

**Datum**  
2024-01-24

**Diarienummer**  
Utr 2023/83

**Ert diarienummer**  
KN2023/04578

Klimat- och näringslivsdepartementet  
Energienheten

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

## Yttrande angående PM Förslag till energipolitiska mål

Trafikanalys har tagit del av regeringens PM med förslag till nya energipolitiska mål. Till att börja med kan vi konstatera att förslagen är begränsade till mål som är kopplade till elförsörjningen. 2022 var Sveriges totala slutliga användning av energi, exklusive förluster och användning av energibärare för icke energiändamål, 357 TWh. Av detta var ungefär en tredjedel el. Regeringen bedömer enligt promemorian nu att Sverige bör planera för att kunna möta ett elbehov om minst 300 TWh år 2045. Elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del som kommer att påverka framtida elbehov. Trafikanalys vill dock betona behovet av att inte avgränsa energipolitiken till att handla om elförsörjningen enbart. För omställningen av transportsektorn, inte minst när det gäller sjö- och luftfart, kommer det under de närmaste åren vara centralt med en fortsatt och utökad energitillförsel från biomassa.

### Planeringsmål för elsystemet

Enligt promemorian tydliggör ett långsiktigt planeringsmål energipolitikens ambition när det gäller elsystemets utveckling och underlättar omställningen genom att minska osäkerheten i samband med investeringsbeslut. Trafikanalys instämmer i den bedömningen men ser också att en tydlighet angående satsningar på olika energislag skulle bidra till ytterligare minskad osäkerhet. De föreslagna medlen för nationella, regionala och lokala insatser för energiplanering är därför ett viktigt steg liksom insatser för en mer samordnad samverkan och tillståndsprövning. Vi ser också positivt på förslaget om en regelbunden uppföljning som underlag för att bedöma om insatserna är tillräckliga.

### Leveranssäkerhetsmål för elsystemet

Enligt förslaget ska det svenska elsystemet ha förmågan att leverera el där efterfrågan finns, i rätt tid och i tillräcklig mängd, i den utsträckning det är samhällsekonomiskt effektivt. I en elektrifiering av transportsektorn kommer laddning av elfordon att vara en tydlig efterfrågan. Att styra den förbrukningen mot ändamålsenlig tid under dygnet är en kostnadseffektiv lösning. Även för leveranssäkerhetsmålet ser vi positivt på förslagen uppföljning med hjälp av indikatorer.

## **Energieffektiviseringsmål**

Ett av de främsta skälen för att se över Sveriges mål för energieffektivisering är enligt regeringens PM att det inte kommer att vara möjligt att nå det befintliga målet om kärnkraftsproduktionen ökar kraftigt. Detta eftersom kärnkraftsproduktion medför betydande värmeförluster (i storleksordningen 2/3-delar av energin i det tillförda kärnbränslet). Trafikanalys har inga synpunkter på detta, men konstaterar att i den mån en utbyggd elproduktion används för elektrifiering av vägtransporterna kommer det att leda till betydande energieffektivisering, då de förbränningsmotorer som används nu också genererar betydande förluster.

Enligt promemorian är Sveriges nuvarande mål för energieffektivisering inte anpassat för industrins gröna omställning genom elektrifiering eller till målet om 100 procent fossilfri elproduktion 2040. Den nämner även att den nationella politiken behöver anpassas till aktuella EU-direktiv, liksom att energieffektivisering bör vara ekonomiskt lönsam och tydligt underlätta arbetet med att nå de miljö- och energipolitiska målen men vara motiverad utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Trafikanalys ser därför att ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det angeläget att följa hur energipolitiken påverkar de svenska åtagandena utifrån EU:s ansvarsfördelningsförordning för att undvika oväntade kostnader fram till 2030. I uppföljningen bör detta också tas hänsyn till på lämpligt vis.

## **Konsekvensanalysen**

Enligt konsekvensanalysen bidrar de föreslagna energipolitiska målen till att uppfylla de klimatpolitiska målen. Trafikanalys ser gärna ett förtydligande utifrån de olika tidsatta klimatpolitiska mål som finns inom EU respektive Sverige. Det är exempelvis enligt vår bedömning tveksamt i vilken utsträckning de föreslagna målen kan förväntas bidra till Sveriges åtaganden till 2030 enligt ansvarsfördelningsförordningen.

Trafikanalys vill uppmärksamma att ett av de miljö kvalitetsmål som nämns på sid 8 har namnet Frisk luft. När det gäller målet Ett rikt växt- och djurliv är det viktigt att lyfta fram att samtidigt som att hejdandet av klimatförändringarna är en förutsättning för arters och ekosystems fortsatta anpassning, så är förekomsten av olika ekosystem med en hög biologisk mångfald en förutsättning för bättre motståndskraft vid klimatförändringarnas effekter såsom stormar, bränder och översvämningar vilka bland annat påverkar infrastrukturen. En väl planerad och genomtänkt resursanvändning kan därför förebygga höga kostnader för återställning efter extrema väderhändelser.

Trafikanalys vill också lyfta att det finns anledning att studera eventuella effekter på jämställdheten även vid översynen av energieffektiviseringsmålet.

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

Mattias Viklund

Generaldirektör