

REMISSYTTRANDE

2025-05-12

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över betänkande SOU2024:97 ”Mot en effektiv elektrifiering av transportsektorn” (dnr LI2025/00051)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över betänkande av Utredningen om elektrifiering av transportsektorn (dnr LI2025/00051). Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Tillsammans svarar medlemmarna för merparten av godstransporterna i Sverige, både inrikes och utrikes.

Inledning

Transportsystemet står för ungefär en tredjedel av de totala växthusgasutsläppen i Sverige och omkring 50 procent av utsläppen i den icke-handlande sektorn. Det är därför naturligt att transportsektorn är i fokus för åtgärder inom klimatområdet. Näringslivets Transportråd står bakom de svenska och europeiska klimatmålen och vill verka för en omställning av transportsektorn genom åtgärder som samtidigt värnar om både hållbarhet och Sveriges internationella konkurrenskraft.

Transporter har en avgörande roll för svenska företag inom industrin och handeln. Sverige är ett litet, glesbefolkat handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd inom landet och till de viktigaste marknaderna. Valfungerande och konkurrenskraftiga logistikkedjor för både import och export är en viktig förutsättning för att företagen ska kunna konkurrera på världsmarknaden och således avgörande för svenskt välstånd. Näringslivets Transportråd menar att transporter ofta framställs endast som något negativt, medan den stora samhällsnyttan av transporter som möjliggörare för tillväxt och välfärd glöms bort.

Näringslivets Transportråd anser att styrmedel för minskade utsläpp bör vara långsiktiga, kostnadseffektiva och teknikneutrala. Elektrifieringen har en nyckelroll i omställningen av transportsektorn men åtgärder för ökad transporteffektivitet och biodrivmedel är också viktiga delar av omställningen av de tunga vägtransporterna, sjöfarten och flyget.

Elektrifiering av vägtrafiken är avgörande för att minska växthusgasutsläpp från transportsektorn. Om vägtrafiken kan elektrifieras och effektiviseras genom användning av längre och

tyngre vägfordon kan dessutom de hållbara förnybara drivmedel som används inom vägtrafiken successivt frigöras för att användas inom sjö- och luftfart där stora delar av trafiken under överskådlig tid inte är möjlig att elektrifiera.

Näringslivets Transportråds synpunkter på förslaget

Elektrifiering av transportsektorn är det främsta verktyget för omställningen och för att nå klimatmålen. Den övergripande synpunkten som Näringslivets Transportråd vill framföra är att om elektrifieringen av transportsektorn och godstransporterna ska bli framgångsrik och genomförbar, måste den också vara ekonomiskt fördelaktig för transportköpare. Detta tankesätt bör vara styrande för utvecklingen inom området.

Näringslivets Transportråd tillstyrker betänkandets förslag men lämnar nedan några synpunkter. Det är dock oklart hur långt utredningens förslag räcker.

Undantag för elektrifierade transporter kvälls- och nattetid

Ett undantag för elektrifierade transporter kvälls- och nattetid från det förbud många kommuner har för lastbilstransporter, som föreslås i betänkandet, kan främja elektrifiering av godstransporter i stadsmiljö. Näringslivets Transportråd välkomnar därför förslaget. Det finns dock andra hänsynstaganden som begränsar transporter kvälls- och nattetid varför det är oklart hur stor effekt förslaget skulle få.

Betänkandet föreslår vidare ”en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö.” Näringslivets Transportråd anser att en sådan översyn och samordning skulle vara välkommen men bör inte begränsas till att omfatta elektriska fordon utan inkludera alla fordon som kan framföras med mycket låga eller inga utsläpp.

En effektivare anslutningsprocess

Näringslivets Transportråd instämmer i problembilden med långa väntetider för nätanslutning och vill understryka vikten av att skynda på processen. Kombinationen av kapacitetsbrist i elnätet på flera platser och långa ledtider för elnätsinvesteringar, inte minst kopplat till tillståndsprocesser och leveranstider, riskerar att begränsa möjligheterna till fler elektrifierade transporter och därigenom till näringslivets omställning till fossilfrihet.

Betänkandet refererar till Energiföretagens rekommendationer och vägledning till nätföretagen. Näringslivets Transportråd anser att den branschpraxis, som Energiföretagen föreslår, även bör specificera vilken information nätföretagen ska lämna ut till anslutande part och i vilket skede, i stället för att som idag enbart specificera vilken information den anslutande parten ska tillhandahålla nätföretaget. Exempel på information som är av intresse för den anslutande parten är när i tiden parten kommer få återkoppling från nätbolaget; vilken köplats parten har; samt när den anslutande parten kan förväntas få anslutning. Det är önskvärt att kundsidan inkluderas i arbetet med att ta fram en branschpraxis i större utsträckning.

Bättre möjligheter att bygga och använda energihubbar

Näringslivets Transportråd välkomnar åtgärder som bidrar till ett effektivt utnyttjande av elnätet, underlättar för anläggning av energihubbar och möjliggör för elektrifierade multimodala transportkedjor.

Näringslivets Transportråd bedömer att möjligheten att kunna använda IKN-nät för laddinfrastruktur i direkt anslutning till ett industriområde eller dylikt är en reform som skulle påskynda elektrifieringen. Det är viktigt att IKN-nät kan användas effektivt utan regelkrångel.

Näringslivets Transportråd vill betona den centrala betydelsen av nodernas lokalisering, funktion och kostnadsbild för att få intermodala och multimodala transportkedjor att fungera, särskilt när de är helt eller delvis elektrifierade. Det gäller inte bara hamnar och flygplatser utan även järnvägsterminaler som inte nämns i betänkandet. För att möta framtida behov och utmaningar behöver noder anpassas och utvecklas. Flera av noderna har kommunala och privata huvudmän, vilket gör att staten inte kan påverka utvecklingen av dessa på samma sätt som den statliga infrastrukturen. För en effektiv och ändamålsenlig utveckling av icke-statliga noder bör regeringen överväga en nationell sammanhållen strategi för utveckling av viktiga logistiknoder.

Kapacitetskartor

Tillgång till fossilfri el och elnät är grundförutsättningar för laddinfrastruktur. Näringslivets Transportråd instämmer därför med betänkandets förslag till att införa kapacitetskartor så snart som möjligt för att kunna få en överblick av var det finns ledig kapacitet för anslutning. Näringslivets Transportråd menar dock att en statlig aktör, såsom Svenska Kraftnät eller Energimarknadsinspektionen, bör få i uppdrag att samordna kartarbetet i stället för att ge det separat till varje elnätsföretag.

Nationell styrning och samordning

Bättre samordning av uppdrag kopplat till elektrifiering behövs för att öka samhällsekonomisk effektivitet och undvika suboptimering. Näringslivets Transportråd anser därför att betänkandet tydligare bör påpeka det stora behovet av bättre samordning till exempel mellan statliga, regionala och lokala aktörer samt av olika former av stöd till exempelvis utbyggnad av laddinfrastruktur och inköp av fordon. Ett samordningsuppdrag ska med fördel ges till en myndighet som Energimyndigheten.

En av utmaningarna med elektrifieringen är att integrera alla olika delar till ett fungerande system och att kunna förutse expansionen. Om någon del av utvecklingskedjan för elektrifierade transporter misslyckas, riskerar hela utvecklingen att försenas eller stanna av. Näringslivets Transportråd menar att det offentliga bör skapa långsiktiga förutsättningar för näringslivet att våga ställa om till ett nytt logistiksystem.

Synpunkter på ytterligare överväganden i betänkandet

Näringslivets Transportråd betonar vikten av att skyndsamt anpassa nuvarande regelverk gällande maximala bruttovikter för både lätta och tunga batterielektriska lastbilar så att de inte hämmar transportsektorns elektrifiering. Detta då nyttolasten som en elektrisk lastbil kan frakta är lägre eftersom batterierna väger mer än traditionella förbränningsmotorer. Regelverken, både de nationella och EU-gemensamma, kring maximala bruttovikter för batterielektriska fordon bör utvecklas så att konkurrensneutralitet med fossildrivna lastbilar säkerställs.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
Vd