

Malmö 2021-08-30

**E.ON E-mobility – yttrande avseende
betänkande
SOU 2021:48 Utfasningsutredningen**

[Miljödepartementet](#)
[diarienummer:M2021/01183](#)

m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

E.ON E-mobility har erbjudits att lämna remissvar på ovan angivna utredning.

E.ON E-mobility är en del av E.ON Sverige AB och därmed en del av den europeiska, investerareägda E.ON-koncernen. I Sverige är vi en av de större aktörerna som äger, bygger och driver laddinfrastruktur, vilket innebär att vi aktivt verkar för elektrifiering av den svenska vägtransportmarknaden.

En annan del av den svenska E.ON-koncernen, E.ON Energidistribution AB, äger, bygger och driver elnätansläggningar på region- och lokalnätetsnivå, en viktig infrastruktur för att möjliggöra en omställning från fossila bränslen till el.

Gemensamt har de olika bolagen inom E.ON-koncernen en övergripande målsättning är att vara en av de aktörer som möjliggör omställnings- och utfasningsarbetet från fossila bränslen genom elektrifiering, för att härigenom bidra till att Sverige och EU som en helhet når de fastlagda klimatmålen.

Sammanfattande synpunkter

E.ON instämmer i utredningens förslag att användningen av fossila drivmedel för inrikes transporter samt för arbetsmaskiner i Sverige bör vara utfasade senast 2040 och att utfasningsåret bör vara ett [av](#) riksdagen fastställt etappmål.

Med valet av år 2040 så är det vår uppfattning att målpuppfyllelsen av det klimatpolitiska målet om nettonollutsläpp i hela den [s](#)venska ekonomin senast 2045 underlättas.

Det är E.ONs uppfattning att utfasningen ska ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt och då genom en kombination av

E.ON Sverige AB (Publ)

205 09 Malmö
www.eon.se

Pär Möller
Tel 070-6770123

Besöksadress:
Carl Gustafs väg 1

Bankgiro: 5395-9821
PlusGiro: 604148-7
Org.Nr: 556006-8420
Säte: Malmö

omfattande elektrifiering, minskad trafik (ett mer transporteffektivt samhälle), samt en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Vägtransporterna därför bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt och att Sverige, för att realisera detta, ska verka för ett gemensamt omfattande EU-arbete. Det är därmed viktigt att Sverige samordnar tekniska vägval mm med en gemensam standard inom EU.

För att möjliggöra en omfattande elektrifiering av vägtransporterna bör de offentliga insatserna för laddinfrastruktur utvecklas och att takten i detta arbete ökar.

Det är vidare E.ONs uppfattning att arbetet i såväl Elektrifieringskommissionen liksom det pågående arbetet i Regeringskansliet med Elektrifieringsstrategin är två viktiga pusselbitar för att realisera nödvändigt omställningsarbete mot en omfattande elektrifiering av vägtransporterna såväl som en utfasning av användandet av fossila bränslen i industrin samt i samhällets övriga sektorer.

Utredningens uppdrag och genomförande av förslagen

I den klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) konstaterar regeringen att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och arbetsmaskiner i princip måste minska till noll om Sverige ska kunna nå det riksdagsbundna målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045.

Regeringen bedömer även att den pågående utfasningen behöver ske i en snabbare takt och att ett årtal därför behöver utredas för när de fossila drivmedlen ska vara helt utfasade, för detta så denna utredning tillsatts.

Utredningens främsta uppgifter är att föreslå ett årtal när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige, och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Utredningens utgångspunkter är att Sveriges omställning sker i ett EU och en värld som ställer om och att utfasningen behöver vara kostnadseffektiv och hållbar utifrån en rad olika perspektiv, inte minst miljömässiga, sociala och fördelningspolitiska eftersom transportsektorn måste fortsätta tillgodose en grundläggande tillgänglighet

Utredningen föreslår att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040 då detta underlättar måluppfyllelsen av det klimatpolitiska målet om nettonollutsläpp i hela ekonomin senast år 2045.

Utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle, och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Utredningen föreslår att främst vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt, så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart. Utfasningsåret bör enligt utredningen vara ett riksdagsbundet etappmål och att kontrollstationer bör genomföras regelbundet, åtminstone

i samband med regeringens arbete med att ta fram en ny klimathandlingsplan under varje mandatperiod.

E.ON håller med om utredningens övergripande slutsatser för respektive trafikslag och väljer i det fortsatta remissvaret att fokusera på vägtransporternas elektrifiering, då vi anser att det är i denna sektor som E.ON E-Mobility har mest konkret att bidra med för att möjliggöra utfasning av fossila drivmedel.

Styrmedel för laddinfrastruktur

E.ON instämmer i utredningens förslag och bedömningar inom ramen för EU:s arbete att utbyggnad av ladd-infrastruktur är och bör fortsatt vara ett prioriterat område i EU:s gröna giv och att Sverige bör stödja detta arbete, bland annat med incitament till att infrastrukturen, även till tunga fordon byggs ut på ett mer heltäckande sätt i hela EU. Tydliga incitament för utbyggnad av infrastruktur för tunga fordon behöver också ingå i det skärpta AFID-direktivet.

I Sverige är det viktigt att arbetet med utbyggnad av ladd-infrastruktur fortsätter och att en långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för ladd-infrastrukturen i transportsektorn liksom för arbetsmaskiner tas fram. En sådan plan bör inkludera såväl dialog som samverkan med näringslivets olika aktörer.

E.ON gör bedömningen att en betydande del av laddningen för såväl lätta som tunga fordon kommer att ske genom "hemma-laddning" varför vi anser att det är lämpligt att ladd-infrastrukturen därför bör integreras i elnätet på ett effektivt sätt.

Det är därför viktigt att en så stor del som möjligt av laddningen sker vid lägre effektnivåer och utnyttjar olika möjligheter till s.k. efterfrågeflexibilitet, så att den tillkommande el- och effektefterfrågan inte negativt tillför kapacitetsproblem i elnätet. Regionala- och lokala elnätsaktörer måste därför tidigt inkluderas i såväl dialog som i det konkreta utvecklingsarbetet för ladd-infrastrukturen samt erforderliga, bakomliggande elnät.

E.ON vill trycka på behovet av att det samlade elnätets kapacitet förstärks och att nödvändig utbyggnad av stam- region -och lokalnät prioriteras.

För att möjliggöra en omfattande elnätsutbyggnad är det därför viktigt att dagens tillståndsreglering liksom elnätsreglering ses över och att möjligheten att bygga ut näten på identifierade behov (prognos) utvecklas.

Vi anser att det pågående arbetet med nätutvecklingsplaner därmed har ett stort behov att fylla för att skapa dialog mellan samhällets olika aktörer och för att utgöra ett viktigt underlag för långsiktiga beslut.

E.ON instämmer i att laddinfrastruktur för tunga transporter snabbt behöver komma på plats för såväl depåladdning, destinationsladdning som snabbbladdning men att detta ska göras på ett strukturerat sätt, särskilt avseende snabbbladdning som bör etableras vid identifierade/fastställda knutpunkter samt att nödvändig elnätskapacitet inklusive möjlighet till lastbalansering på kort och lång sikt ska beaktas.

Även om Sveriges hamnar är relativt få så utgör de en viktig del av kommande infrastruktur för vägtransporternas elektrifiering, deras behov av intermodalitet behöver därför beaktas.

Inom ramen för Elektrifieringskommissionens arbete har flera goda initiativ tagits och vi anser att detta arbete kan och bör utvecklas genom att myndigheter, regioner, länsstyrelser och kommuner liksom näringslivets olika aktörer även fortsättningsvis involveras.

För att elektrifieringen av vägtrafiken liksom den samlade Elektrifieringsstrategin ska kunna genomföras på ett strukturerat och kostnadseffektivt sätt är det vår uppfattning att en myndighet bör utses för att ha ett samlat ansvar för koordinering av genomförandet vilket även bör bidra till en hushållning av samhällets resurser.

Att staten genom utsedda myndigheter ansvarar för planeringen och finansieringen av olika delar av genomförandet av den omfattande elektrifieringen som landet står inför innebär dock inte att näringslivets olika aktörer står utanför detta arbete, enligt vår uppfattning så kommer flera delar av det kommande genomförandet behöva att läggas på lämpliga privata aktörer.

Styrmedel för personbilar

E.ON ansluter sig till utredarens uppfattning att Sverige på EU-nivå bör verka för skärpta krav i förordningen (2019/631) om nya bilars koldioxidutsläpp och nollutsläppskrav för personbilar i samma förordning 2030 eller så snart som möjligt därefter och senast 2035. Samtidigt är det viktigt att Sveriges politiker och myndigheter genom information och beteendepåverkan agerar så att dagens och morgondagens bilköpare medvetandegörs om klimatproblemen och personbilarnas roll i klimatfrågan.

Styrmedel för lätta lastbilar och tunga fordon

E.ON instämmer i att Sverige bör verka för att kraven på tunga fordon i förordningen (2019/1242) om nya tunga fordons koldioxidutsläpp liksom att motsvarande krav på lätta lastbilar upp till 3,5 ton i förordningen (2019/631) bör ses över och att detta bör ske i nära dialog med berörda marknadsaktörer så att beslutade riktlinjer får en tydlig tidtabell utan att de för den skull inte förhindrar att aktörerna klarar omställningen när utsläppskrav ska skärpas. Ett nollutsläppskravet bör därför i takt med en motsvarande EU-reglering eftersom regleringar i Sverige inte bör avvika mot de regelverk som införs inom EU, allt för att undvika koldioxidläckage.

Vad gäller svenska stödåtgärder för att underlätta för omställning så bör klimatpremien för (miljö)lastbilar utvärderas med täta mellanrum. Premien bedöms av utredningen behöva förlängas i tid och anslaget behövs öka i omfattning under 2020-talet allteftersom antalet nya eldrivna tunga fordon ökar, något som E.ON instämmer i .

Kommentar [K1]: E.ON centralt har tvekat att ha synpunkter på den här kravnivån med hänvisning till att det är svårt för oss att bestämma vilka bördor som är rimliga på lastbilstillverkarna. Skickar separat mail med E.ONs preposition. Så kanske ska vi vara mindre specifika i att tycka till om styrmedelsfrågorna kopplat till fordon.

Vi ansluter oss även till utredarens förslag om

-att den offentliga upphandlingen av fordon och transporttjänster bör understödja tidig marknadsintroduktion av lätta och tunga eldrivna lastbilar samt
- att miljözoner, tidszoner för lastning och lossning, samordning av godstransporter, upphandlingskrav m.fl. verktyg och initiativ som genomförs på lokal nivå, kan bidra till att fasa ut användningen av fossila drivmedel och fasa in tunga fordon och lätta lastbilar med nollutsläpp i tätortsmiljöer.

Utsläppen från vägtransporterna står för en betydande del av koldioxidutsläppen, varför omställningen till noll-utsläpp har hög prioritet.

Enligt E.ON så är det idag främst lösningarna med batterielektrisk drift via statisk laddning, men på sikt också dynamisk laddning (elvägar) som är intressantast. Bränslecellsfordon och vätgas i förbränningsmotor kommer säkert även att användas i olika lastbilsapplikationer på olika geografiska marknader. Även förbränningsmotorer försörjda med biodrivmedel kommer att användas, främst i tunga och långväga fordonsapplikation där el inte är tillämpligt det vill säga i glesbygd vid tex timmertransporter och i av taktiska/strategiska skäl som i försvarsmaktens fordon.

Med vänlig hälsning

E.ON Sverige AB
E-mobility

E.ON Sverige AB
Political Affairs

Pär Möller

Göran Bolin