

Förslag till yttrande gällande remiss: Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) Regler för statliga elvägar

Förslaget i korthet

Tanken med elvägar är att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning av eller laddning av batterier under körning, det gör således att behovet av större batterier inte blir lika avgörande. Elektrifiering av transportsektorn är en central åtgärd för att minska koldioxidutsläpp och på så sätt motverka klimatförändringar.

Transportsektorn står idag för nära en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och majoriteten av dessa utsläpp kommer från vägtrafiken.

Utredningens uppdrag är att föreslå ett regelverk för byggande, drift och underhåll av elvägar. Enligt direktiven är utbyggnad, drift och underhåll av statliga elvägar ett statligt åtagande på samma sätt som ansvaret för annan statlig infrastruktur. I dagsläget har inget land ännu fattat något beslut om att anlägga elvägar i större skala och det saknas regelverk som är särskilt utformade för anläggande och användande av elväg. Vad som finns är däremot en av EU-kommissionen föreslagen definition av elvägar, inom ramen för den revidering av AFI-direktivet (infrastruktur för alternativa drivmedel) som pågår. Samtidigt pågår det tester av elvägar i en rad länder där Sverige och Tyskland är ledande i utvecklingen. Den första pilotsträckan i Sverige, mellan Örebro och Hallsberg, förväntas stå färdig 2025.

Utredningen är omfattande och landar i en rad olika slutsatser, följande är ett urval av dessa:

- Utredningen menar att existerande väglag är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar, men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning
- Väglagen föreslås kompletteras med en bestämmelse om att den som avser att bygga en elväg vid upprättandet av en vägplan alltid ska samråda också med berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen, samt med Elsäkerhetsverket
- Utredningen bedömer att den som avser bygga en elväg bör underrätta berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen samt Elsäkerhetsverket redan vid planeringen av en elväg
- Utredningen föreslår att en ny lag införs, lagen om villkor i elvägssystem. Den innehåller bestämmelser om avgifter och övriga villkor för tillträde till elväg som utgör allmän väg, och för vilken staten är väghållare
- Utredningen förordar en förhållandevis enkel ansvarsfördelningen som i största möjliga utsträckning bygger på befintlig lagstiftning.
- Ansvarsfördelningen innebär att Trafikverket är den part som ansvarar för tillhandahållandet av statliga elvägar, både i form av infrastruktur och leverans av el till fordonen som använder elvägsanläggningen. Transportstyrelsen ansvarar för debitering av brukaravgiften
- Utredningen föreslår att en brukaravgift ska tas ut vid användning av en elvägsanläggning. Avgiftsplikt bör inträda när ett elfordon ansluter till elvägsanläggningen
- Utredningen bedömer att elvägar blir ett komplement till stationär laddning som minskar storleksbehovet av batterier, förhindrar flaskhalsar i transportsystemet och skapar transporteffektivitet.

Region Blekinges synpunkter

Utredningen är ett gediget arbete som grundar sig i en högst aktuell och angelägen frågeställning. Åtgärder för att minska koldioxidutsläpp i transportsektorn är nödvändiga för att uppnå våra miljömål. Att upprätta ett rikstäckande elvägnät kan visa sig vara en viktig del i detta. Samtidigt är det viktigt att ha i beaktning att de mer ”traditionella” åtgärderna i transportinfrastrukturen är minst lika viktiga, detta inkluderar järnvägsåtgärder, cykelåtgärder, kollektivtrafikåtgärder, sjöfartsåtgärder etc. Region Blekinge ser dock positivt på den pågående innovationsutvecklingen kopplat till transportinfrastrukturen, inkluderat elvägar, som sker idag. Effekterna av investeringar i elvägnätet beräknas dock inte bli direkta, utredningen bedömer att det inte kommer leda till några större effekter innan 2040. Detta tar man i utredningen hänsyn till genom att kostnadstäckningen ska ske på lång sikt och att avgifterna då inte täcker kostnaderna i ett inledande skede.

Region Blekinge har i remissarbetet samlat in synpunkter från Netport Science Park i Karlshamn, som besitter expertis i området. Netport synpunkter och kommentarer är integrerade i det övergripande svar vi presenterar nedan.

Avgifter och avgiftssystem

Den del av brukaravgiften som avser ersättning för förbrukad el ska motsvara kostnaden för inköp och leverans av el, inklusive kostnader för administration av inköpt och leverans av el. I dagsläget varierar elpriset kraftigt under dygnet och det bör säkerställas att brukaren är medveten om vilken kostnad det innebär att nyttja elvägen.

Förslaget innebär att elfordonsägare som använder elvägen ska betala för tillkommande kostnader avseende drift och underhåll av väg och avgiftssystem. Detta ger höga kostnader för brukarna och kan således minska investeringsviljan i anpassade fordon vilket i sin tur kan leda till att viljan för tillverkare att utveckla den här typen av fordon minskar. Ett alternativ till detta är att kostnaderna belastar hela fordonskollektivet inom godssegmentet, då ökar även incitamenten för överföring av gods till järnvägssystemet. En avgift med föreslagna kostnader som grund riskerar att motverka omställningen till energieffektiva och hållbara transporter. Kostnad för förbrukad el bör vara grund för avgiften medan drift- och underhållskostnader bör belasta hela fordonskollektivet via fordonsskatt och/eller vägtullavgifter i linje med nuvarande bonus malus system. Under 5.1 beskrivs förutsättningarna avseende brukaravgiften med följande beskrivning: ”Brukaravgifter ska tas ut för de fordon som använder el på en elväg”. Detta kan betyda att förslaget följer uppdragsgivarens förutsättningar men då finns ett allvarligt fel i förutsättningarna som då behöver korrigeras. Resultatet av avgiftsberäkningen under 5.2.5 visar också att det begränsade underlaget som elfordonen utgör innebär höga km-avgifter som motverkar övergången till eldrift och ett lågt utnyttjande av investeringarna.

Statlig och kommunal väg

Utredningen konstaterar att utbyggnad av elvägar inte nödvändigtvis måste ske på statliga vägar genom staten, det kan även ske genom privata eller kommunala initiativ och att de i dessa fall utformar sina elvägstjänster och avgiftssystem. Detta lämnar en stor frihet för privata aktörer och kommuner samtidigt som ett stort ansvar åläggs dem. Att utforma egna elvägstjänster ställer krav på stora investeringar och specialistkunskap vilket ofta är begränsat lokalt.

Hur integreringen mellan statlig och kommunal väg ska se ut är inte beaktat i särskilt stor utsträckning vilket är en viktig fråga för lokala satsningar. Det finns stora fördelar med att olika elvägssystem som byggs ut är kompatibla med varandra för att fordon ska kunna

röra sig fritt och inte kräva olika utrustningar för olika elvägssträckor. En risk om integrering inte finns är att elvägssystemet blir fragmenterat och investeringsviljan i elvägsfordon således låg. En brukare ska även kunna använda elvägen utan att behöva ha i åtanke vem som äger sträckningen man kör på och varifrån man blir fakturerad. Utredningen menar vidare att det bästa är om dessa system fungerar på samma sätt som det statliga systemet men utvecklar inte hur det skulle gå till. Kommuner och privata aktörer har till exempel inte samma förutsättningar att handla el på det sätt som föreslås för Trafikverket, vilket begränsar möjligheten till liknande modeller. Det finns inte heller samma möjligheter att utnyttja befintliga faktureringsystem såsom Transportstyrelsens. Med den lösning för betalning som beskrivs förefaller det dessutom svårt för konsumenten att ta del av sin faktiska elkonsumention vilket riskerar att gå emot lagstiftningen inom området.

Regleringar

Under 3.4.5 beskrivs en övergripande ram för reglering av krav på elvägsanläggningen där elmätning och effektstyrning nämns. För att investeringarna ska få någon effekt i klimatarbetet bör det också regleras att elen som köps in från leverantören är förnybart producerad. Under 7.5.6 framgår att Trafikverket köper förnybar el från vattenkraft idag men det saknas, som vi ser det, i förslaget till lagtext.

Som utredningen beskriver finns det idag inte någon EU-reglering av elvägar, men om större elvägsprojekt aktualiseras kan EU förväntas vilja reglera dessa. En EU-gemensam reglering skulle underlätta, inte minst för de gränsöverskridande transporterna. Utredningens utgångspunkt är därför att de nationella regler som föreslås ska utformas så att de, om möjligt, ska kunna utvecklas och anpassas efter EU-gemensamma krav och system. Det är viktigt att man standardiserar inom EU så att investeringar, både gällande infrastruktur och ur brukarens perspektiv, sker på ett kostnadseffektivt sätt.

Pilotsträckor

Utredningen lyfter även Trafikverkets regeringsuppdrag att analysera förutsättningar och planera för en utbyggnad av elvägar från 2021. Trafikverkets förslag omfattar en utbyggnad av 2 400 km elväg till 2037, uppdelat i två olika faser. I kartan över framtida elvägar finns E22 genom Blekinge utpekad som potentiell sträcka, något som Region Blekinge är positiv på. Vidare lyfts även Netports genomförbarhetsstudie om en potentiell elvägpilot längs del av E22 fram i utredningen. Skytteltrafik till och från hamnarna i västra Blekinge samt från industrier som Volvo Cars, Södra Cell och Ikea har behov att bli fossilfria. Studien belyser hur en Uppskalning av elvägar skulle kunna se ut och tar hänsyn till industriernas och andras intresse av elektrifierade transporter. Region Blekinge är mycket positiva till att konkreta exempel från Blekinge lyfts fram i en sådan här utredning och visar på den innovationskraft som finns i länet.

Trafikverket handlar nu upp en pilotsträcka där tekniken inte är specificerad samtidigt som funktionskraven tycks svåra att uppfylla för flera tekniker. En reflektion är att en teknik som används för pilotsträckan kan ses som en indikation på föredraget teknikval för privata och kommunala aktörer som vill bygga ut elväg. Om detta teknikval innebär att separat fysisk infrastruktur behöver byggas för mätning och kontroll innebär det troligtvis stora tillkommande kostnader om integrering ska vara möjlig.

Slutsatser

Region Blekinge är i det stora hela positiv till den utredning som presenteras och ser positivt på en utvecklad elvägsinfrastruktur. Samtidigt vill vi betona vikten av att regelverket och avgiftssystemet utformas så att det blir så användarvänligt som möjligt.

Om elvägarna ska brukas i önskvärd grad för att ge effekt på transportsektorns klimatpåverkan, krävs att systemet är utformat ur ett brukarperspektiv. Vi vill också påtala att Riksväg 15 i Blekinge, mellan Olofström-Pukavik, tidigare funnits med som alternativ sträcka som elvägpilot. Att sträckan inte valdes ut betyder inte att sträckan inte är lämplig som pilot men att dagens utformning av vägen gjort det svårt. Region Blekinge har i sitt förslag till Länstransportplan 2022-2033 lyft fram Riksväg 15 som en ny namngiven åtgärd. I Trafikverkets ÅVS som tagits fram för sträckan har möjligheterna för elväg belysts och de föreslagna åtgärderna, inklusive 2+1 väg, möjliggör för en framtida elväg på sträckan. Vi ser fram emot att följa den fortsatta utvecklingen av elvägsutbyggnaden och välkomnar pilotprojekt i Blekinge.

Anna-Lena Cederström
Regional utvecklingsdirektör
Region Blekinge

Detta remissvar har sammanställts av;

Johan Roman
Infrastruktur strateg
Avdelningen för regional tillväxt
0455-737216