

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
LI2025/00051

Remissvar på betänkande SOU 2024:97 Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

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.

1. Sammanfattning

Mobility Sweden ser positivt på flera av utredningens förslag men anser att det krävs ytterligare åtgärder för att skapa en mer effektiv och rättssäker implementering. Elektrifieringen av transportsektorn behöver tydligare riktlinjer och insatser för att säkerställa en robust och hållbar utveckling. Nätanslutning av laddinfrastruktur måste ske snabbare och mer effektivt för att möta den ökade efterfrågan, samtidigt som investeringsstöd och ekonomiska incitament bör utformas för att locka fler aktörer att satsa på elektrifieringen. Ett samlat och teknikneutralt regelverk är avgörande för att möjliggöra både innovation och investeringar i såväl batterielektriska fordon som vätgasdrivna lösningar. Därutöver behövs en hel del andra åtgärder för att intensifiera elektrifieringen.

2. Synpunkter

Låt elektriska lastbilar få köra i bullerkänsliga områden

Utredningen föreslår en förändring i trafikförordningen som möjliggör undantag för elektrifierade lastbilar i bullerkänsliga områden. Mobility Sweden ser positivt på detta förslag, då det innebär att eldrivna lastbilar kan utnyttjas mer effektivt, särskilt under nattetid, vilket kan minska trängsel och effektivisera transportflöden i tätbebyggda områden. Eldrivna fordon har betydligt lägre bullernivåer än traditionella förbränningsmotorer och utgör därför en möjlighet att utföra transporter på fler tider. Ellastbilar är idag dyrare i inköp än jämförbara lastbilar med förbränningsmotor. Genom att få köra fler timmar per dygn med ellastbil går det att få en bättre kalkyl i affären och snabbare tjäna in investeringskostnaden för fordonet. Dessutom bidrar de tysta eldrivna lastbilarna till en bättre boendemiljö i städer genom att minska störande trafikljud under dygnets mest känsliga timmar. För att uppnå största möjliga nytta av en sådan förändring är det dock viktigt att reglerna för hur undantag beviljas är tydliga och att kommunerna ges rätt stöd och riktlinjer för implementering. Det är också bra att utredaren menar att det bör göras en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö.

Laddning i samfälligheter måste underlättas

En av de största utmaningarna för elektrifieringen av fordonsflottan är utbyggnaden av laddningsinfrastruktur, särskilt i flerbostadshus och samfälligheter. Mobility Sweden välkomnar utredningens förslag att ge samfälligheter rätt att installera laddningsinfrastruktur utan att behöva ändra anläggningsbeslut, vilket idag kan vara en långdragen och kostsam process. Detta bör också samordnas med "Right to charge" som framgår av EPBD och som innebär att de som har elbil ska ges tillgång till laddning i sitt flerbostadshus. Genom en tydligare reglering kan fler hushåll ges möjligheten att installera laddningspunkter, vilket på sikt skulle bidra till en snabbare omställning. Samtidigt bör det säkerställas att det finns ekonomiska stöd och incitament för samfälligheter att investera i laddningsinfrastruktur, särskilt i områden där det idag saknas tillgång till hemmaladdning. Detta är en avgörande fråga för att säkerställa att elektrifieringen blir inkluderande och att alla hushåll, oavsett boendeform, ges möjlighet att vara en del av omställningen. Utan tillgång till laddning i flerbostadshus och samfälligheter riskerar en stor del av befolkningen att hamna på efterkälken. En rättvis och välplanerad utbyggnad av laddningsinfrastrukturen är därför en nyckelfaktor för att omställningen ska ske på bred front och inte enbart gynna vissa hushåll.

Effektivare anslutningsprocess till elnätet

För att elektrifieringen av transportsektorn ska kunna genomföras i den takt som krävs behöver anslutningsprocesserna till elnätet förbättras avsevärt. Mobility Sweden anser att en nationell strategi för elnätsutbyggnad är nödvändig för att säkerställa att infrastrukturen kan hantera den ökade belastningen. Ett införande av nationella kapacitetskartor skulle ge en bättre översikt av tillgänglig nätkapacitet och därmed underlätta planeringen av laddinfrastruktur.

Det är även avgörande att nätföretagen får tydligare krav på att prioritera anslutningar för elektrifierade transporter, så att flaskhalsar och långa handläggningstider kan undvikas. Effektivare tillståndprocesser för utbyggnad av elnätet är också nödvändiga för att transportsektorns elektrifiering inte ska hämmas av kapacitetsbrist.

Det finns flera sätt att förkorta ledtiderna för handläggning av nätanslutningar för laddningsinfrastruktur, som vi ser behov av reglering kring. För den kommersiella sidan av transportsektorn kan det exempelvis handla om:

1. För att undvika suboptimala kundbeteenden som luftbokningar och strategisk "köplacering" får kunden betala en summa (bokningsavgift el. dyl.) vid anslutningsförfrågan som sedan dras av från anslutningskostnaden.
2. Nätbolaget bör ge kunden en snabb indikativ kostnad för ansökt nätanslutning istället för att räkna fram ett exakt pris som tar längre tid.
3. Nätbolaget bör ange en indikativ tidslängd på handläggningsprocessen. Detta ökar förutsägbarheten för kunden och underlättar att samordna installationen av laddinfrastruktur med beställning och leverans av eldrivna fordon.

Kapacitetskartor och markbehov är viktiga pusselbitar i omställningen

Mobility Sweden ser positivt på utredningens förslag att införa kapacitetskartor som ett verktyg för att förbättra insynen i nätkapacitet och underlätta elektrifieringen av transportsektorn. Det är dock viktigt att kapacitetskartan hanteras centralt för att undvika fragmentering där varje enskilt elnätsföretag skapar egna system. Dessutom bör regeringen utreda markbehovet för laddningsinfrastruktur och samordna detta med övriga elnätsplaneringar. En sådan samordning kan säkerställa att utbyggnaden av laddstationer

sker effektivt och på platser där behovet är som störst. Detta gäller även för tunga transporter, eftersom de genom den kommande MCS-standard för högeffektsladdning av tunga fordon kommer att behöva avsevärt högre laddeffekter vid publik laddning än lätta fordon.

Underlätta etableringen av energihubbar

Mobility Sweden ser positivt på utredningens förslag att underlätta etableringen av energihubbar, då dessa kan möjliggöra en mer flexibel och effektiv hantering av elförsörjning för transportsektorn. För att maximera nyttan av energihubbarna bör dock regelverket tillåta en bredare aktörsbas att driva och utveckla dessa hubbar, inklusive fordonstillverkare och energibolag. Det är även viktigt att det införs ekonomiska incitament och tydliga riktlinjer för etablering av energihubbar, särskilt i områden där tillgången till laddinfrastruktur idag är begränsad. Genom att integrera energihubbar i en nationell strategi kan kapacitetsutnyttjandet optimeras och möjliggöra en mer robust elektrifiering av transportsektorn.

Övriga synpunkter

Utredningen föreslår en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö. Mobility Sweden anser att utredningen här med fördel kunde ha fastslagit vikten av att kommuner ges större möjligheter att aktivt styra över elektrifieringen. Kommuner bör kunna reservera parkeringsplatser för de fordon de vill premiera, såsom elbilar eller delningstjänster, samt ha större flexibilitet att anpassa lokala trafikregler för att gynna elektrifierad trafik. Genom tydliga och enhetliga regler kan kommuner bidra till att skapa en mer hållbar transportmiljö där elektrifierade transporter ges förtur och därmed påskyndar omställningen.

En annan åtgärd för att främja elektrifieringen är att offentlig upphandling, både av fordon och transporter. Mobility Sweden anser att ambitionsnivån inom detta område bör höjas, särskilt vad gäller upphandling av tunga transporter. Trafikverket är i detta avseende ett föredöme då de nyligen tagit ett viktigt steg i rätt riktning genom att införa ett bonussystem där elförbrukning i tunga transporter premieras med 2,5 kronor per kWh. Fler myndigheter borde följa deras exempel. Ett annat område som borde kunna elektrifieras relativt enkelt är myndigheters, kommuners och regioners varutransporter. Fordonen för dessa användningsområden finns på marknaden och svenska myndigheter, kommuner och regioner skulle på detta sätt kunna bidra mycket påtagligt till elektrifieringen av tunga transporter.

Det behövs även fler åtgärder för att påskynda elektrifieringen och omställningen. För att säkerställa en konkurrensneutral elektrifiering av transportsektorn bör vägtrafiken undantas från energiskatt på el, i likhet med andra delar av transportsektorn som tågtrafik och sjöfart. EU:s energiskattedirektiv möjliggör en reducerad elskatt på tunga fordon, och Mobility Sweden anser att Sverige bör införa ett avdragssystem där företag kan få återbetalning av energiskatten för el som används vid laddning av utsläppsfria tunga fordon. Ett sådant system skulle minska driftkostnaderna och påskynda omställningen till elektrifierade tunga transporter. Motsvarande skattenedsättning finns exempelvis redan i Danmark och har där en styrande effekt mot elektrifiering.

Det är också centralt att Sverige snabbt övergår till ett system med avståndsbaserade avgifter enligt det reviderade Eurovinjettdirektivet, i linje med andra länder inom EU. I Danmark och Tyskland har det visat sig vara ett effektivt styrmedel för elektrifiering och Mobility Sweden menar att det skulle ha en starkt styrande effekt mot elektrifiering av de tunga transporterna även i Sverige. Det beror på att systemet skulle bidra till en positiv effekt på utförarnas totala ägandekostnad för elektrifierade fordon och undanröja den

konkurrensnackdel som elfordon har idag i jämförelse med dieseldrivna fordon. Samtidigt skapas även andra nyttor såsom minskad klimatpåverkan, stärkt innovationskraft, minskad trängsel och bättre luftkvalitet.

Effektavgifter som elnätsföretagen ska införa senast den 1 januari 2027 behöver utformas på ett välavvägt, rättvist och dynamiskt sätt som speglar den faktiska belastningen på elnätet. När det gäller publika laddstationer är det svårt att få till en beteendeförändring. Elbilister laddar bilen i det publika laddnätverket när bilen behöver laddas, inte enbart när priset är som billigast. Regeringen bör därför överväga om det är möjligt och lämpligt att införa undantag från effekttariffer för publik laddinfrastruktur. Ett sådant undantag skulle även kunna underlätta för fastigheter som fungerar som depåer för tunga fordon, där effektavgifter annars riskerar att bli en mycket stor kostnad när hela vagnparker elektrifieras och behöver laddas samtidigt.

Mobility Sweden välkomnar även de kommande uppdaterade föreskrifterna från Boverket om laddinfrastruktur, som ingår i direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD). De nya kraven omfattar bland annat antal laddpunkter som skall finnas i olika typer av fastigheter samt hur många parkeringsplatser som ska förberedas med kablar och tomrör. En särskilt viktig del av direktivet är "right-to-charge" som innebär att fastighetsägare inte ska kunna neka boende eller hyresgäster att installera laddare vid den egna parkeringsplatsen. Detta är en central förutsättning för att säkerställa att omställningen till eldrift når hela samhället och inte begränsas av boendeform.

6. Avslutande synpunkter

Mobility Sweden vill betona att för att omställningen ska lyckas på bästa sätt måste hela ekosystemet följa med i utvecklingen. Det krävs styrmedel för både inköp och användning av nollutsläppsfordon under en avgränsad tidsperiod, tills dess att deras totala ägandekostnad (TCO – Total Cost of Ownership) är jämförbar med fordon med förbränningsmotor. Det behövs även olika typer av stöd och en omfattande utbyggnad av laddningsinfrastrukturen i hela samhället. Utöver detta är det avgörande med en bred politisk enighet, så att marknaden får stabila och förutsägbara spelregler. På så sätt kan Sverige ta en ledande roll i omställningen, vilket både säkrar befintliga jobb, skapar nya arbetstillfällen och stärker vår konkurrenskraft och välförhållanden.

Stockholm den 12 maj 2025

Mobility Sweden

Michaela Ehteshami