

Energimyndigheten
registrator@energimyndigheten.se

Samråd gällande förslag till nationell energi- och klimatplan för skriftlig konsultation

Trafikverket har getts möjlighet lämna synpunkter på Energimyndighetens förslag till nationell energi- och klimatplan.

Övergripande synpunkter

Trafikverket har inga övergripande synpunkter på planen. Planen utgår från en beskrivning av dagens styrmedel samt en bedömning av utvecklingen av energisystemet utifrån beslutad politik.

Energimyndigheten och Trafikverkets prognoser för transportsektorn skiljer sig något, vilket är känt sedan tidigare. Vi väljer här att inte kommentera dessa skillnader utan låter den frågan hanteras inom ramen för den pågående parallella dialogen mellan myndigheterna.

Detaljerade synpunkter

Nedan följer flertalet detaljerade synpunkter där Trafikverket bedömer att det antingen föreligger rena faktafel eller risk för feltolkningar. Detta bedöms dock inte påverka de övergripande slutsatserna av Energimyndighetens förslag till nationell energi- och klimatplan.

s.17 Ökningen beror främst (2 TWh) på en ökad användning av biodiesel i form av HVO vilket primärt produceras från avfall och restprodukter.

Är bedömningen att biodiesel under perioden fram till 2030 i huvudsak kommer från avfall och restprodukter? Detta antagande känns inte helt självklart med tanke på dagens situation. Möjligtvis skulle man vilja ha lite mer resonemang kring detta.

s.18 Med dessa begränsningar bedöms det att tillförseln av inhemsk biomassa kan öka med ca 40–50 TWh till 170–180 TWh i det korta perspektivet och till 200–220 TWh fram till 2050

”Korta perspektivet” är fram till 2030, vilket eventuellt bör förtydligas. Meningen är formulerad på ett sätt som gör att det är lätt att misstolka. Siffrorna 170-180 TWh samt 200-220 TWh avser totala tillförseln, inte ökningen.

S36. Tabell 4. Översikt av nyckelstyrmedel som påverkar det nationella klimatmålet till 2030 (EU-styrmedel är markerade med fet stil)

Under Transport saknar vi skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel (eller att det förtydligas om det ingår under ”energi- och koldioxidskatt”). Även forskning/demonstration skulle kunna läggas till. Elbusspremien ersätts med en klimatpremie i den nya budgeten och kommer även omfatta ellastbilar och eldrivna arbetsmaskiner. Det står lägre förmånsvärde för miljöbilar, men det är ju även högre för de bilar som släpper ut mycket eftersom den koldioxidbaserade malusen påverkar förmånsvärdet. Likaså skulle BK4 kunna läggas till (<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/barighetsklass-bk4/>).

S. 38 Energi- och koldioxidskatten för bränsle och el justeras i förhållande till konsumentprisindex, för att ta inflationen i beaktande.

Här bör man nämna att bränsleskatterna även justeras realt sedan något år tillbaka, dvs. att det sker en ytterligare uppräknig utöver ”den vanliga” indexomräkningen.

s.44. Transportstyrelsen är ansvarig för långsiktig planering av alla transportsätt
Bytt till ”Trafikverket är ansvarig för långsiktig planering av infrastruktur för alla trafikslag”

s.83. Tabell 11. Utvecklingen av fordon

Om en bild eller tabell ska summera transportsektorns utveckling kanske det vore mer beskrivande att uttrycka det i transportarbete och kanske också försöka inkludera information om både person och gods. HBEFA förvaltas av Trafikverket.

s.97 För Sveriges del får detta stor påverkan på andelen förnybart då både HVO och biogas till stor del är producerade från avfall och restprodukter.

Kan detta förväntas gälla även framöver i och med omklassning av PFAD?

s 97 Mellan 2005 och 2017 har total energianvändning för inrikes transporter ökat från 88 TWh till 95 TWh vilket motverkar en ökad andel förnybart i sektorn.
Enligt statistik på Energimyndighetens hemsida verkar total energianvändning för inrikes transporter vara ungefär på samma nivå under aktuell period.

s.105 Energianvändningen även i transportsektorn minskar här till 2040 vilket beror på att fordon och farkoster blir mer energieffektiva samt en ökad användning av förnybara biodrivmedel samt eldrivna fordon.

Energianvändningen minskar sannolikt inte på grund av ökad användning av förnybara biodrivmedel.

s.109 Oljeanvändningen minskar över tid och drivs primärt av utvecklingen inom transportsektorn där en ökad inblandning av biodrivmedel minskar efterfrågan på bensin och diesel. Denna trend är delvis en konsekvens av reduktionsplikten.

Det är väl enbart beslutade nivåer i reduktionsplikten som ingår och därmed ökar väl inte andelen biodrivmedel från 2020 och framåt?

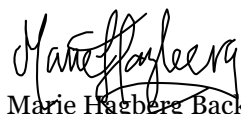
s.132. Energieffektivisering och elektrifiering av bilar samt mer kollektivresande, cykelresor och promenader kan till exempel leda till...bl.a. minskade partikelutsläpp, vars hälsoeffekter beräknas kräva 7 600 liv varje år

Meningen misstolkas lätt som att trafiken står för hela summan 7600 förtida dödsfall.

Trafiken står för ca 3000 enligt den rapport man hänvisar till här.

Beredning av ärendet

I ärendet har Marie Hagberg Backlund, chef för Transportkvalitet beslutat. Föredragande har varit Helen Lindblom, Miljöenheten. Samråd har skett med måldirektör Sven Hunhammar, Malin Kotake chef för enhet Miljö på Transportkvalitet.



Marie Hagberg Backlund, Avdelningschef Transportkvalitet