

Datum
2025-05-09

Diarienummer
Utr 2025/8

Ert diarienummer
LI2025/00051

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Trafikanalys yttrande över betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Utredningens uppdrag att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn innehåller flera deluppdrag av lite olika karaktär. De handlar dels om att analysera utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter, dels om att analysera vad som kan underlätta för samfälligheter att bygga laddpunkter för elfordon. Därutöver ingår även att ta fram ett kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur. Utredningen ska lämna nödvändiga författningsförslag och får vid behov lämna förslag på ytterligare åtgärder för att undanröja hinder.

Utredningens analyser har resulterat i författningsförslag som rör lagen om förvaltning av samfälligheter, trafikförordningen, ellagen, förordningen om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen samt förordningen om elnätsverksamhet.

Förslag som förenklar förutsättningarna för elektrifiering

Trafikanalys bedömer att de lämnade författningsförslagen kommer att förenkla förutsättningarna för elektrifieringen av transportsektorn. Förslaget om att kommuner får möjlighet att medge undantag för elektrifierade transporter innebär ökade möjligheter för transportföretag att räkna hem sin investering i elektrifierade godstransporter i och med att lastbilarna, om förslaget genomförs, kan användas en större del av dygnet, i de fall företagen har god planering av logistik, laddning och vilotider. Förslaget om att underlätta för samfälligheter att installera laddinfrastruktur kommer att förenkla möjligheterna till laddning av personbilar i samhälligheter. Bakgrund, förslag och konsekvensanalyser i dessa delar är i huvudsak utförliga.

Även författningsförslagen som rör ellagen, nätkoncession och elnätsverksamhet är viktiga steg i arbetet för en ökad elektrifiering av transportsektorn. Nedan lämnar vi ytterligare synpunkter kring förslagen och bakomliggande underlag och analyser.

Trafikanalys synpunkter på förslag och underlag

Utöver våra övergripande kommentarer har vi ett par mer specifika synpunkter på utredningens förslag. Vi vill även uppmärksamma några aspekter i bakomliggande analyser.

Det svenska transportsystemet och dess elektrifiering

Utredningens uppdrag utgår från transportsektorn. Trafikanalys ser att det i rapporten finns en viss obalans i beskrivningen av de olika trafikslagen. Inledande kapitel (kap. 3 och 4) utgår från transportsektorn som helhet. I vissa senare kapitel som rör samtliga trafikslag (kap. 8 och framåt) är det ibland svårt att förstå avgränsningarna till vissa trafikslag som görs i olika avsnitt. Vi återkommer till detta under kommande rubriker längre fram i yttrandet.

En korrekt bild av nuläget när det gäller transportsystemet och dess elektrifiering och bedömningar av dess framtida utveckling är viktigt som underlag när åtgärder tas fram. I avsnittet om sjöfartens transportarbete (sid. 67) skriver utredningen att utrikes godstransportarbete för sjöfarten uppgick till 34 000 miljoner tonkilometer 2023. Denna siffra gäller för samtliga trafikslag och en korrekt siffra för utrikes godstransportarbete med sjöfarten är att den uppgick till 18 700 miljoner tonkilometer 2023. I avsnittet om laddpunkter (sid. 77) visar utredningen hur snabbt utbyggnaden av publika laddningsstationer har skett från årsskiftet 2022/2023 till 2023/2024. Det händer mycket inom området och myndigheternas bedömningar uppdateras allt eftersom. Nyare siffror för 2024 finns i Statens energimyndighets (Energimyndighetens) uppdaterade databas.

Regelverk för elektrifiering av transportsektorn och elnätens betydelse

Sammanställningen av regelverk som rör transportsektorn ger en bra inflygning till kommande delar. Trafikanalys vill förtydliga att EU:s mellanliggande mål om en nettominskning av växthusgasutsläppen med minst 55 procent till 2030 är i jämförelse med året 1990¹ och inte 2010 (sid. 90).

Det bör också noteras att inte all sjöfart inkluderas i EU ETS 1 (sid. 91), utan det som gradvis kommer att ingå från 2024 och som till 2026 ska vara helt infasat i systemet är fartyg över 5000 BT. Begreppet "den icke handlande sektorn" är, sedan sjöfart inkluderats i EU ETS, inte längre helt rättvisande. All inrikes sjöfart ingår i ESR medan fartyg över 5000 BT i nationell trafik även ingår i ETS 1.²

Den successiva infasningen i EU ETS betyder att omställningen kan väntas ta längre tid än om sjöfarten behöver betala 100 procent av utsläppen direkt. Samtidigt är elektrifiering mest lämpat för mindre fartyg. Det betyder att många fartyg <5000 BT som idag inte ingår i EU ETS inte betalar för sina utsläpp på samma sätt och därför har mindre incitament till klimatomställning och elektrifiering.

Förslag om utökade möjligheter för kommuner att göra undantag

Förslaget om undantag för lastbil utan förbränningsmotor, som drivs med el eller vätgas, i ett särskilt bullerkänsligt område (kap. 6) innebär att en kommun i sina lokala trafikföreskrifter kan göra undantag för elektrifierade transporter på vissa platser och under vissa omständigheter, till exempel att elektrifierade lastbilstransporter får ske nattetid. I avsnittet om skälen för utredningens förslag står att andra ljud kan uppkomma i

¹ Europeiska rådet (2025). 55 %-paketet: hur omvandlas klimatmålen till EU-lagstiftning? www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-how-the-eu-will-turn-climate-goals-into-law/, 2025-04-01

² Trafikanalys (2025). Fit for 55 – transportsektorns utsläppsutrymme och åtgärdskostnader i ett systemperspektiv, PM 2025:4, www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025-4-fit-for-55--transportsektorns-utsläppsutrymme-och-atgardskostnader-i-ett-systemperspektiv.pdf

anslutning till lastning och lossning vid distribution av varor och att detta regleras i andra regelverk. Här nämns Miljöbalken och föreskrifter utfärdade av Naturvårdsverket och Boverket respektive i vägledning från Folkhälsomyndigheten, samt Ordningslagen. Hur riktvärden och praxis ser ut inom dessa regelverk kan ha betydelse för betydelsen av förslaget, till exempel när det gäller tolkningen av begreppet bullerkänsligt område. En analys av dessa konsekvenser saknas i utredningen. Den bredare översyn som föreslås göras (sid. 140) kan därför med fördel inkludera fler angränsande regelverk än de som omnämns i utredningens förslag.

Vi rekommenderar även att det görs vissa förtydliganden i författningsförslaget om en ny bestämmelse i 10 kap trafikförordningen (1998:1276), 2 a §. Detta för att undvika syftningsfelet som rör kommuner i bullerkänsliga områden samt så att det ännu tydligare framgår att det enbart handlar om lastbil utan förbränningsmotor och att drift med flytande vätgas därmed inte ingår. Vi föreslår att den nya paragrafen i stället får följande lydelse: *"Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil som meddelas av en kommun gällande ett bullerkänsligt område får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor."*

I utredningen står att förslaget *"har positiva effekter avseende såväl trafiksäkerhet och framkomlighet som miljö och hälsa"* (sid. 139). Vår uppfattning är att en sådan bred slutsats behöver mer bakomliggande analys än vad som redovisas i betänkandet för att kunna dras.

Förslag om att underlätta för samfälligheter

Förslaget som rör lagstiftning om samfälligheter förenklar för installation av laddinfrastruktur på parkeringsplats eller i garage. Den nya paragrafen i lagen förtydligar hur samfällighetsföreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningar ska hantera beslut om laddinfrastruktur, vilket bidrar till ett enklare beslut om åtgärden. Trafikanalys bedömer att detta förbättrar genomslaget av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD) som syftar till att underlätta tillgången till laddningsmöjligheter. Utredningen nämner att rättspraxis pekar mot en bredare tolkning av vad som räknas som uppgradering av befintlig anläggning och att förslaget är i linje med EPBD.

Trafikanalys anser att svensk efterlevnad av EU-direktiv är av stor vikt. Utredningen återger att EPBD innebär att en begäran från hyresgäster eller delägare om tillåtelse att installera laddinfrastruktur på en parkeringsplats ska få nekas endast om det finns allvarliga och berättigade skäl till detta (sid. 173). Trafikanalys ser en viss risk att begränsningen som innebär att samfällighetens beslut ska kräva stöd med två tredjedelar av de avgivna rösterna på föreningsstämman innebär att EPBD inte efterlevs fullt ut.

Utredningen diskuterar att försäljningen av elbilar ökar (sid. 178). Trafikanalys vill förtydliga att laddhybrider bedöms utgöra 24 – 26 procent (och inte 2 – 26 procent) av de nyregistrerade personbilarna 2024 för att sedan öka till 44 procent 2027. Vi bedömer att det inte är troligt att elbilar kommer att nå 100 procent av nybilsförsäljningen år 2030. Vår bild är också att den framtida utvecklingen för elbilarnas inköpspris är svår att förutse (jämför sid. 180). Dock prognosticerar såväl Affärsverket svenska kraftnät som

Energimyndigheten ett högre elpris i framtiden än idag.³ Samtidigt sjunker oljepriset och därmed priset på fossila drivmedel, delvis som en följd av tullar och minskad handel i världen (- 25 procent senaste året).⁴ Det gör att skillnaden i pris och total ägandekostnad (TCO) mellan eldrift och fossildrift ökar, till elfordonens nackdel, vilket i sin tur kan minska elbilsinköpen.

Kunskapsunderlaget om nätanslutning av laddinfrastruktur

I utredningens uppdrag ingick att ta fram ett kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur som bland annat ska tydliggöra problembilden och dess utveckling givet elektrifieringen inom transportsektorn. Här ingick att granska utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning, aktörsdialog och processutveckling för att tillgodose behovet av framtida nätanslutning av laddinfrastruktur samt att föreslå möjliga åtgärder för att korta ledtiderna och planera utifrån elnätets förutsättningar.

Vår tolkning är att kunskapsunderlaget för att möta uppdraget är uppdelat i flera kapitel: Beskrivning av det svenska transportsystemet och dess elektrifiering (kap. 3), Regelverk med relevans för elektrifieringen av transportsektorn (kap. 4), Elnätens betydelse för elektrifieringen av transportsektorn (kap. 5), Kunskapsunderlag om nätanslutning av laddningsinfrastruktur (kap. 8), En effektivare anslutningsprocess (kap. 9), Utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning (kap. 10), samt i vissa av de övriga kapitlen. Vår bedömning är att problembilden omfattar de ökade behoven som utgår från nuläget och styrs av successivt ökade krav i EU-lagstiftningen tillsammans med hur det ser ut avseende kompetensförsörjning, aktörsdialog och processutveckling.

I kapitlet om kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur (kap. 8) har ett underlag tagits fram med kartor som visar en bedömning av den framtida potentiella el- och elleffektefterfrågan på länsnivå för industrin respektive för inhemsk elektrifiering av vägtransporter (laddfordon) samt en bedömning av hur problembilden kan komma att utvecklas givet elektrifieringen inom transportsektorn för åren 2022, 2030 och 2045 (sid. 230). Trafikanalys bedömer att det skulle ha varit ändamålsenligt att även inkludera laddinfrastruktur för sjö- och luftfart när det gäller bilden av elektrifieringen av transportsektorn. Resultaten visar att när det gäller vägtransporter kommer efterfrågan på el och effekt att öka allra mest i de stora städerna (sid. 235 – 236). Resultat om efterfrågan på el även för övriga trafikslag hade inneburit en mer fullständig bild av efterfrågan på el och därmed en bredare bakgrund till utredningens efterföljande steg att ringa in möjliga åtgärder.

Förslag för effektivare anslutningsprocess, kompetensförsörjning och energihubbar för transportsektorns behov

I kapitlet om en effektivare anslutningsprocess (kap. 9) beskrivs olika förutsättningar för just detta samt några av de verktyg som elnätsföretagen kan använda för att kunna nyttja det befintliga elnätet bättre, till exempel användande av effektagifter och flexibilitetsmekanismer (sid. 251). Avsnitten handlar om villkorade avtal om anslutning, effektagifter för överföring, anslutningsavgifter samt flexibilitetsmekanismer och tekniska lösningar för ett effektivt nätutnyttjande. Varje avsnitt avslutas med en informativ

³ Se t.ex. Trafikanalys (2024). Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag, Trafikanalys Rapport 2024:9, bilaga C.

⁴ Trading Economics, Crude Oil, , 2025-04-17

diskussion om relevansen för transportsektorn. Här ser dock Trafikanalys att det även hade varit angeläget med reflektioner avseende sjö- och luftfart, kanske i ett särskilt avsnitt som utgår från förutsättningarna för just dessa trafikslag.

Trafikanalys delar beskrivningen av inom vilka områden som kompetensbrist råder och instämmer i behovet av den breda paletten av åtgärder som det redogörs för (kap. 10). Vi ser även att det kommer att behövas kompletterande kompetens med avseende på elektrifierad sjö- och luftfart.⁵

Utredningen lämnar förslag som syftar till att skynda på utvecklingen av energihubbar för transportsektorns behov (kap. 11). Vår bedömning är att förslaget är väl avvägt utifrån att det ger etableringen av energihubbar en knuff framåt samtidigt som förslaget innehåller en broms som innebär att dispens enbart ska ges under förutsättning att det bidrar till ett effektivt utnyttjande av elnätet och inte begränsar nätkoncessionsinnehavaren att bygga och underhålla sitt elnät. Trafikanalys bedömer att dessa förslag har betydelse för elektrifieringen med avseende på laddning av tunga vägfordon, sjö- och luftfart. Det är angeläget att underlätta elektrifieringen av dessa trafikslag.

Trafikanalys tog år 2022 fram ett antal förslag till styrmedel som kan förbättra förutsättningarna för ökad elektrifiering inom svensk sjöfart.⁶ I den rapporten tog Trafikanalys upp förslag som riktade sig såväl till elektrifiering av fartygen, som elektrifiering av infrastrukturen i hamnarna. Logistik och infrastruktur i hamnar är ett angeläget område och utredningens förslag är en viktig komplettering till det tidigare förslaget från Energimarknadsinspektionen (sid. 295 – 296) om undantag i IKN-förordningen som nu är beslutat och genomfört.⁷

Utredningens förslag avseende kapacitetskartor

Enligt utredningen lyfte Energimarknadsinspektionen i en rapport i november 2022 att kapacitetskartor kan bidra till att öka takten på utbyggnaden av laddinfrastruktur, men också att det finns potentiella risker som behöver utredas, bland annat frågor kopplade till säkerhetsrisker (sid. 314). Utredningens förslag avseende kapacitetskartor (kap. 12) innebär att samtliga elnätsföretag ska offentliggöra en kapacitetskarta där det framgår var de har ledig kapacitet för anslutning samtidigt som Energimarknadsinspektionen ska få i uppgift att meddela föreskrifter för de närmare reglerna. Enligt utredningen bör Affärsverket svenska kraftnät parallellt fortsätta att utreda möjligheterna för en plattform med en nationell kapacitetskarta. Trafikanalys instämmer i att dessa förslag är viktiga för att effektivisera elektrifieringen och menar att det bör gå att lägga sig på en detaljeringsgrad i kartorna som gör att säkerhetsrisker kan undvikas.

Vad gäller om att bygga på prognos?

Utredningen nämner (sid. 342 – 343) att flera aktörer har efterfrågat ökade möjligheter för elnätsföretagen att vara mer proaktiva när det gäller att bygga elnätet efter

⁵ Trafikanalys (2025). Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag, Rapport 2024:9, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-9-storskalig-elektrifiering-av-transportsektorn---ett-kunskapsunderlag.pdf

⁶ Trafikanalys (2022). Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart, Rapport 2022:17, [Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart](http://Förutsättningar_och_styrmedel_för_ökad_elsjöfart)

⁷ www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/12/utokade-mojligheter-att-bygga-och-anvanda-interna-elnat/, 2024-12-16

prognostiserade behov. Detta kallas ofta för att "bygga på prognos" och Energiföretagen ser möjligheten att bygga på prognos som en av deras 10 mest angelägna förslag som skickats till regeringen så sent som sommaren 2024.⁸

Utredningen nämner samtidigt att Energimarknadsinspektionen bedömer att lagstiftningen redan nu ger utrymme för sådan utbyggnad (sid. 343). Här tycks det enligt Trafikanalys finnas en otydlighet kring reglerna, som utredningen hade kunnat bidra till att klargöra. Utbyggnaden av elnätinfrastrukturen är angelägen och oklarheter som dessa bör inte få hindra en snabb utbyggnad som kan möta efterfrågan och bidra till att nå klimatmålen.

Nationell styrning, samordning och andra arbetssätt för omställning

Trafikanalys instämmer i förslag om att utreda möjligheter till mark för laddning (kap. 13).

Trafikanalys bedömer att elektrifieringen av transportsystemet kommer att innebära ett större behov av samverkan mellan energi- och transportsystem. Traditionellt har dessa system varit separerade både i termer av aktörer och affärsmodeller, något som nu kommer att förändras. I samband med att nya marknader utvecklas kommer nya och ännu okända frågor att uppstå.⁹ Trafikanalys bedömer att lösningar från det offentliga sida behöver viss inbyggd flexibilitet för att smidigt kunna möta nya tekniska lösningar och hantera de frågor som uppstår som inte alltid har en naturlig hemvist.

I omställningen till ett fossilfritt samhälle pågår både teknikutveckling och utveckling och anpassning till nya regelverk. Samordning har en viktig roll i detta. Energimyndigheten har ett samordningsuppdrag för laddinfrastruktur (sid. 348) och Trafikverket har i uppdrag att övergripande samordna berörda statliga myndigheters arbete för transportsektorns klimatomställning (sid. 349). Utredningen tar upp flera olika former av samordning (kap. 13). Trafikanalys vill lyfta att vid sidan om samordningsroller är det viktigt att myndigheter har möjlighet att avsätta tid till omvärldsbevakning i det löpande arbetet för att vara uppdaterade i vad som sker i angränsande sektorer. Detta bidrar till goda förutsättningar för gemensamma processer.

Avdelningschef Anna Ullström har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också Backa Fredrik Brandt, Björn Olsson, Krister Sandberg och Mikael Levin deltagit.

Anna Ullström

Avdelningschef

⁸ Energiföretagen_Ny rapport: 10 snabba reformer för mer el och stärkt konkurrenskraft, www.energiforetagen.se/pressrum/nyheter/2024/juni/ny-rapport-10-snabba-reformer-for-mer-el-och-starkt-konkurrenskraft/, 2024-06-27

⁹ Trafikanalys (2025). Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag, Rapport 2024:9, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-9-storskalig-elektrifiering-av-transportsektorn---ett-kunskapsunderlag.pdf