

## Laos: E-mobilitet för bättre ekonomi

**Omställningen till eldrift skjuter fart på de mest oväntade platser. I utvecklingslandet Laos tänks hälften av alla fordon gå på el 2040, för att stärka landets ekonomi. Så här resonerar de – och så ska omställningen gå till!**

Laos huvudstad Vientiane är lugnet självt, särskilt jämfört med kaoset i grannländernas Bangkok, Hanoi eller Kuala Lumpur. Rickshaws, tuktuk, cyklar och uråldriga bussar präglar stadsbilden, men sedan något år tillbaka också mängder av elbilar. Kinesiska märken vi knappast hört talas om, men också många Volkswagen ID4 och ID6 och en hel del Tesla, därtill mängder av elmopeder. Jag ser fler elfordon här än i någon annan del av Sydostasien, och orsaken är paradoxalt nog att Laos är så fattigt.

### Dyr bensin, billig grön el



Laos har ingen kust och inga hamnar, allt som ska hit måste importeras på dåliga vägar och över gränser med evighetslånga köer. Laos klassas av FN som LDC, least developed country eller minst utvecklade land, och ekonomin tog mycket stryk under covid. Därför introducerar det på pappret kommunistiska styret nu en rad åtgärder för att få ner kostnader för staten och medborgarna. En viktig del är att minska användningen av bensin och diesel, som är väldigt dyr att importera och som det till tider rentav rådde fysisk brist på under pandemin. Skiftet till eldrift är då logiskt; Laos producerar tre gånger mer vattenkraftsel än de själva använder. Elen är landets främsta exportinkomstkälla, visserligen också med en del

kolkraft som huvudsakligen exporteras till Thailand, som i gengäld säljer el till Laos under perioder av torka. [2030 ska vattenkraften vara utbyggd till 13 GW](#), med god potential också för sol, vind och avfallsbaserad el.

Förutom att bensinen är dyr och elen billig, är Laos dåliga vägar ett något oväntat argument för eldrift. Den som ska någon längre sträcka, tar långfärdsbuss eller inrikesflyg, vilket förklarar varför bilar i snitt bara körs 6 570 km per år, motorcyklar 4 380 km. Det klaras enkelt med elbilar, och har minskat behovet av såväl stora, dyra batterier som snabbaddare.

### 30 % elfordon 2030

Utifrån denna analys slår [regeringens nya policy](#) fast att 1 % av Laos alla bilar, motorcyklar och bussar ska vara eldrivna år 2025, och 30 % år 2030. [Elfordon befrias nu helt från tull](#) och importbegränsningar, får sänkt accis till 3 % och moms på 7 %. Den årliga fordonsskatten reduceras med 30 % jämfört med motsvarande fossilbil. Statliga elbolaget har [instruerats att tills vidare inte ta betalt för el](#) som används för laddning av elfordon. För att komma igång, [upphandlar regeringen](#) nu 183 elbilar, med krav på



snabbladdning och att uttjänata batterier ska tas om hand. Regeringen vill [stimulera produktion av delar i landet](#), men troligen något naivt eftersom Laos knappast har någon tillverkningsindustri, och grannlandet Thailand redan etablerat sig som en hubb för elbilstillverkning med sitt mål 100 % elfordon år 2035.

Forskningsinstitutet [ERIA](#) slår fast att dagens stimulans behöver kompletteras med långsiktiga styrmedel, som att enbart elbilar ska få importeras till Laos efter 2030 och att det samma år ska finnas över 10 000 laddplatser. Då kan elfordon år 2040 stå för 50 % av fordonsflottan, vilket skulle minska oljeanvändningen med 1,5 miljoner ton.

### Samverkan utifrån Parisavtalet

För att nå målet, krävs stora investeringar i ny el och förbättrat elnät, på totalt drygt trettio miljarder kronor. Detta ger tusentals jobb i elsektorn, medan bensin och diesel inte ger många jobb alls eftersom den importeras. Investeringarna bör, menar [ERIA](#), ske i samverkan med länder med omfattande erfarenhet av elektromobilitet. Grannlandet Kina är världens största marknad för elbilar och ligger nära till hands, särskilt som de redan investerar mycket i Laos kraftproduktion.



Parisavtalets artikel sex öppnar för helt andra partnerskap, där bl.a. svenska Energimyndigheten har en avsiktsförklaring om att finansiera utsläppsminskningar som sedan kan användas för att nå egna klimatmål, som Schweiz redan gör genom att finansiera tusentals elbussar i Bangkok. En sådan lösning ökar också sannolikheten att elbilarna verkligen drivs med vattenkraft, vilket skulle minska Laos totala klimatpåverkan med 13 % till 2040 jämfört med business-as-usual.

### Lärdomar för oss

Det kan kännas långsökt att Sverige som ett av världens mest utvecklade länder ska lära sig om elektromobilitet av utfattiga Laos, och huvudsakligen är det förstås vi som har erfarenheter och expertis att dela med oss av. Men det finns också lärdomar:

- Fokusera på handelsbalans och jobb. Liksom Laos, har Sverige ingen egen produktion av fossila drivmedel, medan vi är självförsörjande med betydande export av grön el. Liksom Laos, bör vi konkretisera hur omställningen till eldrift bäst ger gröna jobb.
- Stimulera el för laddning. Som en troligen kortvarig stimulans är elen för laddning gratis i Laos. I Sverige är elen nu mycket dyr, och det kan vara rimligt att på något sätt statligt se över kostnadsbilden så att det aldrig i praktiken är billigare att köra på fossila drivmedel.
- Ställ upphandlingskrav. Laos kräver i sin statliga upphandling av elbilar garantier för att batterier och andra elfordonskomponenter tas om hand på ett vettigt sätt. Sådana krav framförs av vissa svenska kommuner, men är ännu inte självklara i svensk offentlig upphandling av elfordon.

Mattias Goldmann,  
2030-sekretariatet

*Laos, januari 2023*