

# Remissammanställning - I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040

## 1. Remissinstanser

I denna sammanställning redovisas de remissvar som har kommit in på remissen av utredningen *I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040*. Utredningen har remitterats till 74 remissinstanser. Av dessa har 52 besvarat remissen. Därutöver har 14 övriga remissvar inkommit. Sammanställningen och yttrandena finns i sin helhet hos Miljödepartementet (M2021/01183).

### 1.1 Remissinstanser som har svarat på remissen

2030-sekretariatet, Arbetsmiljöverket, BIL Sweden, Boverket, Chalmers tekniska högskola, Domstolsverket, Drivkraft Sverige, Energigas, Energimyndigheten, E.ON, Forsvarsmakten, Förvaltningsrätten Falun, Gröna Bilister, Kammarrätten i Stockholm, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, KTH, Lantbrukarnas Riksförbund, Lantmäteriet, LO, M Sverige, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Preem, Regelrådet, Scania, SEKAB, Skatteverket, Skogsindustrierna, Småföretagarnas Riksförbund, Statens väg och transportforskningsinstitut, Stockholm stad, Svebio, Swedavia, Svensk bensinhandel, Svensk Kollektivtrafik, Svensk sjöfart, Svenskt Näringsliv, Sveriges bergmaterialindustri, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Åkeriföretag, Swedavia, Taxiförbundet, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Vattenfall, Volvo cars, Västragötalandsregionen.

### 1.2 Remissinstanser som inte har svarat på remissen

AB Volvo, Bilia, Einride, Energiföretagen, Epiroc, Eways, Fordonskomponentgruppen, IVL Svenska Miljöinstitutet, Jernkontoret, Kvarndammen, Lantmännen Energi, MER, Näringslivets Regelnämnd, Power Circle, Research Institutes of Sweden, Sandvik, Statens energimyndighet, Svenska Bussbranschens riksförbund, Svenskt Flyg, Sveriges byggindustrier, Sveriges Regionala Flygplatser, Swemin, Teknikföretagen, Transportarbetarförbundet.

### 1.3 Remissinstanser som avstår från att svara eller inte har några synpunkter

Arbetsmiljöverket, Domstolsverket, Förvaltningsrätten Falun, Kammarrätten, Motorhistoriska Riksförbundet, Regelrådet, Skatteverket.

### 1.4 Remissinstanser som tillstyrker, inte har några invändningar, eller tillstyrker med synpunkter

2030-sekretariatet, Avfall Sverige, BioDriv Öst, BIL Sweden, Boverket, Chalmers tekniska högskola, Drivkraft Sverige, Energimyndigheten, E.ON, Företagarna, Forsvarsmakten, Gröna Bilister, Kia Sweden AB, Kommerskollegium, Konkurrensverket, KTH, Kungl. Vetenskapsakademien, Lantmäteriet, LO, M Sverige, Maskinentreprenörerna, MRF, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Näringslivets Transportråd, Preem, Scania,

Skogsindustrierna, Statens väg och transportforskningsinstitut, Stockholm stad, Swedavia, Svensk bensinhandel, Svensk Kollektivtrafik, Svensk sjöfart, Svenskt Näringsliv, Sveriges bergmaterialindustri, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Åkeriföretag, Taxiförbundet, Tesla, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tåg företagen, Vattenfall, Volvo cars, Västra Götalandsregionen.

### **1.5 Remissinstanser som avstyrker med synpunkter**

Ekomodernisterna, Energigas, Kungl. Vetenskapsakademien, Lantbrukarnas Riksförbund, SCA, Sekab AB, Småföretagarnas Riksförbund, Svebio, Sverigedemokraterna, Sveriges Bussföretag, Transportföretagen.

### **1.6 Initiativsvar**

Avfall Sverige, BioDriv Öst, Maskinentreprenörerna, Motorhistoriska Riksförbundet, Företagarna, Kia Sweden AB, MRF, Ekomodernisterna, SCA, Sverigedemokraterna, Sveriges Bussföretag, Tesla, Tåg företagen.

## **2. Remissinstansernas generella synpunkter**

Ett stort antal remissinstanser välkomnar rapporten, och ser positivt på utredningen *I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040*. Måläret för utfasningen av fossila drivmedel och stöd till laddinfrastruktur tillstyrks genomgående av de flesta remissinstanser.

Lantbrukarnas Riksförbund anser att utredningen gynnar ensidig elektrifiering och menar att utredningen inte har fullföljt strategin om olika förnybara drivmedel. Lantbrukarnas Riksförbund bedömer att förslaget om att efter 2030 enbart acceptera nollutsläppsfordon (el och vätgas) i nybilsförsäljningen innebär att alla fordon som drivs med biogas och andra biodrivmedel, inklusive de flesta elektrobränslen, utesluts från huvuddelen av marknaden, oberoende av deras klimatprestanda. Transportföretagen anser att svenska särlösningar ska undvikas i största möjliga utsträckning och avstyrker därför förslaget om ett riksdagsbundet mål om att endast tillåta försäljning av nya nollutsläppsfordon år 2030. Transportföretagen menar att EU nyligen har presenterat ett förslag inom ramen för "Fit for 55" och det finns ingen anledning för Sverige att springa före EU. Trafikanalys anser att det hade varit värdefullt om utredningen för de mest centrala styrmedlen gjort mer detaljerade utredningar med tillhörande konsekvensanalyser. SCA menar att det är en stor brist att utredningen inte fullföljer det resonemanget utan istället gynnar elektrifiering i så stor utsträckning. Samtliga förnybara alternativ kommer att behövas för att ersätta allt fossilt. Störst total klimatnytta uppnås då regleringen av utsläpp från fordon beräknas utifrån "well-to-wheel", hela livscykeln, och inte utifrån utsläpp från avgasröret, "tail-pipe" menar SCA.

Chalmers menar att förslagen om nollutsläppsfordon (både nationellt och på EU-nivå) motstridiga och bygger på en rad missuppfattningar och kan, om de omsätts i praktiken medföra en motsatt effekt med ökad klimatpåverkan som följd. Chalmers rekommenderar därför att revidera ståndpunkten kring NUF, dvs inte förbjuda förbränningsmotorer utan istället förbjuda fossila drivmedel för fordonsdrift. Naturvårdsverket ser både för- och

nackdelar med förslaget att införa en kvot för avancerade biodrivmedel, då en kvot riskerar att snedvrída marknaden. Det bedöms att utredningen, vad gäller styrmedel för förnybara drivmedel, inte tillräckligt redovisar förslagets konsekvenser i form av påverkan på framtida produktion av biomassa och påverkan på biologisk mångfald. Kungliga Vetenskapsakademien anser att utredningen är otydlig, en absolut förutsättning för att en elektrifiering ska reducera koldioxidutsläppen är att elen är utsläppsfri, vilket i stort sett är fallet i Sverige i dag. Om så inte är fallet är det inte självklart att en elektrifiering kommer att minska koldioxidutsläppen. Vetenskapsakademiens invändningar mot problemställningen innebär att begreppet ”fossilfritt” generellt bör ersättas med ”utsläppsfritt”, uppenbart med omfattande konsekvenser gällande framtida teknikval.

### 3. Remissvaren

#### 2030-sekretariatet

##### *Sammanfattning*

- Utfasningsutredningen är omfattande, inte helt olik den omfattande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) som presenterades 2013, allmänt känd under namnet FFF-utredningen. 2030-sekretariatet menar att utfasningsutredningen greppat efter för många frågor utan det grundliga förankringsarbete med näringslivet som FFF-utredningen gjorde. Utfasningsutredningen kommer med rekommendationer för exempelvis Reduktionsplikten, som redan ligger under en myndighet, har inplanerade kontrollstationer och där en bred förankring sedan starten förts med industrin.
- Det är bra att utfasningsutredningen ser elektrifiering och biodrivmedel som kompletterande teknologier. Biodrivmedel leder till snabb klimatvinst direkt, och elektrifieringen kan åtminstone för lätta fordon dominera på sikt. Samtidigt blir det uppenbart att utredningen låser in sig i samma tekniklösning som EU. Detta är allvarligt, EU:s strategiska syn leder till mycket låga klimatambitioner till 2030, må vara liknande de svenska på längre sikt. Men utan ett kraftfullt klimatarbete i transportsektorn under åren till 2030 kommer vi inte att klara vare sig 2045- eller 2050-målen om netto-noll koldioxid.
- 2030-sekretariatet vänder oss mot utredningens fokus på nollemissionsfordon och menar att sådana fordon inte existerar. I alla drivmedels livscyklar uppstår utsläpp, allt beroende på råvara och tekniklösning/mognad. Sekretariatet delar inte utredningens motvilja att se till well-to-wheels data för att jämföra fordon på ett teknikneutralt sätt.
- Utfasningsutredningen har en snäv referensram. 2030-sekretariatet ser fler referenser till organisationen Transport & Environment (T&E) än till viktiga organisationer som Internationella Energiorganet (IEA). IEA lyfter fram en diametralt motsatt bild av utvecklingen mot EU (och T&E), men mer likt den svenska strategin med en snabb utveckling inom både biodrivmedel och elektrifiering. Det är som om utredningen valt sida, och tyvärr valt den sidan med lägst klimatambitioner på kort sikt.

### *Det enda korrekta är att se till livscykeln*

2030-sekretariatet menar att alla drivmedel har utsläpp någonstans i livscykeln. Det är ett obestridligt faktum, och även om elfordon har små utsläpp i Sverige på grund av en CO2 snål elmix, så är de inte utan utsläpp eftersom all energiproduktion leder till utsläpp. Sett till livscykeln har biogasfordon som kör på svensk biogas gjord från svingödsel troligtvis den lägsta klimatpåverkan eftersom man undviker metangasutsläpp. Dessa låga utsläpp uppnås ”trots att” gasbilarna har en förbränningsmotor. Den andra aspekten är effektiviteten i drivlinan, fordonets teknik. Här är elmotorerna överlägset effektivast. Det finns en metod att väga samman dessa två avgörande aspekter, och det är att se på klimatpåverkan ur ett well-to-wheels perspektiv. Utfasningsutredningen beskriver behovet av att fokusera på livscykelutsläpp på sidan 227 ff. Trots detta menar utredningen att el- och vätgasfordon har nollutsläpp. I EU:s direktiv för marina drivmedel förslås att man inför en Well-to-Wake bedömning av tillförd energi. Mycket klokt anser 2030-sekretariatet, och ett genombrott för en teknikneutral bedömning. I Taxonomin, som slutförhandlas i höst, betonar man att riktlinjerna borde följa resultat baserat på Well-to-Wheels data.

### *Elektrifiering och biodrivmedel samverkar*

Utan biodrivmedel saknas förutsättningar för att nå klimatlagens sektorsmål för transportsektorn. Reduktionsplikten är långtgående, och leder mycket nära målet, men det krävs ytterligare satsningar på elektrifiering, transportoptimering och beteendeförändringar. När utredningen fokuserar på utvecklingen till 2040 bortser man från sektorsmålet till 2030. 2030-sekretariatet menar att 2030-målet bör finnas med som ett viktigt steg på väg mot slutmålet. Först behöver vi nå 2030 målet med biodrivmedel och elektrifiering, därefter är det möjligt att gå vidare. Men då går man vidare från en rekordlåg nivå på koldioxidutsläpp. IEA Bioenergy har tillsammans med Advanced Motor Fuels har i en rapport nyligen visat hur elektrifiering och biodrivmedel tillsammans bidrar till klimatutvecklingen i åtta nyckelländer. I samtliga fall kommer biodrivmedel att fram till perioden 2035–2040 bidra mer till klimatmålen än elektrifieringen. Detta representerar ingen negativ syn på elektrifiering, tvärtom. Men det visar hur dessa teknologier stödjer utvecklingen på olika sätt, och att de spelar en viktig roll i olika faser av utvecklingen. Utfasningsutredningen rekommenderar en lång rad åtgärder för att stötta utvecklingen av elektrifieringen. Detta är precis vad Energimyndigheten, Elektrifieringskommissionen och regionala elektrifieringsprojekt arbetar med – arbetet är redan igång. De svenska klimatmålen till 2030 kräver lika mycket satsningar på biodrivmedel som på el för att klara vägen fram till 2030-målet och vidare. Utredningen missar detta menar 2030-sekretariatet.

### *Reduktionsplikten i goda händer*

Utredningen har en lång rad rekommendationer till hur Reduktionsplikten skall utformas. Reduktionsplikten har utformats i en tät samverkan mellan myndigheter och industrin. I återkommande kontrollstationer justeras plikten i takt med den tekniska utvecklingen. Utredningen må ha goda förslag, men Reduktionsplikten bör hanteras inom det ramverk som energimyndigheten skapat. Den goda samverkan som finns i Sverige idag, inte minst med

biodrivmedelsindustrin, är en frukt av förankring och samverkan under många år. En solitär utredning kan inte ersätta detta arbete, och bör inte ta det initiativet.

#### *EU inget gott exempel – Sverige visar vägen*

Utfasningsutredningen refererar i hög grad till vad EU planerar att genomföra – skälen helt naturliga, EU:s beslut styr svenska lagar. Utredningen lämnades innan Fit for 55 paketet presenterades den 14e juli, och fick därför inte hela bilden av vad EU föreslår, än mindre vad resultatet blir efter dialog inom Parlamentet och medlemsländerna. EU:s Fit for 55 skall nu debatteras i EU parlamentet och mellan EU:s medlemsländer. Här har Sverige en chans att påverka. Genom ett ambitiöst nationellt utfasningsmål har Sverige som medlemsstat även möjlighet att påverka EU:s gemensamma klimat-strategi i riktning mot ytterligare skärpningar. EU ska inom några år börja förhandla ett 2040-mål och ett ambitiöst svenskt mål har då möjlighet att påverka den EU-gemensamma ambitionen. Detta är en positiv och proaktiv attityd, där de svenska traditionellt starka klimatmålen föregår med gott exempel och visar en väg. Därför bör Sverige hålla fast vid den mest framgångsrika klimatstrategin för transportsektorn i EU, och lyfta hur biodrivmedel och elektrifiering skapar möjligheter att faktiskt klara att komma nära Parisavtalets klimatmål. Utredningen föreslår en lång rad detaljerade mål, som att ”verka för att sjöfart omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS).” Detta kom i EU kommissionens förslag den 14e juli, och det kanske är lämpligare att följa den process EU utstakat.

#### *Utan biodrivmedel skapas stora fossila utsläpp*

Elektrifieringen är snabb i Sverige, men på Europa basis är den långsam. Andelen laddbara fordon ligger idag kring 10% av nybilsförsäljningen på omkring 13 miljoner fordon årligen. Till 2030 anger EU i Smart Mobility strategin att fordonsflottan till 90% består av fordon med förbränningsmotorer. Även om försäljningen bestod helt av laddbara fordon hade det tagit omkring 20 år att ersätta dagens fordonsflotta. Transportsektorn i EU släpper ut omkring en miljard ton fossil CO2 årligen. Fortsatta utsläpp är priset av att hålla tillbaka biodrivmedel, ett pris vi inte har råd att betala. Hållbara biodrivmedel är den snabbaste vägen att minska dessa fossila utsläpp, naturligtvis under förutsättning att de är hållbara.

#### *”Bytet från fossila till förnybara drivmedel innebär högre drivmedelspriser”*

Detta påstående kan bli en realitet, men behöver inte bli det. OECD och IEA manar att under kommande decennium ser huvudsakligen stabila priser, även om det kortsiktigt kan ske förändringar. Teknikutvecklingen är stark, och i takt med ökad efterfrågan kan produktionspriser gå ned. Det finns egentligen inga prisanalyser i utredningen, och de antaganden som görs kring biodrivmedlens prisökning speglas inte av motsvarande analys av exempelvis elektrifiering. Sanningen är att klimatomställningen av transportsektorn kostar. Det viktiga är att vi inte vet, och det är därför farligt att låsa in sig i ett sådant scenario. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen från den svenska transportsektorn minskat med 25–30 procent, utan att de relativa drivmedelspriserna mot Europamarknaden ökat i motsvarande grad.

### *Styr mot målet, inte mot teknik*

Det finns en tendens i debatten att allokeras vissa drivmedel till vissa marknader för att de är ”hard to decarbonize”. 2030-sekretariatet menar att detta är ett feltänk, och att man då missar att industrin behöver gå igenom olika utvecklingssteg för att genom forskning- och utveckling leverera allt mer avancerade produkter. Om det inte finns en finansiell bas genom avsättning för produkter under utvecklingsstegen sker knappast utveckling. Utredningen bör inte peka ut olika lösningar till olika applikationer, det klarar marknaden. Däremot kan vissa omogna tekniker stöttas, den första utvecklingen ofta dyr.

### *Mål för utfasningen (kapitel 6)*

Utredningen föreslår att fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige senast 2040 och att detta ska vara ett av riksdagen fastställt mål. 2030-sekretariatet stödjer detta förslag. Det är bra med ett tydligt mål som riktar sig mot den mest klimatstörande komponenten i transportsektorn. Det kommer att ske en snabb utveckling av olika teknologier under det kommande decenniet, vi kan både se effektivare förbränningsmotorer och laddhybrider på biodrivmedel. Här är det viktigt att som vi noterat ovan, se till hela livscykeln, men även till samtliga reglerade utsläpp och buller. De senare har en kraftig hälsopåverkan. När utredningen slår fast att ”vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga förnybara drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.” så menar 2030-sekretariatet att teknikutvecklingen och marknaden bör vara den tongivande aktörer, inte ett styrande från toppen. 2030-sekretariatet anser att man vet helt enkelt inte vad som blir det mest effektiva för att på ett kostnadseffektivt sätt driva utvecklingen. Man vet inte heller vilka problem olika drivmedel (och el) kan möta under sin utveckling.

### *Styrmedel för att säkerställa utfasning (kapitel 7)*

Det är enormt viktigt att de samhällsliga processer som startats får drivas utan plötsliga inspel från en ny aktör. Det svenska klimatarbetet behöver accelereras, men grunden finns i stabila processer.

### *Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (kapitel 8)*

Energimyndigheten utreder just detta. 2030-sekretariatet vill avvakta deras förslag eftersom det bygger på flera års kompetent myndighetsarbete på detta område. Det är just här som Sverige tydligast krockar med EU:s inställning, och här behöver Sverige slå fast och hålla oss till den linje som bland annat reduktionsplikten lanserat.

### *Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle (kapitel 9)*

2030-sekretariatet menar att en utredning skall i första hand besvara den fråga politiken ställt. Men om det är något område där det saknas samhällsliga processer i Sverige så är det just denna. Sverige ligger efter, och lamslås av det prognosarbete som år efter år förutsätter fortsatt ökning av den bilburna mobiliteten. Nu behandlas frågan mycket övergripande i utredningen, och i linje med vad vi skrivit ovan bör denna fråga bli föremål för en betydligt grundligare genomgång.

### *Styrmedel för laddinfrastruktur (kapitel 10)*

Även här har Sverige en mycket omfattande process på gång genom Elektrifieringskommissionen och Elektrifieringsstrategin, kombinerat med specifika utredningsuppdrag på Energimyndigheten och nu VTI. EU kommissionen har kommit med mycket detaljerade förslag i Alternativbränsledirektivet och även i artikel 20 i tillägget till RED. 2030-sekretariatet menar att arbetet skall ligga i etablerade processer.

### *Styrmedel för personbilar (kapitel 11)*

Mer moderna och korrekt bedömning av fordon med ett livscykelförfarande. Om detta råder egentligen ingen motsättning. Därför är det ett stort steg tillbaka att låta styrmedel styras av ”tailpipe” registrering och vaga begrepp som NUF. Om fordon bedömdes på en vetenskaplig livscykelbasis hade vi kommit utveckla mycket effektiva styrmedel av fordon, som tillsammans med Euro normerna även omfattar övriga reglerade emissioner.

### *Styrmedel för andra fordonskategorier (kapitel 12, 13 och 14)*

Medan elektrifiering troligtvis kommer att dominera efter en infasningsperiod för lätta fordon, är det troligtvis inte samma sak för tunga fordon och landsvägsbussar. Här måste Sverige vara beredda att stå upp för både de klimatmässiga och de geografiska förhållanden landet har. 2030-sekretariatet anser inte man skall, centralt, styra på tekniklösningar, utan låta den regionala busstrafiken fortsätta styra på emissionskrav (LCA), och definiera tunga fordon klimatpåverkan genom kombinationen av transporteffektivitet och emissioner.

### *Förutsättningarna för ett förbud mot nya bensin- och dieseldrivna bilar (kapitel 15)*

2030-sekretariatet delar synen att detta troligtvis inte är möjligt, eller eftersträvansvärt. Däremot skall det snarast slå fast ett utfasningsdatum för fossila drivmedel.

## *Arbetsmiljöverket*

Arbetsmiljöverket har inga synpunkter på förslaget då det handlar om yttre miljöfrågor. Verket ser det som positivt ur arbetsmiljösynpunkt att avgaser från framför allt bilar kommer att bli betydligt renare. Det kommer att leda till renare luft för arbetstagare som exponeras för bilavgaser under sitt arbete.

## Avfall Sverige

### *Sammanfattning*

- Avfall Sverige står inte på remisslistan för remissen, men tar tillfället i akt att lämna synpunkter genom att instämma i vad Energigas Sverige anger i sitt remissvar.
- Utöver vad Energigas Sverige anger i sitt remissvar vill Avfall Sverige lyfta fram nyttorna med biogas som fordonsbränsle samt den ytterligare positiva nytta som biologisk återvinning av matavfall har genom att också biogödsel produceras.

### *Synpunkter*

I tillägg till vad Energigas Sverige anger vill Avfall Sverige också framföra följande synpunkter avseende nyttan av biologisk återvinning av matavfall och användning av gasen för produktion av fordonsgas samt nyttan med biogödsel från rötning.

Politiska beslut, både nationellt och från EU, driver mot en kraftigt ökad produktion av biogas och biogödsel. EU:s avfallsdirektiv ställer krav på att allt bioavfall ska återvinnas biologiskt senast 2023, och EU:s metanstrategi pekar ut rötning av organiskt avfall och gödsel som en av de viktigaste klimatåtgärderna. Det svenska etappmålet för matavfall, som beslutades så sent som januari 2021, kräver också en kraftsatsning på rötning. Senast 2023 ska minst 75 procent av matavfallet behandlas biologiskt så att växtnäring och biogas tas tillvara. Förslagen i den remitterade utredningen sätter stopp för användandet av biogas som fordonsbränsle. Om regeringen väljer att gå vidare med förslagen så skickar det dubbla signaler till branschen. Regeringen och EU uppmuntrar branschen att producera mer biogas, samtidigt som nollutsläpps krav baserat på utsläpp från ”avgasröret” föreslås i den remitterade utredningen. Därmed skulle marknadsförutsättningarna för aktörer i hela biogaskedjan, inte minst kommunerna, kraftigt försämrats.

Biologisk återvinning av samhällets avfall och restprodukter är både klimatsmart och kostnadseffektivt samt bidrar till en ökad försörjningstrygghet av både drivmedel och gödselmedel. Dessa samhällsnyttor har tydligt beskrivits i Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63 Mer Biogas! För ett hållbart Sverige). Biogas och biogödsel är en viktig pusselbit i en cirkulär ekonomi och spelar en avgörande roll för Sveriges möjlighet att nå klimat- och miljömålen på ett kostnadseffektivt sätt. Istället för att försvåra för avsättningen av biogas så behöver politiken visa vägen med tydliga och långsiktiga beslut och där lagstiftningsförslag, både inom EU och nationellt, är synkroniserade så att de leder mot målen om bland annat 55 procent nettoreduktion av växthusgaser till 2030 inom EU och 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030 jämfört med år 2010. Att ersätta bensin och diesel med biogas driver samtidigt helt nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – såsom avfall, avlopp och jordbruk – med hållbar avfallshantering, återcirkulering av växtnäringsämnen, minskad övergödning samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. Produktion av biogas och biogödsel ger samtidigt ökad försörjningstrygghet, landsbygdsutveckling, fler arbetstillfällen, regional näringslivsutveckling och innovation samt nya exportmöjligheter. Av alla drivmedel, inklusive el, är det endast biogas som hittills kunnat visa så stora systemnyttor i samhället.

### *BioDriv Öst*

#### *Sammanfattning*

BioDriv Öst anser att ett tydligt målår för utfasningen av fossila drivmedel är en viktig del i omställningen till en långsiktigt hållbar transportsektor. BioDriv Öst ser positivt på att denna utredning, precis som många andra, lyfter fram vikten av att transportsektorns omställning behöver stå på tre ben. Det vill säga; elektrifiering, ett transporteffektivt samhälle och



långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. BioDriv Öst anser att begreppet nollutsläppsfordon ska undvikas eftersom begreppet är vilseledande då några sådana fordon inte finns. Reduktionsplikten är ett viktigt och långsiktigt styrmedel som säkerställer att flytande biodrivmedel blandas in i vanlig bensin- och diesel och därmed möjliggör en omställning även för dem som inte gör ett aktivt miljöval. Detta styrmedel har dock redan tydliga kontrollstationer och eventuella förändringar behöver utredas noggrant och i nära dialog med berörda branschaktörer. Utredningen lyfter fram vikten av att skyndsamt elektrifiera vägtransporterna och samtidigt jobba för ett transporteffektivt samhälle för att frigöra volymer av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel till andra sektorer som har svårare att elektrifieras. Detta kan låta som en bra plan i teorin men det innebär samtidigt en stor risk för att intresset för biodrivmedel sjunker och fasas ut från vägtransportsektorn långt innan allt är elektrifierat och innan andra sektorer är marknadsmässigt mogna. Slutligen ser BioDriv Öst positivt på utredningens förslag att förstärka nuvarande klimatpremie för tunga lastbilar de kommande åren. Flera olika styrmedel som kompletterar varandra behövs för att säkerställa en positiv utveckling av flera olika förnybara drivmedel som tillsammans kan ersätta det fossila.

### ***Motiveringar och överväganden***

#### *Bra med ett riksdagsbundet etappmål för utfasning av fossila drivmedel*

BioDriv Öst ser positivt på att ett målår sätts upp för att fasa ut de fossila drivmedlen och ser det som rimligt att året infaller någon gång mellan 2030 och 2045 med hänsyn till de redan uppsatta målen som nämnts ovan. Samtidigt som ett utfasningsår sätts upp som etappmål behöver det fortfarande finnas ett tydligt fokus på hur 2030-målet ska uppnås och här ser BioDriv Öst ett stort behov av samverkan mellan elektrifiering, ett transporteffektivt samhälle och samtliga förnybara drivmedel som idag finns till buds som el, vätgas, biogas, etanol (E85 och ED95) och biodiesel (HVO och FAME). Olika segment inom transportsektorn har olika förutsättningar för att ställa om och de förnybara drivmedlen kan produceras från olika typer av råvaror. För en långsiktigt hållbar omställning måste därmed samtliga hållbara alternativ främjas och utvecklas för att kunna fasa ut det fossila i snabbast möjliga takt.

#### *Begreppet "Nollutsläppsfordon" är vilseledande*

BioDriv Öst ser positivt på riktade insatser för att främja en ökad elektrifiering, men BioDriv avstyrker införandet av begreppet "Nollutsläppsfordon" (NUF) och att ett mål för enbart denna typ av fordon införs. Utredningen definierar ett nollutsläppsfordon som ett fordon som inte släpper ut koldioxid vid körning. Denna typ av definition försvårar transportsektorns omställning och tar ett allt för snävt perspektiv på fordons miljöpåverkan och totala utsläpp av fossil koldioxid. En annan nackdel med att använda begreppet "nollutsläppsfordon" i den politiska styrningen mot utfasning av fossila drivmedel är att det riskerar att leda till ett alltför ensidigt fokus på elektrifiering.

### *Ensidigt fokus på elektrifieringen riskerar omställningen*

En betydande risk med att anta mycket ambitiösa mål om ”nollutsläppsfordon” är att betydelsen av övriga förnybara drivmedel i omställningen spelas ner. Genom att sätta dessa höga mål om ”nollutsläppsfordon” riskerar nödvändiga beslut om investeringar i att bygga ut produktionskapacitet för hållbara biodrivmedel att dra ut på tiden och inte komma på plats tillräckligt snabbt för att fasa ut fossila drivmedel till 2040. Utöver detta behöver det även reflekteras över vilka konsekvenser detta kan få i ett större geografiskt perspektiv - att Sverige med goda tillgångar till råvara för produktion av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel eftersträvar en högre tilldelning av NUF då detta kan betyda att andra länder i Europa eller världen (som mest troligt har en klart lägre andel förnybart drivmedel i sin drivmedelsmix) får en lägre tilldelning av NUF. Det som även blir oroväckande är avsaknaden av konkreta förslag för att stötta biodrivmedel i utredningen menar BioDriv. Utredningen slår fast behovet av att arbeta med samtliga tre ben men lämnar egentligen bara vidare utredningar som förslag för biodrivmedlen. De förslag som lämnas är att göra om ett idag väl fungerande system (reduktionsplikten) till att först inkludera de rena och höginblandade förnybara drivmedlen för att på sikt låta den övergå till ett utsläppshandelssystem. Utredningen nämner på flera ställen behovet av att omställningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv, men vill samtidigt införa en särskild kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen vilket förutspås driva upp priset på bensin- och dieselprodukter till den grad att utredningen öppnar för en sänkt ambitionsnivå inom reduktionsplikten. BioDriv Öst ser behovet av att öka produktionen av långsiktigt hållbara och förnybara alternativ, vilket får anses vara grunden till förslaget om en särskild kvot för avancerade biodrivmedel.

BioDriv Öst har även svårt att se att förslagen kopplat till reduktionsplikten ensamt ska kunna bygga den långsiktighet och tydlighet som krävs för att få till nödvändiga investeringar i utökad produktionskapacitet av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Detta kan i bästa fall ses som ett styrmedel för en bibehållen efterfrågan på rena och höginblandade flytande förnybara drivmedel men knappast som ett styrmedel för biogasen där utredningen nöjer sig med att konstatera att den kan åtnjuta skattebefrielse till och med 2030 och att Biogasmarknadsutredningen har kommit med stödförslag. Utredningen nämner dock inget om ifall dessa föreslagna stöd ska införas eller ej till skillnad från utredningen om ett Fossiloberoende jordbruk som anser att stödsystemen från Biogasmarknadsutredningen ska införas.

### *Hållbarhet handlar om mer än utsläpp vid fordonens avgasrör*

I kapitel 9 som omfattar förslag för ett transporteffektivt samhälle nämns behovet av att analysera styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle utifrån andra aspekter än endast klimatpåverkan och låta dessa aspekter ta ”lika stor, eller större, plats, än klimat”. Detta mer systemövergripande tankesätt är något som BioDriv Öst ser mycket positivt på och vi ställer oss frågande till varför inte samma ansats bör gälla för förnybara drivmedel? Det finns vetenskapliga multikriterieanalyser som visar på hur förnybara drivmedel bidrar till en lång rad andra miljö- och samhällsmål vid sidan av begränsad klimatpåverkan. Att dessa nyttor inte vägs in i exempelvis totala åtgärds kostnader eller i alla fall tas med i en översiktlig

analys av hur exempelvis inhemskt producerade förnybara drivmedel kan bidra till bland annat ett stärkt totalförsvaret, en ökad livsmedelssäkerhet, en cirkulär ekonomi och en mer levande landsbygd är förvånande. Ett helhetsperspektiv på förnybara drivmedel och deras potentiella samhällsnyttor anser BioDriv Öst saknas genomgående i utredningen vi ser det som en klar svaghet i utredningens analyser och slutsatser.

#### *Vikten av den offentliga upphandlingen och ändamålsenliga miljöfordonsdefinitioner med tillhörande bonus/ klimatpremier*

BioDriv Öst ser det som positivt att utredningen tar upp offentlig upphandling som en viktig drivkraft i omställningen. De vill dock även här poängtera vikten av att den offentliga upphandlingen inte enbart fokuserar på elektrifieringen. Ett sätt att främja flera förnybara alternativ inklusive elektrifieringen är att bibehålla den miljöbilsdefinition som finns för statliga myndigheter idag och ligger i linje med de bonusberättigade fordonen inom bonusmalussystemet. BioDriv Öst ser därmed positivt på en utökad och förstärkt klimatpremie för tunga fordon. Inte minst då CVD idag styr mot en ökad elektrifiering i segment av transportsektorn där biogas historiskt har utnyttjats i stor omfattning som taxi, avfallshämtning och kollektivtrafik. Det finns därmed ett stort behov av att andra delar av transportsektorn kan svara för en större användning av biogas för att förhindra att biogasproducenter slås ut till följd av minskad avsättning för biogasen. Ett stödsystem som då omfattar inköp av biogasdrivna lastbilar fyller därmed en viktig funktion, även om det är långt ifrån tillräckligt för att möjliggöra den positiva biogasutveckling som behövs i transportsektorn. Förordningen för klimatpremien ger dessutom offentlig sektor en miljölastbilsdefinition att använda i offentlig upphandling för att öka användningen av el- (inklusive vätgas), biogas- och etanoldrivna tunga lastbilar. Precis som miljöbilsdefinitionen bidrar till efterfrågan på el- och biogasdrivna lätta fordon vid upphandling. Detta är viktigt då de branscher som nyttjar tunga lastbilar är lågmarginalbranscher där det ekonomiska utrymmet för att testa ny teknik är mycket begränsat. Att åkerier genom klimatpremien kan få investeringsstöd och att offentlig sektor har lättare att bli en stabil kund som efterfrågar transporter utförda med miljölastbilar skapar ett extra mervärde i klimatpremien. Sammanfattningsvis ser BioDriv Öst ett stort behov av flera olika styrmedel som kompletterar varandra för att säkerställa en positiv utveckling av flera olika förnybara drivmedel som tillsammans kan ersätta det fossila. Vi hoppas därmed att den nationella politiken utformas på ett sätt som bidrar till detta och att Sverige arbetar aktivt för att påverka EU:s snäva syn på transportsektorns omställning.

#### *BIL Sweden*

##### *Sammanfattning*

BIL Sweden välkomnar högre ambitioner och stödjer utredningens förslag:

- Att Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon.

- Att Sverige bör verka för ett EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilar koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035.
- Att på nationell nivå föreslår utredningen ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.
- Att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.
- Att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040.
- Att Sverige verkar för att skapa goda och långsiktiga förutsättningar för hållbara biodrivmedel inom såväl EU som i Sverige.

För att målen ska nås att enbart sälja personbilar med nollutsläpp från 2030 behöver rätt förutsättningar finnas på plats. Effektiva styrmedel måste införas och kompletteras samt åtgärder vidtas för att premiera dessa fordon. De styrmedelsförändringar för lätta fordon som har införts under året ligger inte i linje med de föreslagna målen. Ambitionen när det gäller utbyggnaden av laddinfrastrukturen måste höjas, liksom att det finns tillräcklig med effekt och kapacitet i elnäten. Det är ett ekosystem som nu växer fram och det måste gå i takt. Ett mål kräver samverkan, vilket är nödvändigt om vi ska nå våra klimatmål. BIL Sweden stödjer utgångspunkten att Sverige bör vara ett föregångsland och att systemgränsen behöver vara global.

#### *Internationella perspektivet avgörande*

Efter det att utredningen presenterades så har EU-kommissionen lanserat det sk Fit for 55-paketet som innehåller en rad lagstiftningsförslag som kommer att påverka fordonsindustrin. En del i detta är förslag till ändringar i EU förordningen gällande ”fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon samt EU-direktivet för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFID). Vidare har Kommissionen lagt fram förändringar i exempelvis Energiskattedirektivet, Förnybartdirektivet och ETS för vägtransporter. Det är centralt att alla dessa förändringar koordineras eftersom de utgör en helhet och påverkar varandra. Därmed är det avgörande att de mål och styrmedel som Sverige inför och som påverkar omställningstakten för fordonsmarknaden i Sverige är, i möjligaste mån, harmoniserade med den europeiska lagstiftningen. Av avgörande betydelse är hur Sveriges relativa attraktionskraft ser ut jämfört med andra länder inom Europa. Med det avses hur Sveriges bilskatter och subventioner av bilar förhåller sig till andra länders styrmedel. Sverige är en liten bilmärknad och konkurrensen om exempelvis elbilar är stor. Just nu är efterfrågan större i Europa än utbudet vilket gör att det finns en risk att personbilstillverkarna väljer att tilldela andra länder i Europa, med bättre förutsättningar, framför Sverige.

#### *Styrmedelsförändringar för lätta fordon under 2021*

I höstbudgeten för 2021 presenterade regeringen och samarbetspartierna flera styrmedelsförändringar som påverkar privatpersoners och företags kostnader vid nybilsköp.

Dessa har och förväntas i sin tur att ge avtryck på nyregistreringarna och därmed även klimatavtrycket. Den 1 april infördes dessutom flera förändringar inom Bonus-malussystemet. Laddhybrider med koldioxidutsläpp på 61 gram till 70 gram per km är inte längre berättigade till bonus. Bensin- och dieslbilarna fick en kraftigt höjd malus. Styrmedelsförändringarna tillsammans med negativa effekter av Coronapandemin har lett till en mycket ryckig fordonsmarknad under innevarande år. Sammantaget slår dessa förändringar negativt, framför allt mot företag. Företagen har en stor betydelse när det gäller laddbara bilar och under 2020 registrerades 74 procent av dem på ett företag. BIL Sweden bedömer att dessa förändringar kommer att leda till att omställningstakten mot elektrifiering hämmas. Enligt branschens bedömning kommer prisparitet mellan elbil och konventionellt fordon att uppnås ca 2025–2026. Det är därmed viktigt att effektiva styrmedel finns på plats ytterligare ett par år. De införda styrmedelsförändringarna ligger inte i linje med den önskade utvecklingen. Ska det införas ett nationellt mål om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar efter 2030 måste ambitionen när det gäller styrmedel höjas.

#### *Styrmedel för köp och brukande*

För att målet om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar efter 2030 ska nås räcker det inte med att personbilstillverkarna tillhandahåller sådana modeller. Konsumenterna och företagen måste också kunna köpa och köra bilarna. Skatter, subventioner, samt regler och lagar styr i stor utsträckning konsumenternas och företagens beteenden. Företag har historiskt sett spelat en viktig roll för fordonsmarknaden vid tekniksiften då de investerar i ny teknik och nya modeller som ett sätt att bygga sina varumärken och visa omsorg om sina anställda. Juridiska personer står för två av tre nyregistreringar. Nyregistreringarna på företag, består av både företagsbilar och förmånsbilar/personalbilar som den anställda får nyttja för privat bruk. Dessa företagsköp löper i regel på tre år och förmånsbilarna utgör en viktig motor för såväl omställningen mot mer miljövänliga bilar som förnyelsen av bilbeståndet, via begagnatmarknaden. En ny tillfällig nedsättning av förmånsvärdena behöver därför återinföras, men endast för laddbara bilar och gasbilar under tre år. Det skulle mildra effekterna av de nu höjda förmånsvärdena och stimulera främst elbilar. Den nya tillfälliga nedsättningen skulle innebära för elbilar 30 000 kronor och för laddhybrider och gasbilar 15 000 kronor i sänkt förmånsvärde. Vidare är det avgörande att företag får ut hela bonusen vid köp, vilket inte är fallet idag, pga den ska 35-procentsregeln.

Bonus-malussystemet stimulerar också köp av nya fordon. Systemet är bra men behöver justeras. Exempelvis bör malusen fördelas på sju år istället för tre år. Utbetalningen av bonusen bör också justeras så att bilarna inte exporteras efter sex månader. Det innebär att det är bilägaren som exporterar bilen som bör bli återbetalningsskyldig, men att beloppet skrivs ner en delsumma varje år. För att stimulera efterfrågan på elbilar och vätgasbilar bör subventioner även införas när man brukar bilen. Exempelvis så bör differentierade trängsel- och broavgifter samt parkeringskostnader införas. Med det avses att elbilar/vätgasbilar får betala en lägre avgift eller kostnad jämfört med en bil med en förbränningsmotor.

### *Styrmedel för lätta lastbilar*

Bonus-malussytemet bör hantera lätta lastbilar separat och ta hänsyn till att de har en helt annan uppbyggnad än personbilar. De är tyngre och har större frontarea än en personbil i syfte att utföra ett godstransportarbete. I det svenska Bonus-malussystemet jämförs lätta lastbilar med personbilar och har därför samma gränser för malus, Detta trots att de bindande koldioxidkraven i EU skiljer sig väsentligt åt på denna punkt. För personbilar är kravet 95 g/km (NEDC) enligt EU-förordning 2009/443 till 2021 och för lätta lastbilar var kravet 147 g/km (NEDC) under 2020 enligt EU-förordning 2011/510. Sammantaget får detta effekten att lätta lastbilar med hög transportnytta och låga koldioxidutsläpp per tonkilometer får en mycket hög malus, normalt mellan 20 000 kronor och 35 000 kronor per år under tre år. Detta har medfört att registreringarna för lätta lastbilar bromsats kraftigt. Malusen för en lätt lastbil måste därför utformas så att den tar hänsyn till den högre transportnyttan annars riskerar förnyelsen av lätta lastbilar att stanna av och därmed bromsa utvecklingen mot lätta lastbilar med lägre klimatpåverkan. I Bonus-malussystemet behandlas dessutom fordon som går att köra på höginblandade biodrivmedel inte på ett teknikneutralt sätt. Fordon som kan köras på biogas eller E85 får en lägre skatt medan dieselfordon som körs på HVO100 betalar full malus. HVO100 är ett hållbart förnybart drivmedel med en växthusgasreduktion på upp till ca 90 procent. I stort sett alla varumärken som erbjuder lätta lastbilar kan erbjuda någon eller flera modeller som är godkända för HVO100. BIL Sweden föreslår därför att en lätt lastbil som är godkänd för HVO100 och som körs på HVO100 skulle få samma låga skatt som E85-bilar. Omställningen till elektrifiering sker något eller några år senare för lätta lastbilar jämfört med för personbilar. Andelen laddbara lätta lastbilar hittills i år (t.o.m. 31 augusti) är ca fem procent, att jämföra med drygt 40 procent för personbilar. Pristillägget för lätta lastbilar är högre samtidigt som räckvidden är lägre och kraven på laddinfrastruktur är högre än för personbilar. Här bör man titta på möjligheten att införa en förhöjd bonus under en introduktionsperiod för att påskynda elektrifieringen av lätta lastbilar.

### *Styrmedel för tunga fordon*

BIL Sweden stödjer flera av de förslag som utredningen föreslår. På nationell nivå behövs fler styrmedel som minskar osäkerheten och ökar attraktiviteten hos kunderna. Precis som utredningen föreslår behöver klimatpremien för miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner utökas och förlängas. När det gäller arbetsmaskiner bör premien omfatta andra typer av arbetsmaskiner, bland annat de med lägre effekt. Vidare behöver beslut tas om registerföring av maskiner ej avsedda för vägtrafik. I det sammanhanget bör även beskattningen av elen när det gäller bussar och tunga lastbilar tas bort, för att säkerställa konkurrensneutralitet mot andra transportsätt. Ett viktigt verktyg som kommuner, regioner, myndigheter och andra offentliga organ har är offentlig upphandling. Här är upphandlingen av kollektivtrafik med buss en god förebild. Omkring 90 procent av kollektivtrafiken med buss är fossilfri. En motsvarande utveckling då det gäller upphandling av kommuners, regioners och statliga myndigheters godstransporter skulle snabbt kunna bana väg för allt fler fossilfria godstransporter. Att använda miljö- och klimatstyrande krav som är tydliga och offensiva är viktigt, inte bara för att fordonen kommer ut på marknaden, utan också för att kommuner, regioner och myndigheter går före och visar vägen för näringslivets transportköpare.

### *Laddinfrastruktur*

BIL Sweden välkomnar utredningens förslag till att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas. Det kräver också att det finns tillräckligt med effekt och kapacitet i elnäten. EU-kommissionens har nyligen förslagit en ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Det är ett steg i rätt riktning mot ett framtida EU med minskat behov av fossila bränslen inom transportsektorn, men för att målet om ett EU fritt från fossila drivmedel ska bli verklighet måste kraven ställas högre än i det aktuella förslaget. Om Sverige redan från 2030 enbart ska sälja elbilar och vätgasbilar behöver kraven skärpas ytterligare.

Användarstudier visar att den viktigaste platsen för laddning är hemma över natten. För de cirka 40 procent av befolkningen som bor i småhus är det en relativt enkel åtgärd att installera en laddbox. Men för över hälften av Sveriges hushåll är det idag en stor utmaning att köra eldrivet. Dessa hushåll är till stor del beroende av den publika laddinfrastrukturen i samhället och därför är det av högsta vikt att denna byggs ut och att användarvänligheten maximeras snarast. För att förenkla för dessa hushåll bör EU införa ”right-to-plug”, alltså rätten att kunna ladda sitt fordon hemma. I detta ingår krav på antal laddpunkter och förberedda laddplatser vid ny- och ombyggnation samt att fastighetsägare inte får neka boende rätten att ladda sitt fordon utan motivering.

Enligt BIL Swedens bedömning kommer Sverige att ha över en miljon laddbara fordon redan 2025 och 2,5 miljoner laddbara fordon till 2030. Om Sverige dessutom inför målet om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar från 2030 så måste kraven i Kommissionens förslag bli högre. Det måste bli enklare för bilisten att hitta närmaste laddplats, samt starta, stoppa och betala för sin laddning. Vidare måste elpriserna säkerställas på en rimlig nivå. BIL Sweden delar behovet av en större samordning av myndigheternas ansvar behöver förtydligas samt behovet av att ta fram en bred och långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för laddinfrastruktur i transportsektorn och för arbetsmaskiner. För tunga fordon är det, precis som utredningen föreslår, viktig att laddinfrastrukturen kommer på plats snabbt som möjliggör depåladdning, destinationsladdning och snabbaddning. Det behövs tydliga och ambitiösa etappmål för elektrifieringen av tunga transporter.

### *Biodrivmedel behövs*

För att Sverige ska nå sina ambitiösa mål inom transportsektorn till 2030 krävs en kraftigt ökad andel hållbara biodrivmedel. För att detta ska ske måste långsiktiga förutsättningar finnas på plats för att både stimulera produktion av biodrivmedel samt göra biodrivmedlen konkurrenskraftiga gentemot fossila drivmedel. Precis som utredningen föreslår bör Sverige driva på inom EU för att få till effektiva regelverk inom EU som möjliggör att Sverige kan skapa rätt förutsättningar för biodrivmedel.

### *Konsekvenser av att fasa ut fossila drivmedel*

Enligt utredningen så kan styrmedel och åtgärder som underlättar elektrifieringen och ett transporteffektivt samhälle kan behovet av biodrivmedel för att nå utfasningen dämpas. Utredningen belyser inte närmare hur konsumenterna och företagen, som är beroende av

biodrivmedel, ska säkerställa sina behov under tiden när drivmedelsbolagen och drivmedelsstationerna ställer om. Här behöver en handlingsplan tas fram för att analysera behoven, förutsättningarna och effekterna. Likaså behöver en handlingsplan tas fram som belyser hur utryckningsfordon, specialfordon och fordon för särskilda ändamål ska hanteras i omställningen. Att införa effektiva styrmedel samtidigt som laddinfrastrukturen byggs ut, är centralt för hur snabbt omställningen kan ske, men att öka förnyelsen i vår fordonsflotta är avgörande ur både ett miljö- och säkerhetsperspektiv.

## *Boverket*

### *Sammanfattning*

- Boverket vill framhålla vikten av att arbeta brett med omställningsarbetets alla områden för att på ett hållbart sätt nå klimatmålen.
- Boverket ställer sig frågande till påståendet om att verket skulle ha ett särskilt utpekat ansvar för att röja hinder för icke publik laddinfrastruktur på nationell nivå. Huruvida laddningspunkter faktiskt installeras handlar därmed snarast om praktiska och ekonomiska omständigheter som om det är en lönsam investering för fastighetsägaren eller kommunen, hur drift och skötsel kan anordnas och hur betalning av elen ska ske och administreras med mera. Det vill säga i huvudsak frågor som ligger utanför Boverkets verksamhetsområde.
- Boverket kan konstatera att denna beskrivning av remissynpunkterna ger en onyanserad bild av de samlade remissinstansernas åsikter. De som pekat på att kraven är lågt ställda var främst några miljöorganisationer samt intresseorganisationer för exempelvis elbilsägare. Samtidigt ansåg ett antal remissinstanser att kraven var rimliga och bör hållas på en miniminivå så att fastighetsägare och hyresgäster inte påtvingas en utbyggnad som leder till dyrare byggnader och ökande boendekostnader. Laddningspunkter bör enligt flera remissinstanser i stället installeras där det finns ett behov och en marknad för det.
- Boverket delar utredningens uppfattning om att det kan vara lämpligt att upplysa sökandena om att de samtidigt bör beakta tillkommande effektbehov av att installera laddinfrastruktur, samt även möjliggöra för en framtida utbyggnad. I det sammanhanget kan det även vara lämpligt att upplysa sökandena om att det finns statliga stödformer för installation av laddningspunkter.

### *Styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle*

Boverket vill framhålla vikten av att arbeta brett med omställningsarbetets alla områden för att på ett hållbart sätt nå klimatmålen. Att arbeta med en kombination av såväl fossilfria fordon, förnybara drivmedel som transporteffektivitet i samhället ger sannolikt bäst förutsättningar för att uppnå uppsatta mål utan att riskera den sociala, ekologiska eller ekonomiska hållbarheten.



### *Utredningens förslag om utvecklingen av de samlade statliga insatserna – nationell plan, utvärdering och samordning av insatser*

Boverket ställer sig frågande till påståendet om att verket skulle ha ett särskilt utpekad ansvar för att röja hinder för icke publik laddinfrastruktur på nationell nivå. Någon sådan utpekad uppgift finns varken i Boverkets instruktion eller i gällande regleringsbrev. Vilka möjligheter det finns för laddning i samfälligheter är främst en fråga för samfällighetens delägare utifrån gällande anläggningsbeslut. Vid omprövning av ett anläggningsbeslut är det främst en fråga för Lantmäteriet. För hyreshus är tillgången till laddningsmöjligheter i första hand en avtalsfråga mellan fastighetsägare och hyresgäster, och vad gäller bostadsrättsföreningar har dessa själva full rådighet över sin fastighet. Boverkets möjlighet att påverka dessa omständigheter är därmed högst begränsad. För närvarande medverkar Boverket i Energimyndighetens uppdrag att analysera hinder för laddning i olika boendeformer. Utifrån Boverkets perspektiv kan konstateras att det finns få hinder i plan- och bygglagstiftningen mot utbyggnad av laddinfrastruktur. Både för allmän platsmark och kvartersmark har Boverket uttalat att laddningsmöjligheter är en naturlig del av markanvändningen parkering. Detsamma gäller för gatumark där parkering förekommer. Dessa ställningstaganden finns sedan några år tillbaka publicerade på Boverkets webbplats PBL kunskapsbanken. Huruvida laddningspunkter faktiskt installeras handlar därmed snarast om praktiska och ekonomiska omständigheter som om det är en lönsam investering för fastighetsägaren eller kommunen, hur drift och skötsel kan anordnas och hur betalning av elen ska ske och administreras med mera. Det vill säga i huvudsak frågor som ligger utanför Boverkets verksamhetsområde.

### *Kraven på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnation är lågt ställda och skärpningar bör övervägas*

Utredningen konstaterar att implementeringen av direktivet om byggnaders energiprestanda har resulterat i lågt ställda krav på laddinfrastruktur, motsvarande direktivets minimumnivå, trots att ett flertal remissinstanser anfört att dessa krav är otillräckliga och oförenliga med Sveriges högt ställda klimatmål på transportområdet. Boverket kan konstatera att denna beskrivning av remissynpunkterna ger en onyanserad bild av de samlade remissinstansernas åsikter. De som pekat på att kraven är lågt ställda var främst några miljöorganisationer samt intresseorganisationer för exempelvis elbilsägare. Samtidigt ansåg ett antal remissinstanser att kraven var rimliga och bör hållas på en minimumnivå så att fastighetsägare och hyresgäster inte påtvingas en utbyggnad som leder till dyrare byggnader och ökande boendekostnader. Laddningspunkter bör enligt flera remissinstanser i stället installeras där det finns ett behov och en marknad för det. Att genom lagstiftning tvinga enskilda byggherrar att utföra byggnadsarbeten som de inte anser sig ha behov av kan förutom onödiga kostnader även bidra till en negativ miljöpåverkan.

### *Styrmedel för laddinfrastruktur*

Boverket har under 2020 på uppdrag av regeringen utrett konsekvenserna av skärpta krav. Rapportens innehåll refereras också till relativt ingående i betänkandet. Boverket har därmed i dagsläget inga tillkommande kommentarer eller synpunkter utöver det underlag som myndigheten har lämnat till regeringen i tidigare rapporter. Frågan om eventuellt skärpta krav ligger därmed hos regeringen. Se även framförda synpunkter på avsnitt 10.6.1. I den mån de

nya stöden har en naturlig koppling till laddinfrastruktur exempelvis genom att byggnadens elsystem och energiförsörjning moderniseras delar Boverket utredningens uppfattning om att det kan vara lämpligt att upplysa sökandena om att de samtidigt bör beakta tillkommande effektbehov av att installera laddinfrastruktur, samt även möjliggöra för en framtida utbyggnad. I det sammanhanget kan det även vara lämpligt att upplysa sökandena om att det finns statliga stödformer för installation av laddningspunkter.

*”Planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället.”*

Det är oklart vem denna punkt riktar sig till. Avses Boverket och andra centrala myndigheter i syfte att ta fram vägledningar och liknande planeringsunderlag eller är det en uppmaning direkt till kommunerna och möjligen även Sveriges Kommuner och Regioner, SKR? Att kommunerna inom ramen för plan- och bygglagen (2010:900), PBL, bör arbeta, och i många fall redan arbetar, med dessa frågor finns det inga hinder för. Det får snarare anses som en naturlig och självklar del av en modern samhällsplanering utifrån dagens behov av transporter att laddinfrastruktur beaktas vid planeringen.

*”Det bör övervägas om enskilda boendes rätt att få till stånd laddmöjligheter kan förstärkas genom ”right to plug”-bestämmelser.”*

Denna fråga är som utredningen konstaterar komplex med hänsyn till bland annat fastighetsägarens grundlagsskyddade rätt att bestämma över sin egendom, samt att det i sig inte finns någon rätt att få tillgång till en parkeringsplats som hyresgäst. Frågan kommer att analyseras och belysas djupare inom Energimyndighetens uppdrag.

## *Chalmers tekniska högskola*

### *Sammanfattning*

Chalmers tekniska högskola menar att utredningen är omfattande och till största delen väl genomförd. Den innehåller många viktiga och bra förslag på hur Sverige skall nå målet om ett fossilfritt transportsystem 2040. Dock är förslagen om nollutsläppsfordon enligt dem (både nationellt och på EU-nivå) motstridiga och bygger på en rad missuppfattningar och kan, om de omsätts i praktiken medföra en motsatt effekt med ökad klimatpåverkan som följd. Chalmers rekommenderar därför att revidera ståndpunkten kring NUF, dvs inte förbjuda förbränningsmotorer utan istället förbjuda fossila drivmedel för fordonsdrift.

### *Yttrande*

Chalmers håller med om merparten av de många olika förslag som presenteras för att målet om en fossilfri transportsektor skall uppnås. De har dock en invändning av avgörande betydelse gällande styrmedlen kring nollutsläppsfordon (NUF): Målen och krav på NUF på EU nivå och på riksdagsnivå är problematiska och bör utgå:

Hur skall Sverige agera ”i en värld som ställer om”? Det är viktigt att hålla isär vilken marknad vi pratar om: den svenska, europeiska eller globala. Förutsättningarna är mycket olika och därmed bör även strategierna anpassas:

- Sverige mycket låga utsläpp av CO<sub>2</sub> från elproduktion men också god tillgång till skog och jordbruksmark. Det gör att landet skulle kunna ställa om hela transportsektorn om den önskas, om man ser till att en större del av biomassan omvandlas till bränsle.
- Chalmers tekniska högskola menar att om man ser i ett EU-perspektiv blir tillgången på biomassa mindre, men då är elen inte heller så ren även om det sker ganska stora förbättringar i många länder. Det är på denna nivå som EU-kommissionens förslag ”fit for 55” skall tolkas.
- Globalt genereras ännu mer CO<sub>2</sub> från elproduktion och det blir ännu svårare att se att biomassa kan ersätta användningen av fossilt bränsle. Olika regioner kommer hitta olika lösningar där e-bränsle från sol via vätgas kan blir en stor faktor i länder närmare ekvatorn

Att ha ett riksdagsbundet mål om 100% NUF för personbilar är tvetydigt och motstridigt och **riskerar att inte leda till utfasning av fossila bränslen i ett livscykelperspektiv enligt Chalmers tekniska högskola:**

- “I en värld som ställer om” betyder inte att Sverige måste följa som resten av EU. Då Sverige liksom flera andra länder (tex Finland) har en bra potential för förnybara drivmedel (som är hållbart framställt och med hänsyn till tex biologisk mångfald) är det o-strategiskt enligt Chalmers tekniska högskola att “förbjuda” användningen av förbränningsmotorer för personbilar genom att anta mål om 100% NUF för personbilar.
- Livscykelanalys (LCA) är väletablerat i samhället inom CO<sub>2</sub> (bilbatterier, bioenergi, mat, etc.) men även inom transportsektorn där man diskuterar Well-to-Wheel. Att begränsa styrmedel till ”Tank-to-Wheel” är felaktigt och riskerar dessutom att göra elfordon sämre (genom avsaknad av incitament för hållbar produktion samt drift).
- Generellt är den omfattande utredningen förvånansvärt ”svart-vit” menar Chalmers tekniska högskola (antingen förbränningsmotor eller BEV). Det faktum att elektrifierade drivlinor (framför allt PHEV) är en naturlig och nödvändig teknisklösning bl.a. för att möta emissionslagkrav diskuteras mycket lite. En PHEV som drivs med el och förnybart bränsle har lika låg klimatpåverkan som en BEV. Ett bättre förslag skulle vara att som Finland ha målet 100% laddbara bilar. En ökad andel PHEV skulle dessutom minska miljöbelastningen betydligt, då trenden för BEV går mot allt större batterikapacitet, vilket skapar betydande CO<sub>2</sub> utsläpp från tillverkningen och som riskerar att inte tjänas in under fordonets livscykel.

Att ha ett riksdagsbundet mål om endast NUF för personbilar är **inte teknikneutralt**:

- Målet måste vara att möta klimatkrisen: Att minska CO<sub>2</sub> i atmosfären. NUF är en bra lösning, men inte den enda: Förbränningsmotorer med 100% förnybara bränslen är också en bra lösning.
- Utredningen föreslår inget förbud mot försäljning av fossilbränslen (med vissa förklaringar). Varför föreslås inte att reduktionsplikten ökas till 100%? Eller att reduktionsplikten ersätts med ett förbud mot försäljning av fossila bränslen (tex 2040)? Eventuella uppströms utsläpp hanteras redan inom RED II och skulle annars kunna hanteras inom ramen för utsläppshandel. Ett sådant styrmedel skulle syfta till att nå målet (klimatneutralitet 2045).
- Det framgår i utredningen att elbilar har lägre driftskostnad och att förnybara bränslen sannolikt innebär högre bränslekostnader. De är eniga om den analysen, och en utveckling mot mer elektrifierade personbilar är både nödvändigt och logiskt. Men ett förbud för personbilar med förbränningsmotor (som målet om 100% NUF skulle innebära) är i grunden fel.

Målet för NUF **verkar vara bestämt tidigt i utredningen och bygger eventuellt på ett ofullständigt faktaunderlag**:

- Referensen till Searle 2015 används för att räkna ut potentialen för Sveriges kapacitet för biobränsle (10–20% bränsleverkningsgrad) till 4–7 TWh (Vilket används för att stärka argumentet att biobränslen inte räcker till hela transportsektorn). För termisk förgasning är verkningsgraden 60–70% och med en potential på 50 TWh (2030) bioenergi kan biobränslen bli betydande för transportsektorn. Bränsleverkningsgraden beror naturligtvis på hur man vill köra sin anläggning, men utredningens angivna potential är tydligt underskattad.
- Studien relaterat till utfasningsåret 2040 (Morfeldt 2021) verkar vara “beställd” givet NUF-spåret. Motsvarande studier för att belysa alternativ med biodrivmedel pågick och fanns tillgängliga, men refererades inte till alls (Börjesson 2021) utan endast äldre studier (tex Börjesson 2016) menar Chalmers tekniska högskola.

Signalen om att NUF är enda vägen för personbilar ger konsekvenser som påverkar biomassa-användning och **påverkar införande av förnybara bränslen i hela sektorn** (även för tunga fordon och andra transportslag).

- Då både potentiell tillgång till biobränslen samt efterfrågan (inklusive personbilssektorn) är i balans, finns ingen anledning till detta riksdagsmål.
- Utredningen framhåller att biobränslen behövs för flyg, fartyg och tunga transporter. Men att ta bort marknaden för personbilar (som ett NUF-mål skulle innebära), riskerar att de nödvändiga investeringarna i anläggningar för bio-oljor samt bränsletillverkning går om intet.

- Sverige satsar just nu kraftigt på biobränsle. Denna satsning behöver intensifieras för att dels säkerställa behovet nationellt (minska import av biobränslen), dels för att stärka den svenska konkurrenskraften. I en värld som ställer om behövs Sverige som en teknologisk (och ekologisk) föregångsnation som bygger på en mångårig tradition av skogsbruk.
- Då biobränslen kommer att handlas på en internationell marknad, kommer troligen betalningsviljan vara större inom sjöfart- eller flygsektorn. Att personbilar då drivs mer med el blir både naturligt och kostnadseffektivt. Men detta kommer marknaden se till ändå, varför målet om NUF endast förhindrar biobränslesektorn att utvecklas på ett hållbart sätt.

#### *Betänkandet som helhet*

- Satsning på elektrifierade transporter där det är möjligt (och rimligt) är viktigt, särskilt att satsa på kraftig utbyggnad av ladd-infrastruktur
- Då betydande stöd kommer att behövas för elektrifieringen behöver styrmedel så som avståndsbaserad trafikskatt införas.
- Förslagen kring reformering av bränslebytet är bra (att öka kraven på "bensin" samt att inkludera HVO/E85 samt "avancerade bränslen"). Mycket av detta är redan på gång. Som nämnts ovan vore en reduktionsplikt på 100% den naturliga destinationen.
- Bra att utredningen håller isär globala emissioner (CO<sub>2</sub>, som är syftet med utredningen) och lokala emissioner (t.ex. Euro, tullar samt trängselavgifter). Detta lyser igenom i texten även om det inte förklaras explicit.

#### *Domstolsverket*

Domstolsverket har granskat betänkandet mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs av myndigheterna inom Sveriges Domstolar, dvs. utifrån hur förslaget kan tänkas påverka verksamheten ekonomiskt, organisatoriskt och utbildningsmässigt. Granskningen har även omfattat hur förslaget kan påverka verksamhetsstöd, arbetsformer eller rättssäkerheten generellt. Betänkandet saknar konkreta lagförslag och Sveriges Domstolar är inte omnämnda i konsekvensanalysen. Det är inte möjligt för Domstolsverket att utifrån innehållet i betänkandet bilda sig en uppfattning om och i så fall i vilken omfattning förslagen skulle kunna påverka verksamheten inom Sveriges Domstolar. Domstolsverket har därför inte några synpunkter på betänkandet.

#### *Drivkraft Sverige*

##### *Sammanfattning*

Drivkraft Sverige anser att det är positivt att dessa frågor belyses och diskuteras. Branschen

har också genom sin Färdplan visat att man vill vara med och bidra till att ställa om transportsektorn. Drivkraft Sverige anser att det är ett arbete som beslutsfattare och branschen behöver göra tillsammans på ett ansvarsfullt sätt.

- Utredningen har presenterat en principiell konsekvensanalys och Drivkraft Sverige anser inte att riksdagsbeslut för utfasningsåret tas innan det producerats en omfattande analys och konsekvensutredning som ger ett underlag på vilket beslut kan fattas. Något sådant underlag föreligger inte i denna utredning.
- Drivkraft Sverige anser att det inte har förts någon dialog med branschen om slutsatser och förslag var för utredningens slutsatser och rekommendationer helt saknar förankring i expertis och erfarenhet från de aktörer som berörs och aktivt arbetar med utfasning av fossila drivmedel.
- Utredningen har fastställt egna, ytterligare restriktiva hållbarhetskriterier utöver de redan beslutade och accepterar därmed inte den lagstiftning som finns inom EU och de hållbarhetskriterier som förnybartdirektivet stipulerar. Med en sådan begränsning av råvarubasen bedömer Drivkraft Sverige att de ambitiösa mål som Sverige satt upp för transportsektorn till 2030 inte kommer att nås, och än mindre leda till utfasning av fossila drivmedel.
- Drivkraft Sverige bedömer att en utfasning av flytande fossila drivmedel för att i stort sett helt ersättas av elektrifiering inte kommer att vara linjär. Det betyder att avvecklingen av flytande drivmedelsannolikt inträffar innan efter frågan har upphört, vilket den inte kommer att göra helt och hållet.
- Sverige har nu EU:s högsta dieselpriis och utredningen konstaterar att detta kan vara ett problem för näringslivets konkurrenskraft och innebära högre kostnader för glesbygden som är mer beroende av bilen, men utredningen anser samtidigt att det inte skall kompenseras med exempelvis sänkta skatter. Drivkraft Sverige anser att frågan kräver en djupare analys och konsekvensutredning. Drivkraft Sverige anser att pumplagen skall avvecklas och inte revideras till att omfatta krav på el-laddpunkter då det inte skulle vara konkurrensneutralt.
- Drivkraft Sverige anser att det behövs en närmare analys hur man i framtiden skall klara kraven i bränslekvalitetsdirektivet och i drivmedelsstandarderna med ökande inblandning av biodrivmedel av den kvalité som idag finns tillgänglig.

#### *Dialog med branschen*

Drivkraft Sverige anser att det inte har förts någon dialog med branschen om slutsatser och förslag. Det hölls en ”hearing” under hösten 2020 där utredaren presenterade uppdraget. Därefter har det endast varit enstaka kontakter i detaljfrågor men inget om förslagen. Drivkraft Sverige anser att utredningens kvalité och slutsatser hade kunnat förbättras genom att man aktivt tagit kontakt med branschen och fört en dialog om förslagen i ett tidigt

stadium av utredningen, alternativt vart öppna för dialog då branschen försökt komma i kontakt med utredningen.

#### *Riksdagsbundet etappmål för utfasning av fossila drivmedel*

Utredningen identifierar många frågor som behöver utredas vidare och gör en ”principiell” konsekvensutredning som skall ligga till grund för ett riksdagsbundet etappmål är samma sak som att förordna ett riksdagsbeslut utan underlag. Den vanliga gången bör vara att man utreder, analyserar och därefter konsekvensbedömer förslaget innan man förordar ett beslut. Utredningen skjuter många frågor framför sig till kommande Kontrollstationer och bara nämner att identifierade problem får lösas i senare analyser. Drivkraft Sverige tillstyrker därför inte att något sådant beslut tas innan det finns en omfattande analys och konsekvensutredning som ger Riksdagen ett underlag på vilket beslut kan fattas. Något sådant underlag föreligger inte i denna utredning. Drivkraft Sverige skulle välkomna möjligheten att bidra till denna analys. Det är förståeligt att det är svårt att förutsäga framtiden med någon större säkerhet. Oavsett detaljerna, så bör man inte heller underskatta signalvärdet i att denna fråga utreds och att förslag läggs fram, utan att man egentligen utrett konsekvenserna av en ”utfasning”. Detta kan verka menligt på exempelvis investerarens vilja att investera i produktion av hållbara biodrivmedel i Sverige, vilket många anser vara en nödvändighet för att nå de övergripande klimatmålen för transporterna 2030 och 2045.

#### *Egna hållbarhetskriterier*

Definitionen och förslaget till utfasning begränsar tillgången till hållbara råvaror till endast de råvaror som är listade i förnybartdirektivet (2018/ 2001/EU) bilaga I X A och av förnybar el producerade elektrobränslen samt förnybar vätgas, s.k. RFNBOs, Renewable Fuels of Non Biological Origin. Därmed har utredningen fastställt egna, än mer restriktiva hållbarhetskriterier och accepterar därmed inte den lagstiftning som finns inom EU och de hållbarhetskriterier som förnybartdirektivet stipulerar. Med en sådan begränsning av råvarubasen bedömer Drivkraft Sverige att de ambitiösa mål som Sverige satt upp för transportsektorn till 2030 inte kommer att nås och än mindre leda till utfasning av fossila drivmedel. Det framgår inte av utredningen någon tidplan för när en sådan övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel skall göras samt vad tillgänglighet av dessa långsiktigt hållbara förnybara drivmedel är. Drivkraft Sverige bedömning är att men den snäva definitionen av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel kommer tillgången att bli ett problem för utfasningen. Drivkraft Sverige anser att utfasningen bör ske med fokus på GHG-reduktion vilket torde vara primärt det som säkerställer klimatnytta snarare än utpekandet av olika lösningar och råvaror då alla lösningar i slutändan bidrar med en viss GHG-reduktion och borde bedömas därefter. Drivkraft Sverige efterlyser också en faktabaserad och grundlig argumentation till var för denna begränsning skall finnas. Det är Drivkraft Sveriges uppfattning att mål och styrmedel på detta område bör vara teknik- och råvaruneutrala och att de skall vara baserade på demokratiskt beslutade hållbarhetskriterier och klimatprestanda istället för ovidkommande subjektiva åsikter om vilka råvaror som för stunden anses hållbara eller ej.

### *I en värld som ställer om*

I utredningen finns ingen analys om hur en sådan omställning skall gå till i EU och om det finns tillräckligt med långsiktigt hållbara biodrivmedel för att kunna kopieras av en värld som ställer om. Drivkraft Sverige saknar en analys av biodrivmedelsbehovet om EU väljer att ta efter Sveriges ambitioner och vad det innebär för Sveriges möjligheter att nå redan uppsatta mål för transportsektorn.

### *Reduktionsplikten*

Det är lite oklart om utredningen menar gemensam kvot eller att reduktionskravet skall vara samma för bensin och diesel. Det är inte samma sak och bör förtydligas. I viss mån infördes nästan en gemensam kvot redan 2021 inom reduktionsplikten genom flex-kvoten som innebär att kravet för bensin kan uppfyllas genom förnybart i diesel om 6% reduktion nåtts för bensin. Utredningen pekar på en del problem med höginblandade i reduktionsplikten men redovisar inte en full analys och konsekvenser av problem och möjliga lösningar. Detta kan indikera att utredaren inte satt sig in i problematiken med att lägga in höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten. Denna fråga har diskuterats intensivt mellan branschen och ansvariga myndigheter, men trots att mycket tid har lagts på detta så har ingen bra lösning kommit fram. Utifrån nuvarande förutsättningar har man bland annat konstaterat att E85 och ED95 skulle ha svårt att ens överleva i Sverige om de lades in i reduktionsplikten. Den särskilda kvoten för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen känns lite onödig då man i första läget föreslår att endast dessa förnybara drivmedel skall få användas vid utfasningen av de fossila drivmedlen. Det är lite oklart om det är tänkt att handelssystemet ska vara samtidigt eller i med en utfasning av reduktionsplikten. Drivkraft Sverige menar att reduktionsplikten ska följas upp och anpassas genom de redan beslutade kontrollstationerna, nu närmast under 2022, och välkomnar möjligheten att bidra i dialog med ansvarig myndighet.

### *Utfasningen*

Utredningen har helt utelämnat att tankstället är den sista länken i hela kedjan och gör ingen analys av behovet av hamnar, depåer, tankbilar och tankbilschaufförer som behövs för en leverans till tankställen. Denna kedja är idag en effektiv distributionskedja som säkerställer leveranser av drivmedel för att säkerställa samhällets behov. Vid en utfasning av flytande drivmedel kommer denna kedja att kontinuerligt bedömas och utvärderas utifrån kommersiella bedömningar, inte försörjningsberedskap.

### *Nationell beredskap och upprätthållande av samhällsviktiga funktioner*

Drivkraft Sverige tycker att det är positivt att utredningen konstaterar att fungerande transporter och tillgången till drivmedel är en viktig del av beredskapen och upprätthållandet av samhällsviktiga funktioner. Drivkraft Sverige vill understryka att ett transportsystem som till stora delar är beroende av att det finns tillräckliga mängder el i precis hela landet dygnet och året om blir extremt mycket sårbarare är det nuvarande systemet som bygger på flytande drivmedel. Utredningen konstaterar också att det finns ”utmaningar och nya möjligheter” och Drivkraft Sverige anser att denna fråga förtjänar en djupare analys än så.



### *Drivmedelskostnader*

Drivkraft Sveriges uppfattning är att omställningen måste bedömas som en helhet med genomarbetade konsekvensanalyser. Slutsatser och rekommendationer har begränsat värde utan att dessa konsekvenser hanteras. Drivkraft Sverige anser inte att den skall omarbetas till att tillåta eller föreskriva laddplatser för att uppfylla pumplagen. Pumplagens krav styr strikt på var dessa ”pumpar” skall finnas genom försäljningsvolymen av bensin och diesel och inte där aktörerna själva får välja att bygga laddplatser efter kommersiella bedömningar och i takt med att det finns efterfrågan. Drivkraft Sverige anser inte heller att pumplagen skall revideras så att den skulle ställa krav på en särskild andel av laddstolpar då det också blir ett krav utan att bolagen kan göra kommersiella bedömningar om lönsamheten och i det fallet endast skulle träffa drivmedelsbolagen på en marknad med många andra aktörer vilket inte kan anses som konkurrensneutralt.

### *Bränsle kvalitetsdirektivet och drivmedelsstandarder*

Drivkraft Sverige bedömer att det krävs en noggrannare analys av dessa begränsningar som fortsatt ger drivmedlen en acceptans från fordonsindustrin för användning i både ny och befintlig fordonsflotta. Drivmedelsbolagen kan dock inte sälja drivmedel för vilka det inte finns fordon eller acceptans från fordonsindustrin.

### *Staplade styrmedel*

Här behövs en noggrann analys om vilka styrmedel har störst effekt och om man väljer flera samtidigt vad den samlade konsekvensen blir på bland annat drivmedelspriser. Här saknas också en djup analys av ”Fit-for-55”, och dess samlade konsekvenser av alla ändringar och nya direktiv på utredningen.

## *Ekomodernisterna*

### *Sammanfattning*

- Ekomodernisterna anser att utredningens slutsats att fossila drivmedel för inrikes transporter och arbetsmaskiner kan och bör vara utfasade senast 2040, är alltför passiv. Om en utfasning till 2035 är praktiskt svår att genomföra bör den kunna vara genomförd före 2040.
- Utredningen missar att understryka att kostnaden för de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver tas inom de sektorer som berörs anser Ekomodernisterna.
- Ekomodernisterna välkomnar ett målår för när enbart nollutsläppsfordon ska säljas i Sverige. Möjligheten att nå målet styrs visserligen helt av EU:s regelverk. Men signalen att personbilar som släpper ut avgaser – av biogent eller fossilt ursprung – ska fhas ut är viktig. Inte minst är den viktig då det är en ny signal.
- Ekomodernisterna ser det som en svaghet att utfasningen av fossila bränslen för den internationella sjöfarten och flyget inte omfattades av utredningens uppdrag.

- Ekomodernisterna välkomnar utredningens utgångspunkt att “transporterna måste tillgodose en grundläggande tillgänglighet”. Ekomodernisterna ställer sig däremot frågande inför avgränsningen till att tillgängligheten skall vara grundläggande.
- Att utredningen inte har integrerat denna observation i sin analys gör att utredningen har en onödigt pessimistisk syn på hur lång tid det kommer att ta att fasa ut ICE-fordonen. Det är viktigt då det påverkar utredningens slutsats kring hur snart de fossila bränslena kan vara utfasade. Utredningen väljer även att bortse från motorcyklarnas bidrag till trafikarbetet med argumentet att de står för en liten andel av klimatpåverkan från transportsektorn.
- Problemet är att förnybartdirektivet, även i förslaget till uppdatering, utesluter elektrobränslen som producerats med fossilfri energi som inte kommer från förnybara energislåg.
- Utredningen identifierar att elnäten behöver förstärkas för att möta den ökade efterfrågan klimatomställningen leder till. Slutsatsen haltar dock. Visserligen behövs en del förstärkningar av elnäten särskilt som elkonsumtionen koncentreras till nya platser.
- Utredningen definierar drop-in-drivmedel som ett förnybart drivmedel som blandas i bensin eller diesel medan bränslestandarderna fortfarande uppfylls. Denna definition innebär en olycklig exkludering av elektrobränslen som används i samma syfte.

### ***Utredningens huvudförslag***

*Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040.*

Ekomodernisterna anser att utredningens slutsats att fossila drivmedel för inrikes transporter och arbetsmaskiner kan och bör vara utfasade senast 2040, är alltför passiv. Utredningens metodik där utfasningsscenarioer studerats för vissa målår leder till att målåret hamnar senare än vad är varit möjligt. Alternativet hade varit att istället besvara frågan hur snabbt en utfasning kan ske. Även om en utfasning till 2035 är praktiskt svår att genomföra bör den kunna vara genomförd före 2040. Att fasa ut fossila drivmedel ur transportsektorn och från arbetsmaskiner hör till den del av den svenska klimatomställningen som är mest realistisk att genomföra tidigt. För att riksdagens mål om nettonegativa utsläpp senast 2045 – vilket Ekomodernisterna i sig anser vara allt för passivt – ska kunna nås behöver inrikes transporter och arbetsmaskiner vara fossilfria långt innan 2045. Att sikta mot ett år så sent som 2040 är riskabelt. Om regeringen trots det bristande underlaget i utredningen väljer att sätta målåret för utfasningen så sent som 2040 behöver målet kombineras med ett antal delmål längs vägen där en mycket kraftig minskning av fossilbränsleanvändningen sker före 2030, och där enbart den användning som är allra besvärligast att ersätta återstår några år efter det. Den stora minskningen i oljeanvändningen bör ske nu under 2020-talet.

*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.*

Detta är en uppenbar slutsats anser Ekomodernisterna. Men det är bra att utredningen skriver ut den i klartext. Förutom flyget och sjöfarten behövs biomassan även som råvara i industrin. Användningen av biomassa som råvara i industrin behöver öka för att ersätta fossil råvara framför allt i kemiindustrin.

*Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon.*

Denna slutsats följer av utredningens uppdrag då sådana här beslut fattas på EU-nivån. Utredningen måste föreslå detta. Icke desto mindre är det viktigt att Sverige gör detta. Även biobränsleanvändningen för vägtransporter behöver minska kraftigt då biobränslena gör bättre nytta i sektorer som är svårare att elektrifiera.

*De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.*

Utredningen missar att understryka att kostnaden för detta behöver tas inom de sektorer som berörs. Det vore kontraproduktivt för arbetet med att åstadkomma ett mer transporteffektivt samhälle om vägtransportsektorn subventionerades genom att laddinfrastrukturen finansierades över statsbudgeten.

*Ändringar i reduktionspliktsystemet; samma reduktionskrav ställs på diesel och bensin; rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet; en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen.*

Ekomodernisterna har inga synpunkter på detta förslag mer än att reduktionsplikten är ett bra sätt att säkerställa att de fossila bränslena fasas ut även om utfasningen av fordonen tar tid. Det är viktigt att alla fossilfria elektrobränslen omfattas av systemet då det gör det mest effektivt som klimatåtgärd.

*Sverige bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilar koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035.*

Det är för passivt att verka för att nollutsläppskravet införs först 2030. Det kommer att vara utmanande att ta fram tillräckliga volymer fossilfria bränslen. Det är i jämförelse med direkt elektrifiering också synnerligen ineffektivt att driva fordon med bränslen. Det gäller biobränslen och särskilt elektrobränslen. Det brådskar att ersätta förbränningsmotorfordonen. Den viktigaste åtgärden är att kraftigt minska nyproduktionen av dem. Kravet på nollutsläpp bör införas tidigare.

*På nationell nivå föreslås ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.*

Ekomodernisterna välkomnar ett målår för när enbart nollutsläppsfordon ska säljas i Sverige. Möjligheten att nå målet styrs visserligen helt av EU:s regelverk. Men signalen att personbilar som släpper ut avgaser – av biogent eller fossilt ursprung – ska fasas ut är viktig. Inte minst är den viktig då det är en ny signal. Det här budskapet har inte varit tydligt för bilisterna tidigare. Förståelsen för att den befintliga biobränsleanvändningen behöver fasas ut från sektorn är

dålig, och ett sådant här målår skulle kunna göra stor skillnad kommunikativt. Målet för Sveriges del bör dock vara att nyförsäljningen av förbränningsmotorfordon ska upphöra tidigare än 2030.

### ***Utredningens uppdrag***

#### *Internationell sjöfart och flyg undantagna*

Ekomodernisterna ser det som en svaghet att utfasningen av fossila bränslen för den internationella sjöfarten och flyget inte omfattades av utredningens uppdrag. Sjöfarten och flyget använder idag stora volymer olja även i jämförelse med vägtransportsektorn. Strategin för att förse dessa sektorer med fossilfria drivmedel kan således antas få stor påverkan på vilken produktionskapacitet av olika typer av bränslen som behöver byggas upp, hur konkurrensen om dessa bränslen kommer att arta sig och för möjligheten att ta fram tillräckligt stora volymer bränslen. Sverige behöver en övergripande plan för hur omställningen av energisystemet ska gå till. Planen behöver beskriva hur hela användningen av fossila bränslen, inklusive flygets och sjöfartens behov, ska kunna ersättas med fossilfri energi.

#### *“Transportsektorn måste fortsätta tillgodose en grundläggande tillgänglighet”*

Ekomodernisterna välkomnar utredningens utgångspunkt att “transporterna måste tillgodose en grundläggande tillgänglighet”. Ekomodernisterna ställer sig däremot frågande inför avgränsningen till att tillgängligheten skall vara grundläggande. De menar istället att transportsystemet behöver erbjuda en god tillgänglighet, särskilt inom - och mellan - tät befolkade områden. Detta måste vara målsättningen inte minst för att de förändringar som krävs ska accepteras och därmed vara möjliga att genomföra i praktiken.

### ***Förslag till utfasningsår (kap. 6)***

#### *Utredningens elektrifieringsscenarier*

Utredningen har arbetat med tre utvecklingsbanor för elektrifieringen. De är passivt valda. LågEl är referensen, men både MedelEl och HögEl antar en alltför långsam takt för elektrifieringen. Åtminstone HögEl-banan borde ha studerat en utveckling som går snabbare än vad som är nödvändigt och vad som dessutom sammanfaller med utredningens huvudförslag.

#### *Utfasningen av ICE-bilar*

Det vanligaste skälet att köra en gammal bil är att det är billigare än att köra en ny. Men när den rörliga kostnaden faller kraftigt för de nya bilarna samtidigt som den stiger för de gamla påverkas den ekvationen. Särskilt äldre bilar som används mycket kommer att bli dyrare att köra än nya bilar. Detta skyndar på skiftet och det kommer därmed att sänka medelåldern för de bilar som används. (För bränslecellsfordon är den rörliga kostnaden högre och där finns inte den här logiken på samma sätt.) De gamla bilar som blir kvar kommer framför allt att vara de som körs lite. Att utredningen inte har integrerat denna observation i sin analys gör att utredningen har en onödigt pessimistisk syn på hur lång tid det kommer att ta att fasa ut

ICE-fordonen. Det är viktigt då det påverkar utredningens slutsats kring hur snart de fossila bränslena kan vara utfasade.

### *Motorcyklar*

Utredningen väljer att bortse från motorcyklarnas bidrag till trafikarbetet med argumentet att de står för en liten andel av klimatpåverkan från transportsektorn. Det är olyckligt då fossila bränslen behöver fasas ut helt. Ingen del av användningen blir då obetydlig. Åtgärder behövs överallt. Ekomodernisterna hade velat se konkreta förslag även rörande motorcyklarna för att tydligt markera att även denna del av sektorn ingår i utfasningen.

### ***Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (kap. 8)***

Problemet är att förnybartdirektivet, även i förslaget till uppdatering, utesluter elektrobränslen som producerats med fossilfri energi som inte kommer från förnybara energilag. Det begränsar mycket kraftigt möjligheten att producera tillräckliga mängder elektrobränslen. Sverige bör kräva en förändring i synen på fossilfria bränslen nu när förnybartdirektivet arbetas om. Alla fossilfria elektrobränslen behöver omfattas av direktivet. På samma sätt bör Sverige kräva att all vätgas som framställts fossilfritt ska behandlas lika i EU:s regelverk.

### ***Styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle (kap. 9)***

Ett effektivt verktyg för att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle är att aktivt verka för det i samhällsplaneringen. Planeringen behöver utgå ifrån att transporterna ska vara både energi och yteffektiva. Täta urbana miljöer möjliggör mycket god tillgänglighet i transportsystemet och medger att stora delar av transportarbetet kan göras med transportslag som sedan länge är elektrifierade, eller till fots och per cykel. Sverige är idag mycket långt ifrån en samhällsplanering på kommunal nivå som genomsyras av detta synsätt. I en lång rad kommuner förändras till exempel infrastrukturen för handel på ett sätt som ger ett ökat transportarbete i vägtrafiksektorn. Utredningen saknar detta perspektiv. Utgångspunkten är att körmönster avgörs av kostnaden för att köra snarare än av behovet av att köra. Utredningens synsätt utgår ifrån hur biltrafiken har utvecklats historiskt. Detta perspektiv missar dock vilken effekt en förändrad strategi i samhällsplaneringen skulle få.

### ***Styrmedel för laddinfrastruktur (kap. 10)***

Utredningen identifierar att elnäten behöver förstärkas för att möta den ökade efterfrågan klimatomställningen leder till. Slutsatsen haltar dock. Visserligen behövs en del förstärkningar av elnäten särskilt som elkonsumenterna koncentreras till nya platser. Men, det är hela kraftsystemet som behöver byggas ut. För att det ska kunna göras samhällsekonomiskt effektivt behövs en strategi för den tillkommande elproduktionen. Var den byggs, hur stor andel som är planerbar och hur stort behovet blir av att tillföra lagringslösningar, och olika former av lösningar för stödtjänster i kraftsystemet avgör kostnaden för helheten. Det är ett misstag att lägga fokus på att förstärka elnäten. Elnätsinvesteringarna måste göras utifrån en analys av hela systemet, inklusive elproduktionen.

### ***Begrepp***

Utredningen definierar drop-in-drivmedel som ett förnybart drivmedel som blandas i bensin

eller diesel medan bränslestandarden fortfarande uppfylls. Denna definition innebär en olycklig exkludering av elektrobränslen som används i samma syfte. För övrigt bör även definitionen av drop-in-drivmedel omfatta bränslen som blandas i flygfotogen och gasnäten, utöver de som blandas i bensin och diesel.

## *Energigas*

### *Sammanfattning*

Energigas har i sitt remissvar fokuserat på några av Utfasningsutredningens mest centrala förslag där gasbranschen anser att Utfasningsutredningen har ett synsätt, och en utgångspunkt, som riskerar att försena, fördyra och försvåra den viktiga klimatomställningen. Energigas Sveriges viktigaste synpunkter är:

- *Förslaget om mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen 2030*  
Energigas Sverige avstyrker förslaget och föreslår i stället ett riksdagsbundet mål som omfattar de personbilar som ger lägst klimatutsläpp i ett well-to-wheel-perspektiv (WTW). De anser att både nationell och europeisk lagstiftning ska bygga på forskningsförankrat WTW- eller LCA-perspektiv på klimatutsläpp.
- *Förslaget om EU-omfattande nollutsläppskrav på olika typer av fordon*  
Energigas Sverige välkomnar skärpta krav i EU:s koldioxidnormer för fordon men avstyrker förslaget att införa nollutsläppskrav baserat på utsläpp från ”avgasröret”. De anser att eventuella nollutsläppskrav ska bygga på forskningsförankrat WTW- eller LCA-perspektiv på klimatutsläpp.
- *Inför inte det vilseledande begreppet nollutsläppsfordon i svensk politik*  
Energigas Sverige avstyrker alla förslag som innebär att begreppet ”nollutsläppsfordon” införs i svensk politik. Detta eftersom begreppet antyder att det finns fordon som inte ger upphov till några klimatutsläpp, vilket inte är sant. Det finns inga fordon som ger ”nollutsläpp”, varken idag eller inom överskådlig tid. I alla fordons och drivmedels livscykler uppstår utsläpp. Begreppet ”nollutsläppsfordon”, så som utredningen definierar det (med systemgränsen vid ”avgasröret”) missar detta viktiga faktum. Mål och styrmedel som styr mot så kallade ”nollutsläppsfordon” riskerar således att bromsa och försvåra klimatomställningen.

### *Energigas Sveriges synpunkter på utredningens utgångspunkt*

Utredningen bedömer 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”. Energigas Sverige invänder mot utredningens utgångspunkt att välja en teknik (elektrifiering) med argumentet att förnybara flytande och gasformiga drivmedel då frigörs för användning inom andra användningsområden. De välkomnar en ökad elektrifiering av vägtransporterna men menar att även andra förnybara, hållbara alternativ (bland annat biogas) kommer att behövas växa parallellt om målen ska uppnås. Hur

fördelningen blir av vilka hållbara drivmedel och teknologier som till slut används ska vara upp till marknaden och teknikutvecklingen att avgöra. För att upprätthålla en livskraftig, inhemsk produktion av biogas måste produkten vara konkurrenskraftig på en marknad. Att förvänta sig att biogasen i ett 2030-perspektiv ska kunna avsättas i motsvarande och utökad omfattning inom andra sektorer är inte realistiskt utifrån rådande marknadsförutsättningar. Behovet av hållbara biodrivmedel inom transportsektorn är dessutom stort. Biogasen behöver därmed vara en del av transportsektorns omställning, inklusive både lätta och tunga vägtrafiken, parallellt med att elektrifieringen växer och nya marknader för biogas mognar.

Energigas menar att med det som utgångspunkt är det svårt att förstå varför politiken i nuläget skulle bestämma i vilka sektorer biogasen ska användas. Det är ett synsätt som är färgat av EU:s många gånger orättfärdiga och grovt generaliserande drev mot bioenergi, där Sverige i flera sammanhang (bland annat EU:s nya taxonomi) har stått upp för hållbar bioenergi som en viktig lösning på klimatutmaningen – inom vägtrafiken såväl som inom andra sektorer. Det saknas enligt Energigas teknikneutralitet i de flesta av utredningens förslag samt ett bredare systemperspektiv på klimatutsläpp. Utredningen lägger genomgående systemgränsen vid fordonens avgasrör, vilket är ett föråldrat synsätt som leder fel. Utredningen missar således också det globala perspektivet på elproduktion, där stora delar av världens elproduktion är fossil, varav en betydande andel av det är kol. En biogasbil i Sverige är redan idag bättre än en elbil kommer att vara med Europas el-mix 2030, och med den dubbla klimatnyttan från biogas baserad på gödsel medräknad från och med 1 juli 2021 kommer skillnaden att öka ytterligare till biogasen fördel.

Förslagen från utredningen innehåller i flera fall – oftast i de fall som inte handlar om elektrifiering – förslag om fortsatt utredning. Om Sverige ska nå målet till 2030 kan inte fortsätta utredningar vara svaret på frågan, då måste de initiativ som nu tas kring alla olika alternativa drivmedel uppmuntras och stötts.

#### *Mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030*

Energigas Sverige avstyrker förslaget och föreslår i stället ett riksdagsbundet mål som omfattar de personbilar som ger lägst klimatutsläpp i ett well-to-wheel-perspektiv (WTW). De anser att både nationell och europeisk lagstiftning ska bygga på forskningsförankrat WTW- eller LCA-perspektiv på klimatutsläpp. Forskningen hävdar entydigt att det är genom WTW- eller livscykelanalys (LCA) som vi får en korrekt bild av klimatpåverkan från olika teknikval för fordon och drivmedel. Att så som utredningen föreslår basera politiska mål och styrmedel på klimatutsläpp från ”avgasröret” (tank-to-wheel, TTW) strider mot forskningens rekommendationer och sunt förnuft. WTW-perspektiv på klimatutsläpp förordas av välrenommerade svenska forskare, Lunds Tekniska Högskola, Chalmers och IVL. EU-kommissionens gemensamma forskningscenter (JRC), som stöder EU:s beslutsfattande genom oberoende och evidensbaserad vetenskaplig rådgivning, har liknande syn. Energigas nämner att Utfasningsutredningens förslag till riksdagsmål är både konkurrensnedvridande och långt ifrån teknikneutralt. Det missar själva poängen; att styra mot utfasning av fossila bränslen och minskade klimatutsläpp.

Regeringen delar denna bild i den här frågan. Det framgår inte minst av det konsultationssvar som regeringen, efter överläggning med riksdagens finansutskott, tog fram i slutet av 2020 gällande EU-kommissionen utkast till delegerad akt för de klimatrelaterade målen i EU:s nya taxonomi. Energigas välkomnar och står helt och fullt bakom regeringens linje att flytta fokus från avgasröret till LCA inom EU:s nya taxonomi. De förväntar sig samtidigt att svenska politiker är konsekventa och tillämpar samma linje i den nationella politiken. Med det sagt förväntar de sig att eventuella riksdagsmål baseras på ett WTW- eller LCA-perspektiv på utsläpp, och inte på utsläpp från ”avgasröret”.

#### *EU-omfattande nollutsläppskrav på olika typer av fordon*

Energigas Sverige välkomnar skärpta krav i EU:s koldioxidnormer för fordon men avstyrker förslaget att införa nollutsläppskrav baserat på utsläpp från ”avgasröret”. De anser att eventuella nollutsläppskrav ska bygga på forskningsförankrat WTW- eller LCA-perspektiv på klimatutsläpp.

I gasbranschens klimatfärdplan, en del av Fossilfritt Sveriges initiativ för fossilfri konkurrenskraft, är målet att den komprimerade fordonsgasen ska vara 100 procent förnybar senast år 2023. Målet är i princip redan nått (95 % redan 2020) och branschen har, med delfinansiering av offentliga medel, byggt över 200 publika tankstationer och ett 60-tal icke-publika. Runt om i landet har taxi, hemtjänst, kollektivtrafik, varutransporter, sophantering m.m. samtidigt fasat ut fossila bränslen och gått över till biogas. Det här är en omställning och utveckling vars klimatnytta kastas bort om EU omöjliggör fortsatt utveckling och försäljning av fordon som drivs med komprimerad biogas. Energigas menar att det därför vore mycket märkligt om svensk politik driver på för en sådan utveckling inom EU. I dagsläget finns det 27 tankstationer för flytande fordonsgas i Sverige, och det tillkommer flera under hösten. Med tanke på att en lastbil kan köra cirka 100 mil på en tank så har gasbranschen kommit långt med utbyggnaden av infrastrukturen för tunga transporter. Flera av lastbilarna har fått stöd för merkostnaden från viktiga initiativ som Klimatklivet, Klimatpremien och projekt Drive LBG. Det vore väldigt märkligt om sådana initiativ inte skulle betyda något framöver på grund av att ”NUF-krav” baserade på ”avgasröret” införs även för tunga transporter. Möjligen kan det tolkas som positivt att Utfasningsutredningen lyfter biogasen som ett viktigt alternativ på tunga sidan i förslaget om att förutsättningarna behöver utredas särskilt för hur olika dedikerade alternativ med biodrivmedel. Om eldrivna lastbilar får någon form av stöd borde givetvis även lastbilar som drivs med fordonsgas få det.

#### *Inför inte det vilseledande begreppet ”nollutsläppsfordon” i svensk politik*

Energigas Sverige avstyrker alla förslag som innebär att begreppet ”nollutsläppsfordon” införs i svensk politik. Detta eftersom begreppet antyder att det finns fordon som inte ger upphov till några klimatutsläpp, vilket inte är sant. Det finns inga fordon som ger ”nollutsläpp”, varken idag eller inom överskådlig tid. I alla fordons och drivmedels livscyklar uppstår utsläpp. Begreppet ”nollutsläppsfordon”, så som utredningen definierar det (med systemgränsen vid ”avgasröret”) missar detta viktiga faktum. Mål och styrmedel som styr mot



så kallade ”nollutsläppsfordon” riskerar således att bromsa och försvåra klimatomställningen. Begreppet ”nollutsläppsfordon” används tyvärr alltför ofta inom EU, även i delar av EU:s nya klimatpaket ”Fit for 55” (i koldioxidnormer för lätta fordon och i Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR). EU har länge fastställt fordonens klimatpåverkan vid avgasröret, vilket var logiskt i det förgångna då alla fordon hade en förbränningsmotor som drevs med 100 procent fossilt bränsle. I de ”nyare” initiativen inom ”Fit for 55”, såsom FuelEU Maritime och RefuelEU Aviation, har fokus dock lagts på ”GHG intensity of the fuel” och ”well-to-wake”, vilket är liktydigt med well-to-wheel. De uppmanar regeringen att verka för ett forskningsförankrat well-to-wheel-perspektiv nu när rådet, parlamentet och EU-kommissionen ska förhandla om klimatpaketets slutliga utformning. Det är hög tid att skrota begreppet ”nollutsläppsfordon” – och framför allt inte plocka in det i svensk politik. Skulle regering och riksdag av någon anledning – trots alla goda skäl som talar emot – införa mål och styrmedel som styr mot så kallade ”nollutsläppsfordon” är det av största vikt att biogasbilarnas goda klimatprestanda beaktas i definitioner, målformulering och lagstiftning.

## *Energimyndigheten*

### *Sammanfattning*

Energimyndigheten tillstyrker i huvudsak förslaget men ser behov av vissa justeringar och kompletterande styrmedel för att på ett bättre sätt styra mot lägre klimatpåverkan inom, i detta fall, främst vägtransportsektorn.

- Det övergripande styrmedlet för att minska koldioxidutsläpp bör vara att prissätta utsläppen.
- Större kraft och styrande verkan behöver ges till området transporteffektivt samhälle.
- Utfasningen av fossila bränslen behöver belysas bättre ur försörjningstrygghetsperspektiv.
- Elektrifiering av vägfordon är den huvudsakliga inriktningen för att nå fossilfrihet men myndigheten ser risker med en alltför ensidig teknikstyrning mot enbart sk ”nollutsläppsfordon” såsom en onödigt och oproportionerligt hög kostnad för att nå målen samt en potentiell misshushållning med redan begränsade råvaror och resurser, t ex material för batterier.
- Styrningen av bilar som drivs med batteri eller bränsleceller, d v s nollutsläppsfordon, behöver kompletteras med energieffektivitetskrav.
- Utformningen av styrmedel för fordon samt reduktionsplikten behöver beakta det klimat- och lagstiftningspaket EU-kommissionen presenterade i juli, Fit for 55.
- Energimyndigheten stödjer utredningens uppfattning om att reduktionskraven borde vara densamma för bensin och diesel.

### *Energimyndighetens ställningstagande*

Energimyndigheten ser ett starkt behov av ytterligare åtgärder för att reducera transportsektorns och i detta fall främst vägtransportsektorns klimatpåverkan. Energimyndigheten välkomnar därför utredningens uttalade ambition att fasa ut fossila bränslen inom de kommande decennierna. Energimyndigheten anser att det övergripande styrmedlet för minskade koldioxidutsläpp bör vara att prissätta utsläppen. Detta ger incitament till mer klimatanpassade val både vad gäller fordon, bränslen och beteenden. Om endast prissättning av bränslet ska användas för att ”framtidssäkra” de fordon som säljs – och där en genomsnittlig personbil väntas rulla 17 år – behöver det priset sannolikt bli rätt högt, vilket även påverkar dem som kör den befintliga fordonsflottan. Som komplement till prissättning av bränslet kan styrning riktad mot nya fordon därmed möjliggöra en ökad omställningstakt.

Energimyndigheten anser att en allt starkare och fokuserad utgångspunkt för omställningsarbetet inom transportsektorn ska vara ett transporteffektivt samhälle. Definitionen av ett transporteffektivt samhälle bör vara ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Definitionen ger en tydlig och klar förståelse för vilken omställning som krävs för att vi både ska nå energi- och klimatmålen och samtidigt bidra till att andra miljö- och samhällsmål kan nås. För att nå ett mer transporteffektivt samhälle, förutom en kombination av en mängd styrmedel och åtgärder, är en tydlig och samstämmig målbild från nationell nivå avgörande. Detta eftersom ett transporteffektivt samhälle kräver ett genomgripande förändringsarbete och involverar olika aktörer på olika nivåer, som behöver samverka och arbeta på nya sätt tillsammans i en gemensam riktning. Utredningen bidrar till viss del till otydligheten genom att kapitel 9 genomsyras av svårigheterna snarare än möjligheterna att nå ett transporteffektivt samhälle. Energimyndigheten anser dessutom att hela utfasningen av de fossila bränslena behöver kompletteras med en belysning från ett försörjningstrygghetsperspektiv. Myndigheten ser det som mindre sannolikt att en utfasning sker linjärt eller logiskt successivt. En utfasning beror även på faktorer inom hela värdekedjan inom drivmedels- och transportområdet till exempel kommer nedläggning av depåer och mackar på landsbygden spela in, liksom aktörernas kort och långsiktiga investeringsbeslut som också präglas av vad som globalt. Energimyndigheten menar att detta område behöver belysas ytterligare för att hitta kostnadseffektiva åtgärder och förberedelser göras för att klara sådana situationer under en övergångsperiod. Energimyndigheten delar utredningens bedömning att biodrivmedel är en begränsad resurs och att det därför är angeläget att genom elektrifiering, energieffektivisering och ett mer transporteffektivt samhälle minska behovet av flytande och gasformiga biodrivmedel. Emellertid kräver även laddfordon resurser som är begränsade, till exempel vad gäller batterimaterial, och därför är det angeläget att se över och i möjligaste mån optimera behovet även av dessa utifrån en större samhällsnytta.

För lätta fordon är förutsättningarna för elektrifiering i allmänhet bättre än för bl.a. flyg, sjöfart och vissa arbetsmaskiner och därför är det rimligt att elektrifiering utgör huvudspåret. Däremot är en styrning som explicit eller implicit förbjuder vissa tekniker olyckligt anser

energimyndigheten. Exempelvis kan det inte uteslutas att det även för lätta fordon kan finnas tillämpningar där det sammantaget vore mer resurs- och energieffektivt med ett fordon med en förbränningsmotor, eller en förbränningsmotor kombinerat med ett batteri, än ett batteri- eller bränslecellsdrivsystem. En strikt styrning mot nollutsläppsfordon riskerar här att styra transportsystemets samlade utsläpp fel. En styrning mot noll bör ske i ett livscykelperspektiv (LCA) på fordonet, dess tillverkning, användning och återvinning. Den styrning utredningen föreslår är förvisso inte så skarp, då det för svensk del handlar om ett riksdagsbundet mål som inte åtföljs av konkreta styrmedel. Energimyndigheten menar att bonus-malus, med de ändringar som utvecklas nedan, bör användas som en långsiktig styrsignal för att driva fram den önskade utvecklingen av fordonsförsäljningen. Åtminstone för malussdelen bör en långsiktig bana beslutas, på motsvarande sätt som skett för reduktionsplikten. Denna bana bör utformas så att malusen successivt skärps med sikte på att det 2030 i praktiken inte ska säljas nya förbränningsmotorbilar utom i särskilt angelägna tillämpningar eller där miljöprestandan är bättre än nollutsläppsfordonets.

För förbränningsmotorbilar korrelerar måttet helt med energianvändning under användning, men för bilar som drivs med batteri eller bränslecell, och som alltså har nollutsläpp ur avgasröret, saknas helt styrning mot energieffektivitet. Det finns heller ingen styrning mot energi- och resurseffektivitet i tillverkningsfasen, något som annars skulle vara relevant för en styrning som riktar sig mot valet av fordon. Om styrningen sker genom bonus-malus, som Energimyndigheten förespråkar ovan, skulle detta kunna hanteras genom att basera systemet på fordonets energianvändning. Detta skulle i så fall både styra från flytande och gasformigt bränsle mot el och vätgas och därmed mot mer energieffektiva modeller inom respektive kategori. Detta skulle kunna kompletteras med krav som relaterar till resurs- och energieffektivitet i tillverkningen, t.ex. genom att begränsa bonusen för särskilt tunga bilar eller bilar med särskilt stora batterier. Energimyndigheten välkomnar dock argumenten från utredningen med att reduktionskraven borde vara densamma för bensin och diesel. Likställandet av reduktionskravet för bensin och diesel bör göras genom att utveckla det system för reduktionsplikt som idag redan finns i Sverige.

För att uppnå en investeringspotential och således öka konkurrensen mot de mindre avancerade biodrivmedlen kommer det krävas att en kvotplikt införs för de mer avancerade biodrivmedlen. Som framgår av utredningen utreder Energimyndigheten ett sådant styrmedel, åtminstone vad gäller biodrivmedel, inom ramen för ett regeringsuppdrag. Myndighetens slutsats är att en särskild kvot för råvaror som i huvudsak består av lignocellulosa vore önskvärd. Energimyndigheten ser även positivt på utvecklingen av elektrobränslen. Den faktiska utformningen av hur reduktionsplikten ska integrera avancerade biodrivmedel och elektrobränslen behöver dock analyseras ytterligare. Energimyndigheten bedömer fortfarande att det är svårt att i praktiken integrera rena och höginblandade drivmedel i reduktionsplikten.

### ***Specifika synpunkter***

*Energimyndigheten har följande kommentarer i första hand om utredningens resonemang om transporteffektivt samhälle:*

Energimyndigheten skulle gärna sett att utredningen använde sig av SOFT:s definition på ett transporteffektivt samhälle. Myndigheten anser att den definitionen, ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar, är tydligare och ger en bättre förståelse för vilken omställning som krävs för att Sverige ska nå både energi- och klimatmål och övriga miljömål. Kritiken i utredningen som framförs mot den definitionen är att skillnaden i energieffektivitet mellan trafikslagen minskar i och med en hög grad av elektrifiering av vägtransporterna. Då missar man dock andra miljömål och den nuvarande trenden där energieffektiviteten för lätta elfordon snarare går mot högre än lägre energianvändning och därmed även resursanvändning.

Energimyndigheten tycker det är positivt att utredningen lyfter problemen med att landsbygden relativt sett drabbas hårdare av ökade drivmedelskostnader. Fokuset är dock för ensidigt på att avhjälpa det genom satsningar på elfordon och laddinfrastruktur. Andra lösningar som möjligheten till ökat distansarbete och andra digitala tjänster, samåkningstjänster och anropsstyrd kollektivtrafik samt ökat fokus på närhetsprinciper för välfärdstjänster skulle kunna lyftas fram tydligare. Energimyndigheten vill – precis som utredningen - trycka på vikten av att genomföra de förslag till åtgärder för ett transporteffektivt samhälle som finns i klimathandlingsplanen och SOFT. Ett alltför ensidigt fokus på bränslen och fordon i omställningen försvårar och fördyrar omställningen samtidigt som omställningen blir sårbar för oförutsedda tekniska och råvarumässiga förändringar.

För att samhället ska bli mer transporteffektivt krävs att Sverige går mer mot målstyrning snarare än prognosstyrning. Vikten av en tydlig och samstämmig målbild från nationell nivå och nationella myndigheter är en viktig insats för att nå ett mer transporteffektivt samhälle, förutom en kombination av en mängd styrmedel och åtgärder. Annars är risken att målbilden/inriktningen om ett mer transporteffektivt samhälle inte blir tydlig på lokal och regional nivå, där flera av åtgärderna behöver genomföras i samarbete med nationell nivå, exempelvis åtgärder för att nå nationellt uppsatta mål om ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik. Utredningen bidrar till viss del till otydligheten genom att kapitel 9 genomsyras av svårigheterna snarare än möjligheterna att nå ett transporteffektivt samhälle. Ett exempel på det är att det i dessa sammanhang tydligt trycks på vikten av att enbart göra de samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna vilket inte uttrycks lika tydligt i övriga kapitel.

Energimyndigheten vill lyfta fram vikten av att också ta hänsyn till insatser som kan vara svåra att bedöma på förväg men som är nödvändiga för att åstadkomma de resultat i samhället som behövs för att uppnå klimatmålen och Agenda 2030-målen. För att nå effektfulla resultat i samhället behövs därför också insatser som fokuserar på ett transformativt förändringsarbete, där aktörer arbetar på nya sätt tillsammans mot en gemensam målbild. Här kan flera nationella myndigheter behöva tydligare uppdrag att utveckla, stödja och följa upp en sådan förändringsprocess.

Energimyndigheten delar utredningens tankar om att det är viktigt med fortsatt långsiktig samordning av de statliga insatserna för laddinfrastruktur. Vidare är det självklart att arbeta vidare med EU:s regelverk bland annat inom de förslag som har lagts fram under rubriken "Fit for 55" och med de nya statsstödsreglerna i artikel 36a för att försöka skapa förutsättningar för en fortsatt snabb utveckling av laddningsinfrastrukturen för såväl personbilar som lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner.

## *E.ON*

### *Sammanfattning*

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 deras uppfattning att måluppfyllelsen av det klimatpolitiska målet om nettonollutsläpp i hela den svenska ekonomin senast 2045 underlättas.

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

### *Styrmedel för laddinfrastruktur*

E.ON instämmer i utredningens förslag och bedömningar inom ramen för EU:s arbete att utbyggnad av laddinfrastruktur 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 laddinfrastruktur fortsätter och att en långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för laddinfrastrukturen 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 de anser att det är lämpligt att laddinfrastrukturen 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 stamregion -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. De 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 de 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 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. Ett nollutsläppskrav 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.

De 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.

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 fordonsapplikationer där el inte är tillämpligt det vill säga i glesbygd vid tex timmertransporter och i av taktiska/strategiska skäl som i Försvarmaktens fordon.

## Företagarna

### *Sammanfattning*

Företagarna delar utredningens uppfattning att fossila drivmedel bör fasas ut och att det behöver ske på ett kostnadseffektivt sätt som inte skadar Sveriges konkurrenskraft jämfört med andra länder. För att Sverige ska klara de klimatmål som satts upp och för att EU ska lyckas bli klimatneutralt senast år 2050 krävs ett gediget omställningsarbete där företagens åtgärder spelar en stor roll. Sammanfattningsvis är Företagarna positiva till utredningens ansats gällande utfasning av fossila drivmedel, men vill framföra vissa hinder för omställningen samt åtgärder som krävs för att utfasningen ska lyckas. De anser att utredningen gör rätt bedömning att ett nationellt förbud mot försäljning av bensin- och dieselbilar strider mot EU:s regelverk och därmed inte är en framkomlig väg. Samtidigt ser de svårigheter med utredningens förslag om krav på nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030 vilket i praktiken utesluter allt förutom el- och vätgasbilar. Företagarna ser stora hinder att uppnå den nivå av elektrifiering i transportsektorn som krävs utan en storsatsning på laddinfrastruktur, kapacitetshöjningar i elnätsinfrastrukturen och tillgång till fossilfri el.

### *Företagarnas synpunkter på förslagen*

Transportsektorn står för en stor andel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och insatser

inom denna sektor behöver prioriteras för att minska utsläppen. Sveriges småföretag (företag med 0–49 anställda) tar idag ansvar för att minska sina utsläpp. Enligt Företagarnas rapport ”Hållbarhet som konkurrensfördel – småföretagen ställer om”, publicerad tillsammans med regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige och hållbarhetsbyrån Beyond Intent, ser Företagarna att majoriteten av Sveriges företagare har ambitionen att minska sina utsläpp av växthusgaser och att hälften redan har vidtagit utsläppsminskande åtgärder. Bland de åtgärder där företagen ser störst möjligheter att minska sina utsläpp finner Företagarna framför allt åtgärder kopplade till transporter. Val av tjänstebil samt inköp av godstransporter och egna godstransporter är framträdande bland identifierade åtgärder. Samtidigt anser företagen att ökade kostnader är det största hindret för minskade utsläpp i verksamheten.

Företagarna ser därför svårigheter med utredningens förslag om krav på nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030 vilket i praktiken utesluter allt förutom el- och vätgasbilar. Infrastrukturen för sådana fordon är idag inte tillräckligt utbyggd i hela landet. Laddhybrider och fordon med vanliga förbränningsmotorer, som kan drivas på förnybara drivmedel, har därför en viktig roll i omställningen även under kommande år. Styrmedel som gör det dyrt att inte byta ut sitt fordon, exempelvis höjda priser på drivmedel eller fordonsskatt, drabbar därför särskilt de som bor och verkar utanför storstäderna. Det är därför viktigt att det under en övergångsperiod fortsatt är möjligt att kunna köra fordon som har en förbränningsmotor. Vidare vill Företagarna påpeka att marknaden redan idag går mot att fasa ut fossila drivmedel och att statliga förbud och regleringar därmed inte är att föredra. Nybilsförsäljningen av elbilar och laddhybrider har ökat kraftigt under de senaste åren i Sverige och biltillverkarna har gått före i utvecklingen för en fossilfri fordonsflotta. Detta i kombination med kommande lagstiftning inom ramen för EU:s gröna taxonomi, som fasar ut ohållbara aktiviteter, är att föredra framför nationella förbud. För att lyckas med en utfasning av fossila drivmedel måste laddinfrastrukturen byggas ut kraftigt och kapacitetshöjningar i elnätet ske så att tillförseln av el är tillräcklig i hela landet. För en påskyndad elnätsbyggnation behövs bland annat förenklade och förkortade handläggningstider och tillståndprocesser. Den elektrifiering som utredningen förlitar sig på i sitt förslag om utfasningsår kommer dessutom kräva enorma mängder el. För att Sverige ska kunna ha en robust, planerbar och klimatneutral elproduktion bör alla fossilfria kraftslag på lika villkor finnas i systemet, kärnkraft inkluderat. Företagarna välkomnar att utredningen tar upp problematiken som uppstår för lätta lastbilar i bonusmalussystemet. Företagarna har vid åtskilliga tillfällen, inte minst i deras remissvar kring de senaste ändringarna i bonus-malussystemet lyft detta problem.

Personbilar och lätta lastbilar behandlas nu i samma system, vilket särskilt missgynnar fordon som används av olika serviceverksamheter, exempelvis hantverkare och distributionsföretag, eftersom de generellt är både tyngre och större än personbilar. Personbilar och lätta lastbilar har olika användningsområden, men då de behandlas i samma system kommer de lätta lastbilarna ofta vara på minus-sidan i systemet – även om de är betydligt mer miljöanpassade än andra likvärdiga modeller. Det vore därför rimligare att upprätta ett parallellt system för denna fordonskategori, där fordon med samma användningsområde jämförs med varandra,



och därefter kan bonus respektive malus räknas ut. Företagarna delar utredningens uppfattning att fossila drivmedel bör fasas ut och att det behöver ske på ett kostnadseffektivt sätt som inte skadar Sveriges konkurrenskraft jämfört med andra länder. Det är viktigt att Sverige fortsatt ligger i framkant vad gäller teknisk utveckling, innovation och omställning. Samtidigt är det viktigt att Sverige tar hänsyn till utvecklingen i övriga EU så att svenska företag inte missgynnas jämfört med företag i andra länder. För att en lyckad utfasning ska kunna ske i Sverige och Europa anser Företagarna att internationella överenskommelser är att föredra framför nationella förbud.

## *Försvarsmakten*

### *Sammanfattning*

För tillfället saknas det för Försvarsmakten realistiska alternativ att frånga förbränningsmotorer i Försvarsmaktens fordon, fartyg och luftfarkoster och olika sorters arbetsmaskiner som krävs för att myndigheten ska kunna lösa sin huvuduppgift. Detta gör att Försvarsmakten har ett oundvikligt beroende av drivmedel med god lagringsbeständighet och annan klimattålighet, vilket idag endast kan mötas genom fossila drivmedel. Detta är grunden för att Försvarsmakten är undantagna reduktionsplikten. Försvarsmakten delar utredningens syn avseende svårigheter kopplat till utfasning av fossila drivmedel utifrån ett beredskapsperspektiv. Säkerställandet av god beredskap är en viktig del av Sveriges samlade civila och militära försvarsförmåga där drivmedel utifrån försörjning, tillgång och lagring är betydande. Utredningens förslag avseende en omfattande elektrifiering av transportsektorn kan innebära risker där sårbarhetsaspekter utifrån ett totalförsvarsperspektiv behöver beaktas menar Försvarsmakten.

### *Yttrande*

Det är av vikt att Sverige kan fortsätta samverka med andra länder för nyttjande av gemensamma drivmedel, särskilt inom de beslutande försvarssamarbetena.

För att kunna lösa sin huvuduppgift är Försvarsmakten beroende av försörjningstrygghet avseende drivmedel med god lagringsbeständighet och som därtill inte är behäftad med inskränkningar med avseende på klimatologiska faktorer som exempelvis koldegenskaper. Den beslutade tillväxten av den nationella försvarsförmågan innebär behov av omfattande och forcerade investeringar i vidmakthållande och nyanskaffning materiel. Det handlar exempelvis om fordon, fartyg och luftfarkoster, men även om olika sorters arbetsmaskiner, exempelvis aggregat för elektrisk reservkraft. I många fall är de mer omfattande materielinvesteringarna direkt styrda av det politiska försvarsbeslutet. Dessa investeringar behöver, givet aktuella omsättnings- och tillväxtbehov samt långa ledtider i materieförsörjningen, initieras redan innan eller senare parallellt med den klimatomställning som genom utfasningsutredningens förslag föreslås ske i samhället i övrigt. Kompabilitet mellan civil och militär materieförsörjning är av betydelse för Sveriges samlade försvarsförmåga. Utifrån dagens förutsättningar bedömer Försvarsmakten att den för samhället i övrigt föreslagna elektrifieringen av transportsystem och fordonsflottan inte är

möjlig att konceptuellt implementeras inom ram för Försvarets krigsorganisation för operativ funktion i kris och krig. Baserat på krav på operativ tillgänglighet av stridande förband för att kunna lösa ut myndighetens huvuduppgift föreligger det därför även framgent ett beroende av förbränningsmotorer och drivmedel med god lagringsbeständighet och miljötålighet.

Vid en eventuell transformation av styrmedel från reduktionsplikt till ett system med utsläppsrätter bedömer Försvaretsmakten att någon form av undantag för myndighetens verksamhet kan behövas, likt dagens undantag från reduktionsplikten. Försvaretsmakten följer utvecklingen avseende traditionella och alternativa framdrivningssystem samt utveckling av hållbara, flytande och gasformiga, drivmedel och bedömer att erforderliga egenskaper avseende lagringsbeständighet och annan miljötålighet kan komma att nås. Miljöanpassning av materielns behov där för ske när så är möjligt under materielns livscykel. Säkerställandet av försörjningstrygghet, samt arbetet med att nå klimatneutralitet sker genom att proaktivt följa teknik- och samhällsutveckling för att kunna växla över till nya fordonssystem vid rätt tillfälle för att undvika så kallade inläsningseffekter. Idag utgör Försvaretsmakten behov ca 1 % av den nationella förbrukningen av fossila drivmedel. För att Försvaretsmakten, när så är möjligt, ska kunna fasa ut sitt beroende av fossila drivmedel krävs att Försvaretsmakten tillgång till sådana framtida hållbara, flytande och gasformiga drivmedel säkerställs. Denna typ av drivmedel bör prioriteras för fordon och farkoster som av totalförsvaret tillskrivs operativa uppgifter, likt utredningens förslag om prioritering av drivmedel för samhällets flyg- och sjötransporter.

### *Totalförsvaret*

Återuppbyggnaden av det svenska totalförsvaret och i förlängningen dess förmåga att verka förutsätter ett säkerställande av god beredskap, inklusive tillgänglighet, tillgång, lagringsbeständighet och försörjningskedjor av drivmedel. En förutsättning för att hantera utredningens förslag avseende utfasning av fossila drivmedel genom elektrifiering av transportsystemet och fordonsflottan är att säkerställa det utökade behovet av el. Antagande avseende kommande efterfrågan på fossilfri el varierar mellan utredningen och en nyligen (april 2021) uppdaterad analys som genomförts på uppdrag av Energiföretagen, något som ligger till grund för risker kopplat till realiserbarheten av den framtida elförsörjningen. Utifrån ett totalförsvarsperspektiv konstaterar Försvaretsmakten att ett kraftigt utökat nationellt beroende av el är behäftat med utmaningar och risker avseende försörjningssäkerhet i kris och krig. Detta behöver utredas särskilt inom ram inför realisering av föreslagen utbyggnad av elförsörjningen. Det gäller såväl elproduktion och –distribution, som sårbarheter i det framtida energieffektiviserade i samhället. Samhällets omställning mot fossilfrihet kan komma att påverka Försvaretsmakten och Sveriges samlade civila och militära försvarsförmåga med avseende på beredskap utifrån tillgång och tillgänglighet av förnybara drivmedel, samt försörjningskedjor. Ständiga avvägningar måste göras utifrån Försvaretsmakten utveckling och omställning mot förnybara drivmedel och samhällets omställning i stort. Upprätthållande av beredskap är en viktig del av Sveriges samlade försvarsförmåga där drivmedel utgör en

betydande faktor. Säkerställandet av samhällsfunktioners verksamhet i fred, kris och kring bör löpa parallellt med arbetet mot klimatneutralitet och nettonollutsläpp till 2045.

## *Förvaltningsrätten Falun*

Förvaltningsrätten Falun har, utifrån de aspekter som domstolen har att beakta, inte några synpunkter på förslagen.

## *Gröna Bilister*

### *Sammanfattning*

Gröna Bilister anser att ett tydligt målår för utfasningen av fossila drivmedel är en viktig del i omställningen till en långsiktigt hållbar transportsektor. Att dessutom göra detta målår till ett riksdagsbundet etappmål är positivt. Gröna Bilister anser att begreppet nollutsläppsfordon ska undvikas eftersom begreppet är vilseledande då några sådana fordon inte finns. Alla fordon ger upphov till utsläpp någonstans och alla tekniker har sina olika hållbarhetsutmaningar som behöver bemötas. Att sträva efter så låga utsläpp ur ett livscykelperspektiv som möjligt enligt Well-to-Wheels (WTW) ger mer ändamålsenlig styrning för att fasa ut de fossila drivmedlen. Gröna Bilister ser positivt på att denna utredning, precis som många andra, lyfter fram vikten av att transportsektorns omställning behöver stå på tre ben. Det vill säga; elektrifiering, ett transporteffektivt samhälle och långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Ökade satsningar på elektrifiering av transportsektorn är något som Gröna Bilister ser positivt på. Här ser Gröna bilister dock en risk i att utredningen har valt att i stor utsträckning fokusera på att enbart undanröja hinder för den redan aktivt pågående elektrifieringen, medan tydliga förslag för att främja ett mer transporteffektivt samhälle.

Reduktionsplikten är ett viktigt och långsiktigt styrmedel som säkerställer att flytande biodrivmedel blandas in i vanlig bensin- och diesel och därmed möjliggör en omställning även för dem som inte gör ett aktivt miljöval. Utredningen lyfter fram vikten av att skyndsamt elektrifiera vägtransporterna och samtidigt jobba för ett transporteffektivt samhälle för att frigöra volymer av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel till andra sektorer som har svårare att elektrifieras. Detta kan låta som en bra plan i teorin men det innebär samtidigt stora risker. För att en sådan strategi ska vara möjlig krävs kraftfulla och riktade satsningar i dessa ”andra” sektorer för att främja betalningsviljan för de långsiktigt hållbara och förnybara drivmedlen. Utredningens förslag på att förstärka den nuvarande klimatpremien till miljölastbilar är ett bra och ändamålsenligt förslag, men det räcker inte.

### *Detaljerade synpunkter*

Gröna Bilister ser positivt på att ett målår sätts upp för att fasa ut de fossila drivmedlen och ser det som rimligt att året infaller någon gång mellan 2030 och 2045 i relation till 2030-målet för transportsektorn och målet om nettonollutsläpp till 2045. Samtidigt som ett utfasningsår sätts upp som etappmål behöver det fortfarande finnas ett tydligt fokus på hur 2030-målet ska uppnås och här ser Gröna Bilister ett stort behov av samverkan mellan elektrifiering, ett

transporteffektivt samhälle och samtliga förnybara drivmedel som idag finns till buds som el, vätgas, biogas, etanol (E85 och ED95) och biodiesel (HVO och FAME).

Gröna Bilister ser positivt på insatser för att främja en ökad elektrifiering, men avstyrker införandet av begreppet ”Nollutsläppsfordon” (NUF) och att ett mål för enbart denna typ av fordon införs. Utredningen definierar ett nollutsläppsfordon som ett fordon som inte släpper ut koldioxid vid körning. Denna typ av definition försvårar transportsektorns omställning och tar ett allt för snävt perspektiv på fordons miljöpåverkan och totala utsläpp av fossil koldioxid. En annan nackdel med att använda begreppet ”nollutsläppsfordon” i den politiska styrningen mot utfasning av fossila drivmedel är att det riskerar att leda till ett alltför ensidigt fokus på elektrifiering. Om det ska sättas något mål kring nybilsförsäljningens sammansättning bör detta baseras på ett mer modernt och rättvisande sätt genom att väga samman fordonet och dess drivmedels livscykelutsläpp och motorns energieffektivitet i ett så kallat Well-to-Wheels-perspektiv (WTW).

Precis som tidigare utredningar på området har visat kommer även denna utredning fram till behovet av elektrifierade transporter, ett transporteffektivt samhälle och långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Detta är positivt då transportsektorns omställning kräver ett helhetsgrepp för att kunna genomföras på ett så effektivt sätt som möjligt. En tydlig trend som syns just nu är elektrifieringen som utredningen belyser väl. EU har flera styrmedel som ökar intresset från fordonsindustri och får medlemsländer och fordonstillverkare att satsa på elektrifierade transporter och utbyggnaden av laddinfrastruktur. En lång rad insatser finns även i Sverige.

En betydande risk med att anta mycket ambitiösa mål om ”nollutsläppsfordon” är att betydelsen av övriga förnybara drivmedel i omställningen spelas ner. Genom att sätta höga mål om ”nollutsläppsfordon” riskerar nödvändiga beslut om investeringar i att bygga ut produktionskapacitet för hållbara biodrivmedel att dra ut på tiden och inte komma på plats tillräckligt snabbt för att fasa ut fossila drivmedel till 2040. Utöver detta behöver det även reflekteras över vilka konsekvenser detta kan få i ett globalt och kostnadseffektivitetsperspektiv.

Det som även blir oroväckande är avsaknaden av konkreta förslag för att stötta biodrivmedel i utredningen. Utredningen slår fast behovet av att arbeta med samtliga tre ben men lämnar egentligen bara vidare utredningar som förslag för biodrivmedlen. De förslag som lämnas är att göra om ett idag väl fungerande system (reduktionsplikten) till att först inkludera de rena och höginblandade förnybara drivmedlen för att på sikt låta den övergå till ett utsläppshandelssystem. Reduktionsplikten har redan i dag tydliga kontrollstationer och eventuella förändringar behöver utredas noggrant. Förslag som en egen kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen samt inkludering av höginblandade och rena förnybara drivmedel får inte öppna upp för en lägre ambitionsnivå inom reduktionsplikten eller underminera den ytterligare drivkraft i omställningen som efterfrågan på rena och höginblandade drivmedel i dagsläget innebär. På motsvarande sätt måste en eventuell

inkludering av höginblandade och rena biodrivmedel i reduktionsplikten leda till en höjd ambitionsnivå för reduktionsplikten. Reduktionsplikten utgör i dagsläget ett viktigt styrmedel som säkerställer en omställning även för dem som inte gör ett aktivt miljöval. Gröna Bilister har även svårt att se att förslagen kopplat till reduktionsplikten ensamt ska kunna bygga den långsiktighet och tydlighet som krävs för att få till nödvändiga investeringar i utökad produktionskapacitet av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel.

Gröna Bilister ser det som positivt att utredningen tar upp offentlig upphandling som en viktig drivkraft i omställningen. Gröna bilister vill dock även här poängtera vikten av att den offentliga upphandlingen inte enbart fokuserar på elektrifieringen. Ett sätt att främja flera förnybara alternativ inklusive elektrifieringen är att bibehålla den miljöbilsdefinition som finns för statliga myndigheter idag och ligger i linje med de bonusberättigade fordonen inom bonus-malussystemet. Definitionen är egentligen bara styrande för statliga myndigheter men den används även av kommuner, regioner och företag i upphandlingar och i fordonspolicys. Detta ger en enkelhet och tydlighet i styrningen och vad som efterfrågas. Även styrmedel för exempelvis efterkonvertering av bensindrivna fordon till E85 och biogas med kompletterande krav på uppföljning av drivmedelsval skulle kunna leda till en snabb omställning här och nu. Efterkonvertering är dock något som utredningen avstyrker med hänvisning till att styrning mot nybilsförsäljningen är mer kostnadseffektiv utan att visa på beräkningar för detta.

Gröna Bilister ser positivt på en utökad och förstärkt klimatpremie för tunga fordon. Då CVD idag styr segment av transportsektorn där biogas historiskt har utnyttjats i stor omfattning som taxi, avfallshämtning och kollektivtrafik mot en större mängd elfordon ser vi ett stort behov av att andra delar av transportsektorn kan svara för en större användning av biogas för att förhindra att producenter slås ut till följd av minskad avsättning för biogasen.

Gröna Bilister anser även att utredningen inte starkt nog tar avstamp i en tillräcklig minskning av trafiken i sina beräkningar. I det tuffaste scenariot redovisas en mer eller mindre oförändrad utveckling av trafikarbetet. Utredningen behöver ett starkare fokus på transporteffektivitet där vi reser med bil efter behov och allt mindre efter vana. Detta har inte endast kopplingar till ett hållbart klimat utan även till hållbara städer och samhällen som kan satsa på andra värden när ytan för bil minskar till följd av ett minskat trafikarbete.

Vidare vad gäller hur transporteffektivitet behandlas i utredningen ser Gröna Bilister svagheter med att främst referera till Klimathandlingsplanen. Utfasningsutredningen borde i större utsträckning komma med egna förslag på styrmedel och åtgärder för att verka för ett mer transporteffektivt samhälle. Ett transporteffektivt samhälle är, som tas upp i utredningen, en viktig del av transportsektorns omställning, tillsammans med elektrifiering och långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Därför är det olyckligt att transporteffektivitet främst refereras till Klimathandlingsplanen som fått stark kritik för att inte vara tillräcklig.

*Kammarrätten*

Utifrån de intressen som kammarrätten närmast ska bevaka har kammarrätten inga synpunkter på förslagen.

## *Kia Sweden AB*

### *Sammanfattning*

Kia Sweden AB ("Kia") ställer sig i stort bakom de förslag som presenteras i Utfasningsutredningen SOU 2021:48 ("Utredningen"), men anser att ytterligare skärpningar i befintliga regelverk bör införas så snart som möjligt för att öka omställningstakten på fordonsmarknaden redan idag. Det skulle lindra konsekvenserna av ett slutdatum 2040 samt bidra till att minska vägtrafikens utsläpp fram till 2040 då mängden fossila drivmedel som används skulle reduceras.

Kias sammanfattande synpunkter:

#### *- Successiv utfasning av fossila fordon*

Omställningen av transportsektorn kräver en successiv övergång till rena elbilar. Kia föreslår att maxnivån för att erhålla klimatbonus omgående begränsas till max 40 gram CO<sub>2</sub> per kilometer, att enbart laddbara bilar får säljas från år 2025 och att enbart rena elbilar får säljas från år 2030.

#### *- Fler delmål på vägen*

Inför flera delmål fram till år 2040. Kia ställer sig bakom förslaget som presenteras i utredningen om att endast ha nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen 2030, men anser att det kan kompletteras av ett delmål bestående av att endast ha laddbara bilar i nybilsförsäljningen redan 2025.

#### *- Laddhybriderna en del av omställningen*

Återställ bonusbeloppet för laddhybrider till nivån som gällde fram till april 2021. Kias erfarenhet visar att laddhybrider spelar en viktig roll i övergången mot helelektriska bilar då de fungerar som en bra inkörsport för kunder som köper sina första laddbara fordon.

#### *- Bygg ut laddinfrastrukturen*

Se över styrmedlen för att öka takten i utbyggnaden av laddinfrastrukturen, både gällande publik- och hemmaladdning.

### *Yttrandet i sin helhet*

Kia ställer sig i stort bakom detta förslag om att fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner ska vara utfasade i Sverige senast 2040, men vill poängtera att för att lyckas fasa ut fossila drivmedel innan 2040 behövs en kraftigt ökad omställningstakt. För att lindra konsekvenserna och förbereda både konsumenter och producenter på ett slutdatum 2040 är det nödvändigt med en övergångsperiod mot rena elbilar. Ett regelverk som hittills bidragit på ett bra sätt till att sänka utsläppen är bonus- malussystemet. För att ytterligare öka takten i omställningen bör det regelverket vidareutvecklas och skärpas. Kia Sweden AB föreslår att maxnivån för att erhålla klimatbonus omgående begränsas till max 40 gram CO<sub>2</sub> per kilometer. De vill också se en bestämmelse om att enbart försäljning av laddbara bilar tillåts från år 2025, och att detta kopplas ihop med en ytterligare skärpning av CO<sub>2</sub>-gränsen. Från

och med 2030 förordar Kia att enbart rena elbilar ska få säljas. Bonusbeloppets maxtak för laddhybrider bör höjas från 45 000 kr till 60 000 kr, och därmed återställas till nivån som gällde fram tills april 2021, dock max 40 gram CO<sub>2</sub> per kilometer. Vår erfarenhet visar att laddhybrider spelar en viktig roll i övergången till rena elbilar och fungerar ofta som inkörsport till att välja en laddbar bil. Att kunna erbjuda laddhybrider som ett klimatsmart alternativ till våra kunder har visat sig extra viktigt i dagsläget innan en ordentlig laddinfrastruktur är utbyggd i Sverige.

Kia ställer sig bakom riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen 2030 och delar utredningens uppfattning om att ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen 2030 är genomförbart och önskvärt. Vidare anser vi att målet om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen 2030 kan kompletteras av ett delmål redan 2025, bestående av att endast ha laddbara bilar i nybilsförsäljningen. I Utredningen diskuteras även Sveriges framtida arbete inom EU. Kia delar utredningens uppfattning om att "Sverige bör verka för ett EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilars koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035". Kia:s bild är att ett nollutsläppskrav 2030 är genomförbart och att föredra framför 2035. Vidare ser Kia gärna att Sverige ansluter sig till de nio länder (Österrike, Belgien, Danmark, Grekland, Irland, Litauen, Luxemborg, Malta och Nederländerna) som signerade ett gemensamt utrop i mars 2021 där de föreslog ett EU-omfattande utfasningsår för försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar samt tillåta enskilda länder att föregå utfasningsåret nationellt.

Kia ställer sig bakom även förslag om offentliga insatserna för laddinfrastrukturen behöver bättre samordning och högre tempo. Kia menar att en utbyggd laddinfrastruktur ökar incitamenten för kunden att välja ett laddbart alternativ. Kia delar därför helt utredningens uppfattning om att det är en absolut nödvändighet för laddinfrastrukturen att "gå före" för att vara redo att möta en stigande efterfrågan i närtid. Kia anser att det är nödvändigt att sänka kostnaderna för att ladda publikt jämfört med att tanka fossilt. Att öka takten när det gäller byggnation av laddstolpar, såväl publik- som hemmaladdning, ser därför som nödvändigt för att både privatpersoner och företag i högre utsträckning ska välja ett laddbart alternativ. fastighetsägares incitament för att installera laddstolpar måste höjas kraftigt. Detta kan exempelvis ske genom att ställa högre krav vid nybyggnation, men framför allt ser vi att incitamenten för att sätta in laddstolpar i det befintliga bostadsbeståndet måste öka. Att inte kunna ladda hemma, samtidigt som kostnaderna för att ladda publikt är för höga, gör att många som hade velat välja en laddbar bil idag inte upplever att de har den möjligheten. I Utredningen föreslås att planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället. Andra länders "right-to-plug"-bestämmelser lyfts även upp i utredningen. Kia ställer sig bakom förslaget att integrera laddinfrastrukturen i den kommunala planeringsprocessen och anser att en kommunal "laddstolpsnorm" kan konstrueras, utformad efter "parkeringsnormen" som anger antalet bilplatser som krävs för bygglov.

## *Kommerskollegium*

### *Sammanfattning*

Kommerskollegium ser positivt på utredningens förslag i allmänhet, och särskilt att de förslag som läggs i första hand utgår från möjligheterna att införa regleringar och styrmedel på EU-nivå. Kollegiet är också positiva till att de styrmedelsförslag som föreslås i stor utsträckning möjliggör en samhällsekonomiskt effektiv omställning, och därmed inte skapar onödiga kostnader för svensk samhällsekonomi. Eftersom utredningen slutfördes innan EU:s nya klimatpaket fit for 55 presenterades, bör de förslag som utredningen presenteras anpassas till dessa i den mån det behövs. Kollegiet vill också erinra om att handelspolitiken kan bidra till att målen kan uppnås på ett kostnadseffektivt sätt. Sverige bör därför verka för att för att handeln med miljövaror och miljötjänster liberaliseras i större utsträckning än idag. Sverige bör framförallt verka för att ett sådant internationellt plurilateralt avtal initieras och slutförs. Kollegiet har i en tidigare publicerad utredning identifierat ett antal handelshinder som kan tas bort för att främja spridningen av bland annat mer miljövänliga fordon.

### *EU-rätt och fri rörlighet för varor*

Kommerskollegium välkomnar också att utredningen innehåller en gedigen bedömning och redogörelse för de ramar som EU-rätten ställer, särskilt avseende införandet av ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar. Kommerskollegium ser inga skäl att ifrågasätta utredningens slutsatser. Utredningen belyser också möjligheterna till sådan reglering enligt GATT och TBT väl, även om skälen till den slutgiltiga bedömningen främst är EU-rättsliga. Kommerskollegium har vidare inga synpunkter eller anmärkningar på de EU-rättsliga avvägningar som utredningen gjort. I kommande arbete, exempelvis vid utbyggnaden av laddinfrastruktur, är det vidare viktigt att internationella standarder beaktas så långt som möjligt för att säkerställa kompatibilitet och undvika uppkomsten av tekniska hinder.

### *Anmälan av krav på tjänsteverksamhet*

Av 20 § p 6 förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet följer att Regeringskansliet ska anmäla förslag till författningar i enlighet med informationsförfaranden som följer av Sveriges medlemskap i EU. Ett sådant förfarande föreskrivs i tjänstedirektivet avseende nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet.<sup>1</sup> Kollegiet bedömer att utredningen inte innehåller nya eller ändrade krav på tjänsteverksamhet och att dess förslag därför inte behöver anmälas enligt tjänstedirektivet.

### *Investeringsrättsliga aspekter*

Under avsnittet Investeringsrättsliga aspekter (7.5.4) nämns i betänkandet skyldigheter gentemot investerare och som ett exempel på sådana skyldigheter anges Energistadgefördraget (ECT). I betänkandet anges att detta inte är ett direkt hinder av rättsligt slag utan en ekonomisk skyldighet som kan avskräcka eller bromsa beslut. Kommerskollegium önskar här påminna om att ECT är ett rättsligt bindande internationellt traktat som Sverige ratificerat. Det innebär att Sverige enligt folkrätten är rättsligt bundet att inte överträda avtalets innehåll (*Pacta sunt servanda*.) Visserligen finns det mycket begränsade



verkställighetsmekanismer som kan tvinga Sverige (eller andra länder) att följa ett investeringskyddsavtal, innebärande att i stort sett alla investeringstvister handlar om monetär ersättning istället för återställande. Majoriteten av Sveriges bilaterala investeringskyddsavtal innehåller samma skydd som under ECT. Även dessa avtal (i formell mening traktat) är för Sverige rättsligt bindande. Många av dessa avtal tillåter dessutom investeringskydd för investerare från tredje land som önskar begagna sig av dessa avtal genom att låta investeringen transferera via ett land som omfattas av investeringskyddsavtal med Sverige. Det anges vidare i betänkandet att ECT innehåller en investeringskyddsklausul, som innebär att energiföretag i vissa fall kan kräva stater på förlorade investeringar och framtida vinster. Framför allt Part III i ECT innehåller ett antal artiklar som medger vissa rättigheter till investerare. En förutsättning för att en investerare med framgång ska kunna åberopa detta skydd är att aktuell stat har överträtt ECT samt att överträdelsen har resulterat i en ekonomisk skada. Det föreligger alltså inte en generell rätt till ersättning för förlorade investeringar och uteblivna vinster. I betänkandets konsekvensanalys beaktas inte de rättsliga åtaganden som Sverige har under sina investeringskyddsavtal. Inte heller görs någon analys av om dessa åtaganden riskerar att krocka med betänkandets förslag och vad det i så fall skulle kunna medföra för skadeståndsansvar om betänkandets förslag genomförs även i dessa delar. I betänkandet saknas det dessutom en analys av om ett framtida investeringskydd för gröna investeringar skulle leda till en ökad mängd investeringar inom önskvärda sektorer och om det i så fall vore något som Sverige bör prioritera framöver.

## *Konjunkturinstitutet*

### *Sammanfattning*

- Konjunkturinstitutet delar utredningens bedömning att de klimatpolitiska målsättningarna kommer att kräva att styrmedlen på transportområdet skärps.
- Konjunkturinstitutet framhåller att det inte finns egenvärde i att ha många styrmedel som syftar till att styra samma utsläpp, snarare tvärtom. Samhällsekonomisk effektivitet kräver en noggrann analys som säkerställer att de föreslagna styrmedlen inte interagerar på ett sätt som motverkar ett effektivt utfall. Utredningen saknar i all väsentlighet en sådan analys.
- Enligt Konjunkturinstitutet är det därför angeläget att förslagen noggrant analyseras i ljuset av kommissionens förslag. Detta är speciellt viktigt då kommissionen med sina förslag eftersträvar högre kostnadseffektivitet genom en mer harmoniserad klimatpolitik som undviker nationella särlösningar.
- För Konjunkturinstitutet är det därför oklart om utredningens val av utfasningsår och de styrmedel som föreslås är samhällsekonomiskt effektiva i enlighet med utredningens uppdrag.
- Utredningen föreslår att reduktionsplikten förändras så att ett gemensamt reduktionskrav ställs på bensin och diesel och att systemet även ska inkludera rena och höginblandade flytande biodrivmedel. På sikt kan systemet ersättas av ett system

med överlåtbara utsläppsrätter. Konjunkturinstitutet instämmer i utredningens bedömning att dessa förändringar kan förbättra systemets effektivitet.

- Konjunkturinstitutet bedömer också att kommissionens nya förslag om en kvotplikt för bibränsle och syntetiskt flygbränsle som tankas inom unionen, samt att flygets utsläpp även är en del av EU ETS, sannolikt har stor betydelse för effektiviteten i att ställa klimatkrav vid upphandlingen av flygtrafik.
- Konjunkturinstitutet har tidigare analyserat effektiviteten i stöd till konvertering och instämmer, med stöd av den analysen, i att ett sådant stöd sannolikt inte är ett kostnadseffektivt styrmedel. Ett konverteringsstöd kan dock möjligen motiveras utifrån fördelningspolitiska mål. Konjunkturinstitutet har tidigare analyserat bonus-malussystemet och påpekat att systemet har effektivitetsproblem och därför bör avvecklas eller åtminstone att systemets bonus-del tas bort.

#### *Omfattande förändringar baserat på översiktliga analyser*

Konjunkturinstitutet delar utredningens bedömning att de klimatpolitiska målsättningarna kommer att kräva att styrmedlen på transportområdet skärps. Konjunkturinstitutet har tidigare visat att det svenska målet att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent till år 2030 kan nås men att det kräver en omfattande omställning. Att helt och hållet fasa ut fossila drivmedel till 2040 ställer sannolikt än större krav.

Konjunkturinstitutet instämmer med utredningen att det kan krävas fler styrmedel för att nå de uppsatta målen. Men som Konjunkturinstitutet framhållit i tidigare analyser så finns det inget egenvärde i att ha många styrmedel som syftar till att styra samma utsläpp, snarare tvärtom. Samhällsekonomisk effektivitet kräver en noggrann analys som säkerställer att de föreslagna styrmedlen inte interagerar på ett sätt som motverkar ett effektivt utfall.

Utredningen saknar i all väsentlighet en sådan analys.

#### *Nationella styrmedel med oklara effekter på EU-nivå*

Europeiska kommissionen har efter det att utredningen lämnat sitt betänkande presenterat ett paket med åtgärdsförslag där EU:s klimatpolitiska styrmedel förändras markant i flera avseenden, inte minst vad gäller åtgärder inom transportområdet. Kommissionens åtgärdspaket har en potentiellt stor betydelse för kostnadseffektiviteten i utredningens förslag både gällande utfasningsår och nationella åtgärder. Enligt Konjunkturinstitutet är det därför angeläget att förslagen noggrant analyseras i ljuset av kommissionens förslag. Detta är speciellt viktigt då kommissionen med sina förslag eftersträvar högre kostnadseffektivitet genom en mer harmoniserad klimatpolitik som undviker nationella särlösningar.

#### *Val av utfasningsår som säkerställer samhällsekonomisk effektiv utfasning?*

Utredningen föreslår efter en samlad avvägning att utfasningsåret inte ska vara 2045 utan 2040. Detta är tidigare än när EU når en liknande utfasning. Detta motiveras bland annat med att det skickar en signal om Sverige som föregångsland samt att det kan leda till konkurrensfördelar för företag verksamma i Sverige. Konjunkturinstitutet hade gärna sett en fördjupad analys av dessa mekanismer, bland annat eftersom det inte är uppenbart hur en snabbare utfasning leder till konkurrensfördelar. (som utredningen hade föreslagit). Den

samlade avvägningen som ligger till grund för utredningens förslag till utfasningsår baseras till stor del på ett antal scenarier där de fossila drivmedlen fasas ut. Scenarioanalysen bygger på exogena antaganden om framtida elektrifieringstakt och trafikarbetsutveckling. Det saknas en tydlig koppling till de styrmedelsförslag som utredningen lämnar. Styrmedel antas påverka till exempel elektrifieringen, förnybara drivmedel och trafikarbetet. I vilken omfattning och på vilket sätt styrmedlen påverkar utvecklingen i scenarierna analyseras dock inte djupare. Utredningen konstaterar kortfattat att relationen mellan styrmedel, drivkrafter och teknisk utveckling är väldigt komplex. Detta borde enligt Konjunkturinstitutet föranleda en fördjupad analys av dessa relationer innan val av utfasningsår men någon sådan analys tillhandahålls inte av utredningen. För Konjunkturinstitutet är det därför oklart om utredningens val av utfasningsår och de styrmedel som föreslås är samhällsekonomiskt effektiva i enlighet med utredningens uppdrag. Konjunkturinstitutet instämmer med utredningen att det finns många potentiella risker och oförutsedda hinder i utvecklingen mot utfasning av fossila drivmedel. De regelbundna kontrollstationerna som utredningen föreslår är viktiga i detta sammanhang, men även en fördjupad analys av de föreslagna styrmedlens effekt och kostnadseffektivitet innan beslut om utfasningsår fattas är enligt Konjunkturinstitutet önskvärd.

#### *Vissa synpunkter på föreslagna åtgärder*

Utredningen diskuterar och föreslår ett stort antal styrmedelsförändringar. Förslagen är i allmänhet på övergripande nivå och behöver enligt utredningen i de flesta fall utredas vidare. Konjunkturinstitutet instämmer med utredningen att konsekvensanalysen är ofullständig och att många av förslagen kräver fördjupad analys eftersom effekterna är svårbedömda. Nedan lämnas synpunkter på vissa av förslagen, främst utifrån analyser som tidigare genomförts på myndigheten.

Utredningen föreslår att reduktionsplikten förändras så att ett gemensamt reduktionskrav ställs på bensin och diesel och att systemet även ska inkludera rena och höginblandade flytande biodrivmedel. På sikt kan systemet ersättas av ett system med överlåtbara utsläppsrätter. Konjunkturinstitutet instämmer i utredningens bedömning att dessa förändringar kan förbättra systemets effektivitet. Konjunkturinstitutet har dock tidigare pekat på möjliga effektivitetsproblem hos reduktionsplikten som bör beaktas vid förändringar i systemet. Utredningen konstaterar även att systemets utformning bör bedömas i ljuset av kommissionens förslag om utsläppshandel för dessa drivmedel. Konjunkturinstitutet håller med om att detta är centralt, inte minst då kommissionen strävar efter att harmonisera marknaden inom EU. Utredningen föreslår skärpta upphandlingskrav för att främja teknik med nollutsläpp i olika tillämpningar. Det gäller bland annat upphandling av fordon och transporttjänster med tunga och lätta lastbilar samt statlig upphandling av sjöfart. Utredningen förordar också att staten går före genom att ställa långtgående klimatkrav vid upphandling av flygtrafik. Konjunkturinstitutet bedömer att denna typ av upphandlingskrav kan vara problematiska och därför bör en fördjupad analys vad gäller kostnadseffektivitet göras. Konjunkturinstitutet har tidigare konstaterat att det finns en tydlig risk att de utsläppsminskningar som följer av klimathänsyn vid offentlig upphandling endast omfördelar utsläpp från ett område till ett annat och att styrmedlet därmed är ineffektivt.<sup>5</sup>

Konjunkturinstitutet bedömer också att kommissionens nya förslag om en kvotplikt för biobränsle och syntetiskt flygbränsle som tankas inom unionen, samt att flygets utsläpp även är en del av EU ETS, sannolikt har stor betydelse för effektiviteten i att ställa klimatkrav vid upphandlingen av flygtrafik. Utredningen föreslår att konvertering av fordon med förbränningsmotor till drift med rena eller höginblandade biodrivmedel endast bör övervägas om omställningen inte åstadkoms med andra åtgärder. Analys som stödjer detta saknas dock. Konjunkturinstitutet har tidigare analyserat effektiviteten i stöd till konvertering och instämmer, med stöd av den analysen, i att ett sådant stöd sannolikt inte är ett kostnadseffektivt styrmedel. Ett konverteringsstöd kan dock möjligen motiveras utifrån fördelningspolitiska mål. Utredningen föreslår att bonusen i bonus-malussystemet sänks framöver samtidigt som malusen kan höjas eller förlängas i tid. Konjunkturinstitutet har tidigare analyserat bonus-malussystemet och påpekat att systemet har effektivitetsproblem och därför bör avvecklas eller åtminstone att systemets bonus-del tas bort. Konjunkturinstitutet kan konstatera att utredningens förslag om en nedtrappning av bonusdelen och ett eventuellt pristak för bonusen åtminstone delvis kan sägas vara i linje med myndighetens tidigare rekommendationer. Utredningen föreslår också att nedsättningen för miljöanpassade bilar i bilförmånsreglerna bör ändras så att samma incitament för val av laddbara bilar ges till privatköparen och förmånsbilisten. Konjunkturinstitutet instämmer i utredningens bedömning då olika stödnivåer/nedsättningar till olika typer av bilister är svårt att motivera givet att systemet ska vara kostnadseffektivt.

## *Konkurrensverket*

### *Sammanfattning*

- Konkurrensverket tillstyrker utredningens förslag att ställa samma reduktionskrav på bensin och diesel samt att inkludera rena och höginblandade flytande drivmedel.
- Konkurrensverket delar bedömningen att på sikt överföra systemet i ett system med överlåtbara utsläppsrätter för drivmedelförsäljning.
- Konkurrensverket har inga invändningar mot förslaget att fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart bör omfattas av skatt eller koldioxidprissättning och bedömningen att det på sikt ska ingå i reduktionsplikten.

### *Utgångspunkter och bakgrund*

Konkurrensverket anser att det är angeläget att hitta effektiva lösningar för att uppnå Sveriges och EU:s miljö- och klimatmål samt målen i Parisavtalet och Agenda 2030. Det är dock viktigt att skatter och andra styrmedel är likabehandlande och inte snedvrider förutsättningarna för företag som konkurrerar på den inre marknaden. En samordning på EU-nivå är därför önskvärd eftersom åtgärder som riskerar att snedvrider konkurrensen om de genomförs enbart på nationell nivå kan bli relativt oproblematiska om de genomförs på ett likartat sätt inom hela EU. Flera av förslagen i kommissionens 55-procentpaket liknar eller överlappar flera av utredningens förslag, men det är naturligtvis inte möjligt att i dag förutsäga exakt vilka förslag som kommer att genomföras och vilka utformningar de kommer

att ha. Även flera av utredningens förslag och bedömningar är på en övergripande nivå. Konkurrensverket har valt att fokusera på några mer detaljerade förslag i utredningen som tar sikte på konkurrensvillkoren mellan olika bränslen och mellan olika transportslag inom Sverige.

#### *Styrmedel för att säkerställa en utfasning av fossila drivmedel (kap. 7)*

Konkurrensverket tillstyrker förslaget angående att det ska ställas samma reduktionskrav på bensin och diesel samt att rena och höginblandade flytande drivmedel ska inkluderas i reduktionspliktssystemet och instämmer i bedömningen. Konkurrensverket anser att negativa externaliteter från utsläpp i första hand bör internaliseras genom skatter eller, om införandet av dessa stöter på praktiska eller juridiska hinder (som utredningen redovisar), en marknad för utsläppsrätter vars knapphet styrs enligt transparenta och förutsägbara regler. Samtidigt kan prispåverkan vid mycket inelastisk efterfrågan, särskilt på kort sikt, medföra oönskade fördelningseffekter. Bibehålls reduktionsplikten är det dock viktigt att utforma den så teknikneutral som möjligt för att undvika snedvridningar. Förslaget att justera och utvidga reduktionskraven syftar till detta.

#### *Styrmedel för inrikes flyg, sjöfart, järnväg och Försvarsmaktens transporter (kap. 14)*

Utredningen föreslår att fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart bör omfattas av skatt eller koldioxidprissättning och på sikt ingå i reduktionsplikten. På så vis justeras kraven för detta transportslag uppåt och hamnar mer i linje med kraven på övriga kommersiella transportslag. Förslaget är i linje med kommissionens initiativ för den internationella sjöfarten, FuelEU Maritime,<sup>4</sup> som är en del i 55-procentpaketet. Under förutsättning att förslaget genomförs på ett sätt som säkerställer likabehandling och icke-konkurrenssnedvridande villkor för alla företag och transportslag som berörs, och sker i harmoni med utvecklingen på EU-nivå, har Konkurrensverket inga invändningar mot förslaget.

## *KTH*

### *Sammanfattning*

- I stort stödjer KTH utredningens förslag men lyfter några kommentarer om områden som de menar är viktiga och skulle kunna få ännu större utrymme i utredningen än de har i dag.
- Viktigt med en helhetsanalys av hela livskedjan. det finns en stor risk att begränsa sig till endast utsläpp från avgasröret eftersom produktionen av komponenter (t.ex. batterier) och el/drivmedel kan vara "smutsig". Det är svårare att göra beräkningar på "well to wheel" men det är helt nödvändigt för att kunna jämföra olika alternativ.
- KTH instämmer med utredningen, att elnätets kapacitet behöver förstärkas och stamnätet byggas ut. KTH stödjer utredningens åsikt att detta är viktigt, och tycker att det kan lyftas fram ännu mer. I synnerhet eftersom elnät och stamnät behandlas av

myndigheter och organisationer som normalt sett inte är direkt kopplade till transportfrågor.

- Beteendeförändringar hos individer och företag kan på mycket kort tid bidra till stora besparingar i utsläpp från transporter.
- Beteendeförändringar kan vara mycket effektiva för att hålla nere totala efterfrågan på transporter och energi, och minska utsläpp utan kostsamma investeringar i infrastruktur mm. Beteendeförändringar diskuteras bara mycket begränsat i utredningen.

#### *Viktigt att analysera utsläppen från hela kedjan*

På sidan 36 (och på flera ställen) skrivs att nybilsförsäljningen ska domineras av fordon med nollutsläpp från avgasröret. Det är ett bra första steg menar KTH, men det finns en stor risk att begränsa sig till endast utsläpp från avgasröret eftersom produktionen av komponenter (t.ex. batterier) och el/drivmedel kan vara "smutsig". Det är svårare att göra beräkningar på "well to wheel" men det är helt nödvändigt för att kunna jämföra olika alternativ. Görs inte det finns det en stor risk att policies och beslut inte leder till långsiktigt hållbara lösningar.

#### *Elnät och energilagring*

På sidan 41, samt i kapitel 10.8 beskrivs att elnätets kapacitet behöver förstärkas och stamnätet byggas ut. Detta är mycket viktiga och helt avgörande förutsättningar för en omfattande och snabb elektrifiering. Dagens tillståndsprocesser är mycket långsamma. KTH stödjer utredningens åsikt att detta är viktigt, och tycker att det kan lyftas fram ännu mer. I synnerhet eftersom elnät och stamnät behandlas av myndigheter och organisationer som normalt sett inte är direkt kopplade till transportfrågor. Kopplat till elnät och kapacitet är även system för lagring av energi, som behöver ses över och stödjas: det är stor sannolikhet att fordonen inte behöver laddas exakt då tillgången på (grön) el är god, och då behöver energin kunna lagras fram till laddning. Detta skulle kunna beläggas ytterligare i utredningen.

#### *Scenarier och transportefterfrågan*

I stort är utredningens ansats för scenarierna bra menar KTH - alltså att scenarierna definieras från en kombination av förändring i trafikarbete och elektrifieringstakt som kan spegla många olika utvecklingar, istället för att bygga scenarierna på att förutspå/beskriva olika utvecklingsvägar för samhället och sedan utifrån dessa beräkna effekterna på trafikarbete och elektrifieringstakt. I ett av utredningens scenarier tas höjd för upp till 20% ökad transportefterfrågan, och de menar att det är troligt att ökningen blir ännu större än så, och att de även kan se en betydande överflyttning från järnväg till väg när vägtransporter blir förlösa. Det är mycket viktigt att ha med detta i planeringen av styrmedel. Enligt utredningen är högscenariot alltså en ökning av trafikarbetet för tunga lastbilar med  $1,18 \cdot 1,2 = 41\%$  för 2040 jämfört med 2018. I Trafikverkets basprognos är ökningen av trafikarbetet för tunga lastbilar 44% 2040 jämfört med 2017, och där antas inga kostnadsbesparingar från automatisering, och ganska blygsamt med elektrifiering. Det är mycket svårt att säga vilken prognos för ökat transportarbete som är mest "trolig" enligt KTH, men det är anmärkningsvärt att högscenariot inte tar höjd för utveckling enligt

Trafikverkets basprognos plus ytterligare ökningarna från möjlig teknisk utveckling inom vägtransporter som kan minska transportkostnader mer än i basprognosen. Ett sätt att komma åt detta kan vara att göra en kompletterande analys med ansatsen: "vilken är den maximala trafikarbetsökning för vilket målet nås givet olika elektrifieringstakt och randvillkor för biodrivmedelsanvändning?"

#### *Beteendeförändringar*

Beteendeförändringar hos individer och företag kan på mycket kort tid bidra till stora besparingar i utsläpp från transporter. Exempel är delade transporter, ökad fyllnadsgrad, alternativ till resande, samlastning. Beteendeförändringar kan vara mycket effektiva för att hålla nere totala efterfrågan på transporter och energi, och minska utsläpp utan kostsamma investeringar i infrastruktur mm. Beteendeförändringar diskuteras bara mycket begränsat i utredningen, t.ex. kopplat till flygbeteende (s 608) och investeringsbeslut (s 71). Riksdagen och Sveriges myndigheter kan i stor grad påverka beteendeförändringar (t.ex. via styrmedel, information, rekommendationer m.m.). Därför menar de att denna möjlighet bör belysas mer i en utredning.

#### *Kungl. Vetenskapsakademien (KVA)*

##### *Sammanfattning*

- Vetenskapsakademien finner det märkligt att utredningen föreslår biobaserade bränslen som möjliga ersättare för fossila sådana. Biobränslen alstrar naturligtvis också koldioxid vid förbränning och om det övergripande målet är att snabbt reducera utsläpp av koldioxid bör biobränslen undvikas. Biobränslen baserade på skogsråvara ska alltså inte användas, eftersom de inte medför en reduktion av koldioxidutsläppen.
- Vetenskapsakademien instämmer till fullo att en omfattande elektrifiering är det effektivaste sättet att minska utsläppen från transportsektorn. Vetenskapsakademien anser att utredningen är otydlig, en absolut förutsättning för att en elektrifiering ska reducera koldioxidutsläppen är att elen är utsläppsfri, vilket i stort sett är fallet i Sverige i dag. Om så inte är fallet är det inte självklart att en elektrifiering kommer att minska koldioxidutsläppen. Vetenskapsakademiens invändningar mot problemställningen innebär att begreppet "fossilfritt" generellt bör ersättas med "utsläppsfritt", uppenbart med omfattande konsekvenser gällande framtida teknikval.

I betänkandet finns ett flertal förslag om när och hur en utfasning av fossila drivmedel ska genomföras i Sverige. Många av dessa förslag finner Vetenskapsakademien riktiga och välavvägda, men vi vill framföra två övergripande kritikpunkter, som vi anser måste beaktas om Sverige ska kunna uppnå de mål som satts upp för att reducera utsläpp av växthusgaser från transportsektorn. Dessa två punkter är också relevanta för andra samhällssektorer avseende reduktion av utsläpp av växthusgaser.

1. Utredningen behandlar och diskuterar uteslutande åtgärder för att reducera och fasa ut fossila bränslen, vilket naturligtvis är en nödvändig förutsättning för att uppnå ett transportsystem utan växthusgasutsläpp. Men det viktigaste för att klara Parisavtalets mål är att under det kommande decenniet drastiskt reducera utsläpp av koldioxid i atmosfären, oberoende av vilken som är källan. Det viktigaste är att uppnå ett utsläppsfritt system och inte enbart ett som är fossilfritt. (Med utsläppsfritt menar vi här ett system som inte har något utsläpp av koldioxid vid källan.) Detta underbyggs av IPCC:s senaste rapport (IPCC's Sixth Assessment Report (AR6), Climate Change 2021) och flera andra vetenskapliga rapporter och studier. Vetenskapsakademien finner det därför märkligt att utredningen föreslår biobaserade bränslen som möjliga ersättare för fossila sådana. Biobränslen alstrar naturligtvis också koldioxid vid förbränning och om det övergripande målet är att snabbt reducera utsläpp av koldioxid bör biobränslen undvikas. Detta har vid upprepade tillfällen påpekats i rapporter från EASAC (European Academies Science Academy Council), och en rapport som direkt behandlar transportsektorn är *Decarbonisation of transport: options and challenges*. Biobränslen baserade på skogsråvara ska alltså inte användas, eftersom de inte medför en reduktion av koldioxidutsläppen. Även biobränslen med kortare cirkulationstid är problematiska, eftersom de kontinuerligt belastar atmosfären med koldioxid.

2. Vetenskapsakademien instämmer till fullo att en omfattande elektrifiering är det effektivaste sättet att minska utsläppen från transportsektorn. Flera studier runt om i världen har kommit fram till att om det är möjligt att elektrifiera, så är det ofta det bästa sättet att både energieffektivisera och att minska utsläppen. Denna slutsats gäller inte bara för transportsektorn utan också för många andra sektorer. Som mycket riktigt framhävs i utredningen, förutsätter en framgångsrik elektrifiering av transportsektorn att laddinfrastrukturen med tillhörande elnät byggs ut så att dessa inte utgör ett hinder eller försvårar för fordonsägare och andra aktörer. Men, och där tycker Vetenskapsakademien att utredningen är otydlig, en absolut förutsättning för att en elektrifiering ska reducera koldioxidutsläppen är att elen är utsläppsfri, vilket i stort sett är fallet i Sverige i dag. Om så inte är fallet är det inte självklart att en elektrifiering kommer att minska koldioxidutsläppen. I den ovan angivna rapporten från EASAC, finns på sid. 34 ett diagram som visar hur koldioxidutsläpp per km för olika fordonstyper beror på vilka koldioxidutsläpp (koldioxid per kWh) elproduktionen har.

Det ska också framhållas att framställning av s.k. e-bränslen kräver utsläppsfri el för få önskvärda effekter på transportsektorns utsläpp. En absolut förutsättning för att en elektrifiering ska ge minskade utsläpp är alltså att det finns utsläppsfri el tillgänglig. Det är inte bara inom transportsektorn som en omfattande elektrifiering förutspås. Stålindustrin, cementtillverkning samt värme- och kylanläggningar är verksamheter som planerar genomgripande elektrifieringar. De scenarier som tagits fram av olika myndigheter pekar på betydande ökning av elanvändningen, upp till en fördubbling inom något decennium. Produceras det inte tillräckligt med utsläppsfri el i ett sådant scenario, kommer de satta utsläppsmålen inte att kunna uppnås. Vetenskapsakademien anser att det är en stor brist att utredningen inte tillräckligt diskuterar och analyserar behovet av utsläppsfri el för att kunna



genomföra den skisserade elektrifieringen av transportsektorn. Som visats ovan är tillgängligheten på utsläppsfri el en absolut förutsättning för att en elektrifiering ska kunna reducera utsläppen från transporter. Vetenskapsakademiens invändningar mot problemställningen innebär att begreppet ”fossilfritt” generellt bör ersättas med ”utsläppsfritt”, uppenbart med omfattande konsekvenser gällande framtida teknikval. Vidare vill vi poängtera att den föreslagna omställningen utgår från att det finns tillräckligt med utsläppsfri el, för såväl transportsektorn som andra sektorer.

## *Lantbrukarnas Riksförbund*

### *Sammanfattning*

Lantbrukarnas Riksförbund anser att utredningen gynnar ensidig elektrifiering. Utredningen har inte fullföljt strategin om olika förnybara drivmedel. Förslaget om att efter 2030 enbart acceptera nollutsläppsfordon (el och vätgas) i nybilsförsäljningen innebär att alla fordon som drivs med biogas och andra biodrivmedel, inklusive de flesta elektrobränslen, utesluts från huvuddelen av marknaden, oberoende av deras klimatprestanda. Regleringen av utsläpp från fordon ska inte beräknas utifrån utsläpp från avgasröret (tail-pipe) utan utifrån well-to-wheel (WTW) för att uppnå största möjliga totala klimatnytta. Sverige måste verka för att EU ändrar sin generellt negativa syn på biodrivmedel från åkermark. EU:s restriktiva syn på biodrivmedel från åkergrödor är ett viktigt skäl varför EU:s förnybart- och klimatmål för transportsektorn är så låga 2030.

### *Synpunkter*

Utredningens ställningstagande om att omställningen av transportsektorn och uppfyllandet av klimatmålet till 2030 ska ske med en kombination av effektivisering och ersättning av fossila drivmedel med el och förnybara drivmedel är i grunden bra. Men utredningen gynnar ensidigt elektrifiering menar Lantbrukarnas Riksförbund. Tyvärr har utredningen inte fullföljt strategin om olika förnybara drivmedel. Förslaget om att efter 2030 enbart acceptera nollutsläppsfordon (el och vätgas) i nybilsförsäljningen innebär att alla fordon som drivs med biogas och andra biodrivmedel, inklusive de flesta elektrobränslen, utesluts från huvuddelen av marknaden, oberoende av deras klimatprestanda.

Regleringen av utsläpp från fordon ska inte beräknas utifrån utsläpp från avgasröret (tail-pipe) utan utifrån well-to-wheel (WTW) för att uppnå största möjliga totala klimatnytta. Sverige ska verka för att EU ändrar sin beräkningsmodell. Att sätta systemgränsen vid fordonens avgasrör är ett föråldrat synsätt. Forskningen hävdar entydigt att det är genom WTW- eller livscykelanalys (LCA) ges en korrekt bild av klimatpåverkan från olika teknikval för fordon och drivmedel. -Inför inte det vilseledande begreppet ”nollutsläppsfordon” i svensk politik. Inför inte det vilseledande begreppet ”nollutsläppsfordon” i svensk politik. Detta eftersom begreppet antyder att det finns fordon som inte ger upphov till några klimatutsläpp, vilket inte är sant. Det finns inga fordon som ger ”nollutsläpp”, varken idag eller inom överskådlig tid. I alla fordons och drivmedels livscykler uppstår utsläpp. Sverige måste verka för att EU ändrar sin generellt negativa syn på biodrivmedel från åkermark. EU:s restriktiva syn på

biodrivmedel från åkergrödor är ett viktigt skäl varför EU:s förnybart- och klimatmål för transportsektorn är så låga 2030.

## *Lantmäteriet*

### *Sammanfattning*

Lantmäteriet har inget att erinra mot förslagen i betänkandet. Lantmäteriet har i huvudsak inte heller några synpunkter på utredningens innehåll och förslag till styrmedel förutom på en punkt som rör förrättningskostnaden vilket utvecklas nedan.

### *Legala hinder*

Lantmäteriet har inga invändningar mot utredningens redogörelse i de legala delarna. Det legala hindret bedöms kunna hanteras inom ramen för befintlig lagstiftning. Hur lagstiftningen närmare bör tolkas beskrivs mer ingående i Lantmäteriets rapport.

### *Förrättningskostnad*

Förrättningskostnadernas storlek är beroende av den tid som går åt till att handlägga ärendet. Eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika ärenden kommer även kostnaderna att variera, exempelvis beroende på hur behovet av utredning och samråd med myndigheter ser ut, hur många fastigheter som berörs samt om alla inblandade är överens eller inte. Med det arbete som har vidtagits inom ramen för Energimyndighetens regeringsuppdrag och som fortgår inom ramen för Lantmäteriets kommunikationsuppdrag görs bedömningen att handläggningen av omprövningsförrättningar för laddinfrastruktur kan effektiviseras. Med en effektivare handläggning minskar inte bara handläggningstiden utan även förrättningskostnaden som i huvudsak svarar mot den tid som läggs ner i ärendet. Av de förslag på styrmedel som Utfasningsutredningen föreslår för att minska förrättningskostnaderna för samfällighetsföreningar som vill ansöka om omprövning för att trygga rätten att installera laddinfrastruktur, förordar Lantmäteriet användande av bidragsmedel framför tidsbegränsade anslag för nedsättning av avgiften vid förrättning. Det bör göras tydligt för samfällighetsföreningar som ansöker om ekonomiskt bidrag för installation av laddinfrastruktur att bidraget får användas till förrättningskostnaden. Att använda tidsbegränsade anslag för nedsättning av avgiften skapar administration som i sig driver kostnader, och förutsätter dessutom en ändring i förordningen (1995:1459) om avgifter vid lantmåteriförrättningar (jfr s. 449 i betänkandet). Detta bedöms sammantaget vara ett sämre alternativ.

### *Konsekvenser*

Lantmäteriet har ingen annan uppfattning om förslagets konsekvenser än det som Utfasningsutredningen presenterar och som beskrivs i detta yttrande och utvecklas i Lantmäteriets rapport. Med förbättrad information om hur denna relativt nya företeelse som laddinfrastruktur utgör kan tolkas in i befintlig lagstiftning, förbättras förutsebarheten för dem som ansöker om omprövningsförrättning. Samtidigt förbättras förutsättningarna för de förrättningslantmätare som handlägger dessa ärenden. Effektiviteten i handläggningen

förväntas öka med ett utvecklat stödmaterial vilket bidrar till att förrättningskostnaderna minskar. Förrättningskostnaderna kan minskas ytterligare om installationsbidragen utökas och kan användas till att betala en del av förrättningskostnaden.

### ***Hinder mot etablering av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar – med fokus på förrättningslagstiftningen***

#### *Sammanfattning*

I Boverkets rapport Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, 2019:15, identifieras ett antal hinder som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon. Ett av dem är sådana lagliga hinder som kan förekomma i fråga om installation av laddstationer på befintliga bilparkeringsplatser som är samfälliga för de fastigheter som deltar i anläggningen. När det gäller befintliga gemensamhetsanläggningar är samfällighetsföreningarna bundna av att verka inom det ändamål som bestämts i anläggningsbeslutet när samfälligheten bildades. Beroende på hur ändamålet har formulerats kan det uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill vidta en åtgärd men detta inte är möjligt eftersom det inte är förenligt med anläggningsbeslutet. I denna rapport analyserar Lantmäteriet detta hinder närmare samt redovisar om regelverket faktiskt hindrar den eftersträvade utbyggnaden av laddningspunkter, och om det i så fall krävs ändringar i regelverket, eller om problemen med att etablera laddningspunkter i samfälliga bilparkeringsplatser går att lösa utan några författningsändringar. En central fråga för bedömningen är om bruket av elfordon är en tillräckligt vanlig företeelse för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägares personliga intressen.

Mot bakgrund av uttalanden i rättspraxis, hur marknaden för laddfordon utvecklats och förväntas utvecklas framöver och, i viss utsträckning, de krav som numera ställs på byggnadsverk, gör Lantmäteriet bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL. Vid förvaltningen av en gemensamhetsanläggning får samfällighetsföreningen bara vidta åtgärder som är förenliga med det ändamål som anges i anläggningsbeslutet. En utbyggnad av laddinfrastruktur bör därför komma till stånd bara om ändamålet tydligt lämnar utrymme för det. Annars behöver anläggningsbeslutet ändras genom en omprövningsförrättning. Lantmäteriet anser att en eftersträvd installation av laddutrustning som syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades, utgör godtagbara skäl för en sådan förrättning. En ändring av anläggningsbeslutet förutsätter att villkor till skydd för bland annat enskilda intressen är uppfyllda, men det krävs inte att fastighetsägarna är överens. På samma sätt som en fastighet mot ägarens vilja kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte har någon bil, eller till en lekplats, fastän det inte finns några barn i hushållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något laddfordon. Hur det konkreta behovet ser ut får dock stor betydelse vid anläggningens

utformning, till exempel i fråga om antalet laddningspunkter. Ett motstånd hos fastighetsägarna som beror på rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av bör i många fall kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta. Om lantmäterimyndigheten låter laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och beslutar att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det ska bära kostnaderna för anläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen, kan prövningen vid förrättningen underlättas. Reglerna om omprövningsförrättning och om ändring av andelstal genom överenskommelse ger möjligheter till senare anpassningar om fler av de deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter. Också befarat långa handläggningstider och höga förrättningskostnader verkar avhållande på samfällighetsföreningarnas vilja att ansöka om omprövningsförrättning. Genom riktade informationsinsatser bör Lantmäteriet kunna verka för att väl genomarbetade ansökningar görs i tid och att motsättningar fastighetsägarna emellan inte förekommer i onödan. Kombinerat detta med ett förbättrat stödmaterial till ledning för personalen som handlägger förrättningar bör handläggningstiderna kunna hållas nere, med lägre förrättningskostnader som följd. Lantmäteriet gör sammanfattningsvis bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk.

### *Analys*

I avsnitt 1 introduceras ett av de lagliga hinder som identifierats i Boverkets rapport och som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon (laddinfrastruktur) i fråga om befintliga bilparkeringar som är samfälliga för de fastigheter som deltar i en gemensamhetsanläggning. När det gäller sådana anläggningar är samfällighetsföreningarna bundna av att verka inom det ändamål som bestämts i anläggningsbeslutet när samfälligheten bildades. Beroende på hur ändamålet har formulerats kan det uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill vidta en åtgärd men detta inte är möjligt eftersom det inte är förenligt med anläggningsbeslutet. Vilka bestämmelser som är centrala vid bedömningen av om en gemensamhetsanläggning får bildas redovisas kortfattat i avsnitt 2.

Lantmäteriets analys av hindret inleds med ett resonemang i avsnitt 3 om laddstationer för elfordon över huvud taget är en anläggning som AL är tillämplig på. En central fråga för bedömningen är om bruket av laddfordon är en tillräckligt vanlig företeelse för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägares personliga intressen. Även rättspraxis behöver beaktas liksom hur marknaden för laddfordon förväntas utvecklas framöver och, i viss utsträckning, vilka krav som numera ställs på byggnadsverk. Lantmäteriet gör bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och därför inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL. I avsnitt 4 behandlas betydelsen av anläggningsbeslutets innebörd. Vid

förvaltningen av en gemensamhetsanläggning får samfällighetsföreningen bara vidta åtgärder som är förenliga med det ändamål som anges i anläggningsbeslutet. De problem och risker samfällighetsföreningen ställs inför när den ska sluta sig till om en eftersträvad utbyggnad av laddinfrastrukturen som ryms inom ändamålet belyses bland annat genom en genomgång av rättspraxis på området. Lantmäteriet drar slutsatsen att om ändamålet inte tydligt lämnar utrymme för en sådan utbyggnad, behöver anläggningsbeslutet ändras genom en omprövningsförrättning för att utbyggnaden ska vara tillåten.

I avsnitt 5 förklarar Lantmäteriet att en eftersträvad installation av laddutrustning som syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades och som därför inte ryms inom de förvaltningsåtgärder som samfällighetsföreningen får vidta, utgör skäl för en omprövningsförrättning. Där analyseras också vad som krävs för att villkoren till skydd för enskilda intressen ska anses uppfyllda. Flera av bestämmelserna är dispositiva, men det förutsätts inte att fastighetsägarna är överens för att en ändring i anläggningsbeslutet ska komma till stånd. Lantmäteriet drar bland annat slutsatsen att på samma sätt som en fastighet mot ägarens vilja kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte har någon bil, eller till en lekplats, fastän det inte finns några barn i hushållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något laddfordon. Hur det konkreta behovet ser ut får dock stor betydelse vid anläggningens utformning, till exempel i fråga om antalet laddningspunkter. Den nytta de berörda fastigheterna har av anläggningen och den omfattning i vilken de beräknas använda anläggningen får också omedelbar betydelse när grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift ska fastställas. Detta behandlas i avsnitt 6. Lantmäteriet påpekar att det motstånd som består i fastighetsägarnas rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av i många fall borde kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta. Om lantmäterimyndigheten låter laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och beslutar att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det ska tilldelas andelstal i fråga om gemensamhetsanläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen, kan prövningen vid förrättningen underlättas. Reglerna om omprövningsförrättning och om överenskommelse av ändring av andelstal ger möjligheter att förändra anläggningsbeslutet och andelstalen om fler av de deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter.

I avsnitt 7 redovisas Lantmäteriets bedömning att de tekniska egenskapskraven i fråga om laddning av elfordon inte får någon särskild inverkan vid prövningen av om villkoren till skydd för enskilda intressen är uppfyllda. De får däremot en viss betydelse vid den samlade bedömningen att en anläggning för hemmaladdning av elfordon över huvud taget är en i lagens mening godtagbar anläggningstyp. Handläggningstiderna och förrättningskostnaderna behandlas i avsnitt 8. Långa handläggningstider verkar avhållande på

samfällighetsföreningarnas vilja att ansöka om omprövningsförrättning, liksom befarat höga förrättningskostnader. Genom riktade informationsinsatser bör Lantmäteriet kunna verka för att väl genomarbetade ansökningar görs i tid och att motsättningar fastighetsägarna emellan inte förekommer i onödan. Kombinerat detta med ett förbättrat stödmaterial till ledning för personalen som handlägger förrättningar bör handläggningstiderna kunna hållas nere, med lägre förrättningskostnader som följd. Sammanfattningsvis gör Lantmäteriet bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk. Detta hinder består sammanfattningsvis i att det kan uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill modernisera anläggningen genom att installera laddstationer, men detta inte är möjligt därför att det inte är förenligt med ändamålet med anläggningen enligt anläggningsbeslutet. Åtgärder som inte är förenliga med anläggningsbeslutet får nämligen inte vidtas av samfällighetsföreningen. Hindret blir ännu tydligare när det inte är samtliga ägare av de deltagande fastigheterna som vill installera laddstationer. Med hänsyn till ovanstående gör Lantmäteriet den samlade bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och följaktligen inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL.

## LO

### *Sammanfattning*

- LO är positiva till förslaget att sätta ett datum för när de fossila drivmedlen ska vara utfasade i Sverige.
- Även om Sverige ska ligga i framkant är det uppenbart att uppgiften inte enbart kan hanteras inom landets gränser. Särskilt inte om det ska ske genom lösningar som andra länder båda ska kunna och vilja ta efter. Ska utfasningen vara möjlig globalt krävs det att fordon på väg elektrifieras.
- LO har sedan länge påtalat behovet av en rättvis omställning och välkomnar därför att utredningens förslag till utfasning ska vara hållbar ur såväl fördelningspolitiska som miljömässiga och sociala perspektiv. Tyvärr saknas en analys av förslagets fördelningsmässiga konsekvenser anser LO.
- Den privata marknadens volymer av transporttjänster är stora och bör därför adresseras i utredningen. LO anser att om den privata marknaden inte förväntas ställa krav på förnyelsebart så kommer detta att missgynna den svenska transportnäringen och bidra till högre koldioxidutsläpp i Sverige. Detta stimulerar även den så kallade dieselturismen, som vill undvikas.
- Då Sverige samtidigt bör vara ett föregångsland för denna utfasning, ger det övriga världens länder ytterligare 10 år att genomföra samma omställning. Det är kort om tid och frågan är om Sverige på det sättet kan bidra till att världen fasar ut fossilanvändningen i denna sektor till 2050.

### *Synpunkter*

LO är positiva till förslaget att sätta ett datum för när de fossila drivmedlen ska vara utfasade i Sverige. Det skulle tydliggöra hur Sverige ska ställa om för att bidra till Parisavtalet. Sveriges utsläpp skiljer sig från många andra länder genom att den största andelen här kommer från transportsektorn. I flera andra länder är el- och värmeproduktionen fossilbaserad och utgör istället den sektor med största andel växthusgasutsläpp. Ska Sverige bli det första fossilfria välfärdslandet är det angeläget att snarast möjligt fasa ut fossilanvändningen för fordon och arbetsmaskiner. Utredningen pekar på att inget annat land har satt något stoppdatum för användningen av fossila drivmedel före 2050. Genom att sätta ett tidigare datum kan Sverige bidra till att utverka planer och åtgärder för hur detta kan ske. Särskilt som uppgiften för utredningen är att visa på generella lösningar för en sådan utfasning.

Även om Sverige ska ligga i framkant är det uppenbart att uppgiften inte enbart kan hanteras inom landets gränser. Särskilt inte om det ska ske genom lösningar som andra länder båda ska kunna och vilja ta efter. Ska utfasningen vara möjlig globalt krävs det att fordon på väg elektrifieras. En omfattande användning av biobränslen skulle möjligen kunna påskynda en svensk utfasning men inte vara en framkomlig väg för världens länder i stort. Därtill är tillgången på biobränslen allt för begränsad. Avgörande för utfasningen är således att andelen fossildrivna fordon minskar till förmån för fossilfria. Omställningstakten är avgörande för när utfasningen är klar. Utredningen bedömer på rimliga grunder att ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna fordon inte är möjligt. Det skulle strida mot den fria handeln med varor inom EU. Sveriges utfasningsdatum är således beroende av EU:s regler för vilka utsläpp som tillåts för försäljning av nytillverkade bilar inom EU. Utredningen föreslår att Sverige ska verka för att EU beslutar om krav på nollutsläpp från nya bilar till 2030 eller strax därefter och senast 2035. I EU kommissionens förslag till åtgärder för hur EU ska uppnå de nya klimatmålen (Fit for 55) föreslås ett sådant förbud från 2035. I och med detta förslag torde det vara svårt att tidigarelägga ett sådant förbud men det finns då tillräckligt med tid för att nå målet om en svensk utfasning år 2040. För att Sverige oberoende av EU-regler ska kunna undvika försäljning av andra nytillverkade personbilar än de elektrifierade efter 2030, föreslår utredningen ett riksdagsbundet nationellt mål om att alla nya personbilar efter 2030 ska vara nollutsläppsfordon. Eftersom förbud är uteslutet förutsätter det olika typer av ekonomiska incitament som gör elektrifierade fordon mer fördelaktiga att köpa och köra. Utredningens förslag till sådana åtgärder är mer skissartade och även om ett tydligt riksdagsmål i sig verkar pådrivande lär det behövas en mer tydlig åtgärdsplan för att skapa trovärdighet åt målet.

Fackföreningsrörelsen har sedan länge påtalat behovet av en rättvis omställning och välkomnar därför att utredningens förslag till utfasning ska vara hållbar ur såväl fördelningspolitiska som miljömässiga och sociala perspektiv. Tyvärr saknas en analys av förslagets fördelningsmässiga konsekvenser. Utredningen föreslår att upphandlingar av transporttjänster ska ha kriterier om förnyelsebart. Detta för att inte enbart de som har lägst pris vinner upphandlingen. LO anser att det är bra och stimulerar svensk transportnäring. För att detta ska få genomslag på hela transportmarknaden kan det inte endast gälla offentlig upphandling. Den privata marknadens volymer av transporttjänster är stora och bör därför

adresseras i utredningen. Vi anser att om den privata marknaden inte förväntas ställa krav på förnyelsebart så kommer detta att missgynna den svenska transportnäringen och bidra till högre koldioxidutsläpp i Sverige. Detta stimulerar även den så kallade dieselturismen, som vill undvikas. Vi efterfrågar ett förslag på hur de privata transportköparna bidrar till målen om utfasning av fossila drivmedel år 2040 så att de kommande lagförslagen inte bidrar till en orättvis klimatomställning - som i detta fall kommer att drabba svensk transportnäring. För att klara målet om att den globala medeltemperaturen inte ska överstiga 1,5 grader måste de globala utsläppen nå netto noll senast 2050 enligt IPCC. Utredningen föreslår att användningen av fossila drivmedel i Sverige för inrikes transporter och arbetsmaskiner ska vara utfasade 2040. Då Sverige samtidigt bör vara ett föregångsland för denna utfasning, ger det övriga världens länder ytterligare 10 år att genomföra samma omställning. Det är kort om tid och frågan är om Sverige på det sättet kan bidra till att världen fasar ut fossilanvändningen i denna sektor till 2050.

## *Riksförbundet M Sverige*

### *Sammanfattning*

- Både behovet av en omställning från fossilt till hållbart och behovet av bilen i vardagen för många människor. De styrmedel som används för att minska koldioxidutsläppen får inte bli betungande för bilägare. Detta gäller särskilt för dem som är beroende av bilen i sin vardag. M Sverige anser att skatteuttaget för bilägande inte ska höjas, men att det kan vara motiverat att omfördela skatter för att styra beteenden och främja teknik som sänker vår klimatpåverkan.
- Skrotningspremie måste införas anser M Sverige, som premierar utskrotning av de allra äldsta bilarna och blir en uppmuntran och stimulans till att fler bilister kan byta upp sig till nyare bilmodeller.
- Riksförbundet M Sverige vill betona att alla de slutsatser som görs gällande flytande drivmedel, skattesatser och prissättningar bygger på ett flertal komplicerade och samverkande förutsättningar som inte med säkerhet behöver vara korrekta. Skulle så vara fallet innebär det risk för dramatiskt högre kostnader för konsumenterna. Detta behöver analyseras mer.
- Om Sverige ska klara de högt ställda ambitioner som utredningen föreslår behövs en betydligt större satsning på laddinfrastruktur. Antalet publika laddstolpar behöver öka markant.
- M Sverige håller med om behovet av en omställning från fossilt till hållbart. Samtidigt kan inte kostnaderna för denna omställning landa på konsumenterna som behöver bilen i sin vardag för att kunna ta sig till sitt arbete och därmed Sveriges utveckling och tillväxt.
- Fokus för bonus-malussystemet skiftas så att det blir mer fördelaktigt att välja en dieselbil än en bensinbil. Detta då dieselbilar har ett lägre utsläpp av koldioxid samt är mer mottagliga för stora inblandningar syntetiska drivmedel, så som HVO, vilket



finns i betydligt större utsträckning än till exempel syntetisk bensin.

### *Allmänna överväganden*

M Sverige står bakom riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och bakom Parisavtalet. Det behövs en rad åtgärder för att minska utsläppen från trafiken och många av deras medlemmar både vill och försöker göra så bra miljöval som möjligt. Samtidigt är bilen en förutsättning för att många ska få vardagen att fungera. M Sverige menar att dessa båda perspektiv måste beaktas samtidigt. Både behovet av en omställning från fossilt till hållbart och behovet av bilen i vardagen för många människor. Vi behöver därför pragmatiskt hitta lösningar på miljöfrågor utan att samtidigt kraftigt påverka bilisternas vardagsekonomi eller möjlighet att använda bilen. De styrmedel som används för att minska koldioxidutsläppen får inte bli betungande för bilägare. Detta gäller särskilt för dem som är beroende av bilen i sin vardag. M Sverige anser att skatteuttaget för bilägande inte ska höjas, men att det kan vara motiverat att omfördela skatter för att styra beteenden och främja teknik som sänker vår klimatpåverkan. M Sverige vill framhålla den betydelse bilen har för de flesta hushåll i landet. Åtta av tio resor sker i bil och den rörlighet bilen medför, innebär inte bara ökad livskvalitet utan bidrar också till tillväxten och utvecklingen i samhället.

### *Särskilt om bilbranschen och omställningen*

Utredningen drar slutsatsen att bilbranschen präglas av en snabb omställning, och tar exempelvis upp att flera bilföretag har kommunicerat mål eller planer på att sluta tillverka bilar med förbränningsmotor ett visst årtal. Riksförbundet M Sverige vill nyansera denna bild med hänvisning till följande fakta. Enligt statistik från International Energy Agency, IEA, ökade det totala antalet laddbara bilar i Europa från 1,6 miljoner personbilar 2019 till 3,2 miljoner 2020. En ökning med 100 procent. Detta är positivt men under motsvarande 12 månader såldes det ungefär tio gånger fler personbilar med förbränningsmotor. Man ska också vara medveten om att ungefär 247 miljoner personbilar finns totalt inom EU. Den omställning som har påbörjats är därför varken snabb, eller driven av biltillverkarna. Tvärtom är det snarare så att biltillverkare genom lobbyverksamhet gör allt för att lätta på regelverk om utsläppsgränser och annat som gör att utvecklingskostnaderna ökar. Vi ska heller inte glömma de senaste årens skandaler kopplade till just svårigheterna för biltillverkare att uppnå aktuella gränsvärden. Alltjämt marknadsförs också en produktkatalog som i de allra flesta fall tangerar gränsen för de utsläpp som regelverken tillåter. Så länge kraven på biltillverkare inte fortsatt stramas åt kommer ingen självinitierad övergripande förändring att äga rum. Det finns enligt vad M Sverige erfar bara enstaka exempel på biltillverkare (Tesla) som helhjärtat satsar på laddbara bilar och därför kan anses präglas av samhällets omställning. Att vi i Sverige idag nått en andel laddbara bilar på mellan 2 och 3 procent av det totala antalet personbilar är ett resultat av flera faktorer, men främst det faktum att staten på olika sätt bidragit till inköp av sådana genom olika typer av subventioner, som exempelvis supermiljöbilspremier, bonus-malus och nedsättningen av förmånsvärde.

### *Särskilt om konsumentperspektivet*

Utredningen föreslår att det tidigare presenterade målet att fasa ut försäljningen av nya bilar som bara kan drivas av bensin eller diesel skiftas mot en målsättning att enbart nollutsläppsbilar ska säljas år 2030. I Sverige har i grunden ingenting mot ett sådant mål. Men ett problem med en sådan målsättning är den tröghet som finns gällande förändring av fordonsparken. Ingen konsument kan med någon vidare enkelhet bara byta drivmedel utan att först byta sin bil. Det kan finnas sådana teoretiska förslag på lösningar, men i verkligheten är det något som sker först när en bil blir 17 år gammal, vilket är den genomsnittliga åldern för en personbil i Sverige. Utredningen tar heller inte i beaktande huruvida några betydande ekonomiska värden försummas för konsumenten när en halvgammal bil går till återvinning. Riksförbundet M Sverige har alltjämt sedan den förra skrotpremien togs bort i mitten på 00-talet hävdade de omfattande klimatmässiga fördelar som kan finnas i att återinföra en sådan. Vi menar att en skrotningspremie måste införas, som premierar utskrotning av de allra äldsta bilarna och blir en uppmuntran och stimulans till att fler bilister kan byta upp sig till nyare bilmodeller.

### *Särskilt om förutsättningar för nya drivmedel*

I utredningen förekommer en rad antaganden gällande de flytande drivmedel som kommer att finnas tillgängliga. Riksförbundet M Sverige vill betona att alla de slutsatser som görs gällande flytande drivmedel, skattesatser och prissättningar bygger på ett flertal komplicerade och samverkande förutsättningar som inte med säkerhet behöver vara korrekta. Som ett exempel kan det ifrågasättas om det kommer finnas kraftigt ökade volymer hållbart producerade, avancerade, flytande och gasformiga förnybara drivmedel att tillgå till en kostnad kring dagens marknadspris för HVO. Osäkerheten kring detta är betydande och detta innebär att merparten av utredningens slutsatser i denna del riskerar vara felaktiga. Skulle så vara fallet innebär det risk för dramatiskt högre kostnader för konsumenterna. Detta behöver analyseras mer.

### *Särskilt om laddinfrastruktur*

Utbyggnaden av laddinfrastruktur är kraftigt eftersatt idag. Riksförbundet M Sverige har under flera års tid publicerat kartläggningar som i år, 2021, visar att antalet publika laddstolpar skulle behöva vara dubbelt så stort för att möta målsättningen för dagens 250 000 laddbara bilar. Om Sverige ska klara de högt ställda ambitioner som utredningen föreslår behövs en betydligt större satsning på laddinfrastruktur. Antalet publika laddstolpar behöver öka markant, särskilt med tanke på de svårigheter som idag påverkar föreningar och samfälligheter att sätta upp laddboxar för de boende. Många är hänvisade till parkering på kommunal mark eller så kallad gatuparkering, där antalet laddplatser idag är nästan obefintligt. Utredningen antyder att rättsområdet inte är helt klarlagt vad gäller samfälligheter, men hänvisar till lantmäterimyndigheternas tillämpning som tecken på att alternativ finns. Utredningen berör dock inte i tillräcklig grad det avgörande faktum att det för myndighetens omprövning av exempelvis ett anläggningsbeslut för en samfällighetsparkering tillkommer kostnader. Kostnader som påförs dem som omfattas av omprövningen och kostnader som myndigheten inte närmare kan precisera. Ur samfällighetens perspektiv blir det närmast ett

lotteri där kostnaden inte kan förutses. Riksförbundet M Sverige menar att denna kostnad bör vara noll, eller åtminstone försumbar, för dessa åtgärder.

#### *Särskilt om priset på drivmedel*

Som tidigare sagt finns det en betydande osäkerhet kring tillgången på ersättningsdrivmedel, och därmed också priset för detta. Det är därför bekymmersamt att utredningen i sin konsekvensanalys anser att det vore olämpligt att kompensera för högre pumppriser för drivmedel genom sänkt beskattning. M Sverige håller med om behovet av en omställning från fossilt till hållbart. Samtidigt kan inte kostnaderna för denna omställning landa på konsumenterna som behöver bilen i sin vardag för att kunna ta sig till sitt arbete och därmed Sveriges utveckling och tillväxt. M Sverige efterlyser därför en djupare analys kring frågan hur hushållens kostnader ska begränsas om drivmedelspriserna ökar markant.

#### *Särskilt om drivmedelsnåla bilar*

En prisökning på drivmedel kan till viss del kompenseras av att bilar rent generellt sett blir mer bränslesnåla. Riksförbundet M Sverige vill dock påminna om problemet med att bara jämföra koldioxidutsläpp per kilometer i snitt sett till årets försäljning. Det har vid upprepade tillfällen under 2010-talet skett omfattande förändringar i regelverken vilka medfört att de utsläpp som noteras i vägtrafikregistret inte korrekt återspeglar verkligheten. Den stegvisa övergången från tidigare körcykeln NEDC till den nuvarande WLTP är ett sådant exempel. Ett annat är införandet av bonusmalus, där malus-skatten är som störst för dieslbilar, som generellt sett har ett lägre utsläpp av koldioxid jämfört med en bensinbil. Tidigare år har det genomsnittliga utsläppet speglats av hur dåtidens miljöbilspremie, 120-gramsgränsen osv, utformats. Eftersom det är av största vikt att minska åtgången av fossila bränslen bör fokus för bonus-malussystemet skiftas så att det blir mer fördelaktigt att välja en diesebil än en bensinbil. Detta då dieslbilar har ett lägre utsläpp av koldioxid samt är mer mottagliga för stora inblandningar syntetiska drivmedel, så som HVO, vilket finns i betydligt större utsträckning än till exempel syntetisk bensin.

## *Maskinentreprenörerna*

### *Sammanfattning*

- ME instämmer i att elektrifiering är en viktig beståndsdel i klimatarbetet framåt och något våra medlemmar intresserar sig för. Förutsättningarna för omfattande utrustning av elektrifierade arbetsmaskiner varierar dock i det överskådliga perspektivet.
- ME välkomnar utredningens skrivning om att huvudinriktningen för utfasning av fossila drivmedel i arbetsmaskiner inkluderar ökad andel långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (s.538).
- ME förespråkar att klimatpremien, på samma sätt som för lastbilar. Bristen på större eldrivna arbetsmaskiner skapar även problem med miljözoner i städer. Det bör uppmärksammas att vissa arbeten i stadsmiljö inte kan utföras med mindre eldrivna arbetsmaskiner. Det skulle ta för lång tid och skapa onödiga trafikavstängningar.

- ME välkomnar klimatkrav i offentliga upphandlingar som Trafikverket och kommuner ställer. Förslaget om vidare utveckling av kravställandet välkomnas, dock med tillägget om att Trafikverket måste samverka med utförande aktörer för att ställa relevanta krav som kan uppnås. Dagens problem med utformning av kraven är primärt bristande transparens och möjlighet att verifiera efterlevnad.

Inom detta förslag uppmärksammar utredningen att förutsättningarna mellan olika branscher och fordon skiljer sig. ME instämmer i att elektrifiering är en viktig beståndsdel i klimatarbetet framåt och något våra medlemmar intresserar sig för. Förutsättningarna för omfattande utrustning av elektrifierade arbetsmaskiner varierar dock i det överskådliga perspektivet. Stationära arbetsmaskiner vid exempelvis gruvdrift eller på byggarbetsplatser är till vissa delar redan elektrifierade medan mobila arbetsmaskiner endast i vissa segment erbjuds med elektrisk drift för närvarande. Utredningen påpekar korrekt att det idag, i den del som inte redan elektrifierats, inte finns några alternativ till förbränningsmotorer (s.539). I resonemanget kan tilläggas att mobila arbetsmaskiner är för sina ändamål och arbetsuppgifter en stor utmaning att driva elektriskt. Det är mycket höga effekter som krävs och arbete sker ofta i terräng utanför ordinarie infrastruktur där elförsörjning inte finns att tillgå. Klimatarbetet bland våra medlemmar är högt på agendan och sker primärt genom effektivare körning och ökad användning av hållbara biodrivmedel. Därav välkomnar ME utredningens skrivning om att huvudinriktningen för utfasning av fossila drivmedel i arbetsmaskiner inkluderar ökad andel långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (s.538).

Gällande skrivningarna kring Klimatpremien är problemet för ME:s medlemmar att det ännu inte finns eldrivna entreprenadmaskiner för större arbetsuppgifter att tillgå på marknaden. De mindre elmaskiner som just nu finns på marknaden kan inte ersätta större dieseldrivna maskiner på ett för byggherren ekonomiskt försvarbart sätt. Utformningen av dagens klimatpremie är således effektlös gällande arbetsmaskiner. ME förespråkar att klimatpremien, på samma sätt som för lastbilar, utvidgas till att inkludera biodrivmedel och gasdrift enligt den formulering som föreslås i SOU 2021:67 "Vägen mot fossiloberoende jordbruk". Bristen på större eldrivna arbetsmaskiner skapar även problem med miljözoner i städer (s.568f). Det bör uppmärksammas att vissa arbeten i stadsmiljö inte kan utföras med mindre eldrivna arbetsmaskiner. Det skulle ta för lång tid och skapa onödiga trafikavstängningar.

Den tekniska livslängden på arbetsmaskiner är lång i förhållande till andra fordon vilket innebär att den maskinflotta som nu är tillgänglig och de arbetsmaskiner som säljs inom överskådlig framtid, kommer att vara i drift fram emot 2040. Att skrota ut dem i förtid på grund av att de drivs med förbränningsmotorer är både miljö- och kapitalförstörelse för såväl företagare som skattebetalare, då många av dessa maskiner utför arbete på offentliga uppdrag. Detta pekar ytterligare på vikten av att säkra tillgången på hållbara biodrivmedel, gärna av svenskt ursprung och tillverkning, för att minska importberoendet. ME välkomnar klimatkrav i offentliga upphandlingar som Trafikverket och kommuner ställer. Likt utredningen (s.566ff) anser ME att ekonomiska incitament i kontrakten är ett sätt att driva klimatarbetet. Förslaget om vidare utveckling av kravställandet välkomnas, dock med tillägget om att Trafikverket

måste samverka med utförande aktörer för att ställa relevanta krav som kan uppnås. Dagens problem med utformning av kraven är primärt bristande transparens och möjlighet att verifiera efterlevnad.

### *Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)*

Först vill Motorhistoriska Riksförbundet framföra att de är nöjda med utredningsförslaget och dess uttalade syfte och mål. Det finns dock en viktig synpunkt från deras sida. Det Motorhistoriska Riksförbundet reagerar på är att det i konsekvensutredningen i förslaget inte finns något hänsynstagande till dessa äldre fordon och deras drivmedelsbehov. Faktum är att detta område inte nämns på något ställe i utredningens mer än 700 sidor! MHRF:s ställningstagande i denna fråga är att Sverige, efter bränsleomställningen, ska ha tillgång till flytande bränslen och att de historiska fordonen därvid fortsatt ska kunna brukas utan, eller med endast smärre, tekniska förändringar.

### *MRF*

#### *Sammanfattning*

- MRF är i grunden positiv till utredningen. Utredningen visar att det finns goda möjligheter att fasa ut fossila drivmedel samtidigt som bilismen fortsätter växa och skapar ökat välstånd och möjligheter att leva i hela Sverige.
- Ambitionen när det gäller utbyggnaden av laddinfrastrukturen måste höjas, liksom att det finns tillräcklig med effekt och kapacitet i elnäten. I utredningen står också det måste göras det enklare att ladda hemma i flerbostadshus samt utanför tätorterna, men inte hur det ska genomföras.
- MRF stödjer utgångspunkten att Sverige bör vara ett föregångsland och att systemgränsen behöver vara global.
- Regeringen ser ut att ha räknat fel i sina prognoser över hur mycket pengar som ska betalas ut i klimatbonus under året. Statistiken visar på en kraftigt ökad andel klimatbonus-fordon under första halvåret i år.
- För att Sverige ska klara miljömålen på bästa för transportsektorn till 2030 krävs en kombination av biodrivmedel och el. Att satsa även på hybridfordon är därför en nyckel i processen.
- MRF noterar också att man i utredningen pratar om att minska trafiken, vilket MRF är tveksamma till. Alla trender pekar i motsatt riktning.

#### *Yttrande*

MRF är i grunden positiv till den. Utredningen visar att det finns goda möjligheter att fasa ut fossila drivmedel samtidigt som bilismen fortsätter växa och skapar ökat välstånd och möjligheter att leva i hela Sverige. Den elektrifiering som bilbranschen nu driver igenom är nyckeln till att klimatmålen kan klaras samtidigt som det blir billigare att använda bil, fler får tillgång till bil och körsträckorna växer. För första gången visas tydligt att det inte finns någon

konflikt mellan en växande bilism och att klara klimatmålen. För att vi ska nå målet att enbart sälja personbilar med nollutsläpp från 2030 behöver rätt förutsättningar finnas på plats. Effektiva styrmedel måste införas och kompletteras samt åtgärder vidtas för att premiera dessa fordon. De styrmedelsförändringar för lätta fordon som har införts under året ligger inte i linje med de föreslagna målen. Ambitionen när det gäller utbyggnaden av laddinfrastrukturen måste höjas, liksom att det finns tillräcklig med effekt och kapacitet i elnäten. I utredningen står också det måste göras det enklare att ladda hemma i flerbostadshus samt utanför tätorterna, men inte hur det ska genomföras. MRF stödjer utgångspunkten att Sverige bör vara ett föregångsland och att systemgränsen behöver vara global. För att målet om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar efter 2030 ska nås räcker det inte med att personbilstillverkarna tillhandahåller sådana modeller. Konsumenterna och företagen måste också kunna köpa och köra bilarna. Skatter, subventioner, samt regler och lagar styr i stor utsträckning konsumenternas och företagens beteenden. Här behövs därför en översyn av det s.k. Bonus-malus systemet som har en stark påverkan på konsumenternas val av nytt fordon.

MRF tycker att det är glädjande att så många väljer att ta ut klimatbonusbilar. Det minskar miljöpåverkan samt skyndar på processen att ställa om till en mer hållbar bilpark. Men regeringen ser ut att ha räknat fel i sina prognoser över hur mycket pengar som ska betalas ut i klimatbonus under året. Statistiken visar på en kraftigt ökad andel klimatbonus-fordon under första halvåret i år. Att pengarna är slut inom Bonus-Malus systemet bör inte hindra utbetalning. Transportsektorn bidrar med avsevärt mer skattemedel än vad den tilldelas i olika former av bonus. Regering bör snarast tillskjuta medel för att inte bromsa omställningen till mindre klimatpåverkan från fordonen. För att Sverige ska klara miljömålen på bästa för transportsektorn till 2030 krävs en kombination av biodrivmedel och el. Att satsa även på hybridfordon är därför en nyckel i processen. Det internationella energiorganet IEA har beräknat att det tar till mellan 2035 och 2040 innan klimatnyttan från elektrifieringen tar över från biodrivmedel. Även med ett starkt fokus på elektrifiering, med andelar över 50 procent av nybilsförsäljningen, dominerar de befintliga fordonen vägarna, helt enkelt för att det tar tid att byta ut en nationell bilpark. Det krävs att alla fossilfria drivmedel kompletterar varandra. Hit hör både alternativa drivmedel som kräver förbränningsmotorer, och el. MRF anser att Sverige behöver gå i spetsen och införa ett livscykelperspektiv på hela fordonsparken, där bilbranschen är en sektor som i över ett sekel har haft hållbarhet och återvinning som ledstjärna. Ett väl servat och reparerat fordon har en lång livscykel, ökar trafiksäkerheten samt genererar samhällsekonomiska vinster.

MRF noterar också att man i utredningen pratar om att minska trafiken, vilket MRF är tveksamma till. Alla trender pekar i motsatt riktning – hur vi handlar, reser, arbetar och bor är helt beroende av välfungerande transporter och detta kommer inte att förändras. Snarare har dessa trender förstärkts i och med pandemin. Regeringen själva ökar satsningen på landets bilvägar i kommande budget. Som det lyfts fram i regeringens presentation så är en fungerande infrastruktur en förutsättning för tillväxt och utveckling i hela landet. Över 1 miljard satsas på infrastrukturen med fokus på bland annat det finmaskiga vägnätet på

landsbygden. Det utökade vägunderhållet ska främja en hållbar regional utveckling och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd. För att inte öka diversionen mellan stad och land är detta en nyckelfråga, med förhoppningsvis ett fokus på bättre laddningsmöjligheter även utanför tätorterna.

## *Naturskyddsföreningen*

### *Sammanfattning*

- Sverige ska vara ett föregångsland i omställningen till fossilfrihet. Detta är inte enbart ett uttryck för denna och tidigare regeringars ambitionsnivå för klimatpolitiken utan även en rättslig skyldighet som följer av Klimatkonventionens princip om gemensamt men olikartat ansvar. Trots att utredningen tagit som utgångspunkt att Sverige ska vara ett föregångsland innebär förslagen i betänkandet inte att Sverige går före i omställningen.
- Föreningen ställer sig frågande till utredningens och Kommissionens syn på politikens och lagstiftningens roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Såväl utredningens som Kommissionens förslag innebär att lagstiftaren nöjer sig med att stänga dörren till det fossila samhället när fordons- och drivmedelsindustrin ställt om. Föreningen anser att politiken ska använda lagstiftningen för att så snabbt som möjligt ställa om samhället för att nå Parisavtalets målsättningar. Det finns inte tid att vänta på att fordons- och drivmedelsindustrin ställer om.
- Föreningen delar utredningens bedömning att utfasningen ska ske genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel.
- Föreningen anser att utredningen har utgått från en alldeles för blygsam minskning av trafiken i sina beräkningar. Utredningen har utgått ifrån att trafiken kan minska med 20 procent. Minskningen ska dock förstås utifrån en referensbana där trafiken ökar mer än 20 procent. Resultatet är att även i sitt mest radikala förslag så minskar inte trafiken i reella tal. För att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5° C krävs enligt IPCC snabba och långtgående omställningar av bl.a. transporterna. Att utredningen som sitt mest radikala scenario valt en mer eller mindre oförändrad trafikutveckling är mot denna bakgrund svårt att förstå. Föreningen anser att det finns en betydligt större potential att effektivisera bort trafik genom ambitiösa satsningar på ett mer transporteffektivt samhälle. Föreningen har i sin rapport "Fossilfritt, förnybart, flexibelt - Framtidens hållbara energisystem" visat hur trafikarbetet kan minska med 40 procent fram till 2040. Mindre trafik innebär ett mindre behov av drivmedel vilket underlättar och möjliggör en tidigare utfasning av fossila drivmedel. Regeringen bör ge Naturvårdsverket i uppdrag att göra om utredningens analyser utifrån en mer omfattande minskning av trafikarbetet.

- Föreningen instämmer i utredningens förslag att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas. Utredningens främsta syfte bör vara att åstadkomma ett mer transporteffektivt samhälle. För att främja detta syfte bör utredningen även ges i uppdrag att se över avgifter för parkering och beskattning av fastigheter som används för parkering. Utredningen bör tillsättas så snart som möjligt.
- Föreningen instämmer i utredningens bedömning att långsiktigt hållbara förnybara drivmedel främst behövs inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart medan vägtransporterna ska elektrifieras så långt och snabbt som möjligt. Föreningen delar utredningens bedömning att ett förbud av bensin- eller dieseldrivna bilar är ett förbud av bilar med förbränningsmotorer. Föreningen anser att Sverige i denna fråga ska ansluta sig till Kommissionens förslag och inte verka för undantag för bilar som går på biodrivmedel.
- Föreningen förutsätter att regeringen fortsätter arbetet med att ta fram lagstiftning och underlag till en ansökan om undantag för att få införa krav på nollutsläpp från nya bilar och förbjuda försäljning av fossila drivmedel. Detta arbete bör bedrivas tillsammans med de medlemsstater som aviserat liknande målsättningar. Arbetet ska ske parallellt med att regeringen försöker påverka Kommissionens förslag och det fortsatta arbetet på EU-nivå med att se över lagstiftningen för drivmedel och fordon.

### ***Specifika synpunkter***

#### *Ett föregångsland går före*

Utredningen har utgått från att Sverige är ett föregångsland. Det har framför allt lett fram till utredningens slutsats att vägtransporterna ska elektrifieras så långt och snabbt som möjligt medan långsiktigt hållbara förnybara drivmedel ska användas där det inte går att elektrifiera. Föreningen delar denna slutsats men anser att principen om gemensamt men olikartat ansvar och rollen som föregångsland gör sig gällande inom fler områden som behandlas i betänkandet. I begreppet föregångsland ingår att Sverige ska gå före. Förslagen i betänkandet kan inte anses leva upp till den svenska klimatpolitikens ambitioner. Utredningen föreslår att fossila drivmedel ska vara utfasade 2040 trots att klimatvetenskapen är tydlig med att förbränningen av fossila bränslen måste upphöra innan dess för att klara Parisavtalets målsättningar. Det är de faktiska utsläppen det kommande decenniet som avgör om vi når Parisavtalets målsättningar. Med dagens globala utsläppstakt är den totala mängden koldioxid som kan släppas ut – det resterande utsläppsutrymmet – slut om mindre än sju år om uppvärmningen ska begränsas till 1,5 grader. Det innebär att utsläppen behöver minska snabbt i samtliga länder. Sverige är ett rikt land med höga historiska utsläpp. Föreningen anser att Sverige, för att vara det föregångsland som vi ska vara, måste förbjuda fossila drivmedel år 2030. Vad gäller året för införandet av nollutsläppskrav för nya bilar så är förslaget i betänkandet att det ska ske på EU-nivå 2030 eller strax därefter och senast 2035. Sedan betänkandet lämnades över har Kommissionen förslagit det senare året 2035. Kommissionens förslag försvårar möjligheterna att nå det redan allt för ambitiösa förslaget från utredningen att fossila drivmedel ska vara utfasade 2040. Inget av dessa årtal kan anses innebära att Sverige går före i omställningen av transportsektorn. Som utredningen redogör



för i betänkandet ställs nollutsläppskrav i Norge från 2025. Betänkandet presenterar den EU-rätt som reglerar såväl drivmedel som fordon på ett föredömligt sätt. Föreningen är väl medveten om de rättsliga hinder som finns för att ställa om transportsektorn och förbjuda fossila drivmedel och bilar med förbränningsmotorer. Som framgår av betänkandet är dessa regler även hinder för de åtgärder och de årtal som utredningen föreslår. Föreningen ser därför inget skäl till att inte tidigarelägga de årtal som föreslås i betänkandet när de åtgärder som ska leda till en fossilfri transportsektor utformas. Ett föregångsland måste ta på sig rollen att utmana EU:s regelverk för den inre marknaden genom att ansöka om undantag för strängare nationella åtgärder i syfte att påskynda omställningen och minska utsläppen i hela unionen.

#### *Lagstiftningen ska driva på omställningen - inte vänta in den*

Både utredningens betänkande och Kommissionens förslag väcker frågan om vilken roll politiken och lagstiftaren ska ha i omställningen generellt och av transportsektorn mer specifikt. Denna fråga blir som allra tydligast när det gäller att förbjuda bilar med förbränningsmotorer eller att införa nollutsläppskrav för nya bilar. Som utredningen redogör för i avsnitt 4.3 i betänkandet har flera stora biltillverkare aviserat att de endast ska sälja helt elektriska personbilar senast 2030 och några mindre biltillverkare har satt mer ambitiösa mål än så. Utöver utredningens redogörelse av de äldre biltillverkarnas omställning bör de allt fler renodlade elbilstillverkarna och deras andel av nybilsförsäljningen tas i beaktande. Föreningen ser positivt på biltillverkarnas omställning och är övertygade om att den med ambitiösa styrmedel kan gå snabbare än vad som hittills aviserats. Föreningen har därför svårt att förstå de årtal för krav på nollutsläpp från nya bilar som Kommissionen och utredningen presenterat. Istället för att politiken använder lagstiftningen som en pådrivande kraft i omställningen innebär förslagen att politiken väntar in de biltillverkare som väntat alltför länge med att ställa om sin produktion innan skarpa nollutsläppskrav införs. Föreningen anser att klimatfrågan kräver att politiken och lagstiftningen intar en mycket mer proaktiv roll än vad utredningen och Kommissionen anser. Biltillverkarna som ännu inte ställt om skulle få tydliga incitament att accelerera sin omställning för att få fortsatt tillgång till den svenska och europeiska marknaden. Ett förbud är dessutom ett styrmedel som efterfrågas av bilbranschen själva. Klimatfrågans allvar kräver att politiken på ett tydligt sätt styr hela samhället mot klimatmålen. För transportsektorn och dess fordon och drivmedel är förbud, oavsett om det är nationellt eller för hela EU, det tydligaste beskedet som kan meddelas.

#### *Fossila drivmedel ska förbjudas*

För föreningen är det självklart att ett förbud måste stödjas av befintliga styrmedel men även en hel del nya styrmedel. Reduktionsplikten bidrar redan till att minska användningen av fossila drivmedel. Genom det s.k. bonusmalussystemet blir fordonsflottan mindre beroende av fossila drivmedel. Dessa styrmedel kan bli ännu bättre och kompletteras med fler styrmedel så att övergången till en fossilfri transportsektor underlättas. Vad utredningen skriver om att det är svårt att binda politiker att införa ett förbud långt fram i tiden gäller även de styrmedel som utredningen förordar. Även om politikerna idag genomför något av utredningens två förslag om utvecklingen av reduktionsplikten finns det inget som hindrar

nästa regering eller riksdag att på olika sätt ändra politiken. Det är inte ett skäl att avfärda förbud som styrmedel.

Föreningen menar att de skäl som utredningen framför mot att införa ett förbud är svaga. Bedömningen tycks ha gjorts utifrån att ett förbud är det enda styrmedlet medan alternativet har varit flera av samverkande styrmedel. Ett förbud bör stödjas av flera samverkande styrmedel som underlättar övergången till elbilar, som ställer om den befintliga fordonsflottan och som framför allt effektiviserar bort trafik eller på annat sätt skapar ett mer transporteffektivt samhälle. Men ett förbud behövs även på grund av att det på ett helt annat sätt än ekonomiska styrmedel tydligt signalerar för alla hur omställningen ska gå till. För industrins omställning är det inte lika viktigt att alla och envar förstår hur omställningen ska ske, det finns ett kunnande hos industrierna och deras branschorganisationer som gör att tekniskt komplicerade ekonomiska styrmedel förstås av de berörda. Omställningen av transportsektorn berör däremot en stor mängd privatpersoner. Ett förbud skulle på ett betydligt tydligare sätt än reduktionsplikt och ”målår” förmedla det som är effekten av beslutet, en bil kommer i framtiden inte kunna tankas med diesel eller bensin. Ett förbud mot försäljning av fossila drivmedel skulle också tydligare visa att Sverige är ett föregångsland.

*Undantagsmöjligheterna från EU:s handelsregler måste användas för en snabbare omställning av transportsektorn i Sverige och Europa*

Föreningen anser att Sverige måste införa både förbud mot försäljning av fossila drivmedel och införa nollutsläppskrav för nya bilar tidigare än vad utredningen föreslår. Förbuden skulle utgöra strängare nationella åtgärder som måste vara förenliga med EU-rätten. Detsamma gäller för de förslag som utredningen föreslår i sitt betänkande. Utredningen beskriver i betänkandets avsnitt 7.5 och 15.6 de EU-rättsliga aspekter som måste beaktas när styrmedel utformas för att fasa ut fossila drivmedel och ställa nollutsläppskrav på nya fordon. Föreningen anser att redogörelsen är väl genomförd men har vissa synpunkter och tillägg. Det saknas tydlig praxis för tolkning av undantagsmöjligheterna.

Utredningen har inte utrett ett förbud mot försäljning av fossila drivmedel vidare, delvis på grund av de juridiska svårigheter som uppstår i förhållande till gällande EU-rätt. För att fasa ut fossila drivmedel förordar utredningen i stället en utveckling av dagens reduktionsplikt eller en förändring av reduktionsplikten så att den på sikt direkt reglerar mängden utsläpp och omformas till ett system med överlåtbara utsläppsrätter. Detta trots att även dessa styrmedel stöter på samma eller liknande juridiska svårigheter i förhållande till framför allt bränslekvalitetsdirektivet men även primärrätten och typgodkännandereglererna. Mot bakgrund av att de juridiska svårigheterna är snarlika så ställer sig föreningen frågande till varför inte ett förbud mot försäljning av fossila drivmedel utretts vidare. EU-rätten utgör hinder för de allra flesta av de föreslagna styrmedlen i betänkandet. Det är dessutom svårt att avgöra vilket utrymme som finns för enskilda medlemsstater att besluta om nationella regler för att ställa krav på nollutsläpp och fasa ut fossila drivmedel. Mot denna bakgrund är det uppenbart att EU-rätten behöver ändras. Kommissionens förslag för nollutsläppskrav för bilar gör att

föreningen befarar att den omställningstakt som EU kommer landa i kommer vara alltför långsam.

#### *Undantag från EU:s handelsregler är en politisk fråga*

Den beslutsprocess som initieras av en medlemsstat genom en ansökan om undantag är i allra högsta grad en politisk process och inte enbart en rättslig prövning. Det är Kommissionen som granskar en ansökan och de ska inom sex månader avgöra om Sverige får införa den ansökta lagstiftningen. Eftersom den nuvarande Kommissionen sätter klimatfrågan högt upp på dagordningen samt att EU är beroende av att enskilda medlemsstater minskar sina utsläpp snabbt för att nå unionens klimatmål så bör det finnas möjlighet att få en ansökan godkänd. Som utredningen nämner i avsnitt 7.5.2 har Finland redan genomfört ett förbud mot kolkraft från 2029 i sin nationella lagstiftning (se s. 280, fotnot 81). Förbudet har inte anmälts till Kommissionen enligt artikel 114 EUF-fördraget. Men enligt den finska regeringens proposition innebär lagen ett förbud av kol som handelsvara och ett sådant förbud måste vara förenligt med artikel 36 EUF-fördraget. Den finska regeringen gjorde bedömningen att omställningen till ett fossilfritt samhälle utgjorde ett legitimt skäl för ett förbud. Därutöver bedömdes förbudet vara proportionerligt. Möjligheten till undantag enligt artikel 36 EUF-fördraget är som utredningen skriver vidare än den enligt artikel 114 men de har mycket gemensamt. Det faktum att Kommissionen inte har vidtagit någon åtgärd mot ett så pass ingripande handelshinder mot en vara som en gång utgjorde grunden för EU:s uppkomst talar för att Kommissionen inte vill ställa sig i vägen för medlemsstaternas försök att ställa om från fossilt till förnybart.

#### *Det går att argumentera för att förutsättningarna för undantag är uppfyllda*

Föreningen anser att utredningen i avsnitt 15.6.5 och 15.6.10 visar att det går att argumentera för att förutsättningarna i artikel 114.5 EUF-fördraget är uppfyllda. Som framgår av betänkandet kan nya vetenskapliga belägg utgöras av nya slutsatser som dras med utgångspunkt från uppgifter som fanns när bränslekvalitetsdirektivet eller typgodkännandereglerna antogs. Vår kunskap om klimatförändringarna, dess konsekvenser samt hur snabbt förändringarna sker och när effekter av förändringarna inträder är väsentligt större nu än när bränslekvalitetsdirektivet och typgodkännandereglerna antogs. Det går därför att argumentera för att strängare nationella åtgärder grundar sig på nya vetenskapliga belägg. Att problemet ska ha uppkommit efter att den harmoniserade rättsakten antogs utesluter inte att en risk har funnits redan innan, om den manifesterar sig först senare. Om ett miljöproblem, så som klimatförändringarna, innebär att en medlemsstat inte kan leva upp till EU:s miljölagstiftning så spelar det ingen roll att miljöproblemet är vanligt förekommande inom unionen. Att efterleva EU-rätten och inte överträda den måste enligt Kokott vara den normativa regeln och därför ska kravet på att miljöproblemet är specifikt vara uppfyllt även om miljöproblemet delas av flera medlemsstater. Om klimatförändringarna inte bromsas snabbt kommer det bli mycket svårt eller till och med omöjligt för Sverige att leva upp till EU:s lagstiftning om biologisk mångfald. Detsamma kan gälla för lagstiftningen om vattenkvalitet. Naturtypen palsmyrar omfattas av livsmiljödirektivet och finns inom EU enbart i Sverige och Finland. I Sveriges rapportering till EU enligt livsmiljödirektivet pekas

klimatförändringarna ut som det främsta hotet mot naturtypen. Mot denna bakgrund anser föreningen att Sverige kan argumentera för att kriteriet att problemet ska vara landspecifikt är uppfyllt utan att för den saken skall hävda att klimatförändringarna är specifika för Sverige.

*Regeringen bör omgående fortsätta arbetet med att ta fram förbudslagstiftning*

Föreningen har sett fram emot utredningens betänkande. Utredningen har gjort ett bra jobb med att redogöra för lagstiftningen på området och föreningen instämmer i flera av utredningens slutsatser och förslag. Men när det kommer till de viktigaste frågorna för våra möjligheter att nå Parisavtalets målsättningar så landar utredningen i förslag som innebär att omställningen av transportsektorn kommer att gå för långsamt. Föreningen anser att regeringen med utgångspunkt i utredningens betänkande bör fortsätta det arbete som aviserades i januariavtalet. Ett nationellt förbud mot bensin- och dieseldrivna bilar bör genomföras genom att Sverige i de kommande förhandlingarna om Kommissionens förslag arbetar för att tidigarelägga införandet av nollutsläppskrav. Sverige bör dessutom arbeta för att EU-rätten ska tillåta att enskilda länder går före i omställningen. EU-kommissionen har satt klimatet högst upp på den politiska dagordningen, då kan inte den inre marknaden få sätta stopp för de länder som vill gå före. Som ett led i detta arbete bör Sverige ansöka om undantag från EU-rätten för att få förbjuda försäljning av fossila drivmedel och införa krav på nollutsläpp från nya bilar. Enligt föreningen måste fossila drivmedel förbjudas 2030 för att det ska vara möjligt att uppnå Parisavtalets målsättningar. Det innebär att krav på nollutsläpp från nya bilar bör införas tidigare än 2030. Detta är en hög ambition men den är helt nödvändig. För att förbuden ska vara möjliga att införa krävs det snabba satsningar på ett transporteffektivt samhälle. Utöver de förslag som lämnats i betänkandet, bör regeringen omgående tillsätta en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet inklusive parkering.

*Som ett led i arbetet med att införa nationella förbud bör regeringen:*

- Ansluta sig till de nio medlemsstater som tidigare i år krävde att EU skulle införa nollutsläppskrav och låta enskilda medlemsstater gå före i omställningen. Sverige bör bland dessa länder söka stöd för en kommande ansökan om undantag och undersöka hur länderna ställer sig till att förbjuda fossila bränslen.
- Betänkandet presenterar hur en ansökan bör argumentera för att kriterierna i artikel 114.5 EUF-fördraget ska vara uppfyllda. Föreningen har utöver det som nämns i betänkandet pekat på hur EU:s lagstiftning för biologisk mångfald kan användas i en sådan argumentation. Det finns skäl att tro att betydligt fler mål som bottnar i krav från EU-rätten kan bli svåra eller omöjliga att nå om uppvärmningen inte begränsas till under 1,5 grader. Regeringen bör därför ge myndigheterna i uppdrag att utreda vilka EU-rättsliga krav som äventyras av ett varmare klimat. Resultatet av uppdragen kan sedan användas i ansökan om undantag.
- Regeringen bör omgående ta fram författningsförslag för ett förbud mot att sälja fossila drivmedel och för nollutsläppskrav för nya bilar.

*Naturvårdsverket*

### *Sammanfattning*

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om ett riksdagsbundet mål att fasa ut fossila drivmedel till senast 2040. Styrmedelsutformning kommer dock att vara avgörande för ett effektivt måluppfyllande, vilket måste ske på ett sätt som inte äventyrar uppfyllandet av andra miljömål. Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att utreda förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem för att utfasningen av fossila drivmedel ska vara effektiv och ge incitament för transporteffektivt samhälle, biodrivmedelsproduktion samt energieffektivisering och elektrifiering. Naturvårdsverket tillstyrker förslaget att reduktionsplikten så snart det är möjligt bör förändras så att samma reduktionskrav ställs på bensin och diesel samt att rena och höginblandade flytande drivmedel inkluderas. Naturvårdsverket ser både för- och nackdelar med förslaget att införa en kvot för avancerade biodrivmedel. Samtidigt som vissa hållbara bioråvaror har svårt att konkurrera med andra mindre hållbara bioråvaror, ser Naturvårdsverket att en kvot riskerar att snedvrída marknaden. Naturvårdsverket bedömer att utredningen, vad gäller styrmedel för förnybara drivmedel, inte tillräckligt redovisar förslagets konsekvenser i form av påverkan på framtida produktion av biomassa och påverkan på biologisk mångfald. Naturvårdsverket instämmer i utredningens bedömning att det finns skäl för staten att fortsatt subventionera laddinfrastruktur för att underlätta elektrifieringen. Stöd till laddinfrastruktur utgör ett viktigt komplement till prissättningen av fossila bränslen i omställningen mot fossilfrihet. Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att Sverige bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav nya bilars koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035. Naturvårdsverket tillstyrker också förslaget om ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.

### *Kapitel 6 Förslag till utfasningsår*

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om ett riksdagsbundet mål om att fasa ut fossila drivmedel till senast 2040. En särskild skärpning av utsläppsmål för transportsektorn till 2040 får inte leda till att uppfyllandet sker på ett sätt som äventyrar uppfyllandet av andra miljömål, såsom transportmålet till 2030 riskerar att göra. I detta ingår också det globala perspektivet i det övergripande målet för miljöpolitiken, generationsmålet, om att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Utredningens beräkningsexempel för att nå utfasning av fossila bränslen till samtliga årtal omfattar stora volymer biodrivmedel som riskerar att äventyra uppfyllandet av generationsmålet. En tydligare motivering gällande avvägningen mellan utfasningsårs, klimatnytta, åtgärds kostnader och tillgången till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel hade varit önskvärd. En tidigareläggning av utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn i Sverige kan påverka de totala utsläppen i hela EU. Men det är också möjligt att bara blir en vattensängseffekt, det vill säga att de minskade utsläppen i Sverige inte påverkar EU:s totala utsläpp. Utfallet beror på hur de nationella styrmedlen, i kombination med en prissättning av transportsektorns utsläpp inom EU, kommer se ut framöver. Nationell kompletterande styrning utöver den europeiska styrningen, kommer sannolikt behövas.

### *Kapitel 7 Styrmedel för att säkerställa en utfasning av fossila drivmedel*

Naturvårdsverket instämmer i bedömningen att reduktionsplikten på sikt bör revideras till ett nationellt system med utsläppsrätter och i förslaget om att förutsättningarna för detta ska utredas. Ett handelssystem säkerställer en utfasning av fossila bränslen samtidigt som utsläppen prissätts, vilket kan ske på ett kostnadseffektivt sätt. Prissättning av fossila bränslen genom ett handelssystem ger också ökade incitament till ökad elektrifiering, ett mer transporteffektivt samhälle samt en ökad användning av biodrivmedel. Vidare styr inte reduktionsplikten mot utfasning av fossila drivmedel. Att priserna på (bland)drivmedel ökar ser Naturvårdsverket som nödvändigt för att Sverige ska kunna nå såväl klimat- som luftkvalitetsmål. Prisökningen bör ske till följd av prissättning av fossila drivmedels negativa externaliteter för att styrningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv. Av den anledningen anser Naturvårdsverket att höjda pumppriser inte bör pareras med sänkt energiskatt på diesel och bensin. Om Kommissionens förslag att införa ett separat handelssystem för vägtransporter och byggnader till 2026 blir verklighet, bör Sverige ha som mål att revidera reduktionsplikten senast till dess. Utredningen bör om möjligt ske inom ramen för Energimyndighetens kontrollstation för reduktionsplikten 2022.

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget att reduktionsplikten så snart det är möjligt bör förändras så att samma reduktionskrav ställs på bensin och diesel samt att rena och höginblandade flytande drivmedel inkluderas. Naturvårdsverket instämmer i de resonemang som utredningen för gällande att förslaget skulle öka kostnadseffektiviteten i systemet. Att inkludera rena- och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten skulle alltså leda till att fler aktörer kommer använda mer hållbara biodrivmedel. Huruvida en förändrad reduktionsplikt påverkar marknadsmakten mellan små och stora aktörer bör utredas i samband med förändring av reduktionsplikten. Likaså effekten mellan försäljare av huvudsakligen bensin respektive diesel och hur eventuella oönskade negativa konsekvenser kan undvikas. Vid en eventuell övergång till ett handelssystem bör negativa konsekvenser på konkurrensen minska.

### *Kapitel 8 Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel*

Naturvårdsverket ser positivt på förslagen på styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Det finns dock skäl att betona att förslagens konsekvenser i form av påverkan på framtida produktion av biomassa och påverkan på biologisk mångfald inte redovisas i utredningen. Naturvårdsverket instämmer i att produktionstekniken för framställningen av avancerade biodrivmedel och elektrobränslen behöver utvecklas. Upplevda och reala risker behöver minimeras för att stimulera investeringar. Incitamenten att investera i förbättringar av produktionsteknik kommer öka i takt med att priset på fossila bränslen ökar. Naturvårdsverket anser att de råvaror som ur ett svenskt perspektiv kan nyttjas för produktion av avancerade biodrivmedel även, åtminstone på sikt, behövs för att ersätta andra fossilbaserade produkter i samhället. Att inrätta en särskild kvot av dessa råvaror för just produktion av biodrivmedel riskerar att snedvrider marknaden. Det kan också leda till en ineffektiv omställning. Naturvårdsverket anser att förutsättningarna för uppförande av bioraffinaderier, där produktion av bioolja och andra mellanprodukter för avancerade

biodrivmedel utgör ett av flera segment, bör utredas vidare. Naturvårdsverket anser även att Kommissionens förslag om differentierade skatter för olika biodrivmedel kan vara en möjlighet för att främja produktion av avancerade biodrivmedel. Det förutsätter också att Kommissionens förslag röstas igenom. Naturvårdsverket anser i likhet med utredningen att främst vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att långsiktigt hållbara förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

#### *Kapitel 9 Styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle*

Naturvårdsverket anser att styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle behövs i omställningen för att nå miljömålen. Ett transporteffektivt samhälle minskar påverkan på flera miljömål och minskar behovet av till exempel el, effekt och förnybara drivmedel.

Prissättning, prioritering av steg 1- och 2-åtgärder i fyrstegsprincipen framför resurskrävande åtgärder i steg 3 och steg 4, och att klimatmålen ska utgöra ramen för transportplaneringen är centrala delar för att omställningen ska lyckas. Naturvårdsverket bedömer inte att höjda drivmedelspriser nödvändigtvis leder till negativa konsekvenser för tillgänglighet och konkurrenskraft. Ökade drivmedelspriser, till följd av prissättning på fossila bränslen, kommer i första hand påverka det trafikarbete där betalningsviljan och nyttan är låg. Det i sin tur kan komma att stimulera annan tillgänglighet och främja konkurrenskraft.

Naturvårdsverket instämmer i att vem eller vilka som ska ansvara för att fortsatt identifiera hinder och genomföra samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle behöver tydliggöras.

#### *Kapitel 10 Styrmedel för laddinfrastruktur*

Naturvårdsverket instämmer i utredningens bedömning att det finns skäl för staten att fortsatt subventionera laddinfrastruktur för att underlätta elektrifieringen. Stöd till laddinfrastruktur utgör ett viktigt komplement till prissättningen av fossila bränslen i omställningen mot fossilfrihet i transportsektorn. En snabb elektrifiering är en förutsättning för att Sverige ska klara sina klimatmål. Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att Sverige bör stödja ett EU-gemensamt arbete med att bygga en mer heltäckande laddningsinfrastruktur för personbilar och tunga fordon i hela unionen. Den nationella planen bör syfta till att öka takten i utbyggnaden av både den publika och icke publika laddningsinfrastrukturen, för att ligga i fas eller före tillväxten av batterielbilar och tunga batteriefordon. Detta är viktigt för att laddningsinfrastrukturen inte ska utgöra ett hinder för elektrifieringen av vägfordonsflottan. Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att Energimyndighetens och övriga myndigheters ansvar bör förtydligas och ges tillräckliga resurser. Naturvårdsverket vill lyfta att andra förutsättningar kan begränsa det offentliga möjlighet att öka takten för utbyggnaden av laddningsinfrastrukturen.

Laddinfrastrukturen bör integreras i elnätet Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att laddningsinfrastrukturen bör integreras i elnätet på ett effektivt sätt genom att en stor del av laddningen sker vid lägre effektnivåer. Parallellt med utbyggnaden av ett lågeffektsnätverk för icke-publik och publik destinationsladdning är det viktigt att kapaciteten i den publika

snabbladdningsinfrastrukturen följer den tekniska utvecklingen för batterielbilars snabbladdningskapacitet. Krav på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen Naturvårdsverket delar utredningens bild av att kraven på laddningsinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen är lågt ställda och tillstyrker förslaget om att överväga skärpningar för att låta kraven omfatta bland annat ouppvärmda byggnader och skärpa kraven beträffande ledningsinfrastruktur. Därtill delar Naturvårdsverket utredningens syn på att det behövs kostnadsminskningar och regelförtydliganden för samfällighetsföreningar. Det bör ses över hur ansökningsprocess och handläggning av ärenden kan effektiviseras för ansökningar från samfällighetsföreningar, som ett led i att minska kostnaderna. Laddinfrastruktur för tunga fordon Naturvårdsverket tillstyrker utredningens förslag om att laddningsinfrastruktur som möjliggör depåladdning, destinationsladdning och snabbladdning för tunga fordon snabbt behöver komma på plats.

#### *Kapitel 11 Styrmedel för personbilar*

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att Sverige bör verka för EU omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilars koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035. Att verka för ett nollutsläppskrav inom EU till 2035 ger tydlig signal till tillverkarna att ställa om och kan påskynda prisutvecklingen på nollutsläppsfordon när produktionskapaciteten ökar. Behovet av nya eller förändrade styrmedel för att skapa ett större utbud av mindre och billigare nollutsläppsfordon kan behöva ses över.

Naturvårdsverket anser att behövs en plan för vad som ska hända med fordon med förbränningsmotorer (inklusive laddhybrider) som kommer finans kvar på marknaden efter 2040. Naturvårdsverket anser att införandet av en koldioxidbaserad registreringskatt i bonus-malus-systemet för nya fordon bör prövas i den fortsatta utvecklingen av styrmedel för personbilar. En registreringskatt skulle påverka effektiviteten i bonus malus-systemet genom att incitamenten för att köpa ett nollutsläppsfordon ökar än mer, vilket Naturvårdsverket tidigare framfört. Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att se över nedsättningen för miljöanpassade bilar i bilförmånsbeskattningen.

#### *Kapitel 12 Styrmedel för lätta lastbilar och tunga fordon*

Naturvårdsverket instämmer i att Sverige på EU-nivå bör verka för starkare och utvidgade krav för att få ner koldioxidutsläppen för tunga fordon och lätta lastbilar. Omställningstakten mot nollutsläpp för tunga fordon har gått långsammare än för personbilar. Därför delar Naturvårdsverket utredningens bild att det är viktigt med en senare tidplan för tunga fordon än för personbilar. Detta då det inte finns utbyggd infrastruktur för ellastbilar och dessa är fortfarande mycket dyrare än lastbilar med förbränningsmotorer. I närtid bedömer Naturvårdsverket att även andra tekniker, som tunga fordon på flytande eller komprimerad biogas, fyller en funktion för att minska utsläppen i sektorn. I den planerade översyn av förordningen för nya tunga fordons koldioxidutsläpp som ska göras 2022, är det därför viktigt att biogaslastbilar (och eventuellt andra biodrivmedel) kan klara de kravnivåer som kommer ställas på 2025. Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att förutsättningarna för olika dedikerade biodrivmedelalternativs utveckling parallellt med introduktion av eldrivna



lastbilar behöver utredas. Naturvårdsverket ser att biogas kan användas i exempelvis industri istället för vägtransporter. Det finns dock behov av att få styrmedel på plats för att användningen ska öka där, för att undvika glapp i efterfrågan på biogas när användningen inom vägtransport minskar.

### *Kapitel 13 Styrmedel för arbetsmaskiner*

EU-definition av nollutsläpp och lågutsläpp Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att Sverige inom EU bör verka för att det införs en definition av nollutsläpp och lågutsläpp för motorer till arbetsmaskiner. Det är viktigt att de arbetsmaskiner där det idag fattas utbud och infrastruktur för att kunna elektrifiera ändå ställs krav på lägre utsläpp. Därtill tillstyrker Naturvårdsverket förslaget om att utökade riktade statliga medel bör avsättas till forskning, utveckling, demonstrationsprojekt och marknadsintroduktion av arbetsmaskiner med nollutsläpp, inklusive laddningsinfrastruktur. Utfasad återbetalning av dieselskatt Naturvårdsverket tillstyrker förslagen om att den nuvarande återbetalningen av delar av skatten på diesel till arbetsmaskiner inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruks-verksamhet bör fasas ut. Klimatpremie för fler arbetsmaskiner redan idag behövs en minskning av effektkravet för att inkludera fler elektrifierade arbetsmaskiner. Detta har lyfts av såväl aktörer i branschen och Energimyndigheten. Därför tillstyrker Naturvårdsverket förslaget om att den nyligen införda klimatpremie för miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner bör utvärderas med täta mellanrum och att anslagen kan komma att behöva utökas och omfatta fler typer av arbetsmaskiner. Utvecklade upphandlingskrav Naturvårdsverket ställer sig positiva till förslaget om att Trafikverket bör ges i uppdrag att, i samarbete med andra myndigheter som använder arbetsmaskiner för sina åtaganden, utveckla upphandlingskraven så att övergången till eldrivna arbetsmaskiner främjas. Naturvårdsverket ser dock att andra noll- eller lågutsläppsarbetsmaskiner inte bör uteslutas i nuläget beroende på sektorns förutsättningar.

### *Kapitel 14 Styrmedel för inrikes flyg, sjöfart, järnväg och Försvarsmaktens transporter*

Prissättning av utsläpp från sjöfart, lok och motorvagnar Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att verka för att sjöfartens utsläpp ska omfattas av EU ETS, eftersom dessa utsläpp saknar en prissättning och därmed incitament till omställning. Naturvårdsverket tillstyrker även förslaget om att via nationella styrmedel prissätta de utsläpp från sjöfart, lok och motorvagnar som i dag åtnjuter nedsättning av koldioxid- och energiskatt. Det är viktigt att principen om att förorenaren betalar följs och att förorenaren, när så är motiverat, kompenseras ekonomiskt på annat sätt. Flygets höghöjdseffekter vidare anser Naturvårdsverket att arbetet med att finna lämpliga metoder och styrmedel som mäter respektive prissätter höghöjdseffekter bör fortgå. Höghöjdseffekterna uppstår även när fossila flygbränslen ersätts av biobränslen. I dag saknas styrmedel som träffar höghöjdseffekterna.

## *Näringslivets Transportråd*

### *Sammanfattning*

- Näringslivets Transportråd instämmer i att omställningen till fossilfria transporter måste påskyndas och att en snabb utfasning av fossila drivmedel är önskvärd.
- Näringslivets Transportråd instämmer i att utfasningen av fossila drivmedel behöver ske hållbart och kostnadseffektivt. Detta är nödvändigt för att transportsektorn ska fortsätta att tillgodose tillgänglighet och konkurrenskraft för företag i hela landet.
- Näringslivets Transportråd anser att det är svårt att utifrån analyserna i utredningen avgöra om valet av utfasningsår 2040 är realistiskt för godstransporter.
- Näringslivets Transportråd efterfrågar en konkret handlingsplan för utfasning och en samlad analys av vilka kostnader den skulle medföra näringslivet.
- Näringslivets Transportråd önskar ett större fokus på åtgärder som skapar förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle istället för att utvecklingen i huvudsak drivs på genom kraftigt höjda transportkostnader.
- Näringslivets Transportråd efterlyser en konsekvensanalys av effekterna på konkurrenskraften för industrin och handeln i Sverige.

#### *Val av utfasningsår*

Enligt Näringslivets Transportråd är det svårt att utifrån gjorda analyser i utredningen uttala sig om huruvida valet av 2040 som utfasningsår är realistiskt. Det saknas en samlad handlingsplan för hur utfasningen ska genomföras och en samlad analys av vilka kostnader den skulle medföra industrin och handeln i Sverige. Det finns stora osäkerheter förknippade med samtliga tre strategier och särskilt vad gäller elektrifiering av tunga transporter och tillgången, och således även prisutvecklingen, på biodrivmedel. Det är positivt att betänkanudet lyfter fram att utfasningen av fossila drivmedel behöver ske hållbart och kostnadseffektivt. Detta bör genomsyra det fortsatta arbetet för att transportsektorn ska fortsätta att tillgodose tillgänglighet och konkurrenskraft för företag i hela landet. Näringslivets Transportråd bedömer dock, liksom betänkanudet, att kostnaderna för tunga transporter som inte kan elektrifieras på kort sikt ökar kraftigt, vilket riskerar att få negativ påverkan på näringslivets konkurrenskraft i Sverige. Det är viktigt att denna fråga hanteras klokt i kommande arbete. Näringslivets Transportråd tillstyrker att kontrollstationer ska användas och även tydligt inkludera analys av hur den internationella konkurrenskraften och kostnadseffektiviteten i transportsystemet påverkas. Näringslivets Transportråd menar att politiska mål om utfasning måste grunda sig på djupare och mer underbyggda analyser än vad som presenteras av betänkanudet. Det finns alltför stora osäkerheter i alla strategins tre delar och troligen kommer en forcerad tidplan för utfasning att få transportkostnaderna att öka okontrollerat. Riskerna är stora att en utfasning till 2040 inte kan ske hållbart och kostnadseffektivt vad gäller godstransporter.

#### *Effektiva vägtransporter*

I utredningens scenarier antas trafikarbetet med tunga lastbilar öka med 18 procent till år 2040 från 2018 års nivå. Transportarbetet med lastbilar antas utvecklas i ungefär motsvarande takt, det vill säga ingen större effektivisering genom exempelvis högre fyllnadsgrad inkluderas i scenarierna. Näringslivets Transportråd vill dock poängtera att det fortfarande finns

potential i att minska utsläppen genom att tillåta mer effektiva, i betydelsen mer kapacitetsstarka, vägfordon. Genom att implementera bärighetsklass 4, BK4, som möjliggör transporter med lastbilar med en bruttovikt på 74 ton, minskar bränsleförbrukningen och utsläppen av koldioxid. Om det även skapas möjligheter att införa längre lastbilar kan godstransporter på väg bli ännu mer effektiva. Trafikverkets egna analyser visar på att längre lastbilar, upp till 34,5 meter, är samhällsekonomiskt lönsamma och minskar bland annat koldioxidutsläppen. Näringslivets Transportråd beklagar att de ekonomiska ramarna för utvecklingen av transportsystemet 2022–2033, som anges av regeringens infrastrukturproposition, innebär en situation där vägunderhåll och införandet av BK4 delvis står mot varandra, vilket riskerar att sinka implementeringen av BK4 i hela landet. Näringslivets Transportråd vill vidare att regeringen även verkar för godkännande och implementering av längre lastbilar. Näringslivets Transportråd välkomnar skrivelser i betänkandet som menar att offentliga insatser för utveckling och utbyggnad av laddinfrastruktur bör intensifieras. Positivt är även att betänkandet föreslår att klimatpremien för miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner ska både förlängas och få utökade anslag. Näringslivets Transportråd vill samtidigt påpeka att det i dagsläge är ovisst vilken teknisk lösning som lämpar sig för att elektrifiera tyngre och/eller långväga tunga fordon.

#### *Överflyttning för ett mer transporteffektivt samhälle*

Näringslivets Transportråd menar att Sverige, och EU, ska verka för att styrmedel i första hand införs på global nivå, eftersom sjöfarten är global till sin karaktär och därför ska regleras genom internationella konventioner. EU-kommissionen presenterade i juli 2021 ett förslag till att inkludera sjöfarten i EU ETS och Näringslivets Transportråd avser att yttra sig om förslaget i ett separat remissyttrande. I korthet anser Näringslivets Transportråd att tillämpning av regionala och lokala särregler och styrmedel för sjöfarten ska undvikas, eftersom de påverkar konkurrenskraften för svenska företag inom industri och handel negativt. De kan också motverka klimatmål genom att göra sjöfarten mindre attraktiv. Underhåll av befintlig infrastruktur är nödvändig för att ens bibehålla befintlig transporteffektivitet och bör därför prioriteras som en viktig åtgärd i utfasningsstrategin. Det gäller inte minst för järnvägens tillförlitlighet och attraktivitet som trafikslag. Även kvarvarande oelektrifierat järnvägsnät behöver elektrifieras.

#### *Genomför en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar näringslivets konkurrenskraft*

Att transportsektorn ska ställa om är självklart men vi måste ta hänsyn till Sveriges internationella konkurrenskraft när vi väljer åtgärder. Transportsektorn måste bidra i omställningen till ett klimatneutralt Sverige trots att det är en sektor som är svår att ställa om på ett kostnadseffektivt sätt och utan alltför stora konsekvenser för samhället. Betänkandet tar upp en rad förslag på styrmedel som ska leda till en utfasning av fossila drivmedel men landar inte i en helhetslösning utan hänvisar i många fall istället till att det behövs ytterligare analyser och utredningar. Vissa styrmedel har redan utretts separat och även införts i Sverige, såsom reduktionsplikten, eller så förväntas det inom kort komma förslag på EU-nivå inom ramen för Fit for 55, liksom vad gäller inkluderingen av sjöfarten i EU ETS. Det finns därför inget samlat förslag på styrmedel, och således inte heller någon samlad konsekvensanalys, att

ta del av. Näringslivets Transportråd vill därför påpeka behovet av en samlad översyn av skatter och avgifter på transporter och hur de påverkar näringslivets konkurrenskraft. Dessa är redan idag ett lapptäcke med oklar styrning. Näringslivets Transportråd ställer sig bakom reduktionsplikten som ett av verktygen för att uppnå etappmålet, och menar att med lämplig utformning kan reduktionsplikten minska växthusgasutsläppen i transportsektorn på ett kostnadseffektivt sätt. Näringslivets Transportråd har i tidigare remissyttrande efterfrågat en mer relevant analys av möjligheten att uppfylla reduktionsplikten och vilka konsekvenser den medför.

Betänkandet belyser snedvridningen i reduktionspliktsnivå och prisutveckling mellan bensin och diesel. Näringslivets Transportråd tillstyrker det orimliga med att främst diesel ska beläggas med höga kostnader och priser i utfasningen. Betänkandet tar även upp avståndsbaserade skatter för lätta och tunga fordon som ett möjligt styrmedel som bör utredas vidare. Näringslivets Transportråd menar dock att det är utsläppen som bör reduceras, och inte transporterna i sig. En beskattning av avstånd försvagar svensk industris och handelns konkurrenskraft. Vidare nämner betänkandet också ett utsläppshandelssystem för vägtransporter som är på gång från EU. Det finns således flera överlappande förslag till styrmedel som samtliga syftar till att minska växthusgasutsläppen. Näringslivets Transportråd saknar en helhetssyn för hur omställningen rimligen ska beskattas för att bibehålla internationell konkurrenskraft för industri och handel i Sverige. Näringslivets Transportråd välkomnar samtidigt att klimat- och miljöstyrning av vägtransporter samordnas mer inom EU.

#### *Analysera konsekvenserna av utfasningen*

Näringslivets Transportråd anser att skatter och avgifter på transporter fyller en funktion. Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet, exempelvis med transporternas klimatpåverkan och vikten av en hållbar väg bort från fossila bränslen. Poängen är att vi måste kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och balansen till de övriga transportpolitiska målen. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt försvagas näringslivets konkurrenskraft. Det vore olyckligt både för samhällsekonomin och för klimatet. Betänkandet saknar en samlad handlingsplan för hur utfasningen av fossila drivmedel ska genomföras och därför finns inte heller någon samlad analys av vilka kostnader den skulle medföra industrin och handeln i Sverige. Det finns stora osäkerheter förknippade med samtliga tre strategier och särskilt vad gäller elektrifiering av tunga transporter och tillgången, och således även prisutvecklingen, på biodrivmedel. Näringslivets Transportråd bedömer att det finns risk för att utredningen underskattar kostnader och negativa konsekvenser av en utfasning redan år 2040 och efterfrågar därför en mer djupgående analys av konsekvenserna av en utfasning för näringslivet i Sverige. En sådan konsekvensanalys ska även ta hänsyn till näringslivets internationella konkurrenskraft.

#### *Preem*

## *Sammanfattning*

- Preem står i huvudsak bakom de kommentarer som lämnats av Drivkraft Sverige och ansluter sig till organisationens remissvar i sin helhet. Preem vill emellertid i detta separata remissvar belysa särskilt utvalda punkter.
- Preem står bakom ambitionen att fossila drivmedel behöver fasa ut och till slut upphöra.
- Preem anser även att målet om utfasning av fossila drivmedel bör uppnås genom teknikneutralitet och med fokus på miljö- och kostnadseffektivitet.
- Preem anser att Utredningens och politikens fokus bör ligga på skärpta utsläppskrav för alla drivmedel och energislag.
- Preem anser även att ett förbud mot försäljning av bilar med förbränningsmotorer 2030, om detta beslutas, för harmoniseras med EUs förslag på år 2035.
- Preem är positiva till reduktionsplikten och ser styrmedlet som den enskilt viktigaste åtgärden för att transportsektorn ska nå det uppsatta målet om 70 procent lägre utsläpp till år 2030.
- Preem ser positivt på Utredningens förslag att införa en gemensam reduktionsplikt för alla drivmedel.
- Preem är mycket tveksamma till att det skapas en separat utsläppshandel för drivmedel.
- Olika system ger en snedvridning i både konkurrenskraft och optimerar i detta fall inte på miljönytta. Preem ser därför att det bör vara ett system där fokus för alla drivmedel ligger på klimatnytta.

## *Synpunkter*

### *Utfasning av fossila drivmedel*

Preem står bakom ambitionen att fossila drivmedel behöver fasa ut och till slut upphöra. Preem anser att utredningens förslag visar en tydlig, långsiktig viljeriktning. Preem är emellertid skeptiska till användningen av totalförbud för fossila drivmedel då det finns aspekter av samhället som inte säkert har hållbara lösningar att tillgå vid det datum som förbudet föreslås gälla, år 2040. Det kan exempelvis handla om fordon kopplade till Försvarmaktens verksamhet eller andra applikationsområden inom den svenska krisberedskapen. Preem är fullt medvetna om att Utredningen resonerat kring specifika undantag för Försvarmakten men vill samtidigt poängtera att ett totalförbud på fossila drivmedel skulle kunna innebära bristande tillgång på dessa produkter i Sverige och risk för ett oönskat importberoende. Preem anser även att målet om utfasning av fossila drivmedel bör uppnås genom teknikneutralitet och med fokus på miljö- och kostnadseffektivitet. Detta genom att främst nyttja möjligheterna inom befintlig fordonsflotta och infrastruktur. Preem anser även att Utredningen ger ett alldeles för stort fokus på lagstiftningsmässigt framtvingande av elektrifiering samt att man utelämnar många andra effektiva lösningsalternativ.

### *Utfasning av "fossila" fordon*

Flytande förnybara drivmedel är den kanske snabbaste och mest kostnadseffektiva vägen mot en snabb omställning av transportsektorn. Genom att fasa ut fossila drivmedel till förmån för förnybart kan en klar majoritet av Sveriges befintliga fordonsflotta bidra till att nå de uppsatta klimatmålen. Dessa fordon behöver inte bytas ut eller betraktas som mindre önskvärda.

Preem anser att Utredningens och politikens fokus bör ligga på skärpta utsläppskrav för alla drivmedel och energislag, och inte på specifika kategorier av drivmedel eller motortekniker. Preem anser även att ett förbud mot försäljning av bilar med förbränningsmotorer 2030, om detta beslutas, för harmoniseras med EUs förslag på år 2035.

### *Justerad reduktionsplikt*

Preem är positiva till reduktionsplikten och ser styrmedlet som den enskilt viktigaste åtgärden för att transportsektorn ska nå det uppsatta målet om 70 procent lägre utsläpp till år 2030. Genom reduktionsplikten får Preem och resten av marknaden goda och långsiktiga förutsättningar för en ordnad och hållbar omställning.

### *Gemensam kvot*

Preem ser positivt på Utredningens förslag att införa en gemensam reduktionsplikt för alla drivmedel, inklusive de höginblandade volymer som idag beskattas och säljs utanför reduktionspliktens systemgräns. Med begreppet "gemensam reduktionsplikt" avser Preem en gemensam reduktionsnivå för den totala volymen sålda flytande drivmedels per företag och år.

### *Utsläppshandel för drivmedel*

Preem är mycket tveksamma till att det skapas en separat utsläppshandel för drivmedel. Reduktionsplikten är ett etablerat och tydligt styrmedel med god förutsägbarhet, som skulle tjäna på att fortleva i sin nuvarande form.

### *Preems syn på skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel*

Nuvarande lagstiftning tillåter överlåtelse av reduktion mellan bensin och diesel. Dock inkluderas inte höginblandade bränslen, vilka kan fortleva utan krav på reduktion. Olika system ger en snedvridning i både konkurrenskraft och optimerar i detta fall inte på miljönytta. Vi ser därför att det bör vara ett system där fokus för alla drivmedel ligger på klimatnytta. Kopplat till detta anser vi således att Pumplagen har spelat ut sin roll kopplat till både denna rapportens resultat och reduktionspliktens tydliga utveckling.

### *Specifikationer och standarder*

Det finns en prognos från Energimyndigheten som beskriver hur bensin- respektive dieselkvoterna kan utvecklas inom reduktionsplikten. Bensin och diesel har olika förutsättningar när det gäller hur man kan uppnå reduktion inom specifikationerna. Det är därför orimligt att sätta samma reduktionskrav på produkterna bensin och diesel.

### *Särskilt kvot för avancerade biodrivmedel*

Som tidigare nämnts så anser Preem att fokus bör ligga på klimatnytta för samtliga nuvarande

och kommande drivmedel. Detta innebär att vi är negativa till särskilda kvoter för avancerade biodrivmedel.

## SCA

### *Sammanfattning*

- Utredningens ställningstagande om att omställningen kräver en kombination av effektivisering och ersättning av fossila drivmedel med el och förnybara drivmedel är mycket bra.
- Det är en stor brist att utredningen inte fullföljer det resonemanget utan istället gynnar elektrifiering i så stor utsträckning. Samtliga förnybara alternativ kommer att behövas för att ersätta allt fossilt – biodrivmedel, elektrobränslen, vätgas, förnybar el, förnybara material, med mera.
- Störst total klimatnytta uppnås då regleringen av utsläpp från fordon beräknas utifrån ”well-to-wheel”, hela livscykeln, och inte utifrån utsläpp från avgasröret, ”tail-pipe”. Sverige bör verka för att EU ändrar beräkningsmodell.
- Samtliga drivmedelsalternativ kräver hållbarhetskriterier och beräkningar av klimatpåverkan – det vill säga fossila drivmedel, el, biodrivmedel, elektrobränslen, med flera. Det är obalanserat idag när endast biodrivmedel omfattas.
- Förslaget om att efter 2030 enbart acceptera nollutsläppsfordon (el och vätgas) i nybilsförsäljningen är inte vetenskapligt grundat och kommer inte att ge bäst klimat- och miljönytta.
- Utredningen underskattar kraftigt potentialen för bioråvaror och möjligheterna att producera inhemska biodrivmedel och andra förnybara drivmedel.
- Utredningen ger ingen samlad bild av kostnaderna för omställningen och hur dessa kostnader ska fördelas.

### *Brister i EU-politiken*

EU:s klimatpolitik på transportområdet brister när politiken utgår ifrån principen om ”tail pipe emissions” istället för att se till de samlade utsläppen i hela produktionskedjan och användningen av fordonen – ”well-to-wheel” grundat på livscykelanalys. Utredaren har inte analyserat denna uppenbara brist och ger inga egna motiv till varför denna inriktning bör accepteras från svensk sida. Istället föreslår utredningen att EU-politiken ska accelereras genom ett snabbare genomförande av kravet på enbart så kallade nollutsläppsfordon inom EU.

### *”Tail pipe-reglering” styr ensidigt och fel*

Att enbart mäta utsläppen från avgasröret och basera styrmedlen på dessa innebär att man bortser från alla utsläpp i tidigare led av försörjningskedjan för fordon och bränslen. De fordon som av EU och i utredningen beskrivs som ”nollutsläppsfordon” är i verkligheten inga nollutsläppsfordon. Detta framgår av utredningens egna beräkningar som åskådliggörs i diagrammen på sidan 209 (figur 6.33 och 6.34). Elbilarna och biodrivmedelsbilarna har

ungefär samma klimatpåverkan ur livscykelperspektiv. Elbilarna ger avsevärt högre utsläpp för tillverkning av batterier och fordon, medan biodrivmedelsbilarna ger högre utsläpp från bränslecykeln. I båda fallen kan utsläppen sannolikt reduceras över tid, men slutsatsen kvarstår, termen ”nollutsläppsfordon” är missvisande och ovetenskaplig.

#### *Utredningens syn på potentialen för biodrivmedel*

Utredningen tonar genomgående ner förväntningar och potentialer när det gäller biodrivmedel och råvaror för biodrivmedel. Påståendet på sidan 177 om att den globala tillgången på hållbar bioenergi är ”begränsad” till 100 EJ behöver utvecklas. Enligt IEA:s ”Net Zero by 2050: a Roadmap for the Global Energy Sector” från våren 2021 kan ”modern bioenergi” redan till 2040 bidra med 97 EJ (utöver traditionell bioenergi), vilket då är den ledande förnybara energikällan globalt. 2050 kan bioenergi stå för nästan lika stor energitillförsel som alla fossila energislag tillsammans och på ungefär samma nivå som vindkraft respektive solenergi. Det finns många andra potentialberäkningar som hamnar på högre nivåer, beroende på vilka antaganden som görs om möjligheterna att odla energigrödor. De svenska möjligheterna tonas också ned. Potentialerna för skogsbaserad biomassa beskrivs som ”stora men osäkra”. Efter diverse reduktioner kommer utredaren fram till att 18-28 TWh biodrivmedel från skogen skulle kunna produceras. Utredningen brister avseende beskrivning av varför olika faktorer har exkluderats, t ex stubbar och framtidsmöjligheter för ökad biomassatillväxt. Utvecklingen avseende skogsbaserade biodrivmedel går snabbt. Utbyte, tillgänglighet, produktkvalitet, med mera kommer att förbättras över tid. Veldig lite är kommersiellt och storskaligt idag.

#### *Mål för utfasningen (kapitel 6), förbättringsförslag*

Utredningen föreslår att fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige senast 2040 och att detta ska vara ett av riksdagen fastställt mål. Det kommer 2040 att finnas många bilar med förbränningsmotor, vilka då bör drivas med biodrivmedel. Utredningen föreslår också att utfasningen ska ske ”på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel”. Detta är balanserat och bra. Målformuleringen om att ”vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga förnybara drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart” är inte lika balanserat och bra. Vid produktion av t ex biojet/SAF produceras samtidigt förnybar bensin och diesel. Det är slöseri med resurser att inte ta tillvara på de möjligheter som skapas. Perspektivet behöver vidgas och utgå ifrån ett livscykelperspektiv. Det konkreta förslaget är att gynna samtliga alternativ till fossila drivmedel. Hela paletten av förnybara alternativ kommer att behövas. Målet bör vara att fasa ut det fossila. Ingen vet idag vad som är bästa lösningen 2040.

#### *Styrmedel för att säkerställa utfasning (kapitel 7), förbättringsförslag*

Reduktionsplikten föreslås förändras så att samma reduktionskrav ställs på bensin och diesel och att systemet utvecklas till ett utsläppshandelssystem. Det här är riktigt allvarligt. Om reduktionsplikten skulle förändras nu försvinner den långsiktighet som under så lång tid har



efterfrågats från alla de aktörer som har, eller har planer på, biodrivmedelsproduktion. Det är viktigt att den här typen av styrmedel är långsiktiga och stabila för att underlätta planering för marknadens aktörer. Dessutom finns kontrollstationer kopplade till reduktionsplikten. Reduktionsplikten ska finnas kvar och ska inte ersättas med, eller modifieras enligt, det som i utredningen benämns ”system med överlåtbara utsläppsrätter”.

#### *Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (kapitel 8), förbättringsförslag*

Sverige bör driva på för högre mål för användning av förnybar energi inom EU, men denna ökande ambition ska inte enbart gälla avancerade biodrivmedel och elektrobränslen. Tvärtom krävs ökade volymer av alla typer av förnybara drivmedel. Det är det fossila som ska fasas ut. Det är viktigt med långsiktighet och stabilitet. Förslaget om att införa reduktionsplikt för avancerade biodrivmedel respektive elektrobränslen kommer eventuellt att föreslås av Energimyndigheten som ett styrmedel för att stimulera investeringar i produktionsanläggningar.

#### *Styrmedel för personbilar (kapitel 11), förbättringsförslag*

Formuleringen att ”definitionen av nollutsläpp inte bör bli mindre strikt” innebär att de samlade klimateffekterna inte beaktas och strider mot principen om teknikneutralitet. Sverige bör inte anta ett mål om att alla nya bilar från 2030 ska vara nollutsläppsfordon. Det är inte utsläppen från avgasrören som betyder mest. Det är fossil koldioxid som aldrig ska nå atmosfären. Det vore att föredra en utredning som utgår ifrån större systemstudier och livscykelanalyser för att rätt slutsatser ska dras. En bränslesnål bensindriven personbil kan vara bättre för klimatet år 2040 än en elbil, då den drivs av förnybar bensin och/eller andra förnybara molekyler. Det viktigaste att gynna är ökad produktion av förnybar och hållbar el samt ökad produktion av förnybara och hållbara drivmedel.

## *Sekab*

### *Sammanfattning*

- Sekab stöder förslaget om att införa en särskild kvot för avancerade biodrivmedel.
- Sekab stöder förslaget om att Energiskattedirektivet behöver ändras och att beskattning sker baserat på energiinnehåll istället för som idag volymbasis.
- Sekab stöder förslaget att för de höginblandade etanoldrivmedlen E85 och ED95 kan statsstödsgodkännande för skattenedsättning sökas motiverat utifrån etanolens lägre energiinnehåll. Kan kompletteras med att dessa etanoldrivmedel används i särskilt anpassade motorer.
- Sekab vänder sig starkt mot förslaget att omedelbart inkludera höginblandade flytande biodrivmedel i reduktionsplikten.
- Sekab stöder utredningens förslag om att höja reduktionsplikten för bensin. Etanol är det största biodrivmedlet i världen och kan produceras hållbart i stora volymer från en bred råvarubas.

- Sekab anser att utredningen fokuserar oproportionerligt mycket på el som lösning för vägtransporter. Hållbara biodrivmedel kommer även fortsättningsvis att behövas inom flera områden, framförallt till tung trafik men även till de 7 miljoner bilar som går på flytande drivmedel.
- Sekab vänder sig mot utredningens fokus på nollutsläppsfordon, då sådana enligt vår mening inte existerar.
- Sekab anser att utsläpp bör ses ur ett Well-to-Wheel (WtW) perspektiv istället för ur ett Tank-to-Wheel (TtW) perspektiv. Sekab vänder sig därmed mot utredningens förslag att basera politiska mål och styrmedel på klimatutsläpp från ”avgasröret” (Tank-to-Wheel, TtW).
- Sekab ifrågasätter utredningens direkta utpekande av olika användningsområden och förslag på allokering av biodrivmedel till användning i stort sett endast inom flyg och sjöfart.

### *Övergripande kommentarer*

Utfasningsutredningen är mycket omfattande och har en bra inriktning att fossila drivmedel ska fasas ut till år 2040. Sekab menar dock att utfasningsutredningen har tagit in för många frågor utan ett grundligt förankringsarbete med näringsliv och berörda branscher. Det är bra att utfasningsutredningen ser elektrifiering och biodrivmedel som kompletterande teknologier. Samtidigt är det tydligt att utredningen har ett ensidigt fokus på el som lösning utan att se till den stora potentialen med hållbara biodrivmedel. Ska Sverige kunna vara ett föregångsland måste vi välja lösningar som är hållbara även i de delar av världen som inte har tillgång till förnybar el men däremot har potentialen att producera hållbara biodrivmedel. Sekab vänder sig mot utredningens fokus på nollutsläppsfordon, då sådana enligt vår mening inte existerar. I alla drivmedels livscyklar uppstår utsläpp, allt beroende på råvara och tekniklösning/mognad. Sekab anser att man bör se till Well-to-Wheels (WtW) data för att jämföra fordon och energikällor på ett teknikneutralt sätt. Sekab vänder sig kraftigt mot utredningens förslag att basera politiska mål och styrmedel på klimatutsläpp från ”avgasröret” (Tank-to-Wheel, TtW). Sekab ifrågasätter utredningens tydliga utpekande av olika användningsområden och förslag på allokering av biodrivmedel till användning i stort sett endast inom flyg och sjöfart. Biodrivmedel kommer enligt vår uppfattning även i fortsättningen att behövas inom vägtransporter, framförallt till tung trafik men även till de 7 miljoner bilar som går på flytande drivmedel. Här bör marknaden vara med och styra utvecklingen av användningsområden. Utredningens tydliga övervikt mot el som lösning för vägtransporter riskerar att redan idag påverka den infrastruktur som finns utvecklad för flytande drivmedel. Utredningen missar delvis situationen ”Här och nu” samt behovet av hållbara lösningar för de förbränningsmotorer som redan existerar och som kommer att finnas under mycket lång tid.

### *Kvot avancerade biodrivmedel och förutsättningar produktion*

Sekab stöder utredningens förslag om att det behöver införas en särskild kvot för avancerade biodrivmedel från bland annat lignin/cellulosa enligt REDII Annex IX A sektion o). Genom att införa en ambitiös kvot sänds viktiga signaler till investerare att våga satsa på storskaliga

produktionsanläggningar baserade på ny teknik och svenska råvaror då man ser en avsättning för slutprodukterna.

#### *Höginblandade biodrivmedel vs reduktionsplikten*

Sekab vänder sig starkt mot förslaget att omedelbart inkludera rena och höginblandade flytande biodrivmedel i reduktionspliktssystemet. Genom att inkludera dessa biodrivmedel redan nu i reduktionsplikten kommer ett skevt marknadsförhållande uppstå. Höginblandade biodrivmedel som används i anpassade motorer kommer inte att kunna konkurrera på marknaden och riskerar därmed att helt försvinna. Detta är något som främst kommer att drabba mindre aktörer som enbart säljer biodrivmedel. För de höginblandade etanoldrivmedlen E85 och ED95 ger dessutom det lägre energiinnehållet i etanol jämfört med bensin och diesel en oproportionerligt hög beskattning vid inkludering i reduktionsplikten så länge energiskatt tas ut på volymbasis istället för baserat på energiinnehåll. Sekab stöder utredningens förslag om att höja reduktionsplikten för bensin. Etanol är det största biodrivmedlet i världen och kan produceras hållbart i stora volymer från en bred råvarubas. Sverige bör verka för att snabba på standardiseringsutvecklingen så att inblandning av högre volymer etanol i bensin blir tillåtet. Utan att för den skull ta bort de redan höginblandade produkterna E85 och ED95. Specifika höginblandade biodrivmedel som ED95 kommer inte att fungera som ett drop-in bränsle då det är ett eget bränsle anpassat till dedikerade motorer. ED95 har idag en klimatnytta på upp till 90 procent och spelar därför en viktig roll i klimatomställningen av vägtransporterna. Om höginblandade biodrivmedel omedelbart inkluderas i reduktionsplikten kommer ED95 inte att kunna konkurrera och därmed försvinna från marknaden.

#### *Alkoholer – energiskatt samt statsstödsundantag*

Dagens beskattning enligt Energiskattedirektivet är baserad på volym istället för energiinnehåll, vilket kraftigt missgynnar alkoholbaserade drivmedel som E85 och ED95. Sekab stöder utredningens förslag att Sverige behöver verka för att energiskattedirektivet ändras så att drivmedel beskattas baserat på energiinnehåll. Sekab stöder vidare utredningens förslag för att behålla konkurrenskraften för de höginblandade etanoldrivmedlen E85 och ED95 söks statsstödsgodkännande för skattenedsättning motiverat inte utifrån etanolens miljöegenskaper utan som en justering för dess lägre energiinnehåll. Utöver det kan hänvisning göras till att etanoldrivmedlen används i särskilt anpassade motorer.

#### *Regelrådet*

Remissen innehåller inget förslag till författningstext. Remissen omfattas därmed inte av Regelrådets granskning och borde därför inte ha remitterats till Regelrådet.

#### *Scania*

#### *Sammanfattning*

- Scania stödjer en utfasning av fossila drivmedel i inrikes transporter till 2040.
- Scania delar bedömningen att ekonomiska styrmedel och prissättning av koldioxid är av högsta vikt för omställningen. Scania delar även helt utredningens bedömning att det finns en stor fördel att harmonisera styrmedel på EU-nivå.
- Scania ser det som angeläget att flytande höginbladade biodrivmedel får skattebefrielse till och med 2030 precis som biogasen i Sverige har fått av EU-kommissionen.
- Scania delar även utredningens bedömning att biogasen har en viktig roll i omställningen. Scania vill även framhålla att biogasen även har klara samhällsnyttor för en hållbar cirkulär ekonomi.
- Scania ser stora fördelar med ett mer transporeffektivt samhälle. Det finns flera tillgängliga teknologier redan i dag som möjliggör ökad transporteffektivitet.
- Det behövs en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen för att både få ut eldrivna lastbilar på marknaden och samtidigt behålla fjärrtransporternas effektivitet.
- Scania ser elvägar som ett viktigt komplement till mer traditionell laddinfrastruktur vid rastplatser och godsterminaler. De innebär tidsvinster för våra kunder och även ett minskat tryck på laddinfrastruktur vid rastplatser och terminaler.
- Scania delar utredningens bedömning att planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället.
- Elektrifiering kommer att ha en helt avgörande roll i omställningen. Därför är en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen i stor omfattning och även med hög effekt (800- 1000 kW) avgörande om målet med fossilfria tunga fordon ska nås.

## ***Synpunkter***

### *Utfasningsår*

Scania stödjer en utfasning av fossila drivmedel i inrikes transporter till 2040 och betonar att både elektrifiering och långsiktigt hållbara förnybara drivmedel behövs för att nå målet. Scania vill även understryka vikten av kontrollstationer längs vägen mot målet som utredningen föreslår. Det säkerställer att alla aktörer i transportsystemet kan ställa om i rätt takt och på ett sätt som är förutsägbart.

### *Styrmedel för att säkerställa en utfasning av fossila drivmedel*

Scania delar bedömningen att ekonomiska styrmedel och prissättning av koldioxid är av högsta vikt för omställningen. Det måste säkerställas att dessa styrmedel är utformade på ett sätt som fungerar praktiskt och affärsmässigt för våra kunder och att de har en förutsägbarhet på ett visst antal år. Scania delar helt utredningens bedömning att det finns en stor fördel att harmonisera styrmedel på EU-nivå. Här spelar förslagen i EU:s 55-procentpaket en stor roll. Det handlar främst om revideringen om energiskattedirektivet och införandet av vägtransporterna i EU:s utsläppshandel ETS. Scania anser att det är positivt att utvidga EU ETS till transportsektorn men är något frågande till hur ett nationellt utsläppshandelssystem i Sverige som utredningen föreslår är tänkt att fungera ihop med ett kommande EU ETS. Reduktionsplikten i Sverige ser Scania som ett viktigt verktyg för att stegvis fasa ut fossil diesel. Samtidigt är höginblandade biodrivmedel som HVO 100 och biodiesel RME ytterst

viktiga för omställningen här och nu. Scania ser det som angeläget att flytande höginbladade biodrivmedel får skattebefrielse till och med 2030 precis som biogasen i Sverige har fått av EU-kommissionen. Dagens skattebefrielse enbart till och med 2022 skapar en stor osäkerhet för våra kunder.

#### *Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel*

Avancerade biodrivmedel och har en viktig roll för att öka andelen biodrivmedel. Scania delar även utredningens bedömning att biogasen har en viktig roll i omställningen. Scania vill även framhålla att biogasen även har klara samhällsnyttor för en hållbar cirkulär ekonomi. I förslaget till reviderat energiskattedirektiv i EU är biogasen förmånligt klassad skattemässigt, detta ser Scania mycket positivt på. När det gäller elektrobränslen är deras roll för vägtransportsektorn något oklar, när eventuell storskalig produktionskapacitet för elektrobränslen skulle kunna vara på plats kan samtidigt elektrifieringen av vägtransportsektorn vara omfattande. Scania vill även framhålla att långsiktigt hållbara biodrivmedel producerade i Sverige eller i våra grannländer kan ha en stor betydelse att minska sårbarheten för både samhällsviktig kollektivtrafik med buss och samhällsviktiga godstransporter med lastbil. Detta perspektiv blir allt viktigare i en osäker omvärld, Scania anser att utredningen hade kunnat belysa detta i större omfattning.

#### *Styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle*

Scania ser stora fördelar med ett mer transporeffektivt samhälle. Det finns flera tillgängliga teknologier redan i dag som möjliggör ökad transporteffektivitet. Scania ser det som angeläget att kommande nationell plan för transportsystemet 2022–2033 innehåller tillräckliga resurser för åtgärder som möjliggör utökad trafik på det svenska vägnätet med både tyngre och längre lastbilar. Automatisering och digitalisering kan innebära stora effektivitetsvinster i transportsystemet med både effektiva transportflöden med högre produktivitet och lägre koldioxidutsläpp. På detta område är det viktigt att fordonsindustrin och myndigheter kan samverka på bästa sätt för att prova system för självkörande fordon som syftar till ökad transporteffektivitet.

#### *Styrmedel för laddinfrastruktur*

Scania delar utredningens bedömning att AFIR-regelverket i EU har stor betydelse. Ett förslag på reviderat regelverk har presenterats av EU-kommissionen i 55- procentspaktet. Scania anser dock att för mesta möjliga nytta måste laddeffekten för laddare för tunga lastbilar vara på 800 Kw-1000 Kw, inte 350 Kw som föreslås i förslaget till nytt AFIR-regelverk. Scania anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur och åkeriernas användningsmönster för tunga lastbilar måste matchas mycket noga. Det behövs en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen för att både få ut eldrivna lastbilar på marknaden och samtidigt behålla fjärrtransporternas effektivitet. Uppstår köer vid laddstationer eller att laddstationerna brister i driftsäkerhet uppstår kostsamma tidsförluster. Scania ser likt utredningen ett behov av att alla de statliga myndigheterna, Svenska kraftnät och övriga elnätsoperatörer som arbetar med elektrifiering av transportsektorn samverkar på bästa sätt. Scania ser att den pågående elektrifieringskommissionen har en viktig uppgift att föreslå

modeller för myndighetssamverkan på elektrifieringsområdet. Scania ser elvägar som ett viktigt komplement till mer traditionell laddinfrastruktur vid rastplatser och godsterminaler. De innebär tidsvinster för våra kunder och även ett minskat tryck på laddinfrastruktur vid rastplatser och terminaler.

#### *Eltillförsel- och elnätsfrågor*

Scania delar utredningens bedömning att planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället. Scania vill även lyfta fram vikten av att behoven för tunga fordons laddning tas med i de kommande nätutvecklingsplanerna och utbyggnaden av elnät. Sannolikt är möjligheterna begränsade att koordinera utbyggnad av traditionell vägtransportinfrastruktur med nätutvecklingsplanerna redan i den kommande nationella infrastrukturplanen för 2022 till 2033 men detta måste ha hög prioritet till nästa nationella plan som ska presenteras 2026. Elektrifieringen av vägtransporterna måste också inkluderas i nästa översyn av regelverket för transeuropeiska Energinät, TEN-E i EU precis som att den kommande revideringen av transeuropeiska transportnät, TEN-T behöver koordineras med AFIR-regelverket.

#### *Styrmedel för tunga fordon*

Elektrifiering kommer att ha en helt avgörande roll i omställningen. Därför är en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen i stor omfattning och även med hög effekt (800- 1000 kW) avgörande om målet med fossilfria tunga fordon ska nås. Det behövs ett starkt incitamentssystem som underlättar ett införande av de mest energieffektiva fordonen och övergång till nollutsläppsfordon även i de segment som är svårare att elektrifiera. Scania ser också ett fortsatt stort behov av hållbara biodrivmedel och högeffektiva konventionella drivlinor. Det är för tidigt att tala om ”nollutsläpp ur avgasröret” för alla tunga fordon i EU 2040.

Scania ser även miljölasterpremier som fortsatt viktig under en längre tid för att främja uttrullningen av både elektrifierade lastbilar och lastbilar som drivs med biogas. Ett liknande upplägg i Sverige tillsammans med en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen skulle innebära stora fördelar för elektrifieringen av den tunga lastbilstrafiken.

Scania delar utredningens slutsatser om att offentlig upphandling av godstransporter på väg har stor betydelse för transportsektorns omställning. Här är upphandlingen av busstrafik i Sverige en stor förebild. I dag är den upphandlade kollektivtrafiken med buss närmare 90 procent fossilfri i Sverige, detta är en stor framgång. Minst lika viktig är näringslivets upphandling av transporter. Stora transportköpare har en avgörande påverkan på utvecklingen. I regel har åkeribranschen svårt att ställa om på egen hand om inte transportköparna efterfrågar fossilfria lösningar och även kompenserar åkerierna för merkostnader som behövs för exempelvis nya fordon, höginblandade biodrivmedel eller laddinfrastruktur.

## *Skatteverket*

I betänkandet lämnas ett antal förslag till styrmedelsförändringar, varav vissa avser skatteområdet. De förslag som lämnas är på en översiktlig nivå och det saknas möjlighet att utvärdera eventuella konsekvenser för Skatteverket. En sådan utvärdering får istället göras när det har lämnats förslag om hur styrmedel inom skatteområdet ska utformas och det har tagits fram författningsförslag. Skatteverket har därför i nuläget inte några synpunkter på de förslag som lämnas i betänkandet.

## *Skogsindustrierna*

### *Sammanfattning*

- Skogsindustrierna tillstyrker att omställningen till fossilfria transporter måste påskyndas.
- Skogsindustrierna avstyrker i nuläget ett utfasningsår kopplat till tunga godstransporter på grund av bristen på kunskapsunderlag om hur omställningen kan gå till och eftersom godstransporter rör sig över nationella gränser.
- Skogsindustrierna tillstyrker att omställningen måste ske med gemensamma beslut och styrmedel i EU, och avstyrker därför att Sveriges mål och styrmedel kraftigt avviker från EU.
- Skogsindustrierna efterfrågar en konkret handlingsplan för utfasning, särskilt för tunga godstransporter.  
Skogsindustrierna tillstyrker att skogsnäringsens konkurrenskraft påverkas av utfasningen.
- Skogsindustrierna tillstyrker att prisökningen specifikt på diesel är orimlig.
- Skogsindustriernas önskar se en mer utförlig och kvantitativ konsekvensanalys av konkurrenskraften för industrin, eftersom stora konsekvenser antyds utan att konkretiseras.
- Skogsindustrierna tillstyrker att det idag inte är möjligt att besluta om eller när nollutsläppskrav för tunga lastbilar kan införas.
- Skogsindustrierna bedömer att utredningen underskattar kostnader och negativa konsekvenser av en utfasning redan år 2040.
- Skogsindustrierna anser att ett transporteffektivt samhälle nås med investeringar och åtgärder som bland annat beskrivs i den nationella godstransportstrategin och inte genom kraftigt höjda transportkostnader.
- Skogsindustrierna anser att rena och höginblandade biodrivmedel är en viktig lösning i utfasningen, och att alla drivlinor bör utvärderas i well-to-wheel-perspektiv.

### *Skogsindustriernas yttrande*

En snabbare utfasning av fossila drivmedel är önskvärd men den måste ske på ett kostnadseffektivt sätt och utan alltför allvarliga konsekvenser för samhälle och näringsliv. Skogsindustrierna instämmer med utredningen att den höga reduktionspliktsnivån för diesel

och den medföljande höga prisnivån ger oönskade och snedvridande effekter. Reduktionsplikten bör ses över i syfte att justera snedvridningen mellan bensin och diesel. Utredningen påpekar att skogsnäringens transporter och arbetsmaskiner kan drabbas av höga kostnader i utfasningen utan möjlighet att byta till realistiska alternativ, och att det får återverkningar på skogsnäringens internationella konkurrenskraft. Skogsindustrierna tillstyrker att dessa konsekvenser måste beaktas i utfasningsplanen.

Ambitionen med att välja 2040 som utfasningsår är imponerande men utredningen lyckas inte övertyga om att det kommer att ske på ett hållbart och kostnadseffektivt sätt och dessutom ge konkurrensfördelar. På samma sätt som 2030-målet för transportsektorn blir utfasningsåret en politisk vision utan en konkret handlingsplan genom styrmedel och åtgärder. Anledningen till att inga andra länder har satt ett utfasningsdatum är troligen för att de inte ser att det kan ske på ett hållbart och kostnadseffektivt sätt med bibehållen konkurrenskraft. Det räcker inte att utreda vilken effekt ett stoppdatum kan få på fordonsflottan. Med tvingande elektrifiering kan kostnaderna bli mycket höga. Utredningens scenario Hög El framstår som bakgrunden till resonemanget att Sverige skulle kunna fasa ut fossila drivmedel till år 2040. Ett sådant scenario är dock mycket optimistiskt givet de osäkerheter som finns om bred elektrifiering i hela vägtransportsektorn. Flera trender och politiska strömningar kan kraftigt begränsa tillgången på biodrivmedel. Höginblandade biodrivmedel ges med utredningens förslag dåliga förutsättningar för att bidra i klimatomställningen. Det kan leda till att omställningen blir mycket svårare och mer kostsam. Detsamma gäller för laddhybrider.

Sammanfattningsvis finns det mycket stora osäkerheter i alla strategins tre delar och troligen kommer ingen del att fullt ut kunna bidra enligt utrednings förhoppning. Risken är att samtliga delar hamnar långt ifrån önskat läge och att tiden för en rimlig utfasning har missbedömts. Skogsindustrierna menar att politiska mål om utfasning måste grunda sig på djupare och mer underbyggda scenarioanalyser än vad som presenteras av utredningen. En snabb utfasning är inte enkel för något land och det måste tydligare framgå i analysen.

#### *Förslag till utfasningsår är orealistiskt och saknar handlingsplan*

Skogsindustrierna tillstyrker att kontrollstationer bör användas och även tydligt inkludera analys av hur den internationella konkurrenskraften och kostnadseffektiviteten i transportsystemet påverkas. Scenarierna MedelEl och HögEl för personbilar och lätta lastbilar saknar någon mer beskrivning än att ett förbud införs vid vissa tidpunkter. Det blir därför svårt att bedöma rimligheten i de scenarierna och framförallt vilka konsekvenser de får. Scenarierna skiljer sig mycket från expertmyndigheternas scenarier vilket borde tyda på att konsekvenserna av utredningens scenarier kan vara mycket stora. HögEl-scenariot för tunga fordon baseras på bilbranschens färdplan, och elektrifieringstakten är mycket snabbare än i olika scenarier från expertmyndigheter. Många externa faktorer ska till för att uppnå branschens vision, till exempel omfattande laddinfrastruktur av olika typer och produktion och distribution av vätgas.



Det är också osäkert om samhället kan möta upp behoven som transportbranschen har i realiseringen av ett HögEl-scenarion. Därmed får sannolikheten att fullt ut landa i HögEl-scenarion bedömas som relativt låg. Med tanke på den stora skillnaden mellan LågEl och HögEl krävs nog betydande insatser för att landa i HögEl och det medför troligen också stora konsekvenser. Uppskattningen av åtgärdskostnader är intressant men svårbedömd i brist på detaljer. Det framstår dock som att den faktiska kostnaden för laddning och faktiska prisnivåer för elfordon underskattas. Det är idag svårt att bedöma hur laddning kommer att ske år 2040, och även hur prisutvecklingen på laddfordon ser ut. Det framstår i vilket fall att utfasningen har betydande kostnader. Om dessa kostnader koncentreras till vissa sektorer eller grupper i samhället kan det få stora effekter just där. Skogsindustrierna avstyrker i nuläget ett utfasningsår kopplat till tunga godstransporter på grund av bristen på kunskapsunderlag om hur omställningen konkret ska gå till och eftersom godstransporter rör sig över nationella gränser. Styrmedel för omställningen av tunga godstransporter på väg måste tas fram gemensamt inom EU.

#### *Reduktionsplikt för utfasning av fossila drivmedel*

Utredningen belyser snedvridningen i reduktionspliktsnivå och prisutveckling mellan bensin och diesel. Skogsindustrierna tillstyrker att det är orimligt att främst diesel ska beläggas med höga kostnader och priser i utfasningen. För att Sveriges omställning ska vara trovärdig borde en stor andel av de biodrivmedel som används också produceras i Sverige av svensk råvara, åtminstone på nettobasis. Samtidigt begränsar EU alltmer användningen av den typen av material och flytande biodrivmedel och förbränningsmotorer pekats ut som en föråldrad teknik som är redo för utfasning. Därmed ska investerare inte bara överkomma utmaningar i teknikutveckling, kostnader och uppskalning utan också en politisk motvind. Sammantaget skapar det en stor osäkerhet gällande tillgången på biodrivmedel i Sverige år 2040. Skogsindustrierna tillstyrker att klimat- och miljöstyrning av vägtransporters samordnas mer inom EU. Sverige har redan unikt hög beskattning och långtgående reduktionsplikt och kommer förmodligen att skilja sig alltmer från övriga Europa. Det är inte en hållbar utveckling för ett land i utkanten av den inre marknaden som är beroende av kostnadseffektiva transporter för att kunna konkurrera. Enligt utredningen behövs främst avancerade biodrivmedel av drop-in typ. Det är den enklaste lösningen i användarled och önskvärdt i den mån det går. Samtidigt kan möjligheten att producera avancerade biodrivmedel till en rimlig produktionskostnad utökas om även rena och höginblandade biodrivmedel används. Det kan vara en viktig del i att faktiskt uppnå en utfasning och här ges mer utrymme i en utfasningsstrategi.

Utredningen ger en översikt av uppskattade produktionspotentialer för biodrivmedel från svensk råvara. En viktig begränsning för utvecklingen är tillgång till bioråvara med rimliga kostnader i tillräckligt stor volym. Det är också viktigt att ha perspektivet att investeringstunga värdekedjor måste växa fram för producera en mellanprodukt som sedan kan vidareförädlas till drop-in drivmedel. De måste vara lönsamma i alla led för att någon ska investera och marknaden för slutprodukten måste bli mer förutsägbar. Skogsindustrierna anser att det är viktigt att ta fram realistiska bedömningar av hur mycket av råvarupotentialen

för avancerade biodrivmedel som kan realiseras. Skogsindustrierna har tidigare begärt en mer relevant analys av möjligheten att uppfylla reduktionsplikten och vilka konsekvenser den medför. Utredning om hur olika reduktionspliktskurvor för bensin och diesel kan uppfyllas i verkligheten utifrån drivmedelsstandarder och tillgång på rätt sorts biodrivmedel.

Utredningen bör också beröra hur beskattningen av drivmedel kan justeras efter hand som andelen fossilt kol minskar och även hur justerad beskattning kan dämpa prisökningen på drivmedel som reduktionsplikten medför.

#### *Investeringar krävs för ett mer transporteffektivt samhälle*

Det transporteffektiva samhället är i grunden svårdefinierat och svårt att följa upp och det är även mycket svårt att styra mot. Det är viktigt att skilja på transporter och trafik. I ett transporteffektivt samhälle kan mängden transporterat gods öka samtidigt som trafiken minskar. Det är för näringslivet och många andra samhällsaktörer en självklarhet att styra mot effektiva transporter och genomföra förbättrande åtgärder. Skogsindustrierna ser en risk att strategin för att uppnå ett transporteffektivt samhälle främst baseras på transportkostnadshöjande åtgärder eller begränsande åtgärder som förbud mot vissa typer av drivlinor. Det är också viktigt att möjligheterna för en bred elektrifiering av godstransporter belyses bättre. Underhåll av befintlig infrastruktur är nödvändig för att ens bibehålla befintlig transporteffektivitet och bör därför prioriteras som en viktig åtgärd i utfasningsstrategin. Skogsindustrierna tillstyrker att transporteffektivisering är central åtgärd men den måste ske genom verkliga effektivitetsförbättringar enligt förslag i den nationella godstransportstrategin och inte genom kraftiga kostnadshöjningar.

#### *Svårt att styra mot elektrifiering av tunga lastbilar innan realistiska teknikval finns på plats*

I nuvarande läge där det är ovisst vilken teknisk lösning som lämpar sig för att elektrifiera tyngre och/eller långväga tunga fordon är det svårt att avgöra om omfattande elektrifiering är möjlig till år 2040. Elektrifieringen av tunga fordon kräver både omfattande utveckling av fordonsteknik och utbyggnad av helt nya infrastrukturer, kanske till och med flera parallella infrastruktursystem med mycket höga investeringskostnader. Det är enligt utredningen också ovisst vilka tekniska lösningar som slutligen kan och ska användas för en bred elektrifiering av tunga fordon. Sverige har utifrån fordonsvikter och långa avstånd en särskild utmaning att elektrifiera. Regionala och lokala begränsningar i elnätscapacitet kan också fördröja lösningar som kräver höga effekter vid laddning. Skogsindustrierna anser att det inom överskådlig framtid kommer att finnas ett behov av flytande och gasformiga drivmedel för tunga fordon och att de lösningarna inte kan förbjudas genom nollutsläppskrav eller hot om detsamma. Samtliga alternativ bör utvärderas i ett ”well-to-wheel”-perspektiv för att möjliggöra en snabb och kostnadseffektiv utfasning av transportsektorns växthusgasutsläpp. Skogsindustrierna efterfrågar mer analys och en tydligare handlingsplan för hur tunga lastbilar ska bli fossilfria.

#### *Styrmedel för arbetsmaskiner måste inkludera alla drivlinor*

Utredningen påpekar att de begränsade tekniska förutsättningarna att använda nollutsläppstekniker för samtliga arbetsmaskiner innebär att styrning bör ske mot rena och

höginblandade förnybara drivmedel. Skogsindustrierna håller med utredningen om denna analys.

#### *Styrmedel för sjöfarten måste beakta internationell konkurrenskraft*

Det är nödvändigt med en styrning av sjöfarten, men den måste ske internationellt och helst globalt för att inte snedvrída konkurrens. Sveriges konkurrenskraft som exportland är beroende av kostnadseffektiva sjötransporter. Att samtidigt införa fyra olika klimatstyrande system som dessutom är specifika för EU eller till och med Sverige kan ha en mycket stor påverkan på Sveriges konkurrenskraft. Konsekvenserna av utredningens förslag måste utredas ytterligare och kontinuerligt utvärderas vid kontrollstationer om något eller samtliga styrmedel införs.

#### *Konsekvensanalysen är otillräcklig och underskattar troligen kostnader*

Enligt betänkandet uppstår ungefär samma konsekvenser vid en utfasning 2040 som 2045, men utifrån teknikutveckling och förändringstakt i fordonsflottan kan 5 år göra stor skillnad. Det framstår inte som självklart att elektrifieringen kan ge kostnadseffektiva transporter till alla delar av transportsektorn, särskilt inte när beskattning införs på elfordon. I vissa segment kan elektrifiering redan idag vara lönsam men det är inte en naturlag att elektrifiering innebär låga kostnader. Bland annat långväga och/eller tunga transporter kvarstår som en mycket stor utmaning. Det är inte självklart hur de ska elektrifieras på ett kostnadseffektivt sätt. En konsekvensanalys bör också inkludera bedömningar av vad som händer om elektrifieringen blir mycket svårare och mer kostsam än vad vi kan se från dagens läge. En strategi som baseras på en snabb höjning av drivmedelspriser får stora konsekvenser för samhället. Dessa konsekvenser måste belysas tydligare innan några politiska beslut fattas. Skogsindustriernas bedömning är att utredningens förslag till utfasning kommer att leda till mycket högre drivmedelspriser än vad som anges i konsekvensanalysen.

Skogsindustrierna instämmer i utredningens analys att höga dieselpriiser kommer att leda till koldioxidläckage och minskad konkurrenskraft, samt att även skogsbrukets arbetsmaskiner drabbas. Elektrifiering av de tyngsta godstransporterna och arbetsmaskinerna på landsbygden framstår idag som mycket svår och kostsam. Det blir därför tydligt att vissa branscher, bland annat skogsnäringen, kommer att drabbas av kraftiga kostnadshöjningar utan att ha några alternativ att byta till. Detta är en mycket allvarlig konsekvens som drabbar stora delar av Sveriges näringsliv i olika omfattning. Trots detta föreslås inga åtgärder för att mildra effekten av utfasningen. Utredningen nämner behovet av åtgärder för att stärka konkurrenskraften men konkreta förslag saknas. Konsekvensen av att höginblandade och rena biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten blir troligen att merparten av dem slås ut.

### *Småföretagarnas Riksförbund*

#### *Sammanfattning*

Utredningen har valt att enbart söka svar på mål 13 i FN:s SDG riskerar föreslagna åtgärder att hamna i målkonflikt med målen som omfattar både den sociala och ekonomiska

hållbarheten. Det är därför anmärkningsvärt att utredningen i sin konsekvensanalys inte presenterar en övergripande diskussion kring de målkonflikter med andra globala mål som uppkommer i de fall föreslagna åtgärder skulle verkställas. Vissa förslag baseras på ej beslutade EU-åtgärder vilket givetvis utgör en osäkerhetsfaktor. Förslagen utgår vidare från genomförande av en omfattande elektrifiering men i betänkandet finns inga förslag på hur detta ska åstadkommas. Redan idag finns hinder i form av allvarliga obalanser i eldistributionssystemet. Ingen analys görs av hur en eventuellt avvikande politik i Sverige skulle påverka, transporter, ekonomi, rörlighet, turism, beskattning etc. Vissa förslag upplever Småföretagarnas Riksförbund som diffusa.

### *Synpunkter*

Utredningen har valt att enbart söka svar på mål 13 i FN:s SDG riskerar föreslagna åtgärder att hamna i målkonflikt med målen som omfattar både den sociala och ekonomiska hållbarheten. Det är därför anmärkningsvärt att utredningen i sin konsekvensanalys inte presenterar en övergripande diskussion kring de målkonflikter med andra globala mål som uppkommer i de fall föreslagna åtgärder skulle verkställas. Trots ett mycket omfattande material framstår en hel del av presenterade förslag i deras ögon som otillräckliga eller icke heltäckande. Grunderna för detta konstaterande är främst:

- Vissa förslag baseras på ej beslutade EU-åtgärder vilket givetvis utgör en osäkerhetsfaktor.
- En allsidig beskrivning av hur genomförandet av föreslagna mycket långtgående förändringar ska ske saknas. Det gäller inte minst de ekonomiska aspekterna, det finns ofinansierade förslag i rapporten och sannolikt tillkommer ytterligare finansieringsbehov för att genomföra utredningens förslag.
- Förslagen utgår vidare från genomförande av en omfattande elektrifiering men i betänkandet finns inga förslag på hur detta ska åstadkommas. Redan idag finns hinder i form av allvarliga obalanser i eldistributionssystemet. Betänkandet behandlar inte heller hur en kraftigt ökad eltillförsel på den svenska marknaden ska åstadkommas, läget idag är t o m att nuvarande långt ifrån tillräckliga nivåer på elproduktion ej är säkrade för framtiden.
- Beroendet av EU berörs men under lösa antaganden om vilken politik EU kommer driva. Betänkandet innehåller antydningar om att Sverige kan gå sin egen väg om EU är långsamt. Småföretagarnas Riksförbund bedömning är att utrymmet är synnerligen begränsat för att avskärma den svenska marknaden från EU:s transportsystem. Ingen analys görs av hur en eventuellt avvikande politik i Sverige skulle påverka, transporter, ekonomi, rörlighet, turism, beskattning etc.
- Vissa förslag upplever Småföretagarnas Riksförbund som diffusa. Ett exempel på diffusa inslag är utredningens resonemang om drivmedel där en rad olika alternativ förs fram utan att utmyнна i konkreta förslag. Efter att utredningen presenterats har EU kommit med en rapport "Fit for 55" som innehåller förslag om införande av utsläppsrätter för bl a transporter, lämpligen borde fokus ligga på detta och hur svensk - och EU-beskattning ska kombineras.

När det gäller bedömning av konsekvenserna av utredningens förslag så är detta minst sagt bristfälligt hanterat menar Småföretagarnas Riksförbund. Två sidor av dryga 700 ägnas åt konsekvenser för näringslivet, varav en knapp halvsida åt småföretag. Småföretagarnas Riksförbund anser också att utredningen begränsar innebörden av ”småföretag” till små företag som säljer vissa drivmedel. De bedömer även att förslagen kommer slå hårt mot vissa grupper i samhället såsom stora delar av landsbygden, småföretag, småjordbruk samt låg- och medelinkomsttagare. De nackdelar som kan uppkomma är försämrad mobilitet, fördyringar och försämrade förutsättningar för näringsverksamhet utanför mera tätbefolkade delar i landet.

Avslutningsvis riktar Småföretagarnas Riksförbund nedanstående kommentarer inte primärt mot utredningen utan mot utredningens uppdragsgivare:

- Är det rimligt att Sverige ska driva en allt för långtgående och ibland kontraproduktiv politik i det här avseendet med ytterst marginell effekt utifrån ett globalt perspektiv och till ett högt pris för vissa grupper i Sverige?
- Vore det inte bättre att lägga mera energi på att öka påtryckningarna mot länder som exempelvis Kina som i rask takt fortsätter bygga grovt miljöskadliga energianläggningar med påverkan av en helt annan dignitet än vad Sverige förorsakar?
- Mera fokus borde riktas mot att svenskt näringsliv kan spela en viktig roll i omställningen genom att lansera miljövänlig teknik, det finns gott om exempel där svenska företag ligger långt framme.

## *Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI*

### *Sammanfattning*

VTI bedömer att utredningens analys av såväl enskilda styrmedel som den helhet av styrmedel som behövs för att uppnå målen är otillräcklig för en bedömning av enskilda styrmedels och helhetens samhällsekonomiska effektivitet. Övergripande relaterar dessa främst till hur svensk klimatpolitik kan optimeras givet att Sverige uppfyller sina åtaganden inom EU, hur specifika svenska styrmedel och styrmedelskombinationer kan optimeras, valet av systemgränser både i analysen av transportsystemets koldioxidutsläpp (där utredningen ägnar stort fokus åt fordonens bidrag under deras driftsfas), effektivitet (med avseende på exempelvis kollektivtrafikens betydelse) och konsekvenser av omställningen av hela samhället (påverkan från andra samhällssektorer). Sedan Utfasningsutredningen tillsattes har mycket hänt på klimatpolicyområdet inte minst inom EU. Dessutom har IPCC publicerat den första större vetenskapliga uppdateringen sedan 2013. Flera aktuella EU-förslag som kommit i kölvattnet av The Green Deal och målet om att minska EU:s utsläpp med minst 55 % till 2030 kopplar även till Utfasningsutredningen. Dessa nya EU-förslag behöver beaktas när det beslutas hur Utfasningsutredningens resultat ska hanteras.

### *Sverige är en del av EU*

Det innebär att svenska styrmedel bör utformas så att de, givet EU:s politik,

samhällsekoniskt effektivt bidrar till ökad uppfyllelse av de svenska klimatmålen. Samverkans-effekten mellan svenska styrmedel och EU:s kan vara både positiv och negativ. Det är förvisso ingen lätt uppgift att analysera detta, men även partiella bidrag till analysen kan åstadkomma värdefulla underlag. Att dessa typer av analys behövs belyses dessvärre inte av utredningen. Risken kan bli att Sverige tar på sig större kostnader än nödvändigt. Det saknas också analyser av hur styrmedlen som exempelvis allt högre EU-krav på maximala genomsnittliga utsläpp från varje fordonstillverkarens nya fordon (lätta och tunga) samt en eventuell utsläppshandel för transportsektorn, påverkar effektiviteten i och relevansen av förslagen till nationella styrmedel i Sverige.

#### *Analys av effektivitet och fördelningseffekter*

VTI anser att utredningens analyser är otillräckliga för en bedömning av de föreslagna styrmedlens samhällsekoniska effektivitet. Utredningen anger i inledningen till kapitlet med rubriken Konsekvensanalys att utredningen inte lämnar detaljerade styrmedelsförslag och att konsekvenserna endast beskrivs på ett ”principiellt plan” (sid 662). Det är därför inte förvånande att ytterst litet görs för att klargöra olika styrmedels relativa kostnadseffektivitet, eller om bördorna kan väntas fördelas mellan olika grupper på ett ur fördelningsperspektiv rimligt sätt. En sådan analys kan åstadkommas genom att beräkna effekter för olika hushåll med metoder som t.ex. i Eliasson, Pyddoke och Swärdh (2018) som refereras i betänkandet eller Pyddoke, Swärdh, Algers, Habibi och Zadeh (2019). VTI letar förgäves efter stöd för att styrmedelspaketet kan förväntas vara kostnadseffektiva. Utredningen innehåller sparsamt med referenser till samhällsekoniska analyser av styrmedel från exempelvis Konjunkturinstitutet, den svenska bilparksmodellen (Staffan Algers) eller VTI.

#### *Livscykelperspektiv*

Parisavtalet stipulerar ansträngningar för att hålla medeltemperaturökningen till 1.5 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå. Sveriges långsiktiga målsättning är att år 2045 inte orsaka något nettoutsläpp av växthusgaser och därefter ska utsläppen vara negativa. Med detta i åtanke är betänkandets analys av förslagen ur ett livscykelperspektiv viktig. Det är noterbart hur utfasningen av fossila bränslen och introduktionen av elektro- och biodrivmedel förutspås innebära förhöjda växthusgasutsläpp från fordons- och drivmedelsproduktionen. Livscykelanalysen av vägfordonens hela livscykel visar vidare hur omställningen av fordonsflottan innebär en relativ förskjutning av direkta territoriella utsläpp av växthusgaser (under driftfasen) till indirekta utsläpp orsakade utomlands (under tillverkningsfasen) jämfört med dagens situation. VTI hade önskat en tydligare diskussion om dessa oönskade effekter. VTI anser även att valda systemgränser i livscykelanalysen kan diskuteras. Livscykelberäkningarna i betänkandet hanterar bidraget från fordonen enskilt. Detta trots att de är en del av ett sammankopplat systemet fordon–infrastruktur. Vägtransport förutsätter självklart tillgång till väginfrastruktur.

#### *Transporteffektivitet*

I regeringens klimathandlingsplan görs bedömningen att elektrifieringen av transportsystemet behöver genomföras parallellt med en höjning av dess transporteffektivitet. Den aktuella

utredningen har använt samma definition av transporteffektivitet som i klimathandlingsplanen, nämligen ett försvagat samband mellan tillgänglighet och ökat transportarbete. Vidare beskriver klimathandlingsplanen att utvecklingen mot ett mer transporteffektivt samhälle innebär att trafikarbetet, och därigenom utsläppen och övrig miljöpåverkan, kan minska utan att tillgängligheten försämras. Betänkandet föreslår, som styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle, ökade satsningar på elektrifiering i landsbygd och att eldrivna fordon i glesbygd är en del av ett transporteffektivt samhälle. VTI vill påtala att elektrifieringen av transporter i sig självt inte påverkar trafikarbetet och detta förslag bör därför inte associeras med transporteffektivitet. Betänkandet beskriver att ökad transporteffektivitet och därmed förbättrat resursutnyttjande blir betydelsefullt i omställningen till ett hållbart transportsystem. Utredningen konkretiserar inga förslag till åtgärder för att närma sig transporteffektivitet. Därför är det svårt att bedöma om eventuella åtgärder har potential och är effektiva. I detta sammanhang är det också viktigt att beakta att regering och riksdag har slagit fast att ”för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet (som handlar om tillgänglighet) i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet (som bl.a. inbegriper klimat och miljömålen)”.

#### *Hinder för omställning*

Inrikes transporter och arbetsmaskiner orsakar tillsammans ungefär 38 % av Sveriges samlade växthusgasutsläpp. Industrisektorns utsläpp är nästan lika stort. Och i likhet med transportsektorn förväntas omställningen av industrin med exempelvis hållbar gruvdrift och framställning av järn- och stål kräva mycket el. Betänkandet prognostiserar att dagens elbehov för inrikes transporter och arbetsmaskiner på ca 3 TWh tiofaldigas och blir ungefär 30 TWh vid år 2040. Detta utgör ungefär 20 % av dagens totala elbehov i Sverige. Betänkandet föreslår att ”vägtransporter bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt”. VTI ser därför ett behov av att konsekvenserna av hela samhällets omställning för möjligheten att elektrifiera transportsystemet undersöks i en mer fördjupad analys.

#### *Möjligheter med omställning*

Teknikutvecklingen inom elektrifiering håller en hög takt. VTI instämmer i vikten av en ”smart integration” med elförsörjningssystemet. Införande av batterifordon, och i synnerhet teknik för batteribyte där fordon i stället för att snabbbladdas byter batteri (som bland annat utvecklas i stor skala i Kina), kan innebära uppbyggnad av stora energilager som kan skapa förutsättningar för en utbyggnad av mer intermittenta energikällor. Möjligheter och konsekvenser för transportsystemets aktörer (fordonsägare och batteribytesstationsägare m.fl.) att sälja el till elnätet bör belysas tydligare. Detta är ett nytt område där mer forskning behövs. Lägre hastigheter i vägtransportsystemet skulle innebära att resor och transporter blir energieffektivare. Detta innebär inte bara en energibesparing, utan också att räckvidden för elfordon skulle förlängas och därmed bidra till en snabbare omställning. Hastighet som styrmedel behöver därför också tas med i analysunderlaget. Ändringar av hastigheter i transportsystemet behöver sättas i ett större perspektiv som också beaktar bidrag till att ställa om till energieffektivare transporter och möjliggöra nya tekniska lösningar som automatisering och elektrifiering.

## *Stockholm stad*

### *Sammanfattning*

Stadsledningskontoret konstaterar att det remitterade betänkandets förslag ligger väl i linje med stadens beslutade klimatmål. Nationella mål om utfasning av fossila drivmedel till 2040 och endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen 2030 skulle tydligt underlätta stadens måluppfyllelse. Utredningen lägger större tonvikt vid elektrifiering av framför allt vägtransporterna än tidigare statliga utredningar gjort, och stadsledningskontoret konstaterar att detta kan vara positivt för staden i och med att en snabbare elektrifiering innebär såväl en ökad resurseffektivitet som bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Biodrivmedel är dock fortsatt viktiga under en omställningsfas och därför behövs gynnsamma villkor även för dessa. Betänkandet föreslår skärpta styrmedel för att nå målen, och detta konstaterar stadsledningskontoret också efterfrågas i stadens Klimathandlingsplan 2020–2023. Stadsledningskontoret stöder även betänkandets förslag om stärkta insatser för laddinfrastruktur, och vill lyfta behoven av statliga stöd.

### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret konstaterar att det remitterade betänkandets förslag ligger väl i linje med stadens beslutade klimatmål. Nationella mål om utfasning av fossila drivmedel till 2040 och endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen 2030 skulle tydligt underlätta stadens måluppfyllelse. Det skulle också vara i linje med stadens Klimathandlingsplan 2020–2023 och med ambitionen om en utsläppsfri innerstad. Betänkandet konstaterar att ett nationellt förbud mot nya bensin och dieseldrivna personbilar bedöms som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt. I stället föreslås att Sverige bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav och att det på nationell nivå formuleras ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030. Stadsledningskontoret inser svårigheten med ett förbud som ovan och ser positivt på ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen till 2030. Stadsledningskontoret konstaterar att utredningen lägger större tonvikt vid elektrifiering av framför allt vägtransporterna än tidigare statliga utredningar gjort, där områdena elektrifiering, biodrivmedel och transporteffektivt samhälle varit mer jämbördiga. Ett skäl till att fokusera på elektrifiering är enligt betänkandet att minska beroendet av biodrivmedel. Detta behövs enligt betänkandet för att resurseffektivitet behöver värnas och att biodrivmedel behövs i svårelektrifierade trafikslag som flyg och sjöfart. Stadsledningskontoret delar betänkandets bedömning om vikten av resurseffektivitet och menar att ett ökat fokus på elektrifiering även innebär andra fördelar som bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Den elektrifieringspakt som staden med samarbetspartners lanserade under våren 2021 innebär ett engagemang för en snabbare elektrifiering av vägtransporterna, och verkar sålunda i den riktning som betänkandet pekar ut. Biodrivmedel är dock fortsatt viktiga under en omställningsfas och därför behövs gynnsamma villkor även för dessa.

Betänkandet föreslår skärpta styrmedel för att nå målen, och detta konstaterar stadsledningskontoret också efterfrågas i stadens Klimathandlingsplan 2020–2023. I



sammanhanget vill stadsledningskontoret påpeka att det behövs styrmedel för användningen av miljöfordon, inte bara incitament för nybilsinköp. Betänkandet resonerar om detta men förslagen kunde bli än tydligare. Stadsledningskontoret stöder betänkandets förslag om stärkta insatser för laddinfrastruktur, och vill lyfta behoven av statliga stöd. Installation av laddinfrastruktur är ofta kostsam, och stadsledningskontoret anser att det är viktigt att de statliga stöd som kan sökas till detta anpassas till de olika förutsättningar som finns och till de höga målsättningarna.

## *Svebio*

### *Sammanfattning*

- Svebio instämmer i utredningens ställningstagande att omställningen av transportsektorn och uppfyllandet av klimatmålet till 2030 ska ske med en kombination av effektivisering och ersättning av fossila drivmedel med el och förnybara drivmedel.
- Tyvärr har utredningen inte fullföljt denna strategi utan lämnar ett förslag utan balans, som ensidigt gynnar elektrifiering. Detta strider mot principen om teknikneutralitet.
- Svebio stödjer förslaget om ett mål om fossilfri transportsektor 2040.
- För att uppnå största möjliga totala klimatnytta bör regleringen av utsläpp från fordon beräknas utifrån well-to-wheels och inte utifrån utsläpp från avgasröret (tailpipe). Sverige bör verka för att EU ändrar sin beräkningsmodell.
- Förslaget om att efter 2030 enbart acceptera nollutsläppsfordon (el och vätgas) i nybilsförsäljningen innebär att alla fordon som drivs med biogas och andra biodrivmedel, inklusive de flesta elektrobränslen, utesluts från huvuddelen av marknaden, oberoende av deras klimatprestanda.
- Begreppet nollutsläppsfordon bör inte införas i svensk lagstiftning eftersom alla fordonstyper har en klimatpåverkan och inga fordon har noll påverkan, vilket också framgår av utredningen.
- Utredningen underskattar kraftigt potentialen för bioråvaror och möjligheterna att producera inhemska biodrivmedel.
- Utredningen ger ingen samlad bild av kostnaderna för omställning och hur dessa kostnader ska fördelas.

### *Felaktig inriktning av EU:s politik*

EU:s klimatpolitik på transportområdet har två grundläggande brister, som Sverige måste verka för att ändra. Politiken utgår ensidigt från principen om ”tailpipe emissions” istället för att se till de samlade utsläppen i hela produktionskedjan och användningen av fordonen – well-to-wheels grundat på livscykelanalys. Detta leder till att många lösningar med bevisad klimatnytta inte kan tillämpas. Det tränger ut biobaserade lösningar och leder till ensidigt fokus på elektrifiering och vätgas, vilket ofta innebär ineffektiva lösningar till höga kostnader. EU:s motstånd mot att använda biodrivmedel från åkergrödor, under den missvisande

beteckningen ”livsmedels- och foderbaserade biodrivmedel” leder till att jordbrukssektorn inte kan bidra till att minska klimatutsläppen i transportsektorn med onödigt stora koldioxidutsläpp som följd. Utredaren har inte analyserat dessa brister i EU:s politik och ger inga egna motiv till varför denna inriktning bör accepteras från svensk sida. Istället föreslår utredningen att EU-politiken ska accelereras genom ett snabbare genomförande kravet på enbart så kallade nollutsläppsfordon inom EU. Enligt Svebio uppfattning bör Sverige kraftfullt agera för att ändra EU:s politik på dessa båda områden.

#### *”Tailpipe-reglering” styr ensidigt och fel*

Svebio menar att enbart mäta utsläppen från avgasröret och basera styrmedlen på dessa innebär att man bortser från alla utsläpp i tidigare led av försörjningskedjan för fordon och bränslen. De fordon som av EU och i utredningen beskrivs som ”nollutsläppsfordon” är i verkligheten inga nollutsläppsfordon. Det framgår av utredningens egna beräkningar som åskådliggörs i diagrammen på sidan 209 (figur 6.33 och 6.34). Elbilarna och biodrivmedelsbilarna har ungefär samma klimatpåverkan ur livscykelperspektiv. Elbilarna ger avsevärt högre utsläpp för tillverkning av batterier och fordon, medan biodrivmedelsbilarna ger högre utsläpp från bränslecykeln. I bägge fallen kan utsläppen sannolikt reduceras över tid, men slutsatsen kvarstår: termen ”nollutsläppsfordon” är missvisande och ovetenskaplig. En nyligen publicerad forskningsrapport från Lunds universitet visar att en plug-in hybrid som drivs med HVO100 har klart lägst växthusgasutsläpp, lägre än motsvarande elbil, även om man antar fossilfri elproduktion (EU-elproduktion 2050, men även svensk elmix idag). Även en plug-in-hybrid som drivs med E85 är bättre än elbilen. Det gäller i än högre grad om man utgår från dagens elproduktion i EU. Beräkningarna har gjorts med LCA-analys och bästa tillgängliga data idag för produktion av fordon, batterier och bränslen. Det visar generellt på svårigheten att på politisk väg bestämma vad som är bäst teknik. Anderssons och Börjessons forskning har finansierats av Energimyndigheten, dvs med statligt stöd, och den svenska regeringen bör ta till sig och dra politiska slutsatser av resultatet av forskningen. Sverige kan inte stödja en politik som leder till sådana uppenbart orimliga konsekvenser menar Svebio.

#### *Utredningens syn på potentialen för biodrivmedel*

Svebio anser att utredningen tonar genomgående ner förväntningar och potentialer när det gäller biodrivmedel och råvaror för biodrivmedel. Påståendet på sidan 177 om att den globala tillgången på hållbar bioenergi är ”begränsad” till 100 EJ behöver utvecklas. Enligt IEA:s Net Zero by 2050: a Roadmap for the Global Energy Sector från våren 2021 kan ”modern bioenergi” redan till 2040 bidra med 97 EJ (utöver traditionell bioenergi), vilket då är den ledande förnybara energikällan globalt. 2050 kan bioenergi stå för nästan lika stor energitillförsel som alla fossila energislag tillsammans och på ungefär samma nivå som vindkraft respektive solenergi. Det finns många andra potentialberäkningar som hamnar på högre nivåer, beroende på vilka antaganden man gör om möjligheterna att odla energigrödor. De svenska möjligheterna tonas också ned. Potentialerna för skogsbaserad biomassa beskrivs som ”stora men osäkra”. Efter diverse reduktioner kommer utredaren fram till att 18 – 28 TWh biodrivmedel från skogen skulle kunna produceras. Han har då bland annat exkluderat

stubbar, utan att ange skäl eller vetenskapligt underlag. Energimyndighetens syntes av forskning kring stubbar visar att man kan skörda 20% utan negativa miljöeffekter, vilket motsvarar 12 TWh biomassa. Utvecklingen när det gäller skogsbaserade biodrivmedel går idag snabbt med ett antal intressanta utvecklingsprojekt. När det gäller potentialen från jordbruksmark hänvisar utredaren till en rapport från Naturvårdsverket och Jordbruksverket som inte haft till primärt syfte att analysera potentialen för produktion av energigrödor utan som i första hand sett till sektorns direkta klimatpåverkan. Det leder exempelvis till att man prioriterar kolinlagring framför att producera energigrödor som ger substitutionsnytta i andra sektorer. Frågan om potentialen för bioenergi från jordbruket har utretts i flera omgångar och redovisats bland annat av rapporter från Pål Börjesson. Dessa studier bör i första hand användas som underlag för bedömningar.

### ***Synpunkter på utredningen konkreta förslag***

#### *Mål för utfasningen (kapitel 6)*

Utredningen föreslår att fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige senast 2040 och att detta ska vara ett av riksdagen fastställt mål. Svebio stödjer detta förslag. Det kommer 2040 att finnas många bilar med förbränningsmotor, både konventionella fordon och laddhybrider. Dessa fordon kan förses med biodrivmedel. Genom konverteringsstöd kan rena bensin- och dieselfordon byggas om för drift med förnybara drivmedel. Utredningen föreslår också att utfasningen ska ske ”på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel”. Svebio stödjer denna balanserade strategi. De stödjer inte den följande målformuleringen om att ”vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga förnybara drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.” Om elektrifieringen blir ”omfattande” och om elektrifieringen går långt och sker snabbt och i vilka sektorer den kommer att ske måste avgöras av marknads aktörer utifrån de generella styrmedel som införs. Det finns ingenting i utredningen som visar att elektrifiering generellt är bättre ur miljö- och klimatsynpunkt eller är samhällsekonomiskt mer lönsam än användning av förnybara bränslen. Ställningstagandet om att ”elektrifiering alltid är bäst” saknar vetenskaplig grund och strider mot principen om teknikneutralitet menar Svebio.

#### *Styrmedel för att säkerställa utfasning (kapitel 7)*

Reduktionsplikten föreslås förändras så att samma reduktionskrav ställs på bensin och diesel och att systemet utvecklas till ett utsläppshandelssystem. Enligt deras uppfattning bör man inte nu göra ändringar i reduktionsplikten. Styrmedlet är relativt nytt och kvoterna har nyligen fastställts av riksdagen. Det är viktigt att den här typen av styrmedel är långsiktiga och stabila för att underlätta planering för marknads aktörer. Dessutom finns kontrollstationer kopplade till reduktionsplikten där korrigeringar av styrmedlet kan hanteras. Detsamma gäller förslaget om att inkludera rena och högblandade biodrivmedel i reduktionsplikten.

#### *Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (kapitel 8)*

Svebio instämmer i att Sverige bör driva på för högre mål för användning av förnybar energi

inom EU, men anser inte att denna ökande ambition bara ska gälla avancerade biodrivmedel och elektrobränslen. Tvärtom krävs ökade volymer av alla typer av förnybara drivmedel, inklusive grödebaserade. Förslaget om att införa en delkvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen inom reduktionsplikten kommer eventuellt att föreslås av Energimyndigheten som ett styrmedel för att stimulera investeringar i produktionsanläggningar. Svebio kommer att ta ställning till frågan när Energimyndighetens förslag remitteras. Frågan om råvarubasen för avancerade biodrivmedel regleras idag på EU-nivå och kommissionen har föreslagit en definition av elektrobränslen (Renewable Fuel of Nonbiological Origin) och återvunna kolbränslen. Definitionen är ofullständig och tycks utesluta bränslen som görs av vätgas från förnybar el + biogent kol eller biogen CO<sub>2</sub>. Denna fråga måste bevakas av den svenska regeringen i de fortsatta förhandlingarna om förnybart direktivet så att inte biobaserade alternativ missgynnas och så att det inte sker en ”greenwashing” av fossilbaserade alternativ. Staten bör inte peka ut i vilka sektorer olika förnybara drivmedel bör användas utan lämna detta till marknadens aktörer. Förnybara drivmedel för fortsatt användning i förbränningsmotorer gäller inte bara biogas utan alla drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i förnybart direktivet.

#### *Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle (kapitel 9)*

Svebio har inga synpunkter på förslagen, som är mycket allmänt hållna. Beträffande elektrifiering av transporter på landsbygden finns det betydande fördelar med bränslebaserade fordon inte minst med tanke på risken för avbrott och störningar i eldistributionen, en risk som kan komma att öka i framtiden på grund av klimatstörningar.

#### *Styrmedel för laddinfrastruktur (kapitel 10)*

Svebio har inga synpunkter på detaljförslagen. Det är viktigt att kostnaderna för den utbyggda infrastrukturen belastar användarna av elfordonen eftersom dessa systemkostnader är en integrerad del av fordonens drivmedelsförsörjning.

#### *Styrmedel för personbilar (kapitel 11)*

Svebio motsätter sig förslaget om att Sverige bör verka för skärpta krav i EU:s förordning om bilars koldioxidutsläpp, så länge denna reglering bygger på utsläpp via avgasröret och inte tar hänsyn till om koldioxiden är fossil eller biogen. Formuleringen att ”definitionen av nollutsläpp inte bör bli mindre strikt” innebär att utredaren anser att man inte ska ta hänsyn till något annat än vad som kommer ut ur avgasröret. Detta innebär att man förnekar de samlade climateffekterna och ensidigt gynnar vissa tekniker framför andra, vilket strider mot principen om teknikneutralitet. Sverige bör inte anta ett mål om att alla nya bilar från 2030 ska vara nollutsläppsfordon enligt Svebio, där man bara värderar utsläppet från avgasröret. Ett sådant beslut innebär att alla bilar som drivs med biobränslen, inklusive biogas, och sådana elektrobränslen som innehåller kolatomer, kommer att förbjudas. Termen nollutsläppsfordon bör inte infogas i svensk lagstiftning eftersom detta begrepp är missvisande och ovetenskapligt. Enligt Svebio bör bonus-malussystemet avvecklas eftersom det inte ger klimatnytta utan missgynnar fordon som har bäst klimatprestanda som dieslbilar som körs på HVO100. Miljöbilsdefinitionen för offentliga myndigheter bör omfatta alla typer

av bilar som ger låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv. Det förslag som innebär att bland annat biogasbilar diskvalificeras som miljöbilar bör dras tillbaka.

#### *Styrmedel för andra fordonskategorier (kapitel 12, 13 och 14)*

Svebio noterar att utredaren för alla kategorier lämnar förslag som ensidigt gynnar elektrifiering, utan att visa att detta ger större klimatnytta än att använda biodrivmedel. Utredaren nämner inte bussar, där kollektivtrafikens bussar idag nästan uteslutande använder biodrivmedel som biogas, biodiesel och bioetanol. Genom elbussbidraget undermineras denna förnybara och klimatvänliga bränsleanvändning till betydande kostnader för skattebetalarna. Elbussbidraget bör avskaffas och upphandlingen av bussar bör ske i konkurrens och med teknikneutralitet. Samma princip bör gälla också för andra fordon.

#### *Förutsättningarna för ett förbud mot nya bensin- och dieseldrivna bilar (kapitel 15)*

Svebio delar utredarens slutsats att ett sådant förbud, som var ett av utredarens huvuduppdrag enligt direktiven, inte är möjligt och inte heller lämpligt.

## *Swedavia*

#### *Sammanfattning*

Swedavia är måna om att nya regelverk och direktiv inte skapar en snedvriden konkurrens mellan aktörer samt att lagar, regler och styrmedel förblir internationella för dessa ska få bästa effekt. Även inrikesflyg är en del av ett globalt transportsystem och styrmedel uppnår som regel högsta möjliga effekt genom att harmonisera med omvärlden. På så vis kan även en negativ påverkan på konkurrensen mellan transportslagen samt olika länder undvikas.

#### ***Detaljerade synpunkter***

##### *Om kapitel 14*

Swedavia anser att i likhet med utredningen att den svenska flygskatten inte är anpassad till att agera som morot för en grön omställning och ser hellre harmoniserade styrmedel på EU-nivå eller världsnivå som är direkt riktade mot CO<sub>2</sub> utsläppen, vilket bidrar till ett större incitament att nyttja fossilfria bränslen eller elektriska flygplan. En nationell skatt på resandet i sig riskerar att snedvriden konkurrens utan att ge den omställningseffekt som önskas. Tjänsteresor med flyg ofta är en nödvändighet i Sverige och viktighet för landets konkurrenskraft. Det är samtidigt förstäligt att företag, myndigheter och miljömässiga som ekonomiska skäl. För de resor som ändå kommer behöva göras anser Swedavia att det är bättre att ställa krav på att resorna klimatreduceras genom att köpa till förnybart flygbränsle istället för att aktivt välja bort flyget som transportslag. Genom att köpa till förnybart flygbränsle istället för att aktivt välja bort flyget som transportmedel kan omställningen till fossilfria flygresor accelereras och kommer snabbare till målet om ett fossilfritt flyg till Sverige.

Swedavia är positivt till förslaget om att miljökrav bör finnas vid upphandling av flygtrafik och vill fortsätta stötta detta, inte minst genom att exempelvis stötta Trafikverket i syfte att de

ska kunna upphandla trafik utifrån specifika miljökrav och utifrån de möjligheter som berörda flygplatser och flygrutter har. Rapporten nämner stöd för elanslutning och laddinfrastruktur för sjöfart och dess hamnar, Swedavia önskar att liknande förslag hade lämnats för flygplatser då detta kan bidra till att påskynda elflygets användning samt bidra till högre affärsmässighet. På sida 577 påpekar rapporten att ”utsläpp från flyg är underskattade vad det gäller påverkan på växthuseffekten” formuleringen kan missuppfattas och det bör därför förtydligas att förbränningen av fossila bränslen bidrar till lika mycket koldioxid oberoende av höjden men att det fortsatt råder stor osäkerhet kring den förhöjda växthuspåverkan från andra utsläpp än koldioxid på höjd vilket tydligare skulle kunna beläggas i rapporten.

## *Svensk bensinhandel*

### *Sammanfattning*

Svensk Bensinhandel delar i stort utredningens slutsatser. Dels att använda befintliga verktyg för att fasa ut fossila drivmedel, dels att inte införa ett förbud av försäljning av bensin- och dieseldrivna personbilar. Rätt arena att fokusera på, som också utredningen understryker, är EU. Effekten blir då betydande och ger då en harmonisering samtidigt som konkurrensen inom Europa inte fördelas allt för mycket. Även om utredningens domän är Sverige, i en EU kontext, är övriga världens agerande av stor vikt. Sveriges koldioxidutsläpp är i ett globalt perspektiv litet, även räknat per capita i relation med OECD. Sveriges transportsektor står förvisso för en betydande andel av landets koldioxidutsläpp, men i relation med övriga Europa har Sverige växlat om till mer förnybara energikällor vad avser uppvärmning och industri där övriga Europa tydligt släpat efter. Det Sverige gör spelar roll, men vi gör mest klimatnytta genom att påverka andra länder och aktörer. Både som föregångsland, som också utredningen slår fast, men också som påtryckare. Sverige behöver upprätthålla sin konkurrenskraft för att kunna fortsätta vara ett föregångsland.

### *Sveriges elnät och kapacitet*

Utredningen ser utmaningar med hur Sveriges elnät och kapacitet ska klara den föreslagna elektrifieringen. Det är härvidlag avgörande att Sveriges infrastruktur för el och därtill hörande produktion klarar en dylik övergång. Utredningen utgår delvis ifrån att en stor mängd laddning sker på låg kapacitet men för att möjliggöra övergången och skapa trovärdighet är säkerställandet av infrastruktur för el och produktion avgörande. Annars finns en risk att övriga aktörer och marknaden blir avvaktande om förtroendet för förutsättningar inte finns.

### *Utbyggnaden av laddpunkter*

Utredningen klargör vad som idag görs för att stimulera utbygganden av laddpunkter. I redogörelsen framgår det att samordningsbehov föreligger och att många myndigheter är inblandade. Det är också Svensk Bensinhandels uppfattning att bättre samordning av det nationella behovet av laddpunkter behöver ske. Överlag finns många intressenter, varav många kommunala och regionala, men regeringen bör som i många övriga lagkrav istället

skapa incitament för att låta marknads aktörer bygga laddpunkter. Laddpunkter bör byggas på kommersiella grunder. Dock bör statliga subventioner och stöd användas där infrastruktur för laddpunkter riskerar att inte byggas, men incitament till kommersiella aktörer. De snabbaddare som idag byggs ger ingen kortsiktig vinst, men är en långsiktig nödvändighet för branschaktörer såsom drivmedelsbranschen. Härvidlag blir det både olyckligt och otydligt om kommuner och myndigheter indirekt konkurrerar med marknads aktörer. Skapa istället ett tydligt system med incitament för att låta marknaden bygga erforderlig infrastruktur för laddning av elfordon.

#### *Utfasning av fossildrivna fordon*

Med utredningens ambitioner och snabbt fasa in elbilar behövs också tydliga incitament för att fasa ur fossildrivna fordon. Även om utredningen tar upp exempel från Finland vad avser skrotpremie, finns där ännu ingen data att analysera. Dock är det Svensk Bensinhandels uppfattning att en tydlig och någorlunda hög skrotpremie bör införas för fossila fordon som skulle påskynda transfereringen till laddbara fordon. Bonus/malus bör fortsätta att användas som verktyg för att fasa in respektive fasa ur fordon. Även om systemet förändras bör regeringen skapa incitament för att försäljningen av laddbara fordon fortsätter att öka. Utredningen anmärker att många fordon som erhållit bonus, senare säljs utomlands. Detta bör kunna stävjas, exempelvis genom att Transportstyrelsen vid omregistrering av fordon, i tillämpliga fall kräver tillbaka bonusen.

#### *Nya, icke-fossildrivna, fordon*

Utvecklingen av laddbara bilar går oerhört fort. En av de komponenter som antagligen kommer utgöra ett paradigmskifte är batteritekniken. Det är sannolikt att nya typer av batterier kommer stödja den fortsatta utvecklingen av elektrifieringen. Härtill är det också av vikt att regeringen tar mer hänsyn till att elektrifieringen också revolutioneras och säkerställer att infrastruktur byggs skalbart och uppgraderingsbart. Utredningen slår fast att körkostnaden har betydelse för val av eldrift. Både nu och kortsiktigt kommer det att vara ekonomiskt fördelaktigt att köra på el med hänsyn till den prisutveckling som förespås på blöta drivmedel. Härvidlag bör regeringen nogsamt avväga framtida beskattning på hela transportsektorn så att elektrifieringen inte avstannar eller reverseras. Det är inte osannolikt att regeringen letar efter nya skatteintäkter när intäkterna från de fossila drivmedlen minskar och fasas ur. Ett noga genomtänkt och avvägt skattesystem för hela fordonsflottan är då avgörande för att inte hämma utvecklingen av laddbara fordon.

#### *Miljözoner som utfasningsverktyg*

Utredningen föreslår ingen miljözon 3 som verktyg i sig för utfasning av fossila fordon. Detta tillstyrker Svensk Bensinhandel. Ett sådant införande kan rubba konkurrensförutsättningarna för företagare, men också skapa stor obalans för privatbilister som annars behöver nyinvestera för att få tillträde i dessa zoner.

#### *Konkurrenskraft i relation med Europa*

Högre priser på diesel har betydelse för konkurrenskraften hos den industri som har långa

transportavstånd. Förutom att koldioxidläckage kan uppstå genom att långväga transporter väljer att tanka utanför Sverige kan läckage uppstå om höga transportkostnader i Sverige innebär att industriproduktion flyttar till platser där transporternas utsläpp inte regleras i samma utsträckning och där kanske även utsläpp från själva produktionen är mer oreglerade. Sverige är sedan lång tid en väl integrerad del av ett europiskt/internationellt transport- och trafiksystem. Detta ser vi bland annat genom den omfattande transittrafik som sker mellan Europa och de baltiska länderna och som passerar Sverige eller i form av en omfattande turism. Om Sverige ställer om till en drivmedelsmarknad med egna nationella system behöver denna harmoniseras med övriga EU och Sveriges direkta närområde. Elektrifiering bör ge nya möjligheter att parera högre drivmedelspriser för hushåll och företag, vilket då kan ske under en övergång.

#### *Beskattning baserat på energiinnehåll*

Dagens beskattning baserad på volym snarare än energiinnehåll missgynnar drivmedel med lågt energiinnehåll såsom etanoldrivmedlen E85 och ED95 och Sverige bör därför även fortsättningsvis verka för att energiskattedirektivet ändras så att drivmedel kan beskattas baserat på energiinnehåll.

#### *Tillgång till förnybara drivmedelskomponenter*

Utredningen slår fast att en omställning till elektrifiering kommer att kräva väldigt omfattande volymer förnybara flytande och gasformiga drivmedel, även vid en utfasning 2045. Därför är det av vikt att regeringen också analyserar och prognostiserar hur tillgången på råvara för förnybara flytande och gasformiga drivmedel ska säkerställas. Efterfrågan härom kommer att öka markant när övriga Europas behov behöver tillfredsställas. Tillgång av förnybara flytande och gasformiga drivmedel är avgörande om elektrifieringen ska lyckas.

#### *Gles- och landsbygd*

Sverige är ett avlångt land och i stora avseenden glesbefolkat. Gles- och landsbygd kommer att drabbas extra hårt med högre drivmedelspriser, men antagligen också vid elektrifiering då kostnaderna för utbyggnad av infrastruktur för el är betydligt dyrare. Härvidlag behöver regeringen analysera och föreslå lösningar för att boende och företag kan verka i hela landet.

#### *Konsekvensanalyser*

Utifrån Svensk Bensinhandels perspektiv har utredningen inte genomfört tillräckliga konsekvensanalyser för småföretagare samt för gles- och landsbygd. För båda dessa områden är det oklart vilka konsekvenser som kan uppstå utifrån utredningens ambitioner.

Småföretagare är olika beroende av transporter men i relation till dess omsättning kan både investeringskostnader i nya fordon samt driftskostnader i form av drivmedel bli avgörande för fortsatt verksamhet. Vidare är småföretagare på gles- och landsbygd än mer beroende av transporter och utredningens olika förslag kan leda till direkta nackdelar för fortsatt drift av dylika företag.

#### *Drivmedelsanläggningar*

Utredningen berör i sak inte hur drivmedelsanläggningar påverkas av elektrifieringen. Det är



dock av samhällsintresse att påtala att elektrifieringen i kombination med reduktionsplikten kommer att påverka bransch i hög grad. När reduktionsnivån i bensin uppgår till ca 20 % kommer nya investeringar att behöva göras för cisterner och rörledning, åtminstone om inblandningen är etanol- eller metanolbaserat. Denna investering kommer för de flesta småföretag snabbt bli obsolet och därmed är risken att verksamheterna läggs ner. När utfasningen av fossila drivmedel är utförd, och drivmedel istället i huvudsak utgörs av el, kommer ytterligare drivmedelsanläggningar läggas ner på grund av otillräcklig lönsamhet. Detta är förvisso en naturlig evolution, men kommer också innebära att många mindre orter förlorar sin sista kommersiella service. Denna servicenod agerar också ofta ombud för post- och paket, apotek, systembolag m m. En trolig effekt av elektrifieringen av Sverige fordonsflotta är således att servicen i gles- och landsbygd urholkas. Det ska särskilt noteras att övriga näringsidkare på gles- och landsbygd anser att tillgång av post- och paket samt tillgång av drivmedel är mycket viktigt, vilket bland annat klargörs i Tillväxtverkets rapport ”Servicebehov för företag i gles- och landsbygd”.

## *Svensk Kollektivtrafik*

### *Sammanfattning*

- Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslagen om att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040.
- Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt.
- Svensk Kollektivtrafik ställer sig starkt negativ till utredningens förslag om att Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast möjligt och att dessa drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten. Med snarast menar utredningen att åtgärden ska utredas och genomföras år 2022.
- För kollektivtrafiken kommer utredningens förslag om att ta bort skatteundantaget för HVO och RME att leda till en kostnadsbomb för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.
- Kollektivtrafik ställer sig negativt till det alternativa förslaget om att införa ett tak för användning av råvaror från djurfetter och använda matoljor för framställning av biodrivmedel.
- Svensk Kollektivtrafik anser att det är viktigt att regeringens arbete när det gäller styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle fortsätter enligt ambitionen i den klimatpolitiska handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs.
- Svensk Kollektivtrafik anser att utbyggnaden och finansieringen av laddinfrastruktur för tung trafik även måste anpassas och utgå från busstrafikens behov.
- Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom utredningens bedömning och förslag om elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnätet skyndsamt behöver byggas ut skyndsamt.

### *Utfasning av fossila drivmedel till 2040*

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslagen om att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040 och att utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. De håller även med om förslaget om att kontrollstationer bör genomföras regelbundet, åtminstone i samband med regeringens arbete med att ta fram en ny klimathandlingsplan under varje mandatperiod.

### *Hållbar och kostnadseffektiv utfasning*

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning att 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 samt att vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

### *Borttagande av skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel*

Svensk Kollektivtrafik ställer sig starkt negativ till utredningens förslag om att Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast möjligt och att dessa drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten. Med snarast menar utredningen att åtgärden ska utredas och genomföras år 2022. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna leder i dag utvecklingen mot en fossilfri transportsektor. Över 92 procent av kollektivtrafiken med buss körs i dag med förnybara drivmedel eller el. En utveckling som möjliggjorts genom skatteundantaget på höginblandad och ren HVO, RME och biogas. För kollektivtrafiken kommer utredningens förslag om att ta bort skatteundantaget för HVO och RME att leda till en kostnadsbomb för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Förslaget kommer öka deras kostnader med 760 miljoner kr per år i ett läge då kollektivtrafiken redan står inför mycket stora ekonomiska utmaningar på grund av de kraftigt minskade biljettintäkterna under coronapandemin. Jämfört med 2019 minskade de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettintäkter med 7,2 miljarder kr 2020. Förluster som i år kommer att uppgå till 7,5 miljarder kr enligt vår senaste prognos.

Energimyndigheten konstaterade tidigare i år i rapporten *Utvärdering av skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel* att så länge regioner och kommuner inte blir direkt kompenserade för de ökade priserna på rena och höginblandade biodrivmedel kommer det antingen innebära ökat behov av tillskott från regioner och kommuner, minskat utbud av kollektivtrafik, ökade biljettpriser eller återgång till fossil diesel. Att minska utbudet eller höja biljettpriserna leder i förlängningen till minskat kollektivtrafikresande och överflyttning till biltrafiken med ökade klimatutsläpp som följd. Det enda realistiska alternativet som återstår är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna försöker snabba på övergången elbussar i stadstrafik. I dag är det dock mycket svårt att elektrifiera regionbusstrafiken eftersom tekniken är under utveckling och en elbuss för regiontrafik. Det är möjligt att gå över till eldrift i stadsbusstrafiken. Men eldrivna stadsbussar är dyra i inköp och de stora intäktsförlusterna under pandemin har medfört att viktiga klimatinvesteringar har behövt

skjutas på framtiden. Istället för att stimulera och snabba på denna utveckling bedömer utredningen att elbusspremien kan tas bort inom en snar framtid. Elektrifiering av kollektivtrafiken med buss kommer att stödja och underlätta utfasningen av fossila drivmedel i andra transportslag som är svårare att elektrifiera. En övergång till eldrift i kollektivtrafiken med buss kan leda till en minskning av användning av andra förnybara drivmedel som motsvarar över 70 procent av flygets energianvändning, och på sikt upp till 100 procent. Istället för att ta bort skattebefrielsen och avveckla elbusspremien anser Svensk Kollektivtrafik att

- Skattebefrielsen av ren och höginblandad HVO och RME ska behållas. För att undvika stora kostnadsökningar måste regeringen öka ansträngningarna för att Sverige ska få fortsatt skattebefrielse efter sista december i år. Skattebefrielsen bör inte tas bort förrän de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har gått över till eldrivna bussar i såväl lokal som regional kollektivtrafik.
- Om regeringen ändå väljer att inkludera rena och höginblandade flytande biodrivmedel i reduktionsplikten måste staten fullt ut kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för kostnadsökningen tills såväl den lokala som den regionala kollektivtrafiken med buss är elektrifierad.
- Elbusspremien ska behållas och återställas till samma nivå som gällde fram till hösten 2020, det vill säga till maximalt 20 procent av inköpsbeloppet för en elbuss istället för som i dag 10 procent.

#### *Tak för användningen av råvaror från djurfetter och använda matoljor*

Utredningen förordar att en särskild kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen införs för att förbättra styrningen mot ytterligare utveckling av produktionstekniker för produktion av avancerade biodrivmedel och elektrobränslen fram till fullskalig produktion för kommersiell marknadsintroduktion. Ett alternativt förslag till en särskild kvot skulle enligt Utfasningsutredningen kunna vara att tak införs för användningen av råvaror som härrör från djurfetter och använda matoljor för framställning av biodrivmedel (råvaror som förtecknas i bilaga 9 (B) till förnybartdirektivet) eller ett tak för användningen av livsmedels- och foderbaserad bioråvara. Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativt till det alternativa förslaget om att införa ett tak för användning av råvaror från djurfetter och använda matoljor för framställning av biodrivmedel. Sedan PFAD omklassificerades 2019 utgör använd matolja och slakteriavfall i dagsläget den absolut största delen av råvaror till den rena och höginblandade HVO som används i kollektivtrafiken med buss. Det alternativa förslaget skulle medföra ännu högre kostnader för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

#### *Styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle*

Svensk Kollektivtrafik anser att det är viktigt att regeringens arbete när det gäller styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle fortsätter enligt ambitionen i den klimatpolitiska handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs. Samtidigt saknar Svensk Kollektivtrafik i utredningen konkreta förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Klimatpolitiska rådet konstaterade dessutom

redan i 2019 års rapport att styrmedlen för att främja ett transporteffektivt samhälle är svaga jämfört med de som gäller för elektrifiering, biodrivmedel och effektivare fordon. En rad åtgärder behöver genomföras:

- Ändra beskattningen av förmånsbilar så att de inte innebär någon subvention av bilägande och bilkörande, främja istället mer energieffektiva färdmedel än bil.
- Skärp efterlevnaden av reglerna för förmånsbeskattning av parkering vid arbetsplatser. Beskatta den som har bilförmån separat för eventuell förmån av fri parkering.
- Ändra avdraget för resor mellan arbete och bostad så att det blir avståndsbaserat och färdmedelsneutralt. Utformningen bör dessutom anpassas, så att den inte skapar regionala obalanser.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig även positiv till utredningens förslag om att berörda myndigheter bör ges ett tydligare långsiktigt ansvar för att fortsatt identifiera hinder och genomföra samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Det saknas samordning mellan olika nivåer, exempelvis vad gäller de tidiga stegen i fyrstegsprincipen. Här behöver rollfördelningen förtydligas så att bättre samordning kan komma till stånd mellan myndigheter, kommuner, länsplaneupprättare och andra aktörer. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att det behöver tas ett helhetsgrepp för att skapa ett mer transporteffektivt samhälle genom att tillsätta en utredning om styrmedel och åtgärder för att skapa ett mer transporteffektivt samhälle. Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ökat fokus på ökad transporteffektivitet inom persontransporterna som syftar till att dels öka överflyttning till mer kapacitetsstarka trafikslag som kollektivtrafik, dels genom effektivisering inom respektive trafikslag inom persontransportsektorn. Ett område som är viktigt att se över är de organisatoriska strukturerna och regelverken kring samordningen mellan olika typer av persontransporter (allmän kollektivtrafik, skolskjuts och sjukresor). I dag finns det samordningsvinster som skulle gå att realisera, men där olika huvudmän för trafiken och olika regelverk gör det svårt att förverkliga dem. En åtgärd som är viktig att genomföra är att förändra reseavdraget så att det gynnar landsbygdsboende, ökar kollektivtrafikandelen och minskar klimatutsläppen.

#### *Utredning om transportsystemets framtida beskattning*

Svensk Kollektivtrafik ställer sig även positiv till utredningens förslag om att berörda myndigheter bör ges ett tydligare långsiktigt ansvar för att fortsatt identifiera hinder och genomföra samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Det saknas samordning mellan olika nivåer ställer oss bakom utredningens förslag om att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och internalisera trafikens externa kostnader, som bör belysa avståndsbaserade vägskatter för både lätta och tunga fordon, men även andra styrmedel bör ingå i en sådan utredning. Svensk Kollektivtrafik anser att även finansieringen av kollektivtrafiken ska ses över och kompletteras. För att klara en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken och öka stabiliteten i kollektivtrafikens finansiering behöver finansieringen av kollektivtrafiken ses över och kompletteras.

### *Laddinfrastruktur för tunga fordon*

Svensk Kollektivtrafik anser att utbyggnaden och finansieringen av laddinfrastruktur för tung trafik även måste anpassas och utgå från busstrafikens behov. Därför behöver även de regionala kollektivtrafikmyndigheterna knytas till utvecklingen.

### *Förstärk kapaciteten i elnätet*

Svensk Kollektivtrafik ställer oss bakom utredningens bedömning och förslag om elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnätet skyndsamt behöver byggas ut skyndsamt för att möta den ökade el- och effektefterfrågan vid industrins omställning mot nettonollutsläpp och samtidigt bereda väg för en omfattande elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner.

### *Skärpt krav på tunga fordons koldioxidutsläpp*

Svensk Kollektivtrafik ställer oss positiva till förslaget om att Sverige inom EU bör verka för att kraven på tunga fordon i förordningen (2019/1242) om nya tunga fordons koldioxidutsläpp utvidgas till att även omfatta tunga fordon i kategorin 3,5–16 ton. Dessutom föreslår utredningen att vid kommande översyn 2022, som även kommer att omfatta bussar och långfärdsbussar, bör kraven skärpas till 2030 och en tydlig tidtabell mot krav på nollutsläpp införas. Nollutsläppskravet bör införas senast 2040. Men i detta sammanhang är det viktigt att koldioxidutsläppen från alla fordon bedöms ur ett livscykelperspektiv, dvs. Well-To-Wheele.

### *Beskattning av fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart och till lok och motorvagnar*

För att fasa ut de fossila drivmedlen och minska klimatutsläppen ställer sig Svensk Kollektivtrafik positiv till att användningen av fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart bör omfattas av skatt eller koldioxidprissättning och på sikt ingå i reduktionsplikten och att fossilt drivmedel till lok och motorvagnar behöver övervägas att omfattas av skatt och reduktionsplikt. Men övergången till fossilfrihet är dyr, därför finns det behov av ett statligt stöd för utfasning av det fossila drivmedel som används i yrkesmässig inrikes sjöfart och till lok och motorvagnar.

## *Svenske sjöfart*

### *Sammanfattning*

För att påskynda en omställning behöver lönsamheten öka, kostnader hållas låga och ekonomiska styrmedel anpassas. Teknik för anpassning av fartyg för drift på icke-fossila drivmedel och bränslen såsom biogas, batterier, biodiesel, grön metanol m.m. existerar men med vissa begränsningar. Exempelvis är dagens kvantiteter av biodrivmedel och bränslen inte tillräckliga för att tillgodose sjöfartsnäringens behov vare sig inrikes eller utrikes. Givet knappheten av icke fossilbaserade drivmedel och bränslen konstaterar Svensk Sjöfart att tillgång och allokering av hållbara biodrivmedel på både kort och lång sikt är beroende av utvecklingen på såväl de globala som regionala och lokala biodrivmedelsmarknaderna. Svensk Sjöfart hade gärna sett att utredningen gett uttryck för att Sverige bör verka för att styrmedel i första hand införas och skärps på global nivå, och inte endast EU-nivå. Svensk Sjöfart

tillstyrker även utredningens förslag att drivmedelsanvändningen i inrikes sjöfart bör omfattas av reduktionsplikt. Dessvärre noterar de att reduktionsplikten i sin nuvarande utformning försvårar tillgången av HVO (bio-diesel) till sjöfarten. Svensk Sjöfart instämmer med utredningen att produktionsteknik behöver utvecklas och att nya fullskaliga anläggningar behöver komma på plats både i Sverige och i andra länder för framställning av avancerade biodrivmedel och elektrobränslen. De nöjer sig även med att påpeka att efterfrågan från sjöfarten om en kraftig utbyggnad för laddinfrastruktur i hamnar och skärgårdar är att förvänta.

#### *Val av utfasningsår*

Svensk Sjöfart avstår att ha synpunkter på val av utfasningsår. Svensk Sjöfart konstaterar dock att ju snarare sjöfarten allokeras förnybara drivmedel och bränslen desto tidigare kan sjöfarten dels uppfylla externt och internt satta klimatmål samtidigt som sjöfarten kan bidra till uppfyllnad av målen om ökad transporteffektivitet och minskad trafik på vägnätet givet sjöfartens kapacitet att transportera stora volymer under både energi- och transporteffektiva former.

#### *Ökad styrning för utfasning av fossila drivmedel i sjöfart*

Svensk Sjöfart hade gärna sett att utredningen gett uttryck för att Sverige bör verka för att styrmedel i första hand införs och skärps på global nivå, och inte endast EU-nivå, vilket hade rimmat bättre med utgångspunkten för utredningen att utfasningen genomförs på ett sätt som även kan genomföras i andra delar av EU och världen. Svensk Sjöfart tillstyrker utredningens förslag att drivmedelsanvändningen i inrikes sjöfart bör omfattas av reduktionsplikt. Dessvärre noterar Svensk Sjöfart att reduktionsplikten i sin nuvarande utformning försvårar tillgången av HVO (bio-diesel) till sjöfarten eftersom drivmedelsproducenterna inte tillåts tillgodoräkna sig andelen förnybart drivmedel i drivmedel som försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi. Konsekvenserna blir att marina dieselprodukter riskerar att inte följa övriga samhällets utsläppsreduktion samt att tillgången på biodrivmedel för marint bruk sannolikt minskar, vilket i sin tur riskerar att HVO för sjöfarten att nå de uppsatta klimatmålen i dagsläget inte kan betraktas som ett alternativ. Dock kan förutsättningarna ändras, exempelvis genom reallokering av förnybara drivmedel till sjöfarten baserat på ökad elektrifiering av vägtransporter (vilket sannolikt leder till minskad efterfrågan på förnybara drivmedel och bränslen från vägtransporter) eller genom ändring av nuvarande reduktionsplikt så att drivmedelsproducenterna de facto tillåts tillgodoräkna sig andelen förnybart drivmedel i drivmedel som försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi. Utredningens förslag att utökade satsningar bör ske på forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion av batterielektrisk drift och drift med bränsleceller inom bland annat sjöfart är mycket välkommet och något som Svensk Sjöfart efterfrågat under lång tid. Det kan i sammanhanget noteras att sjöfartsforskning i Sverige är ytterst blygsamt finansierat jämfört med våra grannländer, vilket även utredningen noterat. Beträffande upphandlingen av Gotlandstrafiken tillstyrker Svensk Sjöfart att ambitionen bör vara att fossila bränslen fasas ut. Svensk Sjöfart noterar dock att utredningen varken specificerar eller yttrar sig om

måldatum för utfasningen. Givet osäkerheter kring tillgång och allokering av icke-fossila bränslen till nästa avtalsperiod tillsammans med ett av Svensk Sjöfart identifierat behov att analysera ekonomiska konsekvenser av en utfasning av fossila bränsle för Gotlandstrafiken så välkomnar vi att utredningen nöjt sig med att uttala sig om en ambition.

#### *Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel*

Svensk Sjöfart instämmer med utredningen att produktionsteknik behöver utvecklas och att nya fullskaliga anläggningar behöver komma på plats både i Sverige och i andra länder för framställning av avancerade biodrivmedel och elektrobränslen, dvs. drivmedel med särskilt låga livscykelutsläpp och liten påverkan på markanvändningen. Svensk Sjöfart tillstyrker utredningens förslag givet knappheten på förnybara drivmedel till sjöfarten i dagsläget samt att förbränningsmotorer framgent bedöms som det enda rimliga alternativet för fartyg trafikerandes längre distanser. Det är därför välkommet från Svensk Sjöfart att utredningen bedömer att de långsiktigt hållbara förnybara drivmedlen främst behöver vara av s.k. drop-in typ för att kunna användas i fartyg med förbränningsmotorer särskilt utvecklade för drift med långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inklusive biogas.

#### *Styrmedel för laddinfrastruktur*

Svensk Sjöfart och andra näringslivsaktörer har länge efterfrågat att även fartyg under 400 bruttoregister-ton ska kunna ta del av skattenedsättningen för landansluten el samt att skattenedsättningen även bör omfatta laddning av batterier för framdrift och stödjer därför utredningens utlåtande i avsnitt 14.6.1. Givet att EU-kommissionen under sommaren presenterat förslag på ett reviderat AFID-direktiv, samt att FuelEUMaritime inkluderar krav att vissa fartyg skall koppla upp sig på det lokala elnätet vid hamnuppehåll avser Svensk Sjöfart att inkomma med särskilda yttranden på dessa förslag och nöjer sig härmed med att påpeka att efterfrågan från sjöfarten, om inte direkta EU-krav, om en kraftig utbyggnad för laddinfrastruktur i hamnar och skärgårdar är att förvänta.

### *Svenska Taxiförbundet*

#### *Sammanfattning*

- Svenska Taxiförbundet ser positivt på att regeringen tar initiativet till en omställning och utfasning av fossila drivmedel år 2024 som ett riksdagsbundet etappmål.
- Svenska Taxiförbundet vill framförallt lyfta fram utredningens ansats att en förutsättning för att lyckas i dessa ambitioner är att samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ökad transporteffektivitet genomförs.
- Det är viktigt att regeringen ser till att tillgängligheten till samhällsviktiga funktioner inte bara bibehålls utan även förbättras för de hushåll som varken har tillgång eller för de fall de har bil påverkas negativt av högre drivmedelskostnader.
- Privatbilismen kan reduceras kraftigt om fler får möjlighet/incitament att nyttja taxi som ett komplement till kollektivtrafiken istället för att äga en egen bil.

- Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon.
- De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.

Svenska Taxiförbundet ser positivt på att regeringen tar initiativet till en omställning och utfasning av fossila drivmedel år 2024 som ett riksdagsbundet etappmål. Svenska Taxiförbundet ser att frågorna med den globala klimatpåverkan även behöver genomföras på ett internationellt plan. Det är viktigt att Sverige verkar för EU-rättsliga åtgärder vilka ska genomföras av EU:s medlemsstater. Sverige kan – i den mån EU-rätten så medger – kunna vidta åtgärder som går utöver etappmålen, men en EU koordinering är viktig. För Transportområdets räkning bör ett sådant arbete främst rikta in sig på EU-kommissionens Green Deal samt Fit for 55 package. Svenska Taxiförbundet bedömer det som ytterst viktigt, att precis som utredningen gjort, utgå från att en utfasning av fossila drivmedel i Sverige ska ske, istället för att ha fokus på hur och hur snabbt det kan gå att genomföra en utfasning. På så sätt skiftar debatten från om vi ska ställa om till att så ska ske. Svenska Taxiförbundet vill framförallt lyfta fram utredningens ansats att en förutsättning för att lyckas i dessa ambitioner är att samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ökad transporteffektivitet genomförs. Att transportsektorn måste fortsätta tillgodose en grundläggande tillgänglighet lyfts i utredningen fram som väsentligt. Med tanke på att utfasningen behöver vara kostnadseffektiv och hållbar utifrån en rad olika perspektiv, inte minst miljömässiga, sociala och fördelningspolitiska, är det viktigt att samhällsviktiga transporter fortsatt kan utföras. Förbundet menar precis som regeringen anför att dessa åtgärder för ett transporteffektivt samhälle kan leda till många olika nyttor lokalt. Det är dock viktigt att regeringen samtidigt ser till att tillgängligheten till samhällsviktiga funktioner inte bara bibehålls utan även förbättras för de hushåll som varken har tillgång eller för de fall de har bil påverkad negativt av högre drivmedelskostnader.

Ett mer samhällsnyttjande av befintlig taxikapacitet kan bidra till att tillgänglighet till samhällsviktiga funktioner bibehålls samt i vissa fall stärks. Privatbilismen kan reduceras kraftigt om fler får möjlighet/incitament att nyttja taxi som ett komplement till kollektivtrafiken istället för att äga en egen bil. Det gäller inte minst i glesbygd där taxi många gånger också kan ersätta befintlig kollektivtrafik. Ett mer riktat stöd till en sådan omställning/beteendeförändring skulle underlätta utfasningen av fossila drivmedel på kortare tid. Näringslivets ökade behov av transporter medför flera negativa konsekvenser. Många transporter, inte minst i stadscentra, kan utföras med mindre fordon som t ex Taxi.

Punkter som Svenska Taxiförbundet ser som centrala för att nå målen och samtidigt bibehålla tillgänglighet till samhällsnyttiga funktioner. Åtgärder för elektrifiering är central för att utfasningen ska kunna ske.

- Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon.



- De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.
- Reduktionspliktsystemet bör förändras genom att (i) samma reduktionskrav ställs på diesel och bensen, (ii) rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet och (iii) en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen.
- Förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas, i samspel med pågående utveckling inom EU.

Avslutningsvis ger Svenska Taxiförbundet bifall till utredningens förslag att berörda myndigheter ges ett tydligare långsiktigt ansvar för att fortsatt identifiera hinder och genomföra samhällsekonomiskt motiverade åtgärder som leder till en ökad transporteffektivitet. Att det utreds hur ökade satsningar på elektrifiering i landsbygd, vid sidan av tillgänglighetssatsningar för alternativ till bilen, kan genomföras. Att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet tillsätts i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och internalisera trafikens externa kostnader.

## *Svenskt Näringsliv*

### *Sammanfattning*

- Svenskt Näringsliv förespråkar att utfasningen av fossila drivmedel harmoniseras med Sveriges övergripande klimatmål om netto-noll 2045.
- Svenskt Näringsliv uppmärksammar att en väl fungerande elförsörjning är en förutsättning för att uppfylla målet om fossilfrihet.
- Svenskt Näringsliv saknar en adekvat konsekvensanalys av effekterna av att fasa ut de fossila drivmedlen.

Svenskt Näringsliv står bakom såväl de svenska klimatmålen som målet om att EU ska nå netto-noll senast 2050. För 55 är en avgörande beståndsdel i resan mot ett EU utan växthusgasutsläpp och Svensk Näringsliv ser stora möjligheter för de svenska företagen i omställningen. Samtidigt är det viktigt att slå vakt om grundläggande principer om kostnadseffektivitet och konkurrenskraft. Företagen måste vara lönsamma om de ska klara av att genomföra de investeringar som krävs för att ställa om det svenska samhället. Endast genom att sänka de svenska utsläppen samtidigt som vi låter företag och näringsliv växa kan andra länder inspireras att följa i våra fotspår. Svenska företag bidrar redan idag med en betydande klimatnytta genom att tränga undan smutsigare produktion utomlands. Redan 2018 minskade svensk export de globala utsläppen med 26 miljoner ton vilket motsvarar hälften av Sveriges samlade utsläpp.

### *EU harmonisering*

Svenskt Näringsliv uppskattar hur utredningen ansträngt sig för att anta ett globalt perspektiv istället för ett nationellt (se tex s.61). Det är i linje med Svenskt Näringsliv synsätt på

klimatfrågan, där en koldioxideffektiv och reglerad svensk produktion är att fördrä ut ett klimatperspektiv. I detta perspektiv är det av vikt att den svenska strategin harmoniserar med EU regler och ”Fit for 55” förslaget. Sverige är en liten marknad i Europas utkant och värdet av särlösningar för den svenska marknaden är begränsad.

#### *Harmonisering med övrig nationell klimatpolitik*

Sverige har i bred enighet antagit ett ambitiöst mål om att Sverige ska nå netto-noll år 2045, Sverige bör bejaka detta mål och i syfte att säkerställa att måluppfyllnaden sker på ett effektivt sätt harmonisera utfasningen av fossila drivmedel med det befintliga klimatmålet till 2045.

#### *Energiförsörjningen är en förutsättning*

Svenskt Näringsliv ser, i likhet med utredningen, också elektrifieringen av transportsektorn och hela samhället som en viktig pusselbit för att uppnå såväl de av riksdagen beslutade klimatmålen som de europeiska. Det finns dock vissa hinder för utvecklingen. Utredningen uppmärksammar (s.327) att tillgången på el och kapacitetsbegränsningar i elnätet är stora utmaningar. Svenskt Näringsliv ser energiförsörjningen, inte bara för transportsektorn, utan för hela näringslivet som den stora frågan framgent. Att säkerställa att det svenska elsystemet kan leverera fossilfri el där den behövs när den behövs till konkurrenskraftiga priser kommer vara avgörande för att möjliggöra omställningen.

#### *Avsaknad konsekvensbeskrivning*

Utredningen är tydlig med att utfasningen kommer ge högre drivmedelspriser (s.227). Det följer naturligt av styrmedel för att uppnå målet. Ett uppfyllande av det eftersträvaransvärda målet kommer dock med konsekvenser. Nationellt högre transportkostnader drabbar den svenska konkurrenskraften. Utredningen lyfter detta problem i flera avsnitt men utan att konsekvensbereda dess omfattning. I avsaknad av en sådan analys är det svårt att utforma styrmedlen på ett kostnadseffektivt sätt. En utgångspunkt för utredningen är kostnadseffektivitet (s.29). Utredningen redogör för, dock utan att kvantifiera, problemen med högre nationella transportkostnader för svensk industri som är globalt konkurrensutsatt (s.697). Dessa företag kan inte lägga över kostnadsökningen i priset till kund, då de är pristagare. Därutöver finns ytterligare en mekanism som påverkar även den svenska tillväxten negativt. Godstransporter bör betraktas som en insatsvara. Högre kostnader för samma insatsvara medför att förädlingsvärdet och tillika BNP-utvecklingen sjunker. Dessa två negativa konsekvenser kan vara motiverade för att uppnå det svenska klimatmålet, men den avvägningen kan inte göras utan att uppskatta effekterna. Transporteffektivitet uppnås med infrastrukturinvesteringar Näringslivets transporter görs inte i onödan. Höga svenska transportkostnader gentemot andra länder har medfört en hög medvetenhet om höga fyllnadsgrader för last och smarta logistikupplägg. Ytterligare nationella transportkostnader kommer på marginalen inte vara drivande, utan incitamentet för effektiva transporter finns redan. Istället bör politiken inrikta sig på att möjliggöra för näringslivets transporter. Det handlar primärt om att påskynda för tyngre och längre lastbilar genom utbyggnaden av BK4-vägnätet men även fysiska åtgärder som underlättar ökad intermodalitet mellan trafikslag.

Infrastrukturen som möjliggörare för effektivare transporter är ett perspektiv som saknas gällande det transporteffektiva samhället (kap.9).

#### *Biodrivmedel behövs även i framtiden*

Utredningen klargör på ett uppmärksamt sätt att tunga transporter (s.511) och arbetsmaskiner (s.538) inte har samma förutsättningar att elektrifieras som personbilar. Konstaterandet medför att biodrivmedel fortsatt kommer vara ett viktigt inslag i att uppfylla målet.

### *Sveriges bergmaterialindustri, SBMI*

#### *Sammanfattning*

- Behoven av utbyggnad och förstärkning av elnäten i främst södra och mellersta Sverige är välkänt, men utredningen borde ha lyft fram behovet av ett mer samlat grepp om var de kommande underskottsområdena kommer att uppstå.
- SBMI anser är att dagens elnät inte används så väl som det skulle kunna göra med en annan mer flexibel taxestruktur. SBMI tänker sig en bergtäkt där man vill gå över så långt möjligt från diesel till el. Takten frågar elnätsbolaget om man kan ansluta till en närbelägen kraftledning.
- Utredningen berör den ökande kapacitetsbristen i elsystemet och konkurrensen om fossilfria biodrivmedel som kommer bli ett hinder för omställningen, men den borde tydligare peka på behovet av en ”infasningsutredning” som belyser hur mängden förnybara biodrivmedel ska kunna öka.
- Utredningens skrivning om att huvudinriktningen för utfasning av fossila drivmedel i arbetsmaskiner inkluderar ökad andel långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (s.538) bör betonas mer.
- SBMI välkomnar klimatkrav i offentliga upphandlingar som Trafikverket och kommuner ställer. Likt utredningen (s.566ff) anser SBMI att ekonomiska incitament i kontrakten är ett sätt att driva klimatarbetet.

#### *Villkoren för industrins omställning till eldrift behöver vara goda*

Omställningstakten idag i branschen är hög, och det finns en utbredd tro på att det är möjligt att klara av dessa mål, men inte utan ansträngning. Ett fortsatt målmedvetet arbete och väl fungerande samverkan mellan samhällets olika aktörer krävs för att det ska vara möjligt. Villkoren för industrins omställning till eldrift är en mycket viktig förutsättning för att klara av klimatomställningen och utfasningen av fossila drivmedel.

#### *Förstärkning av elnäten*

Behoven av utbyggnad och förstärkning av elnäten i främst södra och mellersta Sverige är välkänt, men utredningen borde ha lyft fram behovet av ett mer samlat grepp om var de kommande underskottsområdena kommer att uppstå. Ett samlat grepp saknas idag och behövs för att åtgärder med långa ledtider snarast ska kunna planeras.

### *Flexibla elabonnemang för bättre nyttjande av näten*

SBMI anser är att dagens elnät inte används så väl som det skulle kunna göra med en annan mer flexibel taxestruktur. SBMI tänker sig en bergtäkt där man vill gå över så långt möjligt från diesel till el. Takten frågar elnätsbolaget om man kan ansluta till en närbelägen kraftledning. De får som svar att det kommer kosta många miljoner kronor, eftersom elnätet då måste förstärkas flera kilometer till den punkt där regionnätet matar lokalnätet. Nätbolaget ser alla kunder som året-runt-kunder som måste kunna försörjas med el även den kallaste vinterdagen med hela den effekt kunden har abonnerat på. Om bolaget istället hade avtalat med takten att de inte får nyttja nätet under tid med mycket hög belastning, så hade man kunnat ansluta takten. När takten är i drift går det snabbt att ställa om från el till diesel – om nätbolaget så kräver. Med en särskild tariff för avbrytbara elleveranser, där man kan beordras att koppla ifrån nätet och köra diesel igen, hade nätbolaget lönsamt kunnat sälja sin tjänst under den tid då kapacitet finns. I taktens avtal garanteras leveranssäkerheten bara under vissa månader eller inte alls. Incitamenten för flexibel el behöver öka. Inom några år när vindkraft och solceller står för större elproduktion i glesbygd med svaga nät kan lokala elöverskott förväntas tidvis på sommaren med negativt elpris som följd. Flexibel elanvändning i sådana områden minskar problemet med elöverskott. EU:s elmarknadsdirektiv art. 32.1 säger att: ”Medlemsstaterna ska tillhandahålla den nödvändiga rättsliga ramen för ... distributionssystem att upphandla flexibilitetstjänster. ... Rättsliga ramen ska säkerställa att sådana tjänster kan upphandlas från: Leverantörer av distribuerad produktion, Efterfrågefleksibilitet och Energilagring.” Men tyvärr är det oklart huruvida kontrakt om avkopplingsbar el kan tecknas idag. Dagens ellag och Ei:s föreskrifter tycks inte tillåta flexibla leveransavtal. Utfasningsutredningen bör påtala behovet av en översyn av regelverket. Här behövs ett tillägg som tydliggör att avbrott i överföringen av el som är längre än 24 timmar får förekomma om avtal om avbrytbara leveranser föreligger.

### *Biodrivmedel behövs även i framtiden*

Utredningen berör den ökande kapacitetsbristen i elsystemet och konkurrensen om fossila biodrivmedel som kommer bli ett hinder för omställningen, men den borde tydligare peka på behovet av en ”infasningsutredning” som belyser hur mängden förnybara biodrivmedel ska kunna öka. Utredningen noterar att tunga transporter och arbetsmaskiner inte har samma förutsättningar att elektrifieras som personbilar. Detta är ett viktigt konstaterande som vi tydligt ser bevis för i Bergmaterialindustrin. Det finns ännu inte eldrivna hjullastare och truckar för bergtäkter att tillgå på marknaden. Deras tekniska livslängd är lång. Många av branschens arbetsmaskiner har en lång livslängd, och de största maskinerna kommer inte att finnas tillgängliga i elektriska versioner på ytterligare flera år. De maskiner som säljs nu och inom överskådlig framtid kommer att vara i drift fram emot 2040. Att skrota ut dem i förtid för att de drivs med förbränningsmotorer är såväl miljö- som kapitalförstöring. En säker tillgång av hållbara biodrivmedel, gärna av inhemsk källa och produktion är därför viktig för fortsatt drift av dessa maskiner. Dessutom är det mycket höga effekter som krävs i bergtäkter och många täkter ligger utanför ordinarie infrastruktur på platser där elförsörjning inte finns att tillgå. Utredningens skrivning om att huvudinriktningen för utfasning av fossila drivmedel

i arbetsmaskiner inkluderar ökad andel långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (s.538) bör betonas mer.

#### *Klimatkrav i Offentliga upphandlingar*

SBMI välkomnar klimatkrav i offentliga upphandlingar som Trafikverket och kommuner ställer. Likt utredningen (s.566ff) anser SBMI att ekonomiska incitament i kontrakten är ett sätt att driva klimatarbetet. Förslaget om vidare utveckling av kravställandet välkomnas, dock med tillägget att Trafikverket måste samverka med utförande aktörerna för att ställa krav som kan uppnås. Nu finns problem både med bristande transparens och bristande möjlighet att verifiera efterlevnad av kraven.

#### *Sveriges Kommuner och Regioner, SKR*

##### *Sammanfattning*

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR:

- ställer sig bakom att ett målår sätts för utfasning av fossila drivmedel, och menar att det gärna kan sättas tidigare än 2040;
- är negativ till att begreppet nollutsläppsfordon används då det ger fel signaler, och menar att Sverige istället ska driva frågan om livscykelperspektiv på transporternas utsläpp inom EU, samt att fortsätta stödja produktion och användning av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inte minst biogas;
- stöder inriktningen mot att lätta lastbilar och tunga fordon ska minska sina fossila utsläpp i snabb takt och ser att det behövs en rad insatser för att nå dit;
- stöder förslagen om minskade fossila utsläpp för arbetsfordon;
- är positiv till att en nationell plan för de statliga insatserna för utbyggnad av laddinfrastruktur för transporter och arbetsmaskiner tas fram och ställer sig också bakom förslaget om en ökad samordning mellan myndigheterna;
- anser att planeringen för laddinfrastruktur bör utvecklas – men menar att det bör ske på alla nivåer och i såväl tätorter som i glesa delar av Sverige, och anser även att reglerna för laddinfrastruktur och parkering bör ses över för att underlätta för kommunernas planering och utveckling av laddinfrastruktur;
- stöder förslag om satsningar på forskning och utveckling för en omställning av flyg och inrikes sjöfart samt på stöd till hamnar för laddinfrastruktur, men ser också behov till omställning av järnvägstrafik och sjöfart inom den regionala kollektivtrafiken;
- instämmer i vikten av att arbeta mer proaktivt med mobilitet och transporteffektivitet, och stöder förslaget om ett långsiktigt myndighetsansvar i frågan, samt efterfrågar att väg-, trafik-, och parkeringslagstiftningar ses över för att underlätta för kommuner att styra mot mer hållbar mobilitet på lokal nivå.
- motsätter sig att skatteundantaget för flytande rena och höginblandade biodrivmedel tas bort och att dessa drivmedel förs in i reduktionsplikten, men stöder i övrigt förslagen om reduktionspliktens utveckling.

### *Användning av fossila drivmedel fasas ut senast 2040 i Sverige*

SKR är positiv till att ett tydligt datum sätts för utfasningen av fossila drivmedel, inte minst för att det ger en tydlig och långsiktig signal som ger berörda aktörer möjlighet att planera och agera mot ett tydligt mål. En sådan utfasning bör dock anpassas till att det fortsatt kan behövas mindre fossila inslag i vissa huvudsakligen förnybara drivmedel, såsom i dagens etanoldrivmedel E85 och ED95. Att ligga långt framme i omställningen till nya bränslen och elektrifiering är av intresse utifrån ett internationellt konkurrensperspektiv. Många kommuner och regioner har redan ambitiösa klimatmål för transportsektorn, ofta mer ambitiösa än de nationella målen. Ett tydligt nationellt utfasningsår kommer att underlätta för dem att genomföra sina klimatambitioner eftersom många förutsättningar ligger utanför regional och kommunal rådighet. SKR är också positiva till att det är fossila drivmedel som fasas ut snarare än bensin- och dieseldrivna fordon, eftersom förbränningsmotorer även kan drivas med långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. SKR delar bedömningen att utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål och att kontrollstationer bör genomföras löpande för att följa utvecklingen.

### *Infasning av nollutsläppsfordon i EU och Sverige till 2030*

SKR vänder sig mot att definitionen nollutsläppsfordon (NUF) används, och anser att det skickar fel signaler. SKR är även kritisk till att EU använder begreppet ”nollutsläpp vid avgasröret” (zero tailpipe emissions) och menar att det istället genomgående bör användas ett livscykelperspektiv i synen på utsläpp från transportsektorn (från källa till hjul). En av framgångarna med den svenska kollektivtrafikens omställning av sin fordonsflotta har varit en teknikneutral approach där många olika fossilfria fordon och tekniker har prövats parallellt. Det finns heller inga motordrivna fordon på marknaden med nollutsläpp i ett livscykelperspektiv och det kommer att dröja länge innan elproduktionen är helt fossilfri. När det gäller förslaget om att nedsättningen för miljöanpassade bilar i bilförmånsreglerna bör förenklas så stödjer SKR att regler bör ändras så att incitamenten för förmånsbilar motsvarar de för privatbilar. SKR menar samtidigt att förmånssystemet behöver utvecklas så att även kollektivtrafik, cykel och andra mer hållbara resesätt kan premieras på ett bättre sätt.

### *Nollutsläpp för lätta lastbilar och tunga fordon*

Att minska växthusgasutsläppen i en snabb takt även från lätta lastbilar och tunga fordon är nödvändigt om klimatmålen ska kunna nås. SKR menar att det är bra att utvärdera hela systemet kring stöd för laddinfrastruktur, bonus-malus och klimatpremie. Även här är helhetssyn viktigt, godstransporterna behöver såväl effektiviseras och elektrifieras, som styras över till hållbara förnybara drivmedel utifrån de förutsättningar som ger bäst effekt och är lämpligast. Det behövs också finansiellt stöd i vissa delar för att systemet som helhet ska klara av en snabb omställning.

### *Elektrifiering av arbetsmaskiner genom innovationsprojekt och upphandlingskrav*

Det är positivt att det finns fokus även på omställningen av arbetsmaskiner. SKR menar att

inriktningen på offentlig upphandling och innovation i kombination med att verka för rätt krav i EU-direktiv och förordningar är en bra väg framåt.

#### *Samordnade offentliga insatser för laddinfrastruktur för att öka takten och röja hinder*

SKR är positiv till att en nationell plan för de statliga insatserna för utbyggnad av laddinfrastruktur för transporter och arbetsmaskiner tas fram och menar att det behövs en större helhetssyn kring laddinfrastrukturen. Idag finns det en stor och ökande efterfrågan på tillgång till laddning och det är viktigt att utbyggnaden sker på ett smart och effektivt sätt så att suboptimering motverkas. SKR ställer sig också positiv till en ökad samordning mellan myndigheterna kring ansvar, inte minst för bra och lättillgänglig information om stöd, regler och utformning. SKR håller med om att planeringen för laddinfrastruktur bör utvecklas men menar att den inte bara bör ingå i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen utan även i den statliga och regionala infrastrukturplaneringen, med en god samordning mellan alla nivåer. SKR framhåller att det är mycket viktigt att säkerställa en väl utbyggd laddinfrastruktur i hela landet. Det finns därför stort behov av statligt stöd för att finansiera en geografiskt jämlik utbyggnad av laddinfrastruktur för både personbilar och tyngre transporter. Det är också viktigt att utveckla och förstärka eltillförsel och elkapacitet i landet. SKR ställer sig bakom den bedömning utredningen gör om att elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnäten behöver byggas ut skyndsamt för att möta den ökade el- och effektefterfrågan som uppstår vid både industrins och transportsektorns omställning. Utöver satsningar på elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur behöver också planering och utveckling göras för infrastrukturen för vätgas.

#### *Ökad styrning för utfasning av fossila drivmedel i sjöfart, flyg och järnvägstrafik*

SKR stöder såväl satsningar på forskning och utveckling för en omställning av flyg och fartyg, som stöd till hamnar för laddinfrastruktur. SKR är också positiv till att offentlig upphandling används som verktyg för den statligt upphandlade sjöfarten. SKR ser behov av ett ökat finansiellt stöd till regionerna för att påskynda och stödja denna utfasning.

#### *Sambällsekonomiskt motiverade åtgärder för ökad transporteffektivitet*

SKR instämmer i vikten av att arbeta proaktivt med mobilitet och transporteffektivitet och är positiv till ökade åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. En övergång till ett mer hållbart och resurseffektivt resande är också nödvändigt om Sverige ska kunna nå en total omställning av transportsektorn, och de nationella målen mot både 2030 och 2045. SKR understryker här behovet av bättre samverkan mellan kommuner, regioner, Trafikverket och andra statliga aktörer för att uppnå detta, och inte minst en bättre samordning mellan de statliga myndigheterna som har ansvar för olika delar i det komplexa samhällsbyggandet. SKR stöder utredningens förslag om ett långsiktigt myndighetsansvar för ökad transporteffektivitet, en utredning av hur elektrifieringen av landsbygden ska ske och av framtida beskattning för ett mer effektivt utnyttjande av transportsystemet. SKR föreslår också att väg-, trafik- och parkeringslagstiftningar ses över så att kommuner på ett bättre sätt kan styra mot mer hållbar mobilitet på lokal nivå.

### *En utvecklad reduktionsplikt som på sikt reglerar mängden utsläpp*

SKR motsätter sig att skatteundantaget för flytande rena och höginblandade biodrivmedel tas bort och att dessa drivmedel förs in i reduktionsplikten. SKR menar att undantag bör kunna göras för åtminstone vissa sektorer, som kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken har en mycket hög användning av rena biodrivmedel och den bör inte beskattas så att kostnaden för dessa blir högre än för reduktionspliktiga drivmedel. Det skulle öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader kraftigt, och det i ett läge då kollektivtrafiken redan har stora intäktsbortfall på grund av pandemin och ett viktigt arbete att driva framåt för att återhämta sin attraktivitet. En kostnadsökning skulle till och med kunna innebära att kollektivtrafiken delvis tvingas återgå till användning av mer drivmedel med fossilt ursprung. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är föregångare i utvecklingen mot en fossilfri transportsektor och denna utveckling har till stor del varit möjlig på grund av skatteundantaget för höginblandad och ren HVO, RME och biogas vilket också har inneburit att många olika fossilfria tekniker har kunnat prövas parallellt. En elektrifiering av framför allt bussar i stadstrafik pågår, men måste få tid för anpassning till upphandlingar, inköp, ombyggnad av depåer m.m. I övrigt stöder SKR förslagen om reduktionspliktens utveckling.

### *Stöd utvecklingen av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inklusive förnybar bensin*

SKR stöder förslagen och håller med om att långsiktigt hållbara förnybara drivmedel även fortsatt behövs för att säkerställa snabb avveckling av fossilbaserade bränslen för t.ex. flyget då tillräcklig tillgång på syntetiska bränslen kommer att dröja

## *Sverigedemokraterna*

*(Sverigedemokraterna anmäler särskilt yttrande i relation till SKR)*

### *Sammanfattning*

Sverigedemokraterna anser att grundproblemet med att stegvis öka reduktionsplikten för bensin och diesel innebär i korthet att säljare av drivmedel tvingas blanda in biodrivmedel i våra drivmedel, vilket kraftigt skulle öka kostnaderna för bilisterna, då biodrivmedel är betydligt dyrare än vanlig diesel och etanol. Sverigedemokraterna är allmänt sett positiva till utfasning av fossila drivmedel. De är negativa till ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar. Det är bättre att arbeta med positiva incitament för både marknads aktörer som konsumenterna. Sverigedemokraterna är positiva till en nationell plan för utbyggnad av laddinfrastruktur. Sverigedemokraterna önskar se en kraftig minskning av reduktionspliktsavgiften. Därutöver påtalas att EU-kommissionens förslag till taxonomi krockar med regeringens reduktionsplikt. Det innebär att företag som behöver säkerhet och långsiktighet för att våga investera i svensk biobränsleproduktion kan komma att tveka inför sådana investeringar.

### *Synpunkter*

- Grundproblemet med att stegvis öka reduktionsplikten för bensin och diesel innebär i korthet att säljare av drivmedel tvingas blanda in biodrivmedel i våra drivmedel, vilket kraftigt



skulle öka kostnaderna för bilisterna, då biodrivmedel är betydligt dyrare än vanlig diesel och etanol.

-Sverigedemokraterna är allmänt sett positiva till utfasning av fossila drivmedel. Teknik- och marknadsutvecklingen pekar mot att detta är fullt möjligt. De är i huvudsak positiva till att sätta ett slutdatum till 2040 (som ett mål) för utfasning av fossila drivmedel, men det behövs en flexibilitet för att anpassa politiken efter den tekniska utvecklingen.

-De är negativa till ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar. Det är bättre att arbeta med positiva incitament för både marknadens aktörer som konsumenterna.

-Sverigedemokraterna vill påtala att elektrifieringen av transportsektorn kräver både en stabil och ökad elförsörjning, samt även att gruvdrift kan bedrivas för att få upp de mineraler som behövs för exempelvis tillverkning av batterier.

-Sverigedemokraterna är positiva till en nationell plan för utbyggnad av laddinfrastruktur. Här finns lärdomar att dra bland annat från utbyggnaden av mobilnät och fiber – och de misstag som gjorts som bland annat lett till dålig täckning på landsbygden

-De är kritiska till utredningens förslag vad gäller effekterna på kostnaderna för bilisterna (och därmed möjligheten till exempelvis arbetspendling, framförallt på landsbygden där bilen ofta är enda alternativet), liksom även vad gäller miljöeffekterna. Sverigedemokraterna önskar se en kraftig minskning av reduktionspliktsavgiften.

-Att reduktionsplikten i Sverige bör stå i direkt proportion till Sveriges förmåga att frambringa hållbara inhemska biobränslen (främst från skogsråvara) till en kostnad som är acceptabel för kunden.

-Att exkludera alla former av palmoljebaserade produkter, såväl miljöcertifierade som icke miljöcertifierade, från de bränslen som kan användas till reduktion. Därutöver påtalas att EU-kommissionens förslag till taxonomi (där biobränslen ses som en övergångslösning och inte som något egentligt hållbart bränsle, samt kommissionens mål om att alla fordon ska vara nollutsläppsfordon till 2026) krockar med regeringens reduktionsplikt. Det innebär att företag som behöver säkerhet och långsiktighet för att våga investera i svensk biobränsleproduktion kan komma att tveka inför sådana investeringar.

### *Sveriges Bussföretag*

Sveriges Bussföretag är negativa till utredningens förslag om att snarast införa en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel, och därmed inkludera de höginblandade flytande biodrivmedlen i reduktionsplikten. En bättre tidpunkt för införande är år 2030 när reduktionsnivåerna är så pass stora att det är ekonomiskt rimligt att inte längre hålla skattenivåerna på höginblandade nere. Landets regioner har genom sina kollektivtrafikmyndigheter sedan många år drivit arbetet med att fasa ut fossila drivmedel inom kollektivtrafiken. I dagsläget kör 95 procent av landets kollektivtrafik på förnybara

drivmedel (inkl. eldrift). Att då behöva backa ner till de nivåer som reduktionsplikten sätter vore en stor förlust för kollektivtrafikens enträgna hållbarhetsarbete, och skulle innebära att kollektivtrafiken, som idag med sina fordon leder omställningen till en fossilfri fordonsflotta, backar in i framtiden. Sveriges Bussföretag är negativa till förslaget om särskilda kvoter för elektrobränslen och avancerade biodrivmedel. Sverige ska inte ha andra krav på detta område än vad som fastslås inom Förnybartdirektivet, Red II, som ju anger nivån för hela EU. Förslaget har också direkt negativ effekt på de positiva och innovativa utvecklingsprojekt som nu pågår hos flera leverantörer, bland annat hos Neste som nu arbetat för att ta fram kommersiellt gångbar biobensin.

## *Sveriges Åkeriföretag*

### *Sammanfattning*

Sveriges Åkeriföretag är positiva till målbilden att fasa ut fossila drivmedel i transportsektorn. Utredningen missar dock flera viktiga aspekter kring hur denna målbild kan realiseras när man så tydligt fokuserar på en nästintill fullständig elektrifiering av fordonsflottan. Elektrifiering är en viktig del för att minska utsläppen från transportsektorn men för många av de tunga transporterna kan fossilfria flytande och gasformiga drivmedel spela en fortsatt viktig roll i omställningen. Därför är det viktigt att man ser till fordonens verkliga klimatpåverkan istället för att endast se till koldioxidutsläppen från avgasröret.

### *Övergripande synpunkter*

Sveriges Åkeriföretag ställer oss bakom målsättningen att fasa ut de fossila drivmedlen och instämmer i att ett riksdagsbundet etappmål för utfasningen är ett bra alternativ till ett förbud. Sveriges Åkeriföretag delar bilden att elektrifieringen kommer att få en viktig roll för utfasningen av fossila drivmedel tillsammans med en ökad andel hållbara förnybara drivmedel. Sveriges Åkeriföretag är dock skeptiska till utredningens ståndpunkt att biodrivmedel främst kommer att behövas i andra sektorer än vägtransportsektorn då vi anser att biodrivmedel kommer att spela en viktig roll i omställningen även för stora delar av lastbilstrafiken. Stora volymer biodrivmedel kommer sannolikt att behövas inom exempelvis flyg och sjöfart men trots det anser vi att utredningens slutsats är bristfälligt underbyggd och vi anser att utredningen har underskattat svårigheten i att fasa ut användningen av flytande och gasformiga drivmedel för tunga lastbilar. Hänsyn tas inte heller till de andra sektorernas betalningsvilja för förnybara drivmedel. Sveriges Åkeriföretag tycker att det är olyckligt att man tar ett så tydligt ställningstagande till fördel för en viss teknik som huvudspår för omställningen av transportsektorn istället för ett mer teknikneutralt förhållningssätt.

### *Nollutsläppsfordon finns inte i praktiken*

Det stora fokuset på så kallade nollutsläppsfordon i Utfasningsutredningens betänkande anser Sveriges Åkeriföretag blir väl enkelspårigt och termen nollutsläppsfordon missvisande, då det idag inte finns några fordon som inte ger upphov till koldioxidutsläpp. Hur stor klimatpåverkan ett fordon har beror på betydligt fler aspekter än om fordonet har ett avgasrör eller ej. Termen nollutsläppsfordon bör därmed undvikas i detta sammanhang.

anser istället att fordonens utsläpp bör beaktas i ett livscykelperspektiv, LCA, eller Well-To-Wheel-perspektiv, WtW, för att på så sätt bättre spegla fordonets verkliga utsläpp. Detta skulle möjliggöra användning av alla de förnybara bränslealternativ som finns tillgängliga och som på många sätt är en förutsättning för att vi ska nå klimatmålen. Sveriges Åkeriföretag anser därför att det inte är en god idé att införa riksdagsbundna mål om att endast sälja nollutsläppsfordon vid nybilsförsäljning. Istället bör man sätta mål som gynnar försäljningen av de fordon som har lägst utsläpp i ett WtW-perspektiv alternativt LCA-perspektiv.

#### *Säkerställ tillgång på förnybara flytande och gasformiga drivmedel*

Sveriges Åkeriföretag håller med om att man bör säkerställa så att reduktionsplikten inte kommer att skapa betydligt högre prispåslag på diesel jämfört med bensin i takt med att reduktionskraven succesivt höjs. Sveriges Åkeriföretag håller också med om att ifall prisskillnaden på diesel gentemot våra grannländer förstärkts finns det risk att fler tunga lastbilar väljer att tanka diesel utanför Sveriges gränser, något som sker redan idag, och inte är att föredra vare sig ur ett samhällsekonomiskt- eller ett klimatperspektiv. Med det sagt så ställer Sveriges Åkeriföretag dock frågande till utredningens detaljerade förslag på utformningen av reduktionsplikten då det redan finns en process för detta som är väl förankrad med marknaden. Sveriges Åkeriföretag anser därför att reduktionsplikten i stället bör hanteras i samband med redan beslutade kontrollstationer. I takt med att fler fordon elektrifieras, med minskade drivmedelsvolymmer som följd, finns det en påtaglig risk att antalet tankställen för flytande och gasformiga drivmedel minskar. Det kan väsentligt försvåra användningen av dessa drivmedel och skapa problem för de transporter där eldrift inte är ett möjligt alternativ. Utredningen nämner kort denna problematik men Sveriges Åkeriföretag anser att man inte analyserar dessa konsekvenser tillräckligt trots att de kan få en stor negativ påverkan på inhemska godstransporter. Flytande och gasformiga fossilfria drivmedel har en viktig roll att spela för att ställa om de vägtransporter som är svåra att elektrifiera.

Sveriges Åkeriföretag ser idag en positiv utveckling för utbyggnationen av infrastrukturen för dedikerade biodrivmedel och anser att det är undermåligt att utredningen i sitt betänkande inte bemöter denna utveckling utan istället föreslår en separat utredning för att utröna hur de olika dedikerade biodrivmedelsalternativen för tunga fordon bäst kan utvecklas i samspel med introduktionen av eldrivna lastbilar. De stödåtgärder som idag erbjuds för biodrivmedel löper oftast i alltför begränsad tid vilket skapar osäkerhet och dämpar investeringsviljan i ny teknik. I en europeisk kontext måste Sverige försvara satsningar på biodrivmedel och säkerställa att utsläpp från transportsektorn beräknas i ett WtW eller LCA-perspektiv och inte enbart enligt vad som släpps ut ur avgasröret. Utredningen påpekar att investeringar kommer att behöva göras i nya produktionsanläggningar för biodrivmedel både i Sverige och globalt men man tar inte hänsyn till hur en tydlig styrning bort från förbränningsmotorn kan påverka de satsningarna negativt.

#### *Samordning av laddinfrastruktur*

Sveriges Åkeriföretag delar bilden att det behövs ett helhetsperspektiv kring utbyggnationen av laddinfrastruktur som möter åkeriernas logistikbehov på såväl vägar som på terminaler.

Sveriges Åkeriföretag instämmer också i att de offentliga insatserna för utbyggnationen av laddinfrastruktur behöver samordnas så att myndigheternas olika roller blir tydligare samt att det behövs en nationell långsiktig plan som tydliggör hur denna utbyggnation ska genomföras. Då lastbilar kräver mer effekt vid laddning än personbilar och kräver större utrymmesbehov är det viktigt att säkerställa att elnäten kan leverera tillräcklig effekt för att ladda lastbilar på för lastbilar dedikerade platser och att elen framöver kan levereras till ett rimligt pris.

#### *Stöd för marknadsintroduktion av lastbilar med alternativa drivmedel*

Sveriges Åkeriföretag delar bilden att klimatpremien för lastbilar är ett viktigt instrument för att påskynda introduktionen av lastbilar med alternativa drivlinor då dessa ofta är mer kostsamma än lastbilar med traditionell dieseldrift. Sveriges Åkeriföretag håller också med om att klimatpremien behöver öka i omfattning i ett inledande skede för att möjliggöra för fler åkerier att ställa om. Eftersom det för eldrivna lastbilar utöver det högre inköpspriset även tillkommer kostnader för att installera laddningsmöjligheter på terminaler bör det även finnas stöd att få för dessa kostnader.

#### *Transporteffektivt samhälle*

I utredningen lyfts ett minskat trafikarbete som en viktig del i att reducera drivmedelsanvändningen. Sveriges Åkeriföretag delar givetvis målet att transporter ska effektiviseras så mycket som möjligt men vill också tydliggöra att godstransporter på väg inte kan rationaliseras bort utan är en förutsättning för företagande och handel. Omlastning till tåg och fartyg nämns som en viktig åtgärd för att minska utsläppen från transporterna, men här är det inte omlastning av gods inom Sverige som har störst potential att minska utsläppen utan än viktigare är att det från transportköpare krävs att gods som importerats till Sverige i första hand ska levereras så långt som möjligt med tåg eller fartyg och att regionala lastbilstransporter därefter kan leverera godset den sista sträckan. En annan viktig åtgärd för att effektivisera godstransporter på väg, och därigenom närma sig ett mer transporteffektivt samhälle. Arbetet med uppgradering behöver påskyndas och koordineras mellan Trafikverket och kommuner för att uppnå ett sammanhängande vägnät med god tillgänglighet till terminaler, industriområden och näringsliv i hela Sverige. Ytterligare effektivisering och ökad svensk konkurrenskraft uppnås med längre fordon där ett utpekad vägnät för 34,5 meters lastbilar har föreslagits. Längre och tyngre fordon är en av de lägst hängande frukterna för att minska utsläppen från tung trafik och skulle effektivisera lastbilstransporterna avsevärt till en låg samhällsekonomisk kostnad.

#### *Övriga förslag*

Strikta nollemissionszoner i städerna kan få negativa konsekvenser för godsflödena då det kan kräva att långtgående tunga fordon som är svåra att elektrifiera behöver omlastas utanför städerna. Detta kan medföra stora kostnadsökningar och risk för ökad trängsel om lasten då körs in med flera mindre fordon istället för ett större. Därför bör man säkerställa att eventuella nollemissionszoner tar hänsyn till befintliga godsflöden in och ut ur staden och inte hindrar större mer effektiva lastbilstransporter.

## *Tesla*

### *Sammanfattning*

I allmänhet stöder Tesla utredningens förslag men föreslår därtill två åtgärder för att ytterligare bidra till utfasningen av förbränningsmotorn, nämligen en introduktion av förnybar elektricitet i reduktionsplikten samt ett införande av ett nollutsläppskrav på förmånsbilar. Tesla bedömer att utredningens förslag vad styrmedel för personbilar beträffar är effektiva och nödvändiga. Tesla välkomnar utredningens förslag att Sverige på europeiskt plan ska gå i bräschen för EU-omfattande nollutsläppskrav till 2030 i förordningen (2019/631). EU bör vara en föregångare och för att det ska bli verklighet behövs det medlemsländer inom EU som agerar föregångare. Tesla välkomnar även förslaget om ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030 ifall regleringen på EU-nivå skulle bli mindre ambitiös. Det vore en viktig signal såväl till konsumenter som industrin som skulle ha en betydande inverkan på Sveriges utsläppsminskningensambitioner.

### *Elektrifiering av vägtransporten är den effektivaste utsläppsminskningensåtgärden*

Elfordon möjliggör även en positiv kedjereaktion av utsläppsminskningar. I och med att elektricitetsproduktionen konstant utvecklas i en allt mer förnybar riktning minskar utsläppen hela tiden. Den svenska elektricitetssektorn har tagit stora steg under de senaste åren och det förefaller sannolikt att den utvecklingen endast försnabbas i framtiden då det idag är billigare att investera i till exempel sol- och vindenergi än fossil energiproduktion.

Förbränningsmotorer släpper inte heller endast ut koldioxid, utan är även källan till en rad andra luftföroreningar som är den huvudsakliga källan till flera miljoner dödsfall globalt varje år. Därtill ökar elfordon dessutom trivseln särskilt i städer, då buller och lukter från förbränningsmotorer minskar.

### *Introduktion av förnybar elektricitet i reduktionsplikten*

Det finns ett flertal exempel från runtom i världen av system som ger fler alternativ till de av förnybartdirektivet förpliktade parterna, dvs. drivmedelsleverantörerna, genom att låta dem använda alla former av förnybar energi, inte endast biodrivmedel, för att uppfylla kvoterna. Att inkludera förnybar elektricitet i reduktionsplikten skulle förbättra lönsamheten för laddoperatörernas affärsverksamhet och således skapa en ny och betydelsefull finansieringskälla för elektrifieringen av transporter, och därmed minska transportsektorns utsläpp, utan att öka användningen av offentliga medel med en endaste en krona.

En introduktion av elektricitet i reduktionsplikten kan spela en nyckelroll för att skapa lika villkor mellan förnybar el för elbilar och biodrivmedel, vilket gör det möjligt för drivmedelsleverantörer att på det mest kostnadseffektiva viset uppfylla sina skyldigheter. Ett enkelt sätt att integrera el i systemet är att låta användare av laddpunkter ange hur många kilowattimmar de har levererat till vägfordon under ett kalenderår och att konvertera dessa kilowattimmar till krediter. Att lägga till elektricitet i reduktionsplikten skulle bidra till elektrifieringen av transportsektorn och därmed till att minska utsläppen på ett för staten

budgetneutralt sätt, samtidigt som den privata sektorns resurser för att främja dessa mål ökar. Det skulle naturligtvis kräva en viss beredning, men som exemplen på befintliga och framtida system i olika länder visar skulle införandet av el i reduktionsplikten inte medföra en oproportionerlig administrativ börda, betydligt mindre än det nuvarande systemets redan existerande börda. Fördelarna med detta styrmedel uppväger helt klart kostnaderna.

#### *Införande av ett nollutsläppskrav på förmånsbilar*

Tesla understöder utredningens förslag om att bilförmånsreglerna bör ses över med syfte att förenkla systemet och införa tydligare incitament för val av elbil. Införandet av ett nollutsläppskrav på förmånsbilar skulle vara kostnadseffektivt verktyg för att minska på utsläppen i vägtransporter i allmänhet, då förmånsbilarna vanligen säljs vidare på andrahandsmarknaden efter ett genomsnittligt ägande på 36–48 månader. När man dessutom tar i beaktande att tjänstebilar i medeltal körs 2,25 gånger mer än privatägda bilar står det klart att förmånssystemet är ett viktigt verktyg för att uppnå utfasningsmålen. Därtill är tjänstebilar mycket synliga i våra städer. Genom att föregå med gott exempel och tillföra elbilar till andrahandsmarknaden kommer elektrifierade förmånsbilar att öka elbilarnas acceptabilitet och tillgänglighet för svenska privathushåll. Elektrifieringen av denna marknad är därför inte bara en "långt hängande frukt", den har betydande indirekta effekter på andra marknader. Förutom obligatoriska mål och mekanismer för efterlevnad kommer det också att behövas incitament för fordonsinnehavare för att följa med övergången. Inspiration för positiva incitament bör hämtas från väl utformade förmånssystem i andra europeiska länder. Elektrifieringen av förmånsbilarna är en utveckling som kräver en tydlig och långsiktig plan som ger stabilitet och förbehåll åt denna kritiska marknad, i stället för lapptäcket som är det nuvarande förmånssystemet. Tesla föreslår att regeringen inför ett stegvis ikraftträdande nollutsläppskrav på förmånsbilar med målet att 100% av nya fordonsköp i företagsflottor med över 10 bilar ska vara elektrifierade år 2025.

#### *Tillväxtverket*

##### *Sammanfattning*

- Tillväxtverket vill lyfta utmaningarna med ökad elektrifiering av transportsektorn då även investeringar inom industrin också medför en efterfrågan på stora mängder el. Detta skapar utmaningar såväl när det gäller det totala utbudet av el som var elen produceras geografiskt, vilket påverkar möjligheterna för transportsektorn och då framförallt för tunga fordon.
- Ansatsen att planering för laddningsinfrastruktur bör utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och för en ökad transporteffektivitet, är positiv, men den kommunal plannivån bör länkas ihop med regional och nationell planering.
- Det är också viktigt att utreda hur ökade satsningar på elektrifiering i landsbygd, vid sidan av tillgänglighetssatsningar för alternativ till bilen, kan genomföras.

- Tillväxtverket anser att fossila drivmedel ska fasas ut och 2040 är en rimlig tidshorisont. Men frågan är hur vi tar oss dit utan att Sveriges landsbygder påverkas negativt.

### *Synpunkter*

Det är en omfattande utredning och det återstår en hel del utredningsarbete och konsekvensberäkningar att ta ställning till framöver för att fullständigt kunna bedöma förslagen anser Tillväxtverket. Det är positivt att Sverige verkar för EU-omfattande nollutsläppskrav med en tydlig tidtabell gällande nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon samt att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem i samspel med EU. Detta då utmaningarna delas av många nationer. Tillväxtverket vill lyfta utmaningarna med ökad elektrifiering av transportsektorn då även investeringar inom industrin också medför en efterfrågan på stora mängder el. Detta skapar utmaningar såväl när det gäller det totala utbudet av el som var elen produceras geografiskt, vilket påverkar möjligheterna för transportsektorn och då framförallt för tunga fordon. Att bygga upp produktionskapacitet och även nät för överföring tar tid och utgör för den tidsambition som utredningen pekar på ett reellt hinder. Rapporten: ”Fyra framtidsscenarier” - Tillväxtverket kan användas för att belysa denna utmaning. Även erfarenheter från Energimyndighetens arbete med ”Hållbar elektrifiering”, där Tillväxtverket deltar visar på samma utmaningar. En utmaning när det gäller övergången till ökad elektrifiering är tillgång på laddplatser och standardiserade betalningslösningar. Inom dessa områden har det offentliga en betydande roll. Det är viktigt och brådskande att en bred och långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för laddningsinfrastruktur i transportsektorn och för arbetsmaskiner tas fram.

Ansatsen att planering för laddningsinfrastruktur bör utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och för en ökad transporteffektivitet, är positiv, men den kommunal plannivån bör länkas ihop med regional och nationell planering. Det finns också behov av att få ihop olika processer på regional nivå för att samordna insatser och styrmedel mellan olika sektorsmyndigheter och mellan program, dokument och initiativ på lokal som regional nivå (ÖP, klimatprogram, transportplanering, serviceprogram, regionala utvecklingsstrategier, kompetensförsörjningsprogram och ESIF-programmen) för att omställningen ska kunna gå snabbare och nå målen som finns inom flera politikområden. Det är också viktigt att utreda hur ökade satsningar på elektrifiering i landsbygd, vid sidan av tillgänglighetssatsningar för alternativ till bilen, kan genomföras. Detta då Sveriges yta i stora delar kategoriseras som landsbygd och då infrastrukturen redan är eftersatt i många av dessa områden. Utfasning av fossila drivmedel ställer stora krav på insatser från nationell och regional nivå så att effekterna inte ska bli för stora och kostsamma för medborgare och företag i Sveriges landsbygder när man ska hitta alternativ till biltransporter. Konsekvensanalysen bör utvecklas så kostnaderna för utfasningen kan följas och konsekvenser för små och medelstora företag i hela landet konkretiseras. Tillgänglighet till dagligvarubutiker och drivmedelsstationer är de två viktigaste servicefunktionerna för att företag och människor ska kunna verka och leva i landsbygder. En stor utmaning på kort sikt för dagens drivmedelsstationer är att behålla lönsamheten vid en

snabb omställning. För landsbygder kan detta medföra stora konsekvenser på kort sikt. På längre sikt kommer dock eldrivna bilar kunna lösa stor del av problemet med drivmedel i landsbygder då det ofta kommer gå att ladda bilar hemma. Det förutsätter förstås att många har ekonomi att köpa elbilar (vilken berörs i utredningen). Det finns ett stort glapp mellan dessa tidshorisonter. När bedöms vi klara oss utan fossila drivmedel och när är elladdning tillräckligt utbyggd och den gamla fordonsflottan utbytt till elbilar? Tillväxtverket anser att fossila drivmedel ska fasas ut och 2040 är en rimlig tidshorison. Men frågan är hur vi tar oss dit utan att Sveriges landsbygder påverkas negativt. En stor del av livsmedelsproduktion, tillverkningsindustri och besöksnäring sker i och är lokaliserade i landsbygdsområden.

## *Trafikanalys*

### *Sammanfattning*

- Trafikanalys delar utredningens slutsats att det enligt gällande EU-rätt och de skyldigheter som följer av medlemskapet i världshandelsorganisationen WTO knappast finns förutsättningar att besluta om ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- eller dieseldrivna bilar.
- Trafikanalys delar utredningens uppfattning att detta bör ske genom skärpta krav i EU-förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp.
- Trafikanalys tolkning är att utredningen föreslår en utveckling av reduktionsplikten som därefter omformas till att ingå i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Principiellt anser Trafikanalys att det är lämpligt att använda sådana generella styrmedel för att styra mot utfasningen.
- Trafikanalys anser att det hade varit värdefullt om utredningen för de mest centrala styrmedlen gjort mer detaljerade utredningar med tillhörande konsekvensanalyser.

### *Utfasningsår i Sverige för fossila drivmedel*

Trafikanalys har efter att ha tagit del av utredningens underlag och resonemang inga invändningar mot måläret 2040, men konstaterar att andra bedömningar kan göras inte minst om elektrifieringen av fordonsflottan går snabbare än vad utredningen antagit. Vidare anser Trafikanalys att det vore värdefullt om utredningen hade lämnat förslag till hur ett sådant mål kan formuleras då arbetet med formuleringen belyser sådant som behöver klargöras, till exempel definitioner.

### *Förutsättningarna för ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- eller dieseldrivna fordon.*

Trafikanalys delar utredningens slutsats att det enligt gällande EU-rätt och de skyldigheter som följer av medlemskapet i världshandelsorganisationen WTO knappast finns förutsättningar att besluta om ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- eller dieseldrivna bilar. Givet detta framstår ett riksdagsbundet mål om att alla nya personbilar ska vara nollutsläppsfordon, i praktiken elbilar, som ett lämpligt alternativ. Med ett beslutat riksdagsmål ökar Sveriges förutsättningar att i internationella sammanhang driva frågorna om en utfasning av bilar som inte är nollutsläppsfordon. Ett alternativ till ett nationellt förbud



mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna fordon värt att analysera är att istället införa prohibitivt höga (försäljnings-) skatter för sådana fordon. Utredningen föreslår år 2030 som målår för när samtliga nya bilar ska vara nollutsläppsfordon. Eftersom en omfattande introduktion av elbilar är en förutsättning för att lyckas med utfasningen av fossila drivmedel år 2040 ter sig 2030 som ett väl valt målår. Precis som för målet om utfasning av fossila drivmedel anser Trafikanalys att det även för detta förslag hade vare värdefullt om utredningen formulerat ett förslag till målformulering.

*Analys av hur ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna personbilar inom EU kan genomföras.*

Trafikanalys delar utredningens uppfattning att detta bör ske genom skärpta krav i EU-förordningen om nya bilar koldioxidutsläpp.

*Analys av hur en utfasning av fossila drivmedel inom EU kan genomföras.*

Till skillnad från förslagen för de övriga tre huvudfrågeställningarna i utredningen så anser Trafikanalys att förslagen för denna frågeställning inte framgår lika tydligt. För att underlätta för läsaren borde därför förslagen samlats under en rubrik på motsvarande sätt som skett för de övriga huvudsakliga frågeställningarna. Trafikanalys tolkning är att utredningen föreslår en utveckling av reduktionsplikten som därefter omformas till att ingå i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Principiellt anser Trafikanalys att det är lämpligt att använda sådana generella styrmedel för att styra mot utfasningen.

*Analys av hur en utfasning av fossila drivmedel inom EU kan genomföras.*

Till skillnad från förslagen för de övriga tre huvudfrågeställningarna i utredningen så anser Trafikanalys att förslagen för denna frågeställning inte framgår lika tydligt. För att underlätta för läsaren borde därför förslagen samlats under en rubrik på motsvarande sätt som skett för de övriga huvudsakliga frågeställningarna. Trafikanalys tolkning är att utredningen föreslår en utveckling av reduktionsplikten som därefter omformas till att ingå i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Principiellt anser Trafikanalys att det är lämpligt att använda sådana generella styrmedel för att styra mot utfasningen. Trafikanalys delar utredningens uppfattning att omställningen behöver vila på en ökad elektrifiering, en ökad användning av icke-fossila hållbara drivmedel och åtgärder för en ökad transporteffektivitet. Betänkandet är en gedigen genomgång av de relevanta aspekterna för utfasningen av fossila drivmedel och kommer att vara till stor nytta i Trafikanalys uppdrag att ta fram underlag till kommande klimathandlingsplan. Detta gäller i första hand områdena ökad elektrifiering och hållbara icke-fossila drivmedel. Beträffande området transporteffektivt samhälle hade Trafikanalys uppskattat en mer detaljerad redovisning. Utredningen skriver att endast principiella analyser av förslagen till styrmedel gjorts till följd av att styrmedlen inte utretts i detalj. Trafikanalys anser att det hade varit värdefullt om utredningen för de mest centrala styrmedlen gjort mer detaljerade utredningar med tillhörande konsekvensanalyser.

*Trafikverket*

### *Sammanfattning*

Övergripande ser Trafikverket positivt på förslagen i denna omfattande utredning. Trafikverket vill betona vikten av att nödvändiga åtgärder och styrmedel realiserar för att nå upp till utpekade mål. Trafikverket tillstyrker förslag till utfasningsår och förslag till riksdagsbundet mål om nollutsläppsfordon. Vad gäller förslagen till centrala styrmedel ser Trafikverket i huvudsak positivt på dessa. Trafikverket delar utredningens slutsats att en utfasning bör ske genom en kombination av omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Vad gäller förslaget till uppdrag till Trafikverket att utveckla upphandlingskraven för egen maskinpark och entreprenader ligger detta i linje med hur vi redan arbetar med klimatkrav på infrastruktur. Vad gäller utredningens förslag om långtgående krav på Trafikverkets upphandling av flygtrafik och Gotlandstrafiken ser Trafikverket en del hinder i att genomföra detta. Trafikverket förordar istället ett alternativ där upphandlingen även fortsatt sker med beaktande av klimatmålen.

### *Förslag till utfasningsår*

Trafikverket tillstyrker förslaget till riksdagsbundet etappmål om att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasade år 2040. Även om vi saknar en övergripande ekonomisk analys och samhällsekonomiska beräkningar av utfasningsår instämmer vi med utredningen att det är sannolikt att utfasningen kan vara svårare i andra sektorer. Det kan därför motiveras att ha ett tidigare utfasningsår för transportsektorn än 2045. Trafikverket vill även betona vikten av att nödvändiga åtgärder och styrmedel realiserar för att nå upp till utpekade mål.

### *Sättet att fasa ut fossila drivmedel*

Trafikverket delar utredningens slutsats att en utfasning bör ske genom en kombination av omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Elektrifieringen av vägtrafiken bör ske så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

### *Förslag till centrala styrmedel*

Trafikverket tillstyrker förslagen att verka för EU-omfattande nollutsläppskrav för vägfordon, att öka offentliga insatser för laddinfrastruktur samt att utveckla reduktionsplikten med samma krav på bensin och diesel. Vad gäller det sistnämnda är det viktigt att det tillåts en handel inom reduktionsplikten så att den totala reduktionen kan åstadkommas så kostnadseffektivt som möjligt. Trafikverket tillstyrker utredningens förslag att i ett tidigt skede införa en särskild kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen med syfte att stötta alternativ som idag inte är prismässigt konkurrenskraftiga men som på sikt kommer vara viktiga för omställningen. Den särskilda kvoten bör avvecklas när drivmedlen etablerats på marknaden. Vad gäller åtgärder eller styrmedel för att minska trafik och bidra till ett mer transporteffektivt samhälle hänvisar utredningen till att förslag från tidigare utredningar inom området bör genomföras i den mån som de är samhällsekonomiskt motiverade. Styrmedel

och åtgärder som på ett kostnadseffektivt sätt leder till ett mer hållbart, resurseffektivt och transporteffektivt samhälle har potential att bidra även till andra miljö och hållbarhetsmål utöver klimat.

Sverige är ett stort land och utfasningen kommer gå olika fort i olika delar av landet. Historiskt har nybilsförsäljningen per invånare varit större i storstadsområdena och lägst på landsbygden. Behoven av bil skiljer också stort. Men även inom samma område är skillnaderna i behov och möjligheter stora beroende på bl.a. socioekonomisk tillhörighet. Utredningen pekar också på att utfasningen innebär att drivmedel blir dyrare vilket drabbar de som är beroende av bil men samtidigt inte haft möjlighet att ännu byta till en elbil. Utöver att ställa krav på hållbarhet, något som utredningen delvis tar upp, är det viktigt att hålla ner användningen av material och energi i sig. Detta bidrar såväl energieffektivisering som ett transporteffektivt samhälle till. Elektrifieringen av den tunga lastbilstrafiken kommer ta längre tid än för personbilar. Enligt utredningen bör ett nollutsläppskrav införas inom EU till 2040 vilket är 10 år senare än det föreslagna nationella målet för personbilar. Den senare elektrifieringen för tunga fordon kan komma att innebära ökade kostnader för godstransporter på väg genom succesivt höjd reduktionsplikt. Trafikverket instämmer i utredningens slutsats att det behövs ett ökat fokus på godstransporternas omställning dels genom överflyttning till mer kapacitetsstarka trafikslag dels genom effektivisering inom respektive trafikslag.

#### *Övriga förslag*

Trafikverket tillstyrker utredningens förslag om att Sverige fortsatt bör verka för internationella överenskommelser om beskattning av fossilt drivmedel till kommersiellt flyg samt förslaget att Sverige fortsatt bör verka för att energiskattedirektivet ändras så att möjligheten till undantag för skatt på fossila drivmedel till inrikes flyg och sjöfart samt skyldigheten till skattebefrielse för fossilt drivmedel till utrikes flyg och sjöfart tas bort. Trafikverket tillstyrker även utredningens förslag på satsningar på forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion av batterielektrisk drift och drift med bränsleceller inom flyg och sjöfart. Trafikverket vill i sammanhanget understryka behovet av standardisering på luftfartsområdet vad gäller exempelvis laddningsplatser på flygplatser för olika typer av eldrivna flygplan, detta då möjligheten att kunna ladda flygplanen är en av nyckelfaktorerna för elflygets utveckling och inrikesflygets omställning.

#### *Nationellt förbud om försäljning av bensin- och dieslbilar*

Trafikverket delar utredningens slutsats att det är svårt att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna personbilar och att frågan om ett sådant förbud istället bör drivas inom EU. Här kan också konstateras att ett sådant förslag nu finns från EU-kommissionen för 2035. Trafikverket tillstyrker utredningens förslag till ett nationellt riksdagsmål om att endast nollutsläppsfordon får säljas från 2030. Ett sådant mål kan vara till stöd för svenska representanter i EU-arbetet och vid utveckling och skärpning av nationella styrmedel såsom bonus-malussystemet.

### *Uppdrag till Trafikverket*

Utredningen föreslår att Trafikverket bör ges i uppdrag att, i samarbete med andra myndigheter som använder arbetsmaskiner för sina åtaganden, utveckla upphandlingskraven för egen maskinpark och entreprenader så att elektrifierade arbetsmaskiner främjas.

Trafikverket konstaterar att detta ligger i linje med hur vi redan idag arbetar med klimatkrav på infrastruktur och samarbetar med andra aktörer. Vad gäller Trafikverkets upphandling av flygtrafik för perioden efter 2023 för utredningen fram att långtgående krav behöver ställas för att fasa ut de fossila drivmedlen. Trafikverket delar utredningens uppfattning att det är viktigt att staten går före i omställningen för att nå klimatmålen och att göra transportsektorn fossilfri. Samtidigt konstaterar Trafikverket att ökade krav på utfasning av fossila bränslen inom upphandlat flyg och Gotlandstrafiken sannolikt kommer leda till ökade kostnader för aktörerna. Om inte utbudet ska försämrats behöver dessa kostnader antingen täckas av högre biljettpriser eller genom ett ökat anslag från staten till trafiken. Det bör också påtalas att upphandlingarna redan idag omfattas av klimatmålen. Det finns även en risk för att det kan saknas förutsättningar att klara de i utredningen föreslagna kraven på den korta tiden för aktörerna. Vidare råder oklarhet vad gäller möjligheten att föra in föreslagna krav mot bakgrund av krav i EU-regelverket på proportionalitet, icke-diskriminering, likabehandling, öppenhet och ömsesidigt erkännande. Mot bakgrund av detta ser Trafikverket att ett alternativ till utredningens förslag, som Trafikverket också förordar, är att upphandlingen även fortsatt bör ske med beaktande av klimatmålen eller motsvarande kravnivå.

### *Konsekvenser av fit for 55*

Strax efter utredningen lämnade sitt betänkande kom EU kommissionen med sitt förslag till klimatpaket, ”fit for 55”. Det behöver utredas vilka konsekvenser detta får på svenska mål, styrmedel och åtgärder inklusive de förslag som utfasningsutredningen lämnat.

## *Transportföretagen*

### *Sammanfattning*

- Transportföretagen anser att svenska särlösningar ska undvikas i största möjliga utsträckning och avstyrker därför förslaget om ett riksdagsbundet mål om att endast tillåta försäljning av nya nollutsläppsfordon år 2030. EU har nyligen presenterat ett förslag inom ramen för ”Fit for 55” och det finns ingen anledning för Sverige att springa före EU.
- I en framtid då trafiken är tyst och utsläppsfri finns det svaga skäl för en fortsatt fiskal beskattning av vägtrafiken. Transportföretagen tillstyrker därför utredningens förslag att tillsätta en utredning för att se över hur vägtransporterna ska beskattas i framtiden.
- Förslaget om en gemensam reduktionsplikt bensin och diesel och att inkludera höginblandat i reduktionspliktssystemet är för tidigt väckt. Reduktionspliktssystemet är nyligen infört och näringslivet måste ha långsiktiga spelregler.

### *Elektrifiering är nyckeln*

Ska klimatmålen nås för transportsektorn är en kraftfull elektrifiering nödvändig vilket också utredningen konstaterar. Transportföretagen delar utredningens slutsatser att en bred och långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för laddinfrastruktur i transportsektorn och för arbetsmaskiner bör tas fram. Inom personbilsindustrin går utvecklingen nu snabbt mot en ökad elektrifiering och flera av de ledande tillverkarna har också deklarerat att de inom en tidsrymd på 5-10 år endast kommer att tillverka laddbara fordon.

För lastbilar går utvecklingen av förklarliga skäl långsammare. Det finns flera skäl till detta. Merkostnaden för en eldriven lastbil är betydande och behovet av laddinfrastruktur och effekt skiljer sig åt från personbilstrafiken. För den upphandlade busstrafiken, kollektivtrafiken, är förutsättningarna något bättre än för lastbilstrafiken. Avtalen sträcker sig över en längre period och trafiken bedrivs som linjetrafik vilket gör det lättare att planera laddinfrastrukturen. Även om förutsättningarna för elektrifiering är bättre än för lastbilstransporterna så kommer de förnybara biodrivmedlen spela en viktig roll för busstrafiken under överskådlig framtid. Inte minst då direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon träder ikraft i början av 2022. Men alla ambitioner omkullkastas om det inte finns tillgång på el. Om stora delar av transportsektorn elektrifieras bedöms efterfrågan på el öka med cirka 26 TWh i Sverige enligt en studie som utförts på Svenskt Näringslivs uppdrag. Det är lika mycket som hela Irlands energiförbrukning är idag. Men den mer akuta oron är om elen kommer att finnas där den behövs. Och den fjärrgående trafikens laddbehov kan inte tillgodoses med annat än i huvudsak snabbaddning. Att säkerställa att det svenska elsystemet kan leverera fossilfri el där den behövs när den behövs till konkurrenskraftiga priser kommer vara avgörande för att möjliggöra omställningen.

### *Men biodrivmedel kommer att behövas - tillsätt en drivmedelskommission*

Även om omställningen förutsätter en omfattande elektrifiering kommer biodrivmedel spela en avgörande roll sannolikt i decennier framöver. De bilar, lastbilar och bussar med förbränningsmotor som säljs nya nu och under kommande decennium kommer att rulla på våra vägar under många år. Av bussarna och lastbilarna som säljs inom EU är en kvalificerad majoritet med förbränningsmotorer. Enligt Trafikverket kommer det att krävas omkring 70 procent mer biodrivmedel 2030 jämfört med i dag för att nå klimatmålet. Det motsvarar att 55 procent av de fossila drivmedlen ersätts av biodrivmedel i jämförelse med dagens 21 procent. Transportföretagen är bekymrade över den skilda synen på biodrivmedel som råder mellan Sverige och Finland och stora delar av länderna på kontinenten. Tyvärr ser Transportföretagen tecken på att den skeptiska hållningen mot biodrivmedel får fäste även i delar av den svenska debatten och även Utfasningsutredningen lyfter endast fram Avancerade biodrivmedel.

Grödebaserade biodrivmedel kan idag uppnå mycket höga växthusgasreduktioner på upp till 80 – 90 %. Idag importerar Sverige en betydande andel av de biodrivmedel vi använder. I takt med stigande reduktionspliktsnivåer och att fler länder ökar sina kvoter i enlighet med kraven i Red II kommer det att bli en huggsexxa om biodrivmedlen. Drivmedelspriser är en direkt

konkurrensfråga för transportörer och företag som köper transporter och i slutändan för alla svenskar som är beroende av transporter av gods och för sin egen mobilitet. Prognoser från fordonsindustrin beräknar att omkring 25 procent av personbilarna i Sverige är elektrifierade 2030, och mycket mindre andel av tunga fordon, flyg och sjöfart vilket pekar på behovet av just biodrivmedel. En drivmedelskommission behöver hantera utmaningarna avseende produktionskapacitet, kostnader och råvaror på kort och lång sikt.

*Förslaget om att inkludera höginblandat i reduktionsplikten och gemensam reduktionsplikt bensin/diesel*  
Utredningen föreslår att reduktionspliktssystemet förändras ”så snart som möjligt” så att det ställs samma reduktionskrav på bensin och diesel. Vidare föreslår utredningen att höginblandade flytande biodrivmedel förs in under reduktionspliktssystemet och att en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel. Även om det kan finnas fördelar med en gemensam plikt för bensin och diesel och att föra in höginblandat i systemet så skulle det också komma med betydande nackdelar, inte minst för landets kollektivtrafik som idag är fossilfri till 95 procent tack vare förnybara drivmedel. Det hade också gjort det svårt för alla de utövare som kör offentliga transporter och som faller in under EU:s Clean Vehicle Directive. Reduktionsplikten infördes 2018 och nivåerna bestämdes så sent som 2020 för åren fram till 2030. Att då nu, med önskan om att det införs snarast möjligt, föreslå ändringar av reduktionsplikten är fullständigt oacceptabelt och vittnar tyvärr om en häpnadsväckande brist på förståelse för näringslivets villkor och behovet av långsiktiga spelregler att förhålla sig till. Sammantaget anser vi att frågan är för tidigt väckt. Konsekvenserna måste utredas på djupet. Transportföretagen avstyrker således förslaget om gemensam reduktionsplikt för bensin & diesel samt att inkludera höginblandat i reduktionsplikten.

#### *Nej till riksdagsbundet mål 2030 om endast nollutsläppsfordon*

Det ska också sägas att Transportföretagen ansåg att utredningen egentligen aldrig skulle ha tillsatts. Det var redan känt, och utrett, att ett nationellt förbud mot försäljning av nya fossildrivna personbilar inte var förenligt med EU:s regelverk. Det är en fråga som måste hanteras på gemenskapsnivå, inte nationellt. Utredningen kringgår det genom att föreslå ett riksdagsbundet mål om att endast tillåta försäljning av nollutsläppsfordon 2030. Ett alternativ hade varit att slagit fast att det är inte legalt möjligt. Sedan Utfasningsutredningen lämnade över sitt betänkande i juni har EU presenterat sitt paket ”Fit for 55” i vilket det föreslås att det på gemenskapsnivå endast ska tillåtas försäljning av nya personbilar med nollutsläpp från år 2035. Transportföretagen ser inga starka skäl till varför Sverige ska gå före EU i frågan om eventuellt förbud mot försäljning av nya fossildrivna personbilar, även om det endast handlar om ett riksdagsbundet mål. Förbränningsmotorn är dessutom nödvändig för de förnybara drivmedel som vi kommer att behöva under överskådlig framtid. Transportföretagen avstyrker förslaget om att införa ett riksdagsbundet mål om att endast tillåta nollutsläppsfordon från år 2030 i Sverige.

#### *Utfasning av fossila bränslen till 2040*

Transportföretagen har inga erinringar men vill understryka att det förutsätter en omfattande elektrifiering av transportsektorn och en väsentligt ökad produktion av biodrivmedel.

### *Transporteffektivt samhälle*

Tre huvudsakliga områden brukar lyftas fram som lösningar på transportsektorns hållbarhetsutmaningar: elektrifiering, biodrivmedel och transporteffektivitet.

Transporteffektivitet är ett ganska brett och oprecist område som innefattar allt ifrån överföring av trafik till trafikslag med hög energieffektivitet till ett samhälle som har ett minskat behov av transporter. Transportföretagen hade egentligen önskat att begreppet transporteffektivt samhälle inte användes. Eftersom det betyder så många olika saker förvirrar det diskussionen och skapar ibland onödig friktion. Prognoserna pekar på en fortsatt ökning av transportarbetet på väg till 2030 som en följd av ekonomisk tillväxt, förändrade konsumtionsmönster och ökande befolkningsmängd. Om man med transporteffektivitet menar att minska en förutspådd, kraftig ökning av vägtransporterna till ett bestämt år så kan det kanske i vissa avseenden vara motiverat och kan oftast hanteras med trängselskatt. Men om man med transporteffektivitet menar att minska transportarbetet från dagens nivåer så är det både skadligt och direkt verklighetsfrånvänt.

Svensk vägtransportsektor strävar varje dag, året runt, för att utföra transporter så effektivt som möjligt. Med digitaliseringen kommer det att ges stärkta möjligheter att öka transporteffektiviteten ytterligare. Ett förslag till ökad transporteffektivitet, som är utrett och berett, är förslaget om att tillåta transporter med lastbilar upp till 34,5 meter långa på 450 mil väg som Trafikverket utredde 2019. Trafikverket konstaterade i utredningen att det är en åtgärd med betydande samhällsnytta. Utredningen är remitterad och många remissinstanser var positiva. Tyvärr har den fastnat i den välkända långbänken vilket Transportföretagen beklagar. Med längre lastbilar kan två lastbilar transportera vad det i dag krävs tre lastbilar för att transportera och utsläppen per tonkilometer minska med 10-20 procent. Även om utredningen erkänner att behovet av transporteffektivitet minskar med ökad elektrifiering och ökad andel förnybar energi så konstaterar den att insatser för ökad transporteffektivitet är viktiga av andra orsaker och att det är motiverat med styrmedel. Transportföretagen nöjer sig med att konstatera att trafikens externa kostnader kommer att vara betydligt lägre i framtiden och att trafiken ska betala för de externa kostnader den förorsakar.

### *Svaga skäl för fortsatt fiskal beskattning när transportsektorn ställt om*

Utredningen berör på sidorna 388 ff frågan om den framtida beskattningen av eldrivna fordon och införande av någon form av vägavgiftssystem. Det här är en av de största frågorna att hantera framöver. I takt med att trafiken elektrifieras kommer statens skatteintäkter från vägtrafiken att successivt minska. Av de totala skatteintäkterna år 2017, stod transportsektorn för 100 miljarder kronor eller ca 10 procent (Trafikanalys, 2018 och ESV, 2018). 90 procent av dessa kommer från vägsektorn, resterande från avgifter för järnvägen, sjöfarten och luftfarten.

Vägtransportsektorn är självfinansierande och bidrar med 56 miljarder till statskassan vilket framgår av ovanstående tabell. Om enbart de fiskala skatterna avses, bidrog fortfarande vägsektorn med ett överskott på tre miljarder kronor. Det är inte rättfärdigt att fortsätta beskatta vägtrafiken på samma sätt den dag den är tyst och utsläppsfri. Vi står bakom att

trafiken ska betala för de negativa externa kostnader den förorsakar. Bilismens kostnader utgörs främst av koldioxidutsläpp, men även andra hälsofarliga utsläpp, buller, olyckor och vägslitage. Det är dessa som motiverar dagens höga beskattning av vägtrafiken. Med elektrifiering, ökad användning av förnybara biodrivmedel och aktiva säkerhetssystem kommer dessa kostnader att sjunka markant. Det är därför inte motiverat att fortsätta beskatta vägtransportsektorn på samma sätt den dag omställningen är genomförd. Transportföretagen ställer sig därför bakom utredningens förslag att se över beskattningen av transportsektorn.

## *Transportstyrelsen*

### *Sammanfattning*

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter. Transportstyrelsen anser att utredningen har hanterat huvuduppgiften på ett bra sätt, dvs att ta fram förslag på utfasningsår av fossila drivmedel med analys av hur, och hur snabbt, det kan gå att genomföra utfasningen. Diskussionen kring ställningstagandena för de riksdagsbundna målen anses vara rimlig. Sverige ska vara ett föregångsland som även bidrar till att omställningen på EU-nivå påskyndas och genomförs till lägre kostnader. Utredningen innehåller flera förslag som berör Transportstyrelsens ansvarsområden, i synnerhet inom det internationella arbetet. Detta innebär ökad omfattning av arbetet och kräver därför ny finansiering för Transportstyrelsen, hur en sådan ska säkerställas har inte kommenterats i utredningen.

### ***Sjö och luftfart***

En utveckling av ickefossila drivmedel är en förutsättning för att sjö- och luftfarten ska kunna minska sitt fossilberoende på kort sikt. Transportstyrelsen stödjer utredningens inriktning att elektrifiera vägtransporterna så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs till sjö- och luftfart samt arbetsmaskiner och tunga vägtransporter som är svåra att elektrifiera.

Transportstyrelsen stödjer utredningens förslag om att utöka satsningar på forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion av batterielektrisk drift och drift med bränsleceller inom sjö- och luftfart. Transportstyrelsen stödjer också att på EU-nivå driva på för teknikutvecklingen av avancerade bio- och elektrobränslen. För sjö- och luftfartens del vill vi även lyfta fram att det kan finnas fler alternativa drivmedel, t.ex. vätgas. Det finns därmed ett stort behov av forskning och utveckling inom området. Vad gäller inrikes sjöfart bedömer Transportstyrelsen att en eventuell inrikes skatt eller koldioxidprissättning behöver utformas i relation till kostnaden för drivmedel för större fartyg (handelsystem för sjöfarten kommer eventuellt omfatta fartyg större än 5000 brutto) som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) för att undvika konkurrensnackdelar. Utredningens förslag behöver vidare analyseras tillsammans med den nationella godstransportstrategin för att inte förfela syftet med strategin.



### *Liggetider i hamn*

Utredningen (14.5.1) nämner att utsläpp generellt kan minskas genom minskade tider i hamn. Transportstyrelsen vill i detta sammanhang nämna att tillräcklig tid i hamn är av yttersta vikt för löpande underhåll av fartygets framdrivningsmaskineri och annan teknik som – om det blir eftersatt – kan leda både till större utsläpp och till allvarliga haverier. Tillräcklig tid i hamn är viktigt även för att besättningen ska hinna med lagstadgade övningar och för att undvika olyckor i samband med lastning och lossning. Transportstyrelsen förordar istället utveckling och premiering av landanslutning för fartygs energibehov i hamn.

### *Elanslutning i hamn*

Transportstyrelsen stödjer utredningens förslag om att ytterligare riktat stöd för laddning i hamn behöver övervägas. Avseende kommersiell sjöfart är riktat stöd viktigt och ibland avgörande för att rederier ska ta beslut för övergång till batteridrift. Transportstyrelsen vill uppmärksamma att Sverige har undertecknat en ministerdeklaration som syftar till att göra Östersjön till ett miljövänligt och attraktivt område för kryssningsfartyg, där stort fokus ligger på landanslutning av fartyg.

### *Trafikverkets upphandling av flygtrafik och Gotlandstrafiken*

Transportstyrelsen efterfrågar en utredning om huruvida tillgängligheten för passagerare kan påverkas på de statligt upphandlade flyglinjerna samt Gotlandstrafiken, om en snabb utfasning av fossila drivmedel leder till en avsevärd högre kostnad för resor. Det kan finnas en konflikt mellan de transportpolitiska målen om tillgänglighet och miljö.

### *Höghöjdseffekter*

Avseende avsnitt 14.5.3 visar ny forskning visar att endast två procent av världens flygresor står för cirka 80 procent av de höghöjdseffekter som härrör från molnbildning. Därmed är det inte säkert att det är klimateffektivt att lägga alla flygningar på en höjd under 8000 meter. Dessutom behöver höjdseparering ske av trafiksäkerhetsskäl inom luftrum med mycket trafik, vilket innebär att alla flygningar inte kan genomföras på samma höjd. Vissa typer av biojetbränslen har också visat sig minska utsläppen av partiklar, vilket minskar risken för höghöjdseffekter.

## ***Järnväg***

Transportstyrelsen har inga synpunkter avseende att se över om fossilt drivmedel till lok och motorvagnar ska omfattas av skatt och reduktionsplikt enligt kapitel 14. Transportstyrelsen anser att det saknas djup i utredningen vad gäller järnvägens möjligheter att bära ökade kostnader om skatt och reduktionsplikt skulle påföras den trafik som drivs av diesel. Främst godstransporter på järnväg är en marknad med låga marginaler som har svårt att bära ökade kostnader. Transportstyrelsen ser behovet av en konsekvensutredning som bl.a. belyser om högre kostnader för tågoperatörerna riskerar leda till att spårbunden trafik får minskad konkurrenskraft jämfört med övriga trafikslag. Detta skulle vara negativt ur ett klimatperspektiv och därmed inte leda till klimatnytta. Transportstyrelsen noterar att det i kapitel 14 saknas några avsnitt för järnväg där motsvarande finns för sjö- och luftfart. Järnväg

beskrivs inte specifikt i 14.3 om marknadsförhållanden och aktörer trots att marknadsstruktur har betydelse även för järnvägen. I 14.6 om styrmedel saknas beskrivningar av redan existerande styrmedel för järnvägen som miljökompensation för godstransporter.

## **Väg**

### *Arbetsmaskiner*

Transportstyrelsen noterar att utredningen i 13.6.1 föreslår att Sverige ska verka för att avgaskraven på motorer till arbetsmaskiner även ska omfatta utsläpp av koldioxid från maskiner samt verka för att införa en definition av nollutsläppsmaskiner. Transportstyrelsen förstår syftet i båda förslagen men de kräver en ändrad inriktning i förordningen (EU) 2016/1628 från avgasutsläpp från förbränningsmotorer till att omfatta maskiner både med och utan utsläpp. Detta innebär alltså att förordningens omfattning ändras från motorer till motorer och maskiner. Det är tveksamt om detta kommer att kunna ske inom ramen för förordningen eftersom det blir en mycket stor förändring och en utökning av förordningens redan omfattande tillämpningsområde. När det gäller miljözoner för arbetsmaskiner (13.6.6) är vår bedömning att en sådan åtgärd har en mycket begränsad effekt på koldioxidutsläppen totalt sett från arbetsmaskiner. Risken för att koldioxidutsläppen enbart flyttas till andra ställen är stor och förmodligen är det arbete som maskiner gör i nuvarande miljözoner totalt sett ganska litet.

### *Motorcyklar och mopeder*

Transportstyrelsen har inga synpunkter på att motorcyklar och mopeder undantas i de scenarier utredningen utgår från med motiveringen att de står för en såpass liten del av energianvändningen (6.4.5). Motorcyklar och mopeder finns inte beskrivna i någon av utredningens målformuleringar men hänsyn bör tas till att infrastrukturen ändå måste anpassas till dessa fordon och utvecklingen av dem.

## **Övrigt**

I 8.2.1 beskrivs att majoriteten av nya dieseldrivna personbilar och tunga fordon numer är certifierade för användning av HVO100. Detta stämmer när det gäller tunga fordon, däremot certifieras inte personbilar idag för användning av HVO100. Tillverkare av personbilar kan däremot anpassa sina garantiåtaganden utifrån användning av drivmedlet. I arbete med en eventuell ny avgasnorm (Euro 7), diskuteras om avgaskraven ska vara teknikneutrala oberoende av drivmedel. Det innebär att fordon framöver kan komma att typgodkännas med alla typer av bränslen som de kan användas med. I 11.3.9 under rubriken Svenska förhållanden anges i andra stycket att miljözoner klass 2 finns inrättade i flera av våra städer. För Transportstyrelsens kännedom är det miljözon klass 1 som är inrättade i flera av våra städer.

## *Tåg företagen*

### *Sammanfattning*

- Tåg företagen ställer sig positiva till förslagen om att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040.
- Tåg företagen delar utredningens bedömning att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt.
- Tåg företagen ställer sig negativa till utredningens förslag om att Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast som möjligt och att dessa drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten.
- Liksom utfasningsutredningen anser Tåg företagen att det är viktigt att regeringens arbete när det gäller styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle fortsätter enligt ambitionen i den klimatpolitiska handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs.
- Tåg företagen tillstyrker utredningens förslag om att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas.
- Tåg företagen tillstyrker utredningens bedömning och förslag om att elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnätet skyndsamt behöver byggas ut skyndsamt.
- Innan reduktionsplikt införs för lok och motorvagnar behöver dock frågor om förutsättningarna för låginblandning studeras närmare.

#### *Utfasning av fossila drivmedel till 2040*

Tåg företagen står bakom såväl de svenska klimatmålen som målet om att EU ska nå nettoll-utsläpp senast 2050. Tåg företagen ställer sig positiva till förslagen om att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Det är av största vikt att komplettera årtalet med regelbundna kontrollstationer, lämpligen i samband med regeringens arbete med att ta fram en ny klimathandlingsplan under varje mandatperiod. Av de utpekade utvecklingsområden som får anses särskilt viktiga att följa upp bör prioriteras möjligheterna till ytterligare åtgärder för ökad transporteffektivitet.

#### *Hållbar och kostnadseffektiv utfasning*

Tåg företagen delar utredningens bedömning att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, och inte minst minskad vägtrafik genom ett mer transporteffektivt samhälle. Borttagande av

#### *Borttagande av skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel*

Tåg företagen ställer sig negativa till utredningens förslag om att Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast som möjligt och att dessa drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten. Tåg företagen är kritiska till att utfasningsutredningen inte gjort någon konsekvensanalys för hur borttagandet av skattebefrielsen av ren och höginblandad HVO och RME kommer att påverka tåg företagens förutsättningar och därmed klimatutsläppen.

#### *Styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle*

Förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle har identifierats i

den klimatpolitiska handlingsplanen och i myndigheternas olika underlag till regeringen. Det är viktigt att regeringens arbete fortsätter enligt ambitionen i handlingsplanen. Betydelsen av ett mer transporteffektivt samhälle kan inte underskattas. Utredningen förhåller sig dock något avvaktande i frågan, vilket troligtvis kan hänföras till Trafikverkets försiktiga bedömning av betydelsen av ett mer transporteffektivt samhälle i Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen. Liksom utfasningsutredningen anser Tåg företagen att det är viktigt att regeringens arbete när det gäller styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle fortsätter enligt ambitionen i den klimatpolitiska handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs. Samtidigt saknar Tåg företagen i utredningen konkreta förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Klimatpolitiska rådet har i sina årsrapporter vid en rad tillfällen framhållit att takten i klimatomställningen fortfarande är för långsam och politiken inte är tillräcklig för att klimatmålen ska nås. Tåg företagen anser att det behövs ökat fokus på ökad transporteffektivitet som syftar till att dels öka överflyttning till mer energisnåla och kapacitetsstarka trafikslag som järnväg, dels genom effektivisering inom respektive trafikslag.

#### *Utredning om transportsystemets framtida beskattning*

Tåg företagen tillstyrker utredningens förslag om att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och fullt ut internalisera trafikens externa kostnader, som bör belysa avståndsbaserade vägskatter för både lätta och tunga fordon, men även andra styrmedel bör ingå i en sådan utredning.

#### *Förstärk kapaciteten i elnätet*

Tåg företagen tillstyrker utredningens bedömning och förslag om att elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnätet skyndsamt behöver byggas ut skyndsamt för att möta den ökade el- och effektefterfrågan vid industrins omställning mot nettonollutsläpp och samtidigt bereda väg för elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner

#### *Beskattning av eller reduktionsplikt för fossilt bränsle till lok och motorvagnar*

För att fasa ut de fossila drivmedlen och minska klimatutsläppen utesluter inte Tåg företagen att användningen av fossilt drivmedel till lok och motorvagnar kan övervägas att omfattas av skatt och reduktionsplikt. Innan reduktionsplikt införs för lok och motorvagnar behöver dock frågor om förutsättningarna för låginblandning studeras närmare. Vidare måste framhållas att övergången till fossilfrihet är kostsam och det finns behov av att kombinera eventuellt kommande förslag med skatteväxling eller statligt stöd för utfasning av fossila drivmedel som används till lok och motorvagnar.

## *Vattenfall*

#### *Sammanfattning*

Vattenfall instämmer i utredningens huvudsakliga förslag, i synnerhet att:

- Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040.
- 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.
- Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon.
- De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.
- Reduktionspliktsystemet bör förändras genom att en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen.
- Sverige bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilar koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035.
- Ett nationellt mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.

### *Synpunkter*

Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav införs på nya personbilar till 2030 i enlighet med EU-kommissionen förslag till revideringar av direktiv på transportområdet inom ramen för Fit for 55. Redan 2017 antog Vattenfall målet att ställa om alla tjänstebilar i verksamheten till eldrift senast 2030. Vattenfall har även antagit Fossilfritt Sveriges Transportutmaning där även detta mål ingår. Reduktionspliktsystemet bör omfatta även elektrobränslen och Vattenfall ser därför positivt på att sätta mål både för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen. Det svenska systemet utgår från emissioner snarare än volymer, vilket Vattenfall anser är positivt och bör vara den svenska positionen i EU när utformning av reduktionspliktsystemet diskuteras och förhandlas. Nationella styrmedel av särskild vikt att bibehålla och utveckla är bonus eller premie vid inköp av nollutsläppsfordon och stöd till både publik, semi publik och icke publik laddinfrastruktur för både lätta och tunga transporter. Ansökningsprocessen kan ytterligare förenklas för att snabba upp omställningen. Oavsett direkt elektrifiering eller utfasning av fossila drivmedel via biodrivmedel, elektrobränslen och vätgas så behöver tillståndsprocessen för utbyggnad av elnät både förenklas och ske på kortare tid än idag. Elnätsbolagen behöver också kunna bygga på prognos, vilket inte är möjligt med dagens lagstiftning.

Avseende kapitel 10 laddinfrastruktur så delar vi utredningens förslag och vill understryka vikten av:

- att elnätets kapacitet förstärks och att utbyggnaden av stamnätet skyndsamt genomförs.
- att regelhinder för laddinfrastruktur i samfälligheter tas bort.
- att möjligheten att kunna ladda hemma för enskilda boende i bostadsrätter och hyresrätter förstärks genom en ”right-to-plug” eller liknande.

Vattenfall instämmer i utredningens inspel till Elektrifieringsstrategin, Elektrifieringskommissionen och Energimyndigheten och ser fram emot att bidra i det fortsatta arbetet.

## *Volvo cars*

### *Sammanfattning*

- I likhet med regeringen bedömer även Volvo Cars att den pågående utfasningen behöver ske i en snabbare takt.
- Det är sannolikt en korrekt bedömning att ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna personbilar är svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt.
- Utredningens förslag, att på nationell nivå formulera ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av personbilar 2030, kan ha positiv verkan för den svenska marknaden och bidra till att bilar som drivs på fossila bränslen fortare fasas ut.
- Volvo Cars välkomnar också att utredningen ser såväl laddhybridbilar som dieslbilar som kan köras på HVO100 som viktiga steg i övergången mot en marknad med enbart nollutsläppsfordon.

### *Synpunkter*

Vad gäller betänkandet har Volvo Cars bidragit till remissvaret från Bil Sweden som ger övergripande branschkommentarer till förslaget. Utöver detta vill Volvo cars likväl belysa några områden och delar av utredningen som vi anser är särskilt viktiga:

- Betänkandet tecknar en fyllig och nyanserad bild av de utmaningar och möjligheter som finns med att få användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och arbetsmaskiner att i princip minska till noll, om Sverige ska kunna nå det riksdagsbundna målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045.
- I likhet med regeringen bedömer även Volvo Cars att den pågående utfasningen behöver ske i en snabbare takt. Volvo Cars har såväl i internationella sammanhang som i dialog med utredningens sekretariat välkomnat att ett årtal sätts för när de fossila drivmedlen ska vara helt utfasade. Med detta som grund kan alla inblandande aktörer – privata företag, offentlig sektor, myndigheter och hushåll – planera för en omställning.
- Det är sannolikt en korrekt bedömning att ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna personbilar är svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt. Volvo Cars vill understryka vikten av att Sverige och EU går i samma takt, inte minst vad gäller nollutsläppskrav för nya bilar. Volvo Cars noterar där att EU-kommissionen i juli 2021 lade fram förslag till förändringar i förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp, där

innehörden är att alla nya bilar som sätts på marknaden från och med år 2035 ska vara nollutsläppsfordon. Detta förslag välkomnas av Volvo Cars.

- EU:s krav kan även fortsatt kompletteras med utveckling av de nationella styrmedlen. Utredningens förslag, att på nationell nivå formulera ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av personbilar 2030, kan ha positiv verkan för den svenska marknaden och bidra till att bilar som drivs på fossila bränslen fortare fasas ut.

- Volvo Cars välkomnar också att utredningen ser såväl laddhybridbilar som dieslbilar som kan köras på HVO100 som viktiga steg i övergången mot en marknad med enbart nollutsläppsfordon. Flera leverantörer har till dags dato godkänt HVO100 för sina nyaste dieselmodeller. VC kan samtidigt 3(3) konstatera att utbudet av tillgängliga biogasbilar minskat markant i Sverige, och att försäljningen som helhet legat på ytterst blygsamma nivåer under flera år – trots incitament och olika former av stimulanser. En förklaring är att biogasmodeller inte efterfrågas på så många marknader utanför Sverige, varför det blir olönsamt för tillverkare att upprätthålla teknik och drivlinor för att producera dessa. Volvo Cars hade gärna sett att utredningen föreslagit fler styrmedel för att öka incitamenten att köra dieselfordon på HVO100.

## *Västragötalandsregionen*

### *Sammanfattning*

En utfasning av fossila drivmedel till år 2040 stämmer väl överens med Västra Götalandsregionens (VGR) strategier. Västra Götalandsregionen tillstyrker i huvudsak utredningens förslag och ser positivt på att fossila drivmedel fasas ut samt att ett specifikt datum beslutas i god tid innan för att ge alla aktörer möjlighet att utvecklas.

Västra Götalandsregionen vill betona följande:

- Vid ett nollutsläppskrav på fordon är det viktigt att utfasningen av hållbara förnybara drivmedel, dvs biodiesel med bra miljöprestanda och biogas, sker på ett strukturerat sätt. Det skulle vara kontraproduktivt om ett förbud mot förbränningsmotorer minskar incitamentet för utveckling och produktion av biodrivmedel/biogas för tidigt. Det skulle i sin tur kunna leda till en återgång till högre fossilandel med reduktionspliktiga drivmedel i befintlig vagnpark där rena biodrivmedel idag används. Detta kan exempelvis gälla kollektivtrafikens regionala trafik samt ambulanser och andra specialfordon. Det är därför viktigt att säkerställa att det finns fortsatta incitament för olika fordon och trafikmönster vid övergång till utsläppsfria fordon.
- Rena biodrivmedel bör inte inkluderas i reduktionsplikten om det innebär att användare inte kan köpa in enbart 100-procentiga biodrivmedel eller om det innebär en beskattning så att kostnaden för dessa blir högre än för reduktionspliktigt drivmedel.

- Produktion och återvinning av batterier. En del av växthusgasutsläppen från elektrifierade transporter flyttas från förbränningsmotorers avgasrör till produktion av batterier och el, från geografiska utsläpp i Sverige till konsumtionsbaserade, delvis utanför Sveriges gränser. Det är av största vikt att helhetsperspektivet inte missas med totala minskade utsläpp oavsett nationella målformuleringar samt att kraftfulla initiativ tas för hållbar produktion, återanvändning och återvinning av batterier.
- Statligt stöd behövs för utfasning av fossila drivmedel i kollektivtrafikens sjöfart och järnvägstrafik och en snabbare omställning till resor med kollektivtrafik.
- Berörda förordningar bör kompletteras så att statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer för kollektivtrafiken möjliggörs i samband med kommande revidering av infrastrukturplanerna och i stadsmiljöavtalen.

### ***Utredningens förslag***

#### *Användningen av fossila drivmedel fasas ut senast 2040 i Sverige*

VGR tillstyrker förslaget. Det ligger i linje med de ambitioner som regionen har och som många aktörer delar. Det ligger också i linje med de ambitioner som fordonstillverkande företag i regionen har deklarerat. Här har Sverige möjlighet att vara en föregångare med stöd av näringslivet.

Fasa in nollutsläppsfordon i EU och Sverige, främst genom EU-omfattande nollutsläppskrav i nybilsförsäljningen av personbilar till 2030. Det finns fordonstyper och trafikupplägg som inte förväntas finnas tillgängliga i tid för eldrift och där fordon med förbränningsmotorer för biodrivmedel/biogas med fördel kan användas under en övergångsperiod. För att inte riskera att denna trafik tvingas använda fossila drivmedel med inblandning av biodrivmedel måste investeringar i produktion, distribution och fordon få möjlighet att genom en strukturerad process finnas kvar och fasas ut när fordon med ännu mindre klimat/miljöpåverkan finns tillgängliga. För kollektivtrafiken prioriteras utsläppsfria fordon i första hand, biogas i andra och flytande biodrivmedel i tredje hand. Vid beräkning av klimatutsläpp måste hänsyn tas till drivmedlets klimatpåverkan och inte fordonens utsläpp från avgasröret. Denna princip har efter inspel från VGR och andra svenska aktörer accepterats för bussar i det nyligen fastställda Clean Vehicles Directive och det bör även tillämpas för övriga fordonsslag. I detta sammanhang vill VGR också betona vikten av att rena biodrivmedel fortsatt är skattebefriade eller skattedifferentierade så att de inte blir dyrare än reduktionspliktigt drivmedel.

VGR stöder förslaget att bilförmånsreglerna bör förenklas och justeras så att samma incitament för val av laddbara bilar ges till privatköparen som till förmånsbilisten. VGR vill också betona att i samband med den ökade elektrifieringen av transportsystemet är det av yttersta vikt att Sverige tillsammans med EU verkar för kraftfulla hållbarhetskrav på batterier för att säkerställa att de framställs på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt. En del av växthusgasutsläppen vid en elektrifierad fordonsflotta flyttas från produktion och förbränning av drivmedel till produktion av batterier och energi, så även om vi löser ett typ av utsläpp och har möjlighet att uppfylla nationella mål, genererar andra betydande utsläpp i



konsumtionskedjan. VGR ser gärna initiativ som möjliggör mer en hållbar produktion av batterier men också betydande initiativ som redan nu möjliggör för en hållbar och effektiv återvinning och återanvändning av batterier. VGR innehar en del specialfordon exempelvis ambulanser som innebär vissa svårigheter att elektrifiera i närtid, då dessa är tungt utrustade och med speciella körmonster. Dessa kommer att behöva undantas från närliggande krav på elektrifiering, dock kan de lämpa sig att köra på flytande biodrivmedel i en övergångsfas.

#### *Även lätta lastbilar och tunga fordon behöver nå nollutsläpp*

VGR stöder principen om att andelen utsläppsfria fordon i denna kategori behöver öka, samt förslag på finansiella stöd till investering av elektriska tunga fordon. Offentlig upphandling av transporttjänster har större möjlighet att efterfråga elektrifierade tunga transporter om finansiella stöd för fordonsinvestering finns tillgängliga, då ekonomin i tjänsterna blir mer rimlig. Introduktionen berör flera olika typer av aktörer och man bör överväga att rikta stöd till fler aktörer än till exempel fordonsägarna, för att systemet som helhet ska klara av att göra en omställning. Inom VGR sker regionala godstransporter med lätt lastbil som till viss del har lastvikt som begränsande faktor. Med batteridrift minskar lastmöjligheten ytterligare och innebär att dessa transporter inte kan ske med B-körkort. VGR föreslår att gränsen för 3,5 ton ses över för fordon med gastank eller batteripaket för att möjliggöra en övergång till hållbara godstransporter med lätt lastbil.

#### *Innovationsprojekt och upphandlingskrav kan stödja elektrifieringen av arbetsmaskiner*

VGR tillstyrker förslagen. Tidig marknadsfas och efterföljande uppbyggnad behöver statligt stöd för investering i fordon och laddinfrastruktur.

#### *De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas*

VGR tillstyrker förslagen. VGR vill också betona vikten av att säkerställa en väl utbyggd laddinfrastruktur i hela landet såväl i städer som i mer glesbyggda områden där marknaden kan ha svårt att etablera en laddinfrastruktur i uppbyggnadsskedet. Det är viktigt att se helhetsbehovet, även om laddning av personbilar kommer att ske vid bostaden i mycket stor utsträckning och endast en liten andel av resor med personbil är långväga är det nödvändigt att i uppbyggnadsskedet skapa ett nät av laddstationer med hög kapacitet så att även längre resor kan planeras och genomföras. Det är nödvändigt att staten under uppbyggnadsfasen ger finansiell stöttning till sådana stationer för att säkerställa en fungerande infrastruktur så att bilköpare i större utsträckning känner trygghet i valet att köpa elbilar. På samma sätt är det nödvändigt att säkerställa finansiering för att snabba på utbyggnadstakten av laddstationer för tunga lastbilar. Lastbilar har andra körmonster än lätta fordon, så det är viktigt att anpassa analysen av laddbehov för just logistik och godstransporter. Lastbilarna befinner sig i ett mer slutet system än personbilar, det är därför viktigt att inte ställa samma krav på öppet tillgängliga stationer som för personbilar. Logistikcentra och depåer för godstransporter ligger ofta inom transport- och logistikföretagens egna ytor. För att effektivt utnyttja dessa laddare behöver laddningen inkluderas i logistiksystemet och kan därför oftast inte finnas allmänt tillgängliga. På samma sätt har elektrifieringen av stadsbussar inneburit att tillgängliga laddare

är inkluderade i trafikplaneringen så att de kan utnyttjas maximalt, endast av de bussar som ingår i det aktuella trafikupplägget.

#### *Ökad styrning för utfasning av fossila drivmedel i sjöfart, flyg och järnvägstrafik*

VGR tillstyrker förslagen. Genomför samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ökad transporteffektivitet VGR tillstyrker förslagen och vill också påtala behovet av att skapa incitament för att snabbt bygga upp resandet med kollektivtrafiken efter den kraftiga nedgången i samband med pandemin. Finansiering för kollektivtrafikens drift och investering ligger idag främst på regionerna. Om ett verkligt skifte ska kunna göras krävs att finansieringen ses över både för infrastruktur och de löpande driftskostnaderna. Flera alternativa finansieringsmodeller finns att titta på i Europa. Den nationella infrastrukturplanen bör kunna ge högre medfinansiering än 50 procent till kollektivtrafikåtgärder i städerna. En konkret åtgärd som kan göras omgående är att öppna stadsmiljöavtalen för statlig medfinans av depåer. I dag kan 50 procent medfinansiering fås för resecentrum men inte för kollektivtrafikens fordonsdepåer, trots att även depåer är en grundförutsättning för ett fungerande kollektivtrafiksystem. Depåerna utgör kollektivtrafikens ryggrad och behöver långsiktig planering och prioritering. I takt med ökad förtätning i våra städer och med pågående omställning till elektrifiering av busstrafiken ökar behovet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att säkerställa rådighet över depåer i strategiska lägen. Dagens regelverk medger inte att depåer lyfts in i nationell och regional infrastrukturplan eller stadsmiljöavtal. VGR anser att en ändring är nödvändig så att kollektivtrafikens depåer får högre prioritet och möjligheten till samma finansiella stöd som annan grundläggande infrastruktur för kollektivtrafiken. VGR föreslår därför att berörda förordningar kompletteras så att statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer möjliggörs i samband med kommande revidering av infrastrukturplanerna och i stadsmiljöavtalen.

#### *Säkerställ utfasningen med en utvecklad reduktionsplikt som på sikt förändras till ett styrmedel som direkt reglerar mängden utsläpp*

VGR tillstyrker i huvudsak förslagen. Rena biodrivmedel bör dock inte inkluderas i reduktionsplikten om det innebär att rena biodrivmedel inte kan användas. Eftersom kollektivtrafiken i Sverige är en föregångare med mycket hög användning av rena biodrivmedel bör de inte beskattas så att kostnaden för dessa blir högre än för reduktionspliktiga drivmedel. Detta skulle innebära att kollektivtrafiken kan tvingas återgå till användning av drivmedel med fossilt ursprung.

#### *Stöd utvecklingen av långsiktig hållbara förnybara drivmedel, inklusive förnybar bensin*

VGR tillstyrker förslaget men vill åter poängtera att flytande biodrivmedel under en längre tid kan vara ett nödvändigt alternativ för vissa specifika segment, t.ex. ambulanser. Det är dock av yttersta vikt att alla styrmedel som är inriktade på biodrivmedel, speciellt flytande sådana, tar hänsyn till befintlig och kommande tillgång på råvaror så att inte tveksamma råvaror med en stor negativ påverkan på klimat eller biologisk mångfald stötts. Tillgången måste betraktas ur ett internationellt perspektiv, dvs ska räcka även för andra länders läginblandning, så att

inte styrmedel suboptimerar för en hög inblandning i svenskt drivmedel men med resurser som skulle behövas i andra länder.