



Remissyttrande
Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
0767-99 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Energimyndigheten

registrator@energimyndigheten.se
hbk@energimyndigheten.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV FÖRESKRIFTER OM REDUKTION AV VÄXTHUSGASUTSLÄPP FRÅN BENSIN OCH DIESEL

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Bakgrund

I september 2024 remitterade regeringen sedan ett förslag om att öka reduktionsnivån till 10 procent från och med 1 juli 2025. Lagförslaget finns i promemorian *Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*. Förslaget innebär även att fossilfri el som distribueras via publika laddningsstationer ska få tillgodoräknas mot reduktionsplikten.

Energimyndigheten har därför behövt införa bestämmelser om hur elkrediter ska kunna utfärdas, baserat på den el som levereras från publika laddningsstationer till vägtransporter. Förslaget till föreskrifter innehåller även bestämmelser om hur elkrediter ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten för bensin och diesel.

Definition av publik laddning

Enligt förslaget är det endast el från publika laddstationer som genererar elkrediter. Sveriges Åkeriföretag välkomnar därför den föreslagna definitionen av "publik laddstation" i föreskrifterna, där det tydliggörs att en laddstation inte behöver vara belägen på allmän mark för att anses tillgänglig för allmänheten, och att det även kan finnas begränsningar eller villkor för användandet.

Att en laddstation kan vara öppen för allmänheten under vissa tider på dygnet, exempelvis dagtid, och användas för ett åkeriföretags egna fordon under andra tider, är en viktig förutsättning för flexibla lösningar. Det möjliggör investeringar i laddinfrastruktur som både möter det egna behovet och samtidigt kommer andra aktörer till nytta. Denna typ av delad användning bidrar till en snabbare elektrifiering av transportsektorn, särskilt i områden där publika alternativ annars saknas.

Tillgodoräknande av fossilfri el i elkreditsystemet

Sveriges Åkeriföretag anser att elkreditsystemet bör utformas så att laddningsstationsoperatörer som aktivt säkerställer att den el som används för laddning är fossilfri, exempelvis genom ursprungsgarantier eller direkta inköp från förnybara källor, får tillgodoräkna sig detta i beräkningen av elkrediternas värde. Att enbart utgå från den genomsnittliga svenska elmixen riskerar att underskatta den faktiska klimatnyttan av sådana insatser och kan minska incitamenten för investeringar i förnybar elproduktion och användning av fossilfri el vid publika laddare.

En sådan differentiering är i linje med syftet att främja elektrifiering och minskade växthusgasutsläpp inom transportsektorn, och säkerställer att elkreditsystemet belönar konkreta åtgärder för att öka andelen förnybar energi i laddinfrastrukturen.

Administrativa krav bör stå i proportion till aktörernas förutsättningar

Sveriges Åkeriföretag delar Energimyndighetens bedömning att det är rimligt att redovisningen av elkrediter granskas av en oberoende revisor. Samtidigt anser vi att ytterligare omfattande krav för att styrka att elen används till vägtransporter inte bör införas, då annan användning än laddning av fordon vid publika stationer i praktiken får anses vara försumbar.

Det är avgörande att regelverket utformas med hänsyn till små och medelstora aktörers administrativa kapacitet. För att inte hämma utbyggnaden av laddinfrastruktur bör det administrativa ansvaret för rapportering och hantering av elkrediter i största möjliga mån ligga på den part som köper eller nyttjar krediterna, snarare än på laddningsstationsoperatörer med begränsade resurser. En alltför betungande rapporteringsskyldighet riskerar annars att motverka systemets syfte och försvåra elektrifieringen av den tunga vägtransportsektorn.

Redovisning av klimatnytta

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att inkluderingen av elkrediter från publik laddning inte urholkar förtroendet för eldrivna godstransporters klimatnytta, då den låga klimatpåverkan från eldrivna lastbilar är en viktig drivkraft för utrullningen av eldrivna lastbilar.

Vi vill därför understryka behovet av tydlig och enhetlig vägledning för hur klimatnyttan från elförbrukning vid publik laddning ska redovisas när elkrediter överläts till en reduktionspliktig aktör. Det är viktigt att det blir tydligt hur klimatnyttan från den laddade elen formellt tillskrivs olika aktörer, för att undvika risker för dubbelräkning och missvisande klimatkommunikation gentemot den som laddar ett fordon eller tankar reduktionspliktigt drivmedel. Samma behov av tydlighet gäller även i de fall där den reduktionspliktiga aktören samtidigt är laddningsstationsoperatör.

Sveriges Åkeriföretag anser att Energimyndigheten bör ta fram en vägledning för den som laddar el från publika laddstationer som tydliggör hur klimatnytta i sådana fall ska hanteras i klimatrapporering enligt etablerade internationella ramverk såsom GHG-protokollet. Detta är särskilt viktigt för åkeriföretag som bedriver egen hållbarhetsrapportering och behöver redovisa klimatpåverkan för sina transporter inom ramen för offentliga upphandlingar eller utifrån andra transportköpars klimatkrav.

För att säkerställa transparens och möjliggöra korrekt redovisning bör det tydligt framgå för den laddande aktören om elkrediterna för den aktuella laddningen överförs till en reduktionspliktig aktör. Om laddningen sker hos en reduktionspliktig aktör och elkrediterna används av denne för att uppfylla kraven i reduktionsplikten bör även detta framgå. Denna information är avgörande för att åkerier och andra aktörer ska kunna avgöra hur laddning påverkar deras egna klimatmål och rapportering.

Vidare bör den aktör som tillhandahåller reduktionspliktiga drivmedel och samtidigt köper elkrediter åläggas att särredovisa utsläppen från sålda flytande drivmedel exklusive den klimatnytta som hänförs till inköpta elkrediter i de uppgifter som lämnas till kunder. Detta är särskilt viktigt i de fall där klimatnyttan från laddad el redan kommuniceras av laddstationsoperatören till sina kunder, exempelvis som en del av hållbarhetsinformation eller redovisning av utsläpp kopplade till laddning. Motsvarande krav på tydlighet bör gälla även när den reduktionspliktiga aktören själv är laddningsstationsoperatör.

En sådan tydlighet är avgörande för att undvika dubbelräkning, främja enhetlig rapporteringspraxis och säkerställa förtroendet för såväl elkreditsystemet som klimatredovisningen inom transportsektorn.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Energimyndighetens förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef