Mot en effektiv elektrifiering av transportsektorn SOU 2024:97
– Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

Då flera av de frågor som utredningen behandlar också just nu hanteras av bl.a. Naturvårdsverket och Energimyndigheten. Vi vill också tydligt slå fast att förslagen i samtliga dessa processer är otillräckliga för att nå de mål som varit utgångspunkten för utredningen. Det är därför av stor vikt att kompletterande förslag från oss och andra berörda aktörer skyndsamt hanteras.

Bakgrund

En påskyndad elektrifiering av fordonsflottan är helt avgörande för att nå Sveriges klimatmål och de klimatkrav EU ställer på oss som medlemsland, med 2030 som första och avgörande målår. En viktig del i detta är att underlätta den icke-publika laddningen, som står för en helt dominerande del av laddningen av personbilar, som är central för kollektivtrafikens omställning och där icke-publik och semipublik laddning förväntas dominera även tunga transporters laddbehov. Utifrån detta har regeringen gett Naturvårdsverket i uppdrag att utreda hur denna laddning kan främjas på ett effektivt sätt, vilket myndigheten nu redovisat sina förslag för. Såväl utredningsdirektiv som utredning och bakgrundsmaterial finns på https://www.regeringen.se/contentassets/7a58b3673ff1437ba304cc0f1e8f5f85/mot-en-effektiv-elektrifiering-av-transportsystemet-sou-202497.pdf.

2030-sekretariatets synpunkter

Nedan ges först synpunkter på de konkreta förslag som utredningen lägger, därefter kompletteras med ytterligare förslag vi menar att regeringen bör gå vidare med

- **Undantag från bullerdrivna begränsningar.** Utredningen konstaterar att ”En kommun har inte enligt nu gällande lagstiftning möjlighet att särbehandla elfordon från andra fordon när det gäller trafikregler som kommunen inför, såsom att exempelvis endast tillåta trafik som kör elektrifierat.” Det är en avgörande begränsning som behöver hanteras, och vi instämmer i förslaget att ”införa en ny bestämmelse i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil som meddelats i ett bullerkänsligt område får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas.” Förslaget att också kunna använda eldrivna lastbilar för nattlig distribution är välkommet men kommer att ha begränsad effekt då de flesta lastbilar ägs av mindre åkerier, hantverkare och liknande som endast i begränsad omfattning kör eller avser köra nattetid.

- **Utökade kommunala möjligheter**. Utredningen föreslår ”en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö.” Här hade utredningen kunnat vara mer konkret, i att kommuner bör kunna reservera parkeringsplatser för sådana fordon de vill premiera, exempelvis elbilar eller bilpoolsbilar, kunna inrätta bussfiler där sådana fordon också tillåts köra (alltid eller under vissa tider) och bör kunna differentiera p-avgifter utifrån fordons klimategenskaper. Därtill bör möjligheten att ta ut trängselskatt bli kommunal, med möjlighet att differentiera utifrån

klimategenskaper. Avseende fordonsavgränsning menar vi till skillnad från utredningen att alla fordon som kan framföras med mycket låga utsläpp bör omfattas, dvs också biogasbilar och laddhybrider som lagstiftaren med geofencing kan säkra avgasfri drift av.

- **Underlättad laddning i samfälligheter.** Utredningen föreslår ”att det förs in en ny bestämmelse i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) som reglerar att en samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning som avser en parkeringsplats eller ett garage, utan hinder av 18 § andra stycket SFL, får installera laddningsinfrastruktur på parkeringsplatsen eller i garaget.” Utredningen föreslår specifikt att två tredjedels majoritet ska krävas vid beslut om detta innebär särskilda kostnader. En sådan förändring vore mycket välkommen, då processen idag ofta kräver ett ändrat anläggningsbeslut genom Lantmäteriet som är tidsödande och dyrt. Denna förändring bör samordnas med den generella ”Right to charge” som EPBD innebär och som gör att de som har elbil ges tillgång till laddning i sin hyresrätts- eller bostadsrättsförening.

- **Energihubbar**. Utredningen föreslår att det ska bli enklare att bygga och använda elnät som inte omfattas av krav på nätkoncession, så att det blir lättare att anlägga energihubbar och att sammankoppling av interna elnät ska tillåtas. Vi välkomnar detta, men menar att man inte från statens sida bör lista vilka aktörer som kan komma ifråga för att upprätta sådana hubbar. Utredningen menar att hubbarna kan medföra att elnätet sammantaget blir suboptimalt utformat, men med rätt styrmedel kan det också bidra till minskad sårbarhet Det bör också, enligt exempel från bl.a. Energipilot Gotland, bli möjligt att upprätta även virtuella hubbar.

- **Kapacitetskartor** bör införas så snart det är möjligt, anger utredningen. Av tidsskäl föreslås inte Svenska kraftnät ansvara för detta; istället ska elnätsföretagen individuellt offentliggöra egna kapacitetskartor enligt föreskrifter från Ei. Vi delar bedömningen att sådana kartor är av betydelse, men ser det som olyckligt om 170 elnätsföretag ska göra detta individuellt. En påskyndad process genom Svenska Kraftnät är att föredra.

- **Markbehov**. Utredningen föreslår att regeringen ger en utredning eller en myndighet i uppdrag att utreda frågan om behovet av och möjligheterna till mark för laddning. Vi menar att detta bör kunna samordnas med ett kommande arbete med kapacitetskartor.

- **Samordning**. Energimyndigheten har idag ett samordningsuppdrag för laddningsinfrastruktur, som kan behöva kompletteras, antingen genom att vidga uppdraget eller genom att ge andra myndigheter nya uppdrag. Utredningen tar inte ställning till detta, men vi bedömer att samordningen bör vara just samordnad, hos en myndighet.

Därutöver redovisar utredningen bedömningar av kommande elbehov kopplade till elektrifieringen av fordonsflottan, som vi i huvudsak instämmer i men där vi saknar en analys av hur elfordon också kan utgöra en tillgång för de lokala och regionala elnäten.

Utredningen redovisar också utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning, med ökad efterfrågan på traditionella och helt nya kompetensprofiler, såsom inom automatisering, digitalisering och annan it-kompetens. Vi hade önskat konkreta förslag också på detta område och föreslår att det hanteras separat och skyndsamt, såväl kopplat till basal utbildning som till forskning.

Icke-förslag från utredningen

Utredningen bedömer att det inte behövs nya förslag avseende

- vägvisning till laddningsstationer
- betallösningar för laddningsstationer, där utvecklingen dock behöver följas
- tillgänglighetsanpassningen av laddningsinfrastruktur
- säkerheten vid laddning av ett elfordon
- regelverken kring maximala bruttovikter, som dock kontinuerligt bör utvärderas

Vi delar utredningens bedömning i dessa delar, bl.a. utifrån att det nu utarbetas standarder för tillgänglig laddning, att AFIR reglerar betalmöjligheter etc.Det blir dock viktigt att dessa tydligt kommuniceras och används.

Kompletterande förslag

Då utredningen endast hanterar icke-publik laddning, föreslår vi också här enbart kompletteringar i denna del; i andra remissvar och underlag presenterar vi förslag till hur den publika laddningen, elfordonen etc kan stöttas.

- **Delfinansiering av laddinfrastruktur**. Ladda Bilen-bidrag delfinansierar laddinfrastruktur i bostaden, medan Klimatklivet kan sökas för publik och semipublik laddning, inte minst för tunga fordon. Långa handläggningstider, oklarheter gällande utlysningstillfällen samt – särskilt för lastbilar –krav på att söka olika stöd från olika instanser försvårar dock hanteringen. ”One stop shop” med snabb, automatiserad handläggning behövs, med schablonbaserat stöd per laddpunkt i olika klasser (AC, DC, 11, 22, 50, 150 kW etc) och löpande ansökningar utifrån EU:s de minimis-regler; om det inte går så kan ansökningsperioder vara så täta att det upplevs som en kontinuerlig ansökningsomgång. Mindre justeringar bör inte som idag leda till att en beviljad ansökan dras tillbaks eller måste göras om; t.ex. kan man på grund av markförhållanden behöva flytta laddplatsen ett par hundra meter vilket ska gå att göra inom ramen för befintlig ansökan. Också tidsramen för att fullgöra projekten kan behöva förlängas utifrån att fordon och laddinfrastruktur ibland dröjer. För semipublik laddning bör också någon form av driftsstöd kunna utgå under det första driftsåret, om det i övrigt uppfyller villkoren i t.ex. Klimatklivet.

- **Avskaffad elskatt för laddning**. Vid laddning av elbussar belastas kollektivtrafiken med full elskatt, som dessutom höjts kraftigt de senaste åren. Också för personbilar och lätta lastbilar utgör den höjda elskatten ett hinder för omställningen. Skatten bör avskaffas för laddning av elfordon.

- **Förmån av fri laddning**. Riksdagen har beslutat att tillgång till laddning för elfordon på arbetsplatsen inte ska förmånsbeskattas, vilket är logiskt också utifrån att sådan beskattning sällan faktiskt skedde. Skattefriheten gäller dock endast till och med juni 2026, och bör permanentas. Se vidare vårt remissvar i frågan.

- **Förtydligad definition**. Energimyndigheten inkluderar ”när tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp, till exempel kunder” i vad de räknar som publik

UTKAST

laddning. Utredningen har inte tydligt definierat vad den menar med icke-publik, men en samlad definition behöver ske, med utgångspunkt i Naturvårdsverkets förslag.

Avslutande ord

Övergripande delar vi utredningens konstaterande att ”Om elektrifieringen ska kunna skalas upp behöver TCO (total cost of ownership) för ett elfordon vara i paritet med eller lägre än för fossilfordon”. Det uppnås genom en stegvis höjning av priset på fossila drivmedel, en reduktionsplikt där förnybara drivmedel och eldrift inte ställs mot varandra utan nivån successivt höjs så att båda delar av omställningen gynnas, en förstärkt bonus-malus beskattning av fordon så att inköp av eldrivna fordon gynnas samt starkare stimulans för användning av elfordon så att de stannar i landet.

För 2030-sekretariatet, den 1 februari 2025

Mattias Goldmann

UTKAST