

Datum
2025-04-15**Diarienummer**
Utr 2025/18**Ert diarienummer**
2025-003629registrator@energimyndigheten.se
hbk@energimyndigheten.se

Yttrande angående föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel

Trafikanalys har fått möjlighet att yttra sig om Energimyndighetens förslag till föreskrifter i anslutning till den förändring av reduktionsplikten som planeras att genomföras från den 1 juli 2025. Den principiella förändringen av reduktionsplikten som nu införs innebär att även el som laddats vid publika laddstationer får räknas in när en aktör ska redovisa hur reduktionsplikten uppnåtts. Trafikanalys tillstyrker detta, då vi bedömer att det är den transportpolitiska huvudinriktningen att transporternas växthusgasutsläpp främst ska minskas genom en fortsatt och påskyndad elektrifiering.

Obalanser i förhållande till tidigare reduktionsplikt

Förslaget innebär att vissa obalanser uppstår i reduktionspliktssystemet.

Energimyndighetens förslag innebär att 1 kWh fossilfri el ska anses ha ersatt 1 kWh fossilt drivmedel. I själva verket kommer en elbil väsentligt längre på 1 kWh el än vad en bil med förbränningsmotor kan köra på 1 kWh diesel eller bensin. Trafikanalys delar dock Energimyndighetens slutsats att beräkningar för att nå en högre grad av exakthet skulle göra metoden för komplicerad, och tillstyrker därför 1:1 antagandet, även om det inte fullt ut fångar in elektrifieringens fulla effekter på växthusgasutsläppen.

Å andra sidan innebär klassificeringen av 98,3 av Sveriges elanvändning som "fossilfri" en överskattning av reduktionseffekten. Den svenska elproduktionen är jämförelsevis koldioxidsnål, men ur ett livscykelperspektiv är utsläppen inte obetydliga. För exempelvis kärnkraft är kvaliteten på uranfyndigheten, anrikningsmetoder, reaktortyp och utformningen av slutförvaring helt avgörande för storleken på växthusgasutsläppen. Livscykelanalyser visar att utsläppen kan uppgå till mellan 5,4 och 122 gram CO₂-ekvivalenter per kWh producerad el, där modern kärnkraft oftast inte bör överstiga 20 gram.¹

När det gäller reduktionseffekten för flytande drivmedel ställer direktiven krav på att de ska verifieras reducera utsläppen med minst 70 procent jämfört med det fossila alternativet. På det sättet stimulerar reduktionsplikten till ökad produktion av biodrivmedel med låg växthusgaspåverkan. Om i stort sett all svensk elanvändning

¹ Gibon, T. och Menacho, A. H. (2023) Parametric Life Cycle Assessment of Nuclear Power for Simplified Models. Environ. Sci. Technol, 57, 14191-14205

anses vara "fossilfri" innebär det att reduktionsplikten inte kommer att bidra till att skapa en ökad efterfrågan på den ur livscykelperspektiv mest effektiva elproduktionen ur växthusgassynpunkt.

Svensk el-mix, Nordisk residual el eller verifierade kontrakt

Beträffande reduktionseffekten per kWh tillförd el föreslår Energimyndigheten att beräkningen ska utgå från svensk el-mix, utan krav på att leverantören behöver uppvisa kontrakt med elproducent. Svensk el-mix innebär en betydligt större beräknad utsläppsreduktion än vad fallet skulle vara om elen beräknades efter utsläppen från den nordiska marginalelsproduktionen. Eftersom elanvändningen inom vägtrafiken är en ny och växande del av den svenska elanvändningen finns det goda argument för att som en första uppskattning anta att den producerats som marginalel. Den laddning som sker vid publika laddstationer sker förmodligen i hög utsträckning också under dagtid, då det samlade effektuttaget generellt sett är högre. Skulle marginalelen anses vara den nordiska residualmixen (el som tillförts det nordiska elsystemet under ett år där ursprungsgarantier saknas) så var den år 2023 till nästan 79 procent av fossilt ursprung och koldioxidutsläppen uppgick till 0,5 kg per kWh.²

Trafikanalys instämmer dock i bedömningen att svensk elmix förmodligen för närvarande bättre speglar elanvändningens verkliga miljöpåverkan. Inte minst eftersom Sverige har en omfattande elexport från fossilfri elproduktion. Under 2024 importerade Sverige el endast under 154 av årets 8784 timmar (1,7 % av tiden) och exporten uppgick till 33,4 TWh medan importen endast var 0,1 TWh.³

Om ett läge skulle uppstå där den svenska importen av el börjar öka kraftigt blir effekterna av en utökad elanvändning på marginalen i transportsektorn mer svårbedömda. Det talar för att det skulle vara en fördel att utforma föreskriften på ett sätt som garanterar reduktionseffekten oavsett läget på elmarknaden.

Det talar i sin tur för alternativet att ställa krav på att den reduktionspliktige ska uppvisa kontrakt med elproducent som levererat fossilfri el i samband med redovisningen till Energimyndigheten av hur utsläppsminskningar uppnåtts. I kombination med livscykelanalysbaserade uppgifter om olika elproduktionsmetoders växthusgasutsläpp skulle det kunna stärka efterfrågan på den mest fossilsnåla elproduktionen. Energimyndigheten menar att en sådan åtgärd skulle innebära onödig administration och att det bara skulle innebära att en marginellt högre andel av elen (100 procent i stället för 98,3) skulle kunna anses vara fossilfri. Trafikanalys menar att eftersom redovisningen av uppfyllandet av reduktionsplikten enligt det föreslagna systemet ändå enligt § 9 ska verifieras av en oberoende revisor borde det vara en obetydlig ökning av administrationen att säkerställa att elen verkligen kommer från en fossilfri produktion.

Laddning vid icke publika laddpunkter föreslås inte ingå

Trafikanalys instämmer i avgränsningen att exkludera laddning vid icke publika laddpunkter. I ett smart elnät kommer de laddbara fordonens roll som tillfälliga

² Elmarknadsinspektionen (2024). Residualmix för 2023. <https://ei.se/om-oss/nyheter/2024/2024-06-05-nu-finns-information-om-residualmix-for-2023>

³ Svenska kraftnät (2025). Elstatistik <https://www.svk.se/om-kraftsystemet/kraftsystemdata/elstatistik/>

energilager att öka. Det kommer på sikt innebära att en större andel av den el som levereras till fordonen kan komma att matas tillbaka i nätet för andra användningsändamål och aldrig generera någon trafik eller någon reduktion av växthusgasutsläpp från transportsystemet. Den laddning som sker vid publika laddpunkter kan i större utsträckning förväntas användas just för transportändamål, då priset oftast är högre per kWh än vid privat laddning nattetid.

Om den föreslagna konstruktionen för reduktionsplikt

Med den föreslagna konstruktionen av reduktionsplikten kan en fortsatt elektrifiering leda till att inblandningen av förnybara komponenter i de fossila drivmedlen minskas över tid jämfört med dagens nivå. Det skulle kunna få effekten att en ökad elektrifiering inte leder till minskade utsläpp från vägtrafiken de närmaste åren.

Trafikanalys bedömer att reduktionsplikten skulle kunna förtydligas så att det fastställs en lägsta nivå på inblandning av förnybara komponenter i fossil bensin och diesel som inte får understigas även om elanvändningen ökar. Denna andel skulle också kunna justeras uppåt gradvis för att vara i linje med det nationella nettonoll-målet 2045.

Vägtrafikens omställning till fossilfrihet förväntas i första hand drivas av den kommande handeln med utsläppsrätter inom ETS 2. Eftersom nya fordon med förbränningsmotor alltså tillförs fordonsflottan, kommer flytande drivmedel att behövas många år efter 2040. Med en gradvis ökande nationell reduktionsplikt skulle Sverige ha ett verktyg för att säkerställa att vägtrafiken kan uppfylla netto-noll-målet till 2045, fem år innan EU:s netto-noll-mål.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Anders Brandén Klang. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör