

Jesper Ericson
016-544 21 24
jesper.ericson@energimyndigheten.se

Johan Vinterbäck
016-544 20 73
johan.vinterback@energimyndigheten.se

PM tillhörande energimyndighetens kortsiktsprognos sommaren 2023

Energimyndigheten publicerar två gånger om året en kortsiktsprognos över Sveriges energianvändning och energitillförsel, de sträcker sig fyra till fem år framåt i tiden. Huvudsyftet med kortsiktsprognoserna är att verka som underlag till Finansdepartementets prognoser över skatteintäkter. Syftet med detta PM är att redogöra för de faktorer i användarsektorerna som mest påverkar aktuell kortsiktsprognos som sträcker sig fram till och med år 2026.

Förutom att kriget mot Ukraina fortsatt skapar en turbulens på Europas och världens energimarknader och påverkar den ekonomiska utvecklingen så ser vi ett antal ytterligare trender som skapar en större osäkerhet än vanligt i denna prognosomgång. Det gäller industrins elanvändning, bränsle- och elanvändningen i transportsektorn samt den generella elanvändningen. Den sistnämnda handlar om hur stor del av de besparingar som vi sett i elanvändningen på grund av mycket höga priser det senaste året är permanenta eller inte. Detta avhandlades i föregående kortsiktsprognos och berörs inte mer i detta PM.

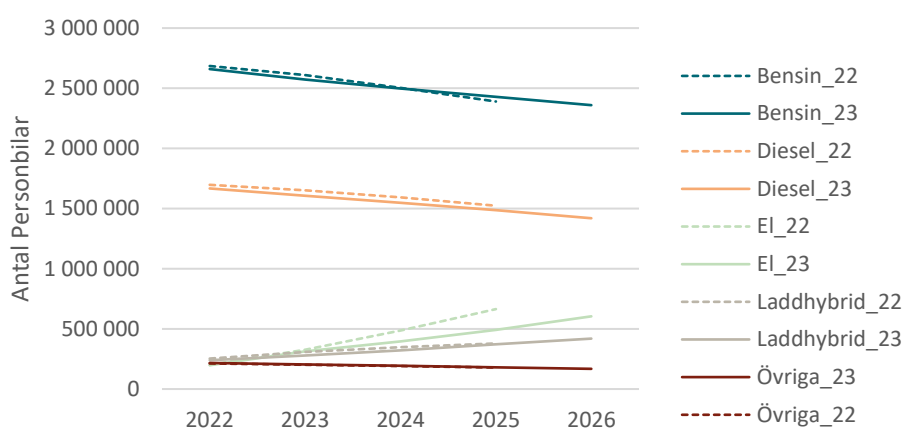
Vad gäller industrin finns ett antal projekt som på kort och lång sikt kraftigt kan komma att öka användningen av el i Sverige. På grund av ledtider och osäkerheter ser vi dock en begränsad effekt av nytillkomna projekt inom prognosperioden.

Vad gäller transportsektorn avser regeringen att minska reduktionsplikten kraftigt vilket ger stor påverkan på mängden biodrivmedel. Samtidigt sker en minskad nybilsförsäljning på grund av lågkonjunktur som saktar in elektrifieringstakten. Priser på drivmedel minskar till följd av den ändrade reduktionsplikten samtidigt som bonusen för elbilar avskaffas. Detta medför både att andelen elbilar av nybilsförsäljningen minskar och att körsträckorna och därmed använd mängd drivmedel ökar.

Transportsektorn

Fordonsflottan

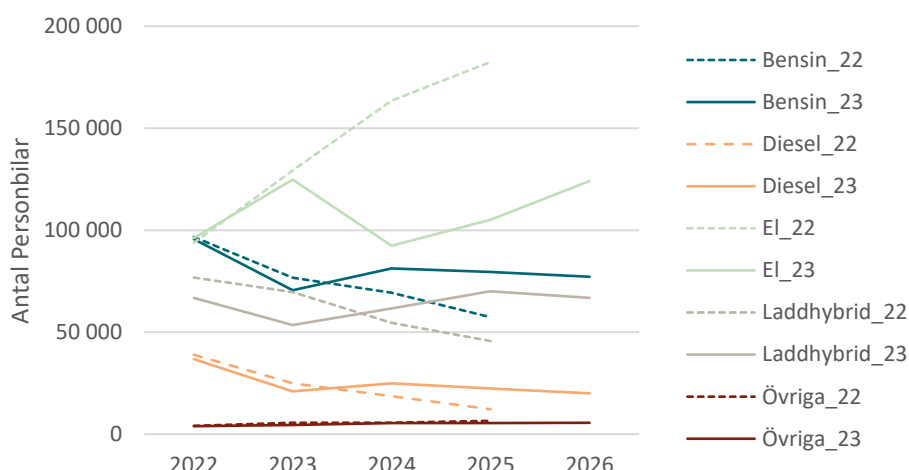
I Energimyndighetens bedömning kring utvecklingen av transportsektorns energianvändning har vi utgått från Trafikanalys uppdaterade prognos, publicerad i maj 2023, av fordonsflottans utveckling fram till 2026¹. Utvecklingen av fordonsflottan speglar även ekonomins utveckling det senaste året med hög inflation, högre styrränta, och med minskad köpkraft för hushållen. Nybilsförsäljningen förväntas bli 10 procent lägre under 2023 jämfört med förra årets prognos från Trafikanalys, se Figur 1. Det får framför allt effekt på prognosen för antalet elbilar som nu bedöms bli lägre än i tidigare prognos. Bilar med förbränningsmotorer påverkas däremot inte i någon större utsträckning.



Figur 1. Prognos av personbilsflottan maj 2023 jämfört med maj 2022 (Trafikanalys).

Den sämre ekonomiska utsikten i kombination med avveckling av klimatbonusen och långa leveranstider för elbilar har ändrat den förväntade efterfrågan på vägfordon totalt, se Figur 2. Detta blir extra tydligt för antalet nyregistrerade elbilar. Under 2025 förväntas exempelvis 18 procent av nyregistrerade personbilar att vara elbilar jämfört med 31 procent i förra årets prognos. Nybilköpare väljer i stället framför allt laddhybrider eller bensindrivna bilar.

¹ Trafikanalys (2023) Korttidsprognoser för vägfordon 2023-2026, PM 2023:5.

Datum
2023-06-26


Figur 2. Prognos för nybilsförsäljning maj 2023 jämfört med maj 2022 (Trafikanalys).

Reduktionsplikten

Sverige har under ett flertal år haft en reduktionsplikt som år för år ökat kraven på andel biodrivmedel i fordonsflottan. För 2023 är nivån pausad på 2022 års nivå motsvarande 23 procents växthusgasreduktion.

Regeringen har under våren presenterat en plan för att sänka reduktionsplikten till sex procent. Detta innebär i praktiken för år 2024 en ökad efterfrågan på fossila drivmedel motsvarande 22 TWh jämfört med om redan beslutad reduktionsplikt prognosticerats. Fossil diesel påverkas mest och beräknas öka med 67 procent enligt samma jämförelse. Denna förändring av efterfrågan kan påverka priset på de olika ingående drivmedlen som i sin tur kan göra att andelen biodrivmedel blir högre än 6 procent. Nivån kan även bli lägre ifall marknaden anser att kostnaden för infrastruktur för att tillhandahålla eller blanda in biodrivmedel på så låga nivåer blir högre än att ta en eventuell straffavgift. Den tidigare höga nivån på andel biodrivmedel gör det också svårt att säga hur hög efterfrågan och betalningsviljan för biodrivmedel är av miljömässiga skäl hos privatpersoner eller företag med en hållbar profil.

Reduktionsplikten är en lagstiftning som endast har en funktion givet att biodrivmedel är dyrare än råoljebaserade drivmedel. Leveranskontrakten på biokomponenter kan vara långsiktiga med höga avgifter för att annullera dessa.

En reduktionsplikt på sex procent i praktiken kan uppnås på flera sätt. Exempelvis genom att fördela bördan lika på både diesel och bensin eller att ett bränsle innehåller all reduktion och kompenserar det andra bränslet. Det verkliga utfallet kan potentiellt ligga var helst längs denna skala.

Det utfall som prognosticeras är ett som utgår från en kostnadsminimering i raffinaderiledet. Inblandningen av etanol maximeras eftersom det är det generellt billigaste biodrivmedlet och inblandningen av biobensin minimeras. För FAME och HVO blir inblandningen relativt lika, 3 respektive 4 procent. Detta med

motivationen att FAME är billigare att producera men att det finns en högre produktionskapacitet för HVO i Sverige.

Industrin

Industrins planer under prognosperioden börjar visa på en tydlig ökning i användning av el. Då denna ökning omfattar många olika satsningar är det av stor vikt att bedömningar kring uppstart av nya anläggningar görs med samma metod för att inte särbehandla enskilda aktörer. Energimyndigheten har i dagsläget två huvudsakliga kriterier för att en ny industriell anläggning ska få räknas med i prognosen. Båda dessa kriterier är områden där Energimyndigheten saknar insyn innan de uppfylls:

1. **Tilldelning i elnät:** De flesta tillkommande projekt kräver stora mängder el som är beroende av att tilldelning i elnät ges av SvK och/eller det lokala elnätet.
2. **Godkänt miljötillstånd:** Utan godkänt miljötillstånd för uppförande av anläggning och industriell produktion kan inte varorna produceras. Miljötillståndet ges av Sveriges mark- och miljödomstolar.

Hade Energimyndigheten bedömt att industriella satsningar blir av innan dessa kriterier uppfylls kan utredningen falla inom definitionen av ett scenario i stället för en prognos vilket inte är det uppdrag som beställts av regeringen.

Enligt den kortsiktsprognos som publiceras nu kommer elanvändningen inom industrisektorn uppgå till 52 TWh 2026. Den elektrifiering som ses inom prognosperioden innebär inte att industrins fossila bränsleanvändning minskar till följd. Detta då den ökade elanvändningen inom industrin initialt beror på främst att nya produkter produceras, exempelvis batterier och elektrobränslen. Utfasningen av fossila bränslen sker främst efter prognosperiodens slut och bedöms i dagsläget kunna märkas år 2027.

Givet alla större industrier som aviserat sina intentioner att starta och/eller ställa om sin industriella produktion bedöms elanvändningen för år 2026 kunna uppgå till 60 TWh (8,2 TWh mer än föreliggande prognos), vidare kommer det benämnas som ett "högelfall". Bedömningarna i både prognosen och högelfallet tar i beaktande när på året som produktionsstart sker och vilken takt som anses rimlig för uppskalning av produktionsvolymen. Den totala efterfrågan på el som aviserats från industrin är däremot betydligt högre och skulle ge en efterfrågan av el från sektorn på totalt 70 TWh el 2026 (18 TWh mer än prognosen).

Prognosen för industrin och tillhörande högelfall visar därmed på en mycket lägre användning av el jämfört med om samtliga nya industriella aviseringar läggs till i beräkningen. Dessa anläggningar kan komma i drift, men når full produktionskapacitet och elanvändning först efter prognosperiodens slut 2026.