

Klimat- och näringslivsdepartementet  
KN2025/00254

## Remissvar avseende promemorian Spänning i tillvaron – Hur säkrar vi vår framtida elförsörjning?

---

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

---

## Sammanfattning

Mobility Sweden tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på promemorian Spänning i tillvaron. Mobility Sweden välkomnar utredningens betänkande avseende dess systemperspektiv och synsätt. Att Sveriges framtida elförsörjning fungerar är centralt för näringslivets möjlighet att genomföra den klimatomställning som måste ske. Vi står inför en av de största samhällsomställningarna i modern tid och som bransch inför ett systemskifte.

Målet att Sverige ska vara ett fossilfritt land till år 2045 är avgörande för framtida konkurrenskraft, välbefinnande och förmåga att nå klimatmålen. För att lyckas krävs en omfattande och skyndsam utveckling och utbyggnad av det svenska kraftsystemet, med stabil tillgång på fossilfri el till internationellt konkurrenskraftiga kostnader – både under omställningsperioden och på lång sikt.

En långsiktigt konkurrenskraftig elmarknad för Sverige måste vara teknikneutral, fossilfri, stabil och kostnadseffektiv, och byggas för användarnas behov. Om Sverige misslyckas med energiomställningen riskerar vi både ekonomin och vår välfärd.

Mobility Sweden efterfrågar en brett förankrad närings- och klimatpolitisk vision för Sverige som pekar ut vägen för Sverige. Sverige ska vara en ledande fossilfri industrination och en handlingsplan behövs för hur vi ska nå dit. Sverige ska attrahera och möjliggöra hållbara industrietableringar som sänker de globala utsläppen. Utan en tydlig vision finns ingen styrning och planering för vad elsystemet ska leverera i dimensionerna volym, plats och tid, vilket gör det svårt för utredningen att leverera konkreta åtgärder. Frånvaron av tydlig vision leder till ökad osäkerhet och risk samtidigt som det dämpar investeringsviljan för branschen. Mobility Sweden efterfrågar därför en närings- och klimatpolitisk vision samt handlingsplan för Sverige som syftar till att snabba på omställningen och minska riskerna för den strukturomvandling vi står i början av.

## Elektrifiering av vägtransporter

Sverige har unikt goda förutsättningar för att elektrifiera vägtransporterna, med en stark inhemsk fordonsindustri som ligger långt fram i teknikutvecklingen, ett robust elsystem med fossilfri el till konkurrenskraftiga elpriser, relativt snabb utbyggnadstakt för laddinfrastruktur och ett kundkollektiv som uppvisar ett relativt stort intresse för omställning och vilja att testa nya teknologier.

För fordonsbranschen är elektrifieringen av transportsektorn helt avgörande för att uppnå klimatmål och nollutsläpp. Elektrifieringen innebär att elsystemets kapacitet och förmågor blir avgörande för transportsystemets framtida utveckling. Transport- och elsystemet blir därmed integrerade. Mobility Sweden ser därför behov att stärka dessa två kritiska samhällssystem.

Elektrifieringen av vägtransporterna går inte så snabbt som svenska fordonstillverkare skulle vilja, eller så snabbt som EU:s och Sveriges klimatmål och CO<sub>2</sub>-normer kräver. Därför behövs en än snabbare utbyggnad av publik och privat laddinfrastruktur, både för lätta och tunga fordon, parat med effektiva incitamentssystem, där kostnaden för att köpa och använda ett elfordon är likvärdigt med ett bensin- eller dieseldrivet fordon.

De möjliggörande faktorer som krävs finns inte på plats i tillräcklig utsträckning, varken i relation till klimatmålen eller branschens förmåga att leverera fordon, vilket avspeglas i en otillräcklig elektrifieringstakt av både lätta och tunga transporter. Tillgång till infrastruktur, drivmedel och servicenätverk är några av de möjliggörande faktorerna i omställningen. Utöver detta beror takten i omställningen på de ekonomiska förutsättningarna för användarna (transportköpare/beställare och transportörer), genom styrmedel, incitament eller regleringar.

Elektrifiering av fordonsflottan innebär automatiskt även en kraftfull energieffektivisering av densamma. Genom att elektrifiera fordonsflottan minskar energibehovet från vägtransporter från dagens 86,61 TWh (främst drivmedel) till ca 25 TWh<sup>2</sup> (el) till 2045. Elbehovet till transporter går att möta redan idag, däremot kan det finnas effektutmaningar lokalt.

Mobility Swedens medlemmar arbetar kontinuerligt med energieffektivisering av sina fordonsmodeller då låga driftskostnader kommer att bli alltmer avgörande i tider med höga energipriser. Fordonsindustrin har historiskt sänkt bränsleförbrukningen med varje ny modell och detta kommer att fortsätta även med nya drivlinor.

## Laddinfrastruktur för elfordon

Kapacitet i elnäten är en förutsättning för att kunna installera laddning och kräver oftast längre ledtid än att beställa ett eldrivet fordon, därför måste utbyggnadstakten ligga före behovet av laddinfrastruktur och fordon.

Värdet av flexibilitet och planerbarhet för att hantera kapacitetsbrist i elnätet behöver tydliggöras. Mobility Sweden stödjer utredningens förslag att vidare utreda och kartlägga ansvarsfördelning vid kapacitetsbrist, inklusive aktörers ansvar och roller, kartlägga investeringar och flexibilitetsåtgärder för att säkerställa kostnadseffektiv drift av systemet. Vi vill särskilt framhålla att regelverket kring elmarknaden ger utrymme för nya lösningar som leverantörer av flexibilitetstjänster inklusive laddlösningar för elbilar.

Sverige bör verka för att korta anslutningstiderna. Idag finns en tidsfrist där anslutningen ska vara utförd inom två år. Här bör ellagen ses över och tidsfristen bör sättas till max 12 månader. Det är också viktigt att processernas digitaliseras för att hjälpen kunden förstå var i processen man befinner sig

Sverige behöver även prioritera arbetet med att ta fram kapacitetskartor där den tillgängliga kapaciteten i elnätet kartläggs. Genom analys av kapacitetskartor kan de mest lämpliga platserna för nya laddstationer identifieras. Platser med god nätkapacitet och lämplig infrastruktur kan prioriteras och platser med sämre nätkapacitet kan planera för förstärkning av nätet. Långsiktigt kommer detta att minska kostnaderna och komplexiteten vid installation av nya laddstationer.

Ju fler laddbara fordon i fordonsparken, desto större blir efterfrågan på el samtidigt som efterfrågan av andra energislag minskar. På sikt kan även personbilar utgöra ett energilager för el och leverera el tillbaka till nätet vid höga effektbehov, eftersom dessa står still under stor del av dygnet. Ellastbilar har inte samma möjlighet till detta då de är används en större del av dygnet. Laddinfrastrukturen som byggs bör vara utformad för att tillåta återföring till nätet s.k. vehicle-to-grid.

Mobility Sweden vill se en fortsatt snabb utbyggnad av infrastruktur för laddning och ett energisystem som möjliggör för ökad elektrifiering av samhället. EU:s regelverk för infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR eller "Alternative Fuels Infrastructure Regulation") är en bra start men måste ses som en minimi-nivå i förhållande till både Sveriges och EU:s klimatmål, samt branschens egna målsättningar.

Det är också viktigt att den laddinfrastruktur som byggs har tillräcklig effekt, särskilt för den tunga trafiken som behöver kunna ladda snabbt för att inte störa åkeriernas ekonomiska kalkyl och chaufförernas lagstadgade kör- och vilotider. Framöver bör MCS (Megawatt Charging Standard) vara standard för publik laddinfrastruktur för tunga fordon. För den tunga trafiken gäller att ökat fokus behöver vara på tätorter och städer, där majoriteten av den ekonomiska aktiviteten sker och där majoriteten av godstransporterna börjar eller slutar. Det är också för dessa varutransporter som flest eldrivna lösningar finns på marknaden idag. För tunga fordon kommer det att behöva finnas möjlighet till laddning i logistikhubar, bussterminaler och depåer.

För personbilar behöver utbyggnadstakten för laddning öka i städer och vid flerbostadshus. I Sverige är det fortfarande väldigt svårt att köra en elbil om man inte bor i en villa med en privat parkering med möjlighet till hemmaladdning. Utbyggnaden av publikladdning måste bli mer tillgängligt i våra större städer och vid flerbostadshus för att möjliggöra byte till elbil även om man inte bor i villa. Mobility Sweden föreslår därför att regeringen tar fram en nationell strategi för laddinfrastruktur med en konkret handlingsplan med mål för antal platser och laddkapacitet med datum då de ska ha tagits i drift.

## **Elnät och eldistribution**

För att möjliggöra en väl utbyggd laddinfrastruktur behövs elnätskapacitet. Elnäten tar oftast längre tid att anpassa än det tar att anskaffa ett elfordon, och därmed behöver elnäten vara väl utvecklade före efterfrågan finns för att inte hindra elektrifieringen i ett geografiskt område. Elnäten behöver anpassas för en framtida eldriven trafik och därmed behövs investeringar baserat på prognoser av den framtida elektrifierade trafiken. Dessa investeringar behövs oftast i region- och lokalnät. Fördelen med tung trafik är att den till stor del sker i förutsägbara och spårbara godsflöden, så prognoser över laddbehov är fullt möjliga att göra.

Idag finns vissa möjligheter för elnätsbolag att göra framtidsinriktade investeringar. Dessutom har elnätsbolagen krav på sig att ta fram nätutvecklingsplaner. Men för att verkligen möta transportsektorns behov behöver elmarknadsmodellen anpassas så att elbolagen lättare kan bygga på prognos, kanske tillsammans med statlig riskdelningspremie för att möjliggöra en framtåtlutad utbyggnad. En sådan modell bör utvecklas tillsammans med Energiföretagen.

Mobility Sweden vill också se en större transparens och tydlighet från elnätsägarna gentemot kunder som ansöker om utökad nätkapacitet för laddning om när de kan förvänta sig besked och hur de ligger till i processen. Även homogena processer mellan olika elnätsägare är önskvärt.

Regeringen har aviserat "Kraftlyftet" i budgeten för 2025, vilket innebär att även optimeringen av elnäten ska ses över framöver. Mobility Sweden vill att elnätsföretagen ser över hur elnäten kan nyttjas så effektivt som möjligt, genom att frigöra luftbokningar och skapa möjlighet att dela elnätskapacitet mellan olika aktörer, olika tider på dygnet. Dessutom har regeringen tillsatt Energimarknadsutredningen som ska se över vilka övriga åtgärder som behövs. Olika balanseringstjänster kan komma att behövas för att jämna ut effektoppar, samt möjligheten till villkorade avtal mellan elbolag och industriföretag.

## **Elproduktion**

Även om elnät och laddinfrastruktur är mest kritiskt på kort sikt, är tillgång till fossilfri el till konkurrenskraftigt pris också en viktig pusselbit. Denna fossilfria el behöver, förutom att vara konkurrenskraftigt prissatt, också vara leveranssäker och byggas ut i en takt som matchar efterfrågan. Fossilfri elproduktion måste tillkomma i systemet både för kort sikt och för lång sikt. Utöver detta behöver systemet vara robust med så få driftstörningar som möjligt.

Mobility Sweden

Emmi Antonsson  
Chef för kommunikation och samhällskontakter