rimliga. Energimyndigheten vill dock påpeka att den totala potentialen inte är lika med summan av enskilda energiminskningar p.g.a. vissa åtgärder kan ha rekyleffekter och synergier som minskar eller främjar andra potentialer. Energimyndigheten saknar vidare en diskussion av möjligheten av att minska

transportbehovet genom ändringar i produktions- och konsumtionsmönster, t.ex. till följd av att produktionen skulle bli mer närproducerad och tjänstebaserad samt att hushållen skulle konsumera mindre. Detta har stor betydelse för utvecklingen av godstransporten.

Stadsplanering och stadsmiljöavtal

Energimyndigheten stödjer utredningens förslag om stöd till stadsplanering som främjar ett samhälle med god tillgänglighet där behovet av bil och lastbil är mindre och möjligheten att utnyttja mer energieffektiva transportslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik förbättrats.

Energimyndigheten stödjer utredningens beskrivning av den hållbara staden och en samhällsutveckling som beskrivs som en utveckling av den attraktiva staden och där många fler andra värden lyfts in utöver just miljömål. Det finns ett stort behov av att visa vad som krävs för att energi- och klimatmål ska nås.

Energimyndigheten stödjer utredningens förslag om en tydligare nationell stadspolitik och betonar att denna bör innehålla en målbild som tydliggör vilken utveckling den regionala och lokala nivån ska bidra till att uppnå.

Energimyndigheten tillstyrker därför utredningens förslag att berörda myndigheter ges förnyade direktiv där transportsnål planering prioriteras.

Energimyndigheten föreslås bli samrådsmyndighet i det uppdrag utredningen föreslår till Trafikverket om stadsmiljöavtal. Myndigheten önskar också medverka i utformningen och konkretiseringen av stadsmiljömålet och stadsmiljöprogrammet. Energimyndigheten har i sitt arbete inom programmet Uthållig kommun och inom en pågående satsning på hållbara städer arbetat med planeringsfrågor och frivilliga kommunala åtaganden. En sammanhållen satsning på hållbara städer skulle troligen öka möjligheterna att bidra till måluppfyllelse vilket bland annat konstaterats i Energimyndighetens satsning på hållbar stadsutveckling. Energimyndigheten deltar tillsammans med Boverket, Trafikverket, Naturvårdsverket, och Tillväxtverket i ett uppdrag att samordna en plattform om hållbar stadsutveckling och myndigheten har ett flertal satsningar och samarbeten med olika aktörer inom området.

Energimyndigheten tillstyrker utredningens förslag att ge länsstyrelserna ett tydligare uppdrag. Den regionala nivån i planeringen bör få utökade möjligheter att styra mot miljömålen. Detta gäller såväl bebyggelse- som infrastrukturplanering och det är av största vikt att planeringen sker integrerat och på en lämplig nivå. Energimyndigheten anser att den regionala planeringen och samordningen bör få ökat fokus i den kommande utvecklingen.

Möjligheter för kommuner att ställa krav på transportplaner finns till viss del idag via frivilliga avtal med byggherrar och fastighetsägare. I arbetet inom Uthållig kommun har det framkommit att det finns ett behov av bättre möjligheter för kommuner att reglera markanvändningen via denna typ av åtgärder.

Energimyndigheten stödjer förslaget att möjliggöra för kommunerna att ställa dessa krav och föreslår att myndigheten i en kommande utredning tillfrågas för medverkan med tanke på relevansen och erfarenheterna från myndighetens

nuvarande arbete. Kommunernas möjlighet att ytterligare arbeta med parkering som styrmedel bedöms som positivt. Vid denna typ av åtgärder vill Energimyndigheten också poängtera vikten av att kommunerna har möjlighet att via avtal med fastighetsägare och kollektivtrafikhuvudmän erbjuda rabatterade kollektivtrafikkort och/eller liknande åtgärder avsedda att främja energieffektiva transporter.

En attraktiv och energieffektiv kollektivtrafik bedöms enligt utredningen som en nyckelfaktor till måloppfyllelse. Detta stöttas av olika program och ligger i linje med branschens arbete mot fördubblat resande i kollektivtrafiken.

Energimyndigheten anser därför att det är anmärkningsvärt att utredningen inte innehåller några förslag inom kollektivtrafikområdet.

Med tanke på den utveckling som prognostiserats vad gäller godstransporter på väg anser Energimyndigheten att dessa måste få ett större fokus i det fortsatta arbetet. Utredningen föreslår att kommuner ska ha möjlighet att stötta samordnade godstransporter i städer samt att Trafikanalys ska förbättra statistiken för dessa. Energimyndigheten anser även att det är angeläget att statistiken för godsflöden mellan städer, regioner och andra målpunkter förbättras. Statistiken kan användas som underlag när åtgärder som bidrar till önskad utveckling utformas samt vid uppföljning.

I samband med implementering av energieffektiviseringsdirektivet ska alla stora företag genomföra en energikartläggning som även ska omfatta verksamhetens transporter. Detta kan lägga grunden för insatser även inom små- och medelstora företag och kan om det uppmärksammas sprida kunskap om energieffektiviseringspotentialerna till fler aktörer.

I sitt yttrande till förslaget till nationell infrastrukturplan för perioden 2014-2025 poängterade Energimyndigheten att planen inte bidrar till att nå klimatmålen. Inte heller de energipolitiska målen skulle nås. Energimyndigheten stödjer därför utredningens förslag att planen ska revideras.

För att förändra transportbeteende behöver man arbeta med beteendefrågorna samtidigt som skatter, subventioner och andra styrmedel införs. Det räcker inte bara att i planeringen ge förutsättningar för hållbara transporter, det behöver också skapas en arena för frågorna och konkreta verktyg för kommunerna att arbeta med. Det behöver därför finnas avsatta medel att arbeta med steg 1 och 2 åtgärder, enligt transportsystemets fyrstegsprincip, i planeringen. Energimyndigheten föreslår att fler aktörer, däribland Energimyndigheten, ges möjlighet att utnyttja medel för steg 1 och 2 åtgärder då dessa i stor utsträckning faller inom ramen för uppdrag inom energihushållning inom transportsektorn. Energimyndighetens erfarenheter och nätverk kan bidra med kompetens inom detta område, både genom energi- och klimatrådgivarna men också genom goda erfarenheter och spjutspets exempel från Uthållig kommun. Vidare anser Energimyndigheten att ett samordnat arbete i samverkan med offentliga och privata aktörer bör startas för att koordinera resurser och tydliggöra möjligheter och förutsättningar gentemot de aktörer som driver utvecklingen av dessa åtgärder.

Effektivare fordon och energieffektiv framdrift av fordon

Energimyndigheten bedömer att utredningens uppskattning av potentialen för energieffektiva fordon är realistisk. Den är dock starkt beroende av internationell styrmedelsutveckling, främst EU, samt av den tekniska utvecklingen.

Energimyndigheten bedömer att Sveriges största möjligheter att påverka realiseringen av potentialerna är forskning och utveckling i samverkan med svensk fordonsindustri, styrning så att så energieffektiva fordon som möjligt säljs och påverkan på EUs processer för energieffektivare fordon.

När det gäller forskning och utveckling bedömer Energimyndigheten att möjligheten att påverka utvecklingen av marknaden för tunga fordon är större än vad som anges i rapporten. Företagen Volvo och Scania utvecklar tillsammans ca 25 procent av de tunga fordon som säljs i världen och har som affärsidé att ligga långt framme inom miljöutveckling. Offentlig samverkan med företagen har därför en god potential att utveckla bättre produkter för världsmarknaden. Sverige har här möjligheten att fungera som ett demonstrationsland för ny teknik på det sätt som utredningen nämner.

Den lätta fordonsindustrin har inte samma position marknadsmässigt i världen men kan gynnas av utveckling av ny teknik inom energiområdet som sker inom den tunga sidan. På senare år har också den lätta fordonsindustrin kommit att utvecklas mycket snabbt kring energianvändning i fordonen och har numera flera ledande och internationellt uppmärksammade produkter. Ett fortsatt forsknings- och utvecklingssamarbete med staten kan utveckla detta ytterligare.

När det gäller val av energieffektiva fordon så bygger resonemanget i rapporten mycket på en redan positiv utveckling av både utbud och efterfrågan i Sverige. Energimyndigheten vill dock påpeka att trenden med energieffektiva köp i Sverige tycks ha stannat av. Trenden med ökad försäljning av dieselfordon har brutits.¹ Trafikverket har redan uppmärksammat detta. Därför är det viktigt att ha med sig denna ändring, som kunnat mätas först efter FFF-utredningens slutrapport, vid utformning av de nya styrmedlen, t ex bonus-malus systemet.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att transport med längre och tyngre lastbilar möjliggörs på delar av vägnätet.

Energimyndigheten bedömer att den uppskattade potentialen för energieffektiv framdrift av fordon är realistisk och att den kan realiseras genom nationella åtgärder. Vissa av åtgärderna, som sänkta hastigheter och övergripande samhällsplanering, kräver dock bred acceptans och ändrade prioriteringar vid lokal, regional och nationell transportplanering. Det krävs ett nytt förhållande till fordon i stadsmiljön, där t.ex. tillgänglighet i mycket högre grad tillgodoses genom gång, cykel och kollektivtrafik. En sådan utveckling tycks vara på gång. För utvecklingen av landsvägstrafiken är det förmodligen hastighetsfrågan som är svårast att acceptera och därmed realisera.

¹ Andelen fordon som kan drivas med förnybara drivmedel har också minskat mycket kraftigt.

Energimyndigheten stöttar utredningens förslag vad gäller energieffektivisering även när det gäller fordon som drivs med förnybara drivmedel. Detta arbete bör även drivas inom EU.

Styrmedel för energieffektivare lätta fordon

Energimyndigheten anser att förmånsbeskattningen bör ändras så att den förmånsbeskattade betalar det fulla värdet av fordonet, vilket det generella regelverket säger att man bör göra. Så inte fallet i dagsläget.

Betänkandet presenterar olika varianter av s.k. bonus-malus, ett styrmedel som går ut på att med differentierade registreringsskatter eller fordonsskatter premiera mer energieffektiva fordon på bekostnad av fordon med sämre effektivitet. Systemet är tänkt att vara självfinansierande, vilket Energimyndigheten anser är bra för långsiktigheten. Energimyndigheten anser dock att de olika förslagen och dess konsekvenser är svåra att överblicka och anser att bedömningen att de ger ungefär samma effekt saknar grund. Myndigheten anser att det är olyckligt att utredningen inte lade fram ett förslag och gjorde en ordentlig konsekvensanalys av det. Nu måste det istället utredas vidare.

Förslagen om bonus-malus motiveras av uppfattningen att styrmedel som riktar in sig på användande av bilar (bränsleskatter m.m.) eller åtminstone sprids ut över bilens livslängd (fordonsskatt) skulle behöva vara mycket kraftfulla och därmed bli dyra för individer. Utredningen menar att en genomsnittlig europeisk bilköpare, p.g.a. bristande förmåga att göra bedömningar över längre perioder, beaktar olika kostnader för 5 år av bilens livslängd och att kostnader som uppstår i ett längre perspektiv inte beaktas i tillräcklig utsträckning vid bilköpet. Bilparkens sammansättning förmodas därför inte vara optimal; bilisterna kör i många fall bilar som är mindre energieffektiva än vad de egentligen skulle önska. Ett sådant marknadsmisslyckande skulle motivera att man istället för att rikta styrmedlet direkt mot utsläppet styr valet av fordon.

Rön som tyder på att ett sådant marknadsmisslyckande existerar presenteras i utredningen, men empirin har en nordamerikansk tyngdpunkt, vilket påverkar relevansen då man där har avsevärt lägre drivmedelspriser än i Sverige. En enklare förklaring till att bilköpare bara ser 5 år framåt i tiden kan vara att det som händer därefter påverkar andrahandsvärdet och därför bara indirekt är relevant för den första ägaren.

Energimyndigheten anser att det är svårt att bedöma vilken påverkan de olika alternativen av "bonus-malus" har på bilparken i ett längre perspektiv. Att systemet på kort sikt kommer att öka andelen energieffektiva bilar verkar sannolikt, men vad händer med genomsnittsåldern i bilparken och hur kommer systemet att påverka hur bilar av olika ålder används? Jämfört med ett mer baktungt styrmedel kommer systemet att göra äldre bilar billigare i drift.

Energimyndigheten anser att en vidare utredning bör analysera detta innan ett förslag eventuellt kan läggas. Inför det fortsatta utredningsarbetet bedömer Energimyndigheten att alternativet med nybilsskatt och premie är att föredra framför det som baseras på differentierad fordonsskatt och premier. Med den

logik som används för att motivera systemet, förefaller det mer naturligt att ge bonusar och malusar samma tidshorisont.

När fordonen successivt blir energieffektivare kommer energi som används till annat än framdrift, s.k. sidoanvändning att utgöra en större del av fordonets samlade energianvändning. I huvudsak påverkas detta dock inte av styrmedel eftersom sidoanvänd energi som regel inte ingår i mätningen av fordonets energieffektivitet. Energimyndigheten stödjer utredningen i bedömningen om att eco-innovations, d.v.s. förbättringsåtgärder som leder till minskat direkt koldioxidutsläpp men inte reflekteras av testcykeln, bör analyseras. Energimyndigheten vill dock tillägga att även åtgärder som effektiviserar elanvändningen för laddningsbara fordon och innovationer med andra positiva effekter, t.ex. som minskat utsläpp av luftföroreningar bör ingå.

Energimyndigheten anser också att det är viktigt att Sverige fortsätter att driva på arbetet inom EU i syfte att ta hänsyn till åtminstone all energianvändning i fordonet i provcykler och vid deklarationer av fordonens koldioxidutsläpp och energianvändning.

Energimyndigheten stöttar utredningens förslag till utformning av system för energimärkning av lätta fordon och föreslår att Energimyndigheten får i uppdrag att implementera utredningens förslag i samråd med Konsumentverket, Trafikverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen. Energimyndigheten har lång erfarenhet av energimärkning som policystyrmedel. I nuläget omfattar energimärkningen energianvändande produkter såsom vitvaror, IT och elektronik, värme, kyla och ventilation samt elmotorer. Inom transportsektorn omfattar märkningen energimärkning av däck. Myndigheten är marknadskontrollmyndighet för all energimärkning enligt direktivet och däckförordningen, samt för ekodesigndirektivet.

Energimyndigheten anser också att det vore värdefullt om de indikatorer som ligger till grund för energimärkningen på sikt också användes som underlag för andra styrmedel.

Styrmedel för energieffektivare tunga fordon

Utredningen föreslår en premie för tunga hybrid- och ellastbilar samt lastbilar som kan gå på gas eller etanol. Energimyndigheten anser att köp av energieffektiva tunga fordon bör stimuleras, men anser att förslaget också borde omfattar fordon som kan använda DME eller andra potentiella förnybara drivmedel. Det är även oklart om fordon passande för s.k. elvägar är stödberättigat enligt utredningens förslag. Energimyndigheten menar också att de olika teknikernas merkostnader är så olika att det är värt att utreda om miljölastbilspremien ska vara olika för olika miljötekniker. Energimyndigheten tillstyrker fortsatt utredning, bl.a. av lämpliga stödnivåer och vill också se en fortsatt diskussion om huruvida en miljölastbilspremie är det lämpligaste styrmedlet.

Utredningen föreslår ett demonstrationsprogram för energieffektiva tunga fordon. Med den teknikutveckling som pågår är värdet av demonstrationsprogram i första hand att snabba på utvecklingen av tekniker som är marknadsnära, sänka

kostnader och öka förtroendet för den nya tekniken. Energimyndigheten anser därför att det är viktigt att ge programmet en sådan utformning att det kan få just detta syfte. Dagens demonstrationsprogram för elfordon som administreras av Energimyndigheten styrs av förordning 2008: 761, vars krav på forskningsinnehåll gör det svårt att uppnå det syfte som tycks föreslås av utredningen. Det är också viktigt att samordna demonstrationsinsatser med FFI, programmet fordonsstrategisk forskning och innovation.

Biodrivmedel

Den potential för biodrivmedel som redovisas i utredningen bedöms av Energimyndigheten vara tekniskt möjlig men svårare att realisera än övriga potentialer. För att realisera potentialen krävs breda och ekonomiskt kostsamma demonstrations- och kommersialiseringsinsatser.

I Sverige har styrmedlen för fordon som kan använda en hög andel förnybar energi minskat kraftigt de senaste åren med minskad försäljning av sådana fordon som följd. Vidare har regeringen just lagt ett förslag som innebär att minska kraven på mindre bensinstationer att leverera förnybara drivmedel. Energimyndigheten vill påpeka vikten av att hålla öppet för olika tekniker och drivmedel. Utvecklingscykeln för biodrivmedel och fordon är som regel på 30-50 år och därför är det viktigt att vidmakthålla neutrala styrmedel länge.

EU-politiken är mycket styrande för området biodrivmedel. Osäkerheterna om förnybarhetsdirektivets regelverk för biodrivmedel gör för närvarande marknaden osäker och obenägen till investeringar i ny teknik och nya produktionsanläggningar i Europa. Dessutom saknar de nya EU-målen om förnybar energi till 2030 ett eget mål för transportsektorn. Risken är att styrmedlen i Europa för förnybar energi i transportsektorn blir svagare än vad utredningen antog.

Energimyndighetens senaste kortsiktsprognos tyder på en något avtagande användning av förnybara bränslen inom transportsektorn om kvotplikten stannar på de nivåer som regeringen nu föreslår.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget om att utreda varför användandet av E85 minskar.

I betänkandet föreslås att avdragsbestämmelserna i LSE utreds så att höginblandad HVO kan omfattas av avdragsrätt på samma sätt som andra rena och höginblandade biodrivmedel. Energimyndigheten tillstyrker förslaget.

Utredningen föreslår att dubbelräkning inom förnybartdirektivet förbjuds. Energimyndigheten menar att dubbelräkning tenderar att premiera vissa råvaror och kan missbrukas men att något förbud i nationell lag inte är möjligt.

Utredningen föreslår att det utreds om det finns utrymme i energiskattedirektivet för att vid beskattning ta hänsyn till skillnader i energiinnehåll mellan DME och det likvärdiga motorbränslet. Energimyndigheten tillstyrker förslaget.

Energimyndigheten ifrågasätter om alla möjligheter att stödja produktionen av biodrivmedel genom utveckling av kvotplikten, t.ex. genom en särskild kvot för andra generationens etanol, är uttömda. Detta påverkar behovet av ett produktionsstöd för biodrivmedel.

Prispremiemodellen

Prispremiemodellen syftar till att produktionen av biobränsle från avfall, biprodukter, cellulosa m.m. ska garanteras en viss intäkt. P.g.a. förmodad teknikutveckling ska stödet vara högst till anläggningar som etableras tidigt för att sedan minska. Den föreslagna modellen är en feed-in-tariff (premium) med kvantitetstak. Energimyndigheten anser att syftet med prispremiemodellen är ottydligt. Modellen verkar dels syfta till att öka mängden biodrivmedel från andra råvaror än livsmedel, dels främja tekniker som ännu inte är kommersiellt gångbara. Den senare effekten är dock inte sannolik eftersom modellen är teknikneutral och därmed torde gynna de tekniker och råvaror som är billigast. Om syftet endast är att utöka mängden biodrivmedel kan detta sannolikt uppnås genom betydligt enklare styrmedel. Ett exempel kan vara en kvot för särskilt anvisade biodrivmedel till bensin, vilket skulle stödja produktionen av andra generationens etanol.

Utan att ta ställning till behovet av nationell biodrivmedelsproduktion är Energimyndighetens bedömning att någon typ av produktionsstöd är nödvändigt om storskalig biodrivmedelsproduktion ska kunna etableras i Sverige. Investeringsstöd är troligtvis inte tillräckligt och kvotplikt skapar en efterfrågan, men gynnar inte specifikt svensk produktion. Det förslag som presenteras är dock otillräckligt underbyggt och analyserat. Energimyndigheten tillstyrker därför vidare utredning av ett produktionsstödssystem.

Modellen bygger på att biodrivmedlet säljs till marknadspris och att producenten sedan erhåller en premie som gör att produktionen blir lönsam. Detta förutsätter dels kunskap om vilken intäktsnivå som gör produktion lönsam, "riktpriiset" och dels till vilket marknadspris biobränslet kan säljas. Energimyndigheten anser att det finns frågetecken kring båda dessa komponenter i betänkandet.

Det är oklart om den riktpristrappa som utredaren föreslagit är utformad på ett lämpligt sätt. De nivåer som föreslås är bristfälligt motiverade.

Energimyndigheten ifrågasätter vidare antagandet att biobränslena kommer att säljas till marknadspriset för diesel.² Biodrivmedlen kommer genom en särskild kvot att ha en helt egen efterfrågan och konkurrerar därför endast delvis med diesel. Dieselpriiset kan bli lägre än vad biodrivmedlen faktiskt säljs för, varför den föreslagna konstruktionen skulle kunna innebära överkompensation. I detta sammanhang bör det beaktas att vissa biobränslen som i dag uppfyller kraven för den "särskilda kvoten" framöver inte kommer att kunna dubbelräknas till följd av ILUC-regler. Konkurrensen om de drivmedel som prispremiemodellen avser att stödja kommer därför att hårdna och behovet av produktionsstöd kan därför

² Det förslag som (Kåberger, 2013) tagit fram är innebär att premien ska beräknas utifrån ett Platts rapporterade dieselpriis för nordvästra Europa (sid 21).

minska. Å andra sidan är det Energimyndighetens bedömning att hållbarhetskrav på importerade bränslen i praktiken kan bli lägre än för inhemskt producerade, eftersom tillsynsmyndigheten p.g.a. certifieringsförfaranden i vissa fall enbart kommer att kunna utföra indirekta kontroller.

Energimyndigheten anser också att det finns frågetecken kring systemets administrativa kostnader. Utredningen förslår att stödet förmedlas genom en mängd bilaterala transaktioner, dock med förhoppningen att aktörer själva ska bilda en organisation för samordnad "clearing". Energimyndigheten anser inte att det kan uteslutas att ett myndighetsadministrerat system vore billigare samhällsekonomiskt.

Juridisk analys av prispremiemodellen

En övergripande fråga är huruvida modellen utgör ett statsstöd och om detta i så fall är ett tillåtet statsstöd. Utredningens slutsats är att prispremiemodellen inte utgör statsstöd, men att den ändå bör pre-notifieras till Kommissionen.

Det är inte möjligt att genomföra någon fullständig analys av hur förslaget förhåller sig till statsstödsreglerna då det inte är klarlagt hur modellen ska fungera i detalj. Energimyndigheten avstår därför från en sådan analys. Det bör dock påpekas att bedömningen av vad som avser statliga medel är komplicerad och inte självklar. Detta framgår till viss del i en underlagsrapport av dr. Fouquet till utredningen³ som tar upp EU-domstolens allt vidare syn på vad som krävs för att uppfylla kriteriet i artikel 107 funktionsfördraget angående statliga medel, och analyserar frågan förhållandevis ingående med olika antaganden.⁴ Den argumentation som ges i betänkandet är dock mycket kortfattad. Fouquet-rapportens analys har i princip komprimerats till en slutsats som framställs som självklar.

Sammanfattningsvis anser Energimyndigheten att förslaget, om det ska tas vidare, kräver en mer ingående utredning kring statsstödsreglerna, utifrån hur modellen ser ut när den specificerats närmare. Energimyndigheten tillstyrker därför utredningens förslag att pre-notifiera förslaget till Kommissionen om det beslutas att förslaget ska utvecklas vidare och implementeras.

För det fall systemet skulle anses utgöra ett statligt stöd så är det troligt att modellen behöver utredas ytterligare då det exempelvis kan finnas risk för konkurrenssnedvridande effekter mellan drivmedelsbolag med olika produktionsförutsättningar,⁵ eller mellan olika biodrivmedelsproducenter. Frågan om snedvridningar av gemenskapshandeln till följd av att stödet begränsas till inhemsk produktion får då också ökad betydelse.

En ytterligare fråga är i vilken utsträckning förslaget är tillåtet i förhållande till EU-fördragets bestämmelser om fri rörlighet för varor. Det framgår tydligt att

³ Fouquet, Dörte – *Legal Evaluation: Outline and basic principles for a new Swedish law on support for second generation biofuels from other sources than food-crops*, 2013.

⁴ Fouquet, s. 46 – 52.

⁵ Jmf det särskilda yttrandet från Anna Wallentin mfl.

syftet med modellen är att premiera svensk produktion, men att stöd ska undantas i de fall drivmedel exporteras till en annan medlemsstat. Utredningen saknar en ingående analys av hur denna avvägning har gjorts i förhållande till unionsrätten. Energimyndigheten vill i sammanhanget tydliggöra att biodrivmedelsmarknaden i detta sammanhang inte fullt ut kan jämföras med elmarknaden.

Förnybartdirektivets krav på förnybar andel i transportsektorn räknas på medlemsstatens konsumtion. För kravet på förnybar andel el räknas däremot medlemsstatens produktion. Av denna anledning finns det möjligen större unionsrättsliga anledningar att främja produktion av inhemsk förnybar el, jämfört med inhemsk produktion av förnybara biodrivmedel. Självklart måste hänsyn också tas till det pågående målet vid EU-domstolen angående Åland Vind⁶, där stödsystem till nationell produktion av generaladvokaten ansetts strida mot den fria rörligheten. Energimyndigheten avstår dock från att analysera utredningen i förhållande till målet, i väntan på EU-domstolens dom.

Energimyndighetens menar att utredningens förslag skulle vara komplicerat att genomföra – både lagstiftningsmässigt och praktiskt. Av utredningen framgår att tanken är att det ska ske ytterligare utredning, och att det inte utgör något färdigt förslag (även om ett författningsförslag presenteras som utkast i utredningen). Det är därför förståeligt att en del frågor lämnats öppna. Energimyndigheten tar dock ändå upp några specifika frågor kring förslaget:

Det saknas kriterier för vilka anläggningar som ska beredas plats i varje årsklass och Energimyndigheten utgår därför ifrån att meningen är att alla anläggningar som producerar biodrivmedel från de anvisade råvarorna ska omfattas. Ett sådant förhållningssätt torde också bäst stämma överens med förvaltningsrättsliga grundprinciper så som likabehandling och förutsägbarhet. Detta kommer dock leda till att det är tveksamt om stödet kommer leda till någon ny teknik. För det fall det är utredarens mening att Energimyndigheten ska välja ut anläggningar utifrån vissa kriterier krävs det att kriterierna utformas på ett rättssäkert sätt vilket ställer höga krav på författningstexten. Det bör påminnas om att stödet utgör ett mycket stort incitament, som med all sannolikhet kommer att helt och hållet bestämma vilka anläggningar för biodrivmedel som kommer att byggas i Sverige. Det är därför av vikt att lagstiftningen utformas för att främja proportionalitet och likabehandling av liknande anläggningar, och det krävs noggranna överväganden för att motverka att det skapas konkurrenssnedvridningar. Det är i det sammanhanget positivt att även befintliga anläggningar som omfattas av lagens kriterier kan komma in i systemet – och inte slås ut av nya anläggningar med samma teknik och samma råvaror.

Utredningen berör inte närmare definitionen av avfall och restprodukter. Frågan om vad som utgör ett avfall eller en restprodukt är komplicerad och kan leda till oväntade marknadseffekter. I andra medlemsstater finns det exempelvis problem med att jungfrulig olja på ett bedrägligt sätt görs om till ”använd matolja” då denna premieras i stödsystem som ett avfall. Detta, eller liknande händelser, skulle även kunna komma att hända i Sverige. Om utredaren avser att inte alla

⁶ Mål C-573/12 Ålands Vindkraft AB. Energimyndigheten.

avfall eller restprodukter ska kunna användas måste detta utredas ytterligare då det skulle kräva noga överväganden i författningstexten.

Förslaget skulle kräva en komplicerad administrativ kontroll. Det krävs bland annat avstämningar av sålda mängder drivmedel, kontroll av att rätt mängd premie betalats ut till rätt anläggningar och avstämningar mellan olika bolag för att beräkna andelar. Det är tveksamt om det är möjligt att alls sköta ett så komplicerat system om varje företag ska ansvara för kontrollen, utan det kommer krävas ett centralt administrativt organ. Av utredningen framgår att detta kan lösas genom bildandet av en gemensam juridisk person. Energimyndigheten saknar dock en bedömning av hur systemet ska fungera om någon sådan inte bildas. Det är sammanfattningsvis svårt att överblicka hur förslaget ska fungera om branschen inte skulle ta ansvar för att sköta systemet, då statlig inblandning ska undvikas i förslaget till följd av statsstödsreglerna.

Kvotplikt

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att från 2017 höja kvoten för bensen till 9,5 volymprocent. Förutsatt att tillgången på den nödvändiga tillgången på biodiesel kan bekräftas tillstyrker också Energimyndigheten att kvotplikten för diesel höjs till 15 volymprocent 2017 genom att den "särskilda" kvoten höjs, från 3,5 till 9 volymprocent.

Utredningen innehåller bedömningar av möjligheterna att utveckla kvotplikten efter 2020. Energimyndigheten tillstyrker denna del som innebär att den särskilda kvoten för biodiesel slopas efter 2020 samt att möjligheten till handel med kvoter eller certifikat införs. Energimyndigheten tillstyrker också förslaget om att från 2020 basera kvotplikten på växthusgasreduktion snarare än volym. Det skulle driva på teknikutvecklingen, gynna biodrivmedel från avfall, restprodukter och skoglig råvara och minska beroendet av livsmedelsgrödor samt garantera största möjliga växthusgasreduktion. En sådan styrning skulle också vara gynnsam för svensk produktion. Det finns dock begränsningar i EU-rätten vad gäller att inom en kvotplikt gynna biodrivmedel med hög klimatprestanda framför de med lägre klimatprestanda. Bränslen som klarar EUs miniminivå för växthusgasreduktion enligt förnybartdirektivet får inte nekas tillträde till stödsystem. Men med EU-kommissionens godkännande av Tysklands kommande kvotpliktssystem nyligen, där kvoten uttrycks i form av en växthusgasreduktion så råder mindre osäkerhet vad gäller den EU-rättsliga möjligheten att införa en kvotplikt som styr mot växthusgasreduktion snarare än volym biodrivmedel.

Av betänkandet framgår att det, i det fall prispremiemodellen anses utgöra ett statsstöd, kommer att finnas problem att kombinera denna med kvotplikt då statsstöd inte får ges för uppfyllande av lagkrav. Energimyndigheten vill dock påtala att det av p. 114 i Kommissionens nya miljö- och energiskyddsriktlinjer framgår att statsstöd kan kombineras med kvotplikt i de fall medlemsstaten kan visa att stödet begränsas till biodrivmedel som är för kostsamma för att komma ut på marknaden endast med hjälp av kvotplikten. Möjligheterna att eventuellt kombinera statsstöd med kvotplikt bör därför undersökas närmare.

Eldrivna vägtransporter

Energimyndigheten delar utredningens bedömning av potentialen för eldrivna vägfordon, men vill betona beroendet av internationell utveckling. I ett internationellt perspektiv har Sverige p.g.a. Volvos och Scantias betydande marknadsandelar goda möjligheter att påverka teknikutvecklingen för tunga fordon och fungera som en global demonstrationsarena. Utveckling av såväl laddhybrider, elfordon och konceptet elvägar (direktmatning av el i anslutning till vägen) för tunga fordon har förutsättningar att utvecklas i Sverige för att senare utgöra en standard för världen i övrigt.

För lätta elfordon är det viktigt med styrmedel som leder till viss efterfrågan så att världsmarknaden fortsätter att utvecklas, svenska företag får en hemmamarknad, samt att specifikt nordiska förutsättningarna uppmärksammas. I dagsläget finns det flera produkter på den internationella marknaden som inte säljs i Sverige både därför att styrmedlen anses för svaga och för att företagen har merkostnader för eller svårigheter med anpassning till nordiska klimatförhållanden.

Åtgärder som underlättar elektrifiering av vägtrafiken

Utredningen föreslår att Energimyndigheten ska utreda vilka uppgifter om publika laddstationer som bör ingå i den officiella statistiken. Energimyndigheten tillstyrker detta, men betonar att statistik över den el som elfordon använder bör prioriteras.

Energimyndigheten stödjer förslaget att Energimyndigheten i samverkan med Trafikverket ges i uppdrag att utreda ett stöd till snabbladdningsstationer. Eventuellt kan det vara lämpligt att fler myndigheter deltar i arbetet. Energimyndigheten vill poängtera att minst lika intressant som själva stödet är att utreda valet av teknik samt att den tekniska utvecklingen på området är så snabb att utredningens resonemang om snabbladdning kan vara föråldrat.

Utredningen föreslår att Boverket uppdras att utforma byggregler så att större parkeringar vid ny eller ombyggnad förses eller förbereds för installation av laddplatser. Energimyndigheten tillstyrker detta förslag eftersom installation vid byggnation, är betydligt mindre än att installera i efterhand.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att utreda hur laddning av elbilar på arbetsplatser kan hanteras skattemässigt.

Energimyndigheten tillstyrker arbetet med innovationsupphandling av elektrifierad väg, även inkluderat busstrafik i städer.

Utredningen föreslår ett bidrag till installation av laddinfrastruktur för normalladdning, dock utan att precisera behovet. Energimyndigheten har, baserat på ett antal FoU-projekt, tidigare bedömt att det generellt sett inte finns något stort behov av laddstolpar eftersom över 2 miljoner uttag redan finns i garage, bostad och arbetsplatser, men att ”flaskhalsarna” i systemen, t.ex. gatuparkering i tätorter måste ses över. Sedan utredningens slutförande har också Europaparlamentet röstat för ett direktiv rörande bl.a. infrastruktur för elfordon. Innan något stöd

eventuellt införs föreslår Energimyndigheten därför en uppdatering av tidigare behovsanalyser.

Övrigt

Utredningen föreslår att energiskatten på diesel höjs i tre steg fram till 2020 så att summan av koldioxidskatt och energiskatt per liter blir densamma som för bensin och menar även att skatterna på sikt bör bli lika per energimängd.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget eftersom det ur kostnadseffektivitetssynpunkt är bra med så lika beskattning som möjligt. Energimyndigheten påpekar, vilket också nämns i betänkandet, att fordonsskatten på dieslbilar ska justeras när energiskatten på diesel höjs.

Risken med de skattehöjningar på diesel som utredningen föreslår är att den tunga trafik som har möjlighet tankar utanför Sveriges gränser. Ett sätt att lindra detta problem är att införa kilometerskatt med restitution. Detta innebär att man beskattas utifrån direkt användande av det svenska vägnätet. En kilometerskatt är motiverad eftersom tung trafik inte betalar för sina externa kostnader. Med restitution återbetalas delar av skatten dock till dem som tankat i Sverige. I betänkandet föreslås en utredning av denna modell, vilket Energimyndigheten tillstyrker.

Energimyndigheten tillstyrker att energiskatten på fossil naturgas höjs så att den energimässigt beskattas på samma sätt som bensin

Betänkandet innehåller ett förslag till vidare utredning om långsiktig beskattning för vägtrafiken. Här finns flera delar, bland annat höjning av koldioxidskatten, kilometerskatt för lätta fordon etc. Energimyndigheten tillstyrker detta då det finns behov av att ta fram mer underlag om hur en långsiktig beskattning ser ut för att bidra till långsiktiga klimatmål och ett hållbart transportsystem.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att utreda effekterna av nuvarande system för reseavdrag.

Om Trafikverket ska utveckla upphandling av infrastruktur enligt utredningens förslag bör samarbete ske med det samlade upphandlingsstödet på Konkurrensverket (KKV). KKV bör även vara involverade i ett eventuellt sanktionssystem för upphandling av miljöbilar, då de har tillsyn över LOU. Energimyndigheten instämmer i utredningens bedömning att KKV behöver få en tydlig uppgift att prioritera energi- och klimatfrågor samt att de ska vara ett stöd i avtalsuppföljning och att det samlade stödet behöver följas och utvärderas framöver.

Utredningen föreslår att Energimyndigheten i samråd med Transportstyrelsen utreder frågan om kvotplikt för flygbränslen och sjöfart som används i inhemsk trafik. Energimyndigheten bedömer att det i nuläget är lämpligare med en mer förutsättningslös dialog mellan branschen och berörda myndigheter.

Det är positivt att utredningen lyfter problematiken med dubbelräkning av vissa biodrivmedel i kombination med lågt satt förnybarhetsmål kan minska incitamentet att satsa kraftfullt på att öka andelen förnybart ytterligare.

Utredningens föreslår ett klimatråd. Energimyndigheten anser att det innan ett sådant råd eventuellt bildas bör tydliggöras vilket syfte och mandat ett sådant råd ska ha. Om ett klimatråd bildas föreslås att Energimyndigheten deltar.

Energimyndigheten är generellt positiv till att Sverige är pådrivande inom EU när det gäller klimatpolitik och olika sätt att arbeta mot klimatmål med åtgärder på transportområdet. Energimyndigheten tillstyrker förslaget att Sverige bör vara pådrivande inom EU, IMO och ICAO när det gäller klimatkrav på flyg och sjöfart. Energimyndigheten tillstyrker förslaget att Sverige bör verka för fortsatt utveckling av kraven på fordonens energieffektivitet.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget om att utveckling av provmetoder och krav på tunga fordon.

Energimyndigheten anser att utredningen saknar förslag på åtgärder inom informationsteknik (ITS). Informationsteknik bedöms ha en mycket avgörande roll för hur det framtida transportsystemet kan komma att se ut. Utan informationsteknik kommer det blir mycket svårt att möta framtidens krav på såväl energianvändning, trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

Energimyndigheten konstaterar att utredningen endast i ringa omfattning behandlar behovet av forskning och innovation.

Försörjningstrygghet ges ett mycket litet utrymme i betänkandet. På de platser försörjningstrygghet nämns förmedlas dock den lite endimensionella uppfattningen att detta i huvudsak är en fråga om nationell produktion vs. import. Energimyndigheten vill därför bidra med några allmänna synpunkter på hur övergång till förnybara bränslen bör betraktas ur ett försörjningstrygghetsperspektiv.

Trygg energiförsörjning i transportsektorn har traditionellt handlat mest om tillförsel av fossila drivmedel. Med en omställning till förnybara bränslen blir det viktigare att förstå hur trygg energiförsörjning kommer att se ut i ett system baserat på andra energislag och nya tekniker. Förnybar energi innebär fördelar för trygg energiförsörjning utifrån flera centrala aspekter. Det gäller till exempel långsiktigt resursflöde, diversifiering av energislag, minskat beroende av koncentrerade energiresurser och samverkan med grannländer. Men förnybar energi genererar också nya utmaningar vad gäller exempelvis leveranssäkerhet vid variabel elproduktion. Småskaliga och icke-kompatibla lösningar innebär också att möjligheten att ersätta bortfall från enstaka anläggningar minskar, varför den totala reservkapaciteten måste öka.

Fokus inom området trygg energiförsörjning har traditionellt legat på att säkra leveranser av ett fåtal energibärare. Men man behöver också fokusera på de tjänster som energin ska bidra till att leverera, d.v.s. på användarsidan. Ett sådant perspektiv stärker rent allmänt förståelsen för försörjningstrygghet. I ett scenario

med mer förnybar energi är det också helt nödvändigt, eftersom mångfalden av energibärare och en mer mångfacetterad distribution blir svårare att överblicka och bygga en försörjningstrygghetsanalys på.

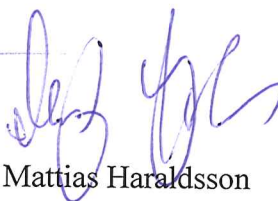
På kort sikt kan effektivisering även ge större redundans i energitillförseln men denna kan på längre sikt försvinna om systemen anpassas efter sin nya och mindre kostym.

Energimyndigheten vill slutligen betona att självförsörjning av förnybara bränslen inte är ett självändamål utan måste ses utifrån hela försörjningskedjan, ersättningsbränslen och möjligheter till alternativ försörjning vid leveransavbrott.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Erik Brandsma. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Anita Aspegren, Mattias Eriksson och Birgitta Palmberger, direktören för strategiska frågor Anneli Eriksson, chefsjuristen Camilla Rosenberg samt enhetscheferna Klaus Hammes och Anders Lewald. Föredragande har varit experten Mattias Haraldsson.



Erik Brandsma



Mattias Haraldsson