

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet  
Enheten för utveckling och styrning av  
transportområdet

Stockholm 2021-12-20

Ref I2021/02450

## **Remissvar på Elvägutredningens betänkande (SOU 2021:73) Regler för statliga elvägar**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. Vi samlar drygt 9200 medlemsföretag med tillsammans över 220 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Vi tackar för möjligheten att yttra oss över utredningen och vill anföra följande.

### **Transportföretagens synpunkter**

Utredningen har haft i uppdrag att föreslå bl.a regelverket som ska omgärda byggande, drift och underhåll av elvägar och hur brukaravgifter ska få tas ut för statliga elvägar.

En av de viktigaste framtidsfrågorna för transportsektorn är en kostnadseffektiv omställning samtidigt som transportererna ökar. För vägtransportsektorns del kan omställningen i huvudsak sammanfattas i två ord: biodrivmedel och elektrifiering.

Elvägar kan vara ett intressant alternativ för i synnerhet de fjärrgående transportererna med lastbil. Möjligheten att ladda under färd ger förutsättningar för en högre transporteffektivitet men också behov av mindre batterikapacitet vilket kan ge förutsättningar för en högre lastkapacitet.

Vi är mitt uppe i ett grönt teknikskifte men det råder betydande osäkerheter för transportmarknadernas aktörer vad gäller exempelvis val av framdrivningsteknik. Är det förnybara biodrivmedel, flytande biogas, vätgas, batteridrivna elektricitet eller dynamisk laddning via elvägar som det ska investeras i?

Osäkerheten är också betydande när det gäller själva elvägarna. Vi vet ännu inte vilken teknik som kommer att väljas, varken i Sverige eller internationellt. Transportföretagen anser att viktiga aspekter att ta hänsyn till vid det slutgiltiga valet av teknik är exempelvis teknikens användbarhet, det internationella perspektivet och teknikens skalbarhet. Det är sannolikt en fördel för elvägarnas samhällsekonomiska lönsamhet om tekniken möjliggör trafikering med fler fordonsslag än lastbilar. Att tekniken underlättar transparens vid avgiftsuttaget är också värdefullt, d v s att användarna ser tydligt vad denne betalar för.



Utredningen föreslår ett förtydligande av väglagen vad gäller samråd eftersom byggande av elvägar delvis berör andra intressenter än vid vägbyggen och inrymmer delvis andra frågeställningar. Transportföretagen anser att utredningen borde ha belyst hur eventuella intressekonflikter ska hanteras och komma med förslag på lösningar.

Utredningen beskriver på ett bra sätt hur strukturen för brukavgifter, nätavgifter och elavgifter ska fungera. Men det är ändå osäkert kring hur prissättningen av dessa komponenter ska gå till. Avgifterna måste vara förutsebara för att transportsektorn ska våga investera i fordon för elväg. Vilket elpris ska det baseras på och kommer avgiften att vara rörlig eller fast eller ska man kunna välja?

Kostnaderna ska fördelas utifrån förbrukade kWh, men utredningen låter också förstå att om det är få som använder elvägen så blir kostnaderna för drift- och underhåll höga per användare. Det har kanske inte inrymts inom ramen för utredningens uppdrag men för att öka förutsebarheten vore det bra om det framöver tydligare beskrevs hur kostnadsfördelningen ska ske vid olika scenarios. Den bilden behöver tydliggöras så att användarna kan få en rimlig bild av hur stora kostnaderna kan komma att bli, så att de kan väga in det i sina investeringskalkyler.

Transportföretagen vill också understryka att strukturen för avgiftsuttag måste vara tydlig och transparent om inte utvecklingen av elvägar ska hämmas.

Vägtransportsektorn betalar årligen in 100 miljarder kronor i skatter och avgifter till statskassan. De rent budgetmässiga kostnaderna för sektorn ligger på omkring 35 miljarder årligen. Det årliga överskottet är således betydande. Mot denna bakgrund skulle man kunna argumentera för att användarna endast skulle betala för den el som de använder och att brukaravgiften inte ska inkludera drift- och underhåll.

Det svenska etappmålet om att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030 är oerhört utmanande. Svensk transportsektor arbetar varje dag, året runt, för att minska sin klimatbelastning, men staten måste gå fortare fram än vad som hittills skett för att skapa de förutsättningar som krävs och skapa långsiktig trygghet i omställningen.

Transportföretagen har allt sedan elvägar började diskuteras på allvar i Sverige framhållit att kravet på medfinansiering från näringslivet riskerade att bli en återvändsgränd. Vi välkomnade därför beskedet från regeringen att Trafikverket ska vara huvudman och finansiär vilket också givetvis har varit utgångspunkten för utredningens arbete.

På sikt ser Transportföretagen dock inte alls att det är en nödvändighet att elvägarna ska vara ett statligt åtagande. Som utredningen själv nämner på sidan 99 skulle en privat aktör kunna finansiera, bygga, underhålla och operera avgränsade elvägssträckningar. Staten, genom Trafikverket, har ett särskilt ansvar att ha en fortsatt dialog med intresserade privata aktörer och det redan påbörjade arbetet med utveckling av affärsmodeller bör fortsätta.

Transportföretagen vill också slutligen framhålla att vi anser att det är saktfärdigt att den beslutade första permanenta elvägen i Närke beräknas vara klar först år 2025. Elvägen vid Sandviken togs i drift 2016 och att nu den första permanenta elvägen kommer på plats först nio år senare är beklagligt.

Mot bakgrund av exempelvis Sveriges ambitiösa klimatmål måste statens processer och beslutsfattande gå mycket snabbare än så. Men det går givetvis utanför denna utrednings ansvarsområde.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tina Thorsell', written in a cursive style.

Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef