



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
0767-99 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV BETÄNKANDET MOT EN EFFEKTIV ELEKTRIFIERING AV TRANSPORTSYSTEMET, SOU 2024:97

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation. Vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Bakgrund

Regeringen tillsatte utredningen SOU 2024:97 med syftet att främja en samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn. Utredningen föreslår ändringar i lagstiftningen inom tre olika områden: utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter, utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur samt åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning, i form av energihubbar och kapacitetskartor. Vidare beskrivs även bland annat åtgärder för att för påskynda nätanslutningsprocesser och behov av nationell styrning och samordning för att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet.

Övergripande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag välkomnar utredningen SOU 2024:97 och dess ambition att främja en samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn. Vi delar bedömningen att elektrifieringen av vägtransporter är en avgörande komponent för att nå Sveriges klimatmål. Följande synpunkter bygger på en genomgång av utredningens förslag, kompletterad med branschens erfarenheter och behov. Vi delar i stort utredningens syn på elektrifieringen av tunga fordon och de utmaningar som finns och ser positivt på de föreslagna åtgärderna, men ser samtidigt att ytterligare insatser krävs inom vissa områden.

Utredningens förslag som tillstyrks av Sveriges Åkeriföretag

Undantag för lastbil utan förbränningsmotor i bullerkänsligt område

Utredningen föreslår att trafikförordningen (1998:1276) ändras så att lokala trafikföreskrifter om förbud mot lastbilstrafik i bullerkänsliga områden kan undanta lastbilar utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas, det vill säga med rådande drivlineteknik; batterielektriska fordon och bränslecellsdrivna fordon. Detta skulle möjliggöra transporter med eldrivna tunga fordon även under kvälls- och nattetid, vilket kan ge en ökad nyttjandegrad av fordonen, minska trängseln i städer och effektivisera logistikflöden.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget. För åkerier kan möjligheten att köra nattetid innebära betydande effektivitetsvinster. Det kan ge fler körningar per fordon och bidrar även till minskad trafik under rusningstid, vilket förbättrar både miljö och framkomlighet.

För att realisera förslagets potential krävs att mottagarna kan ta emot gods nattetid, exempelvis genom kodlås, avställningsytor eller andra tekniska lösningar som möjliggör obemannade leveranser. Möjligheten att köra fler skift med samma fordon ökar behovet av snabbbladdning, vilket i sin tur ställer högre krav på elnätskapaciteten vid depåer och logistiknav.

Nationell styrning och samordning

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker utredningens förslag om att stärka den nationella samordningen av elektrifieringen av transportsektorn. För att omställningen av de tunga vägtransporterna ska ske effektivt och i takt med näringslivets behov krävs att staten tar ett tydligare helhetsansvar. Detta gäller särskilt samordning av laddinfrastruktur, elnätsutbyggnad, markfrågor och tillgång till relevant information.

En central åtgärd för att elektrifieringen av de tunga transporterna ska kunna skalas upp är framtagandet av en nationell plan för elektrifiering där laddinfrastruktur för tunga fordon prioriteras utifrån transportflöden, inte enbart demografiska faktorer. En nationell samordnande myndighet bör ges ett tydligt

uppdrag, tillräckliga resurser och konkreta verktyg för att driva arbetet framåt. Energimyndighetens nuvarande samordningsuppdrag skulle kunna stärkas och breddas i denna roll.

Det är också nödvändigt att kommunernas och länsstyrelsernas arbete samordnas bättre, så att plan- och tillståndprocesser för elnät och laddinfrastruktur blir enhetliga över landet. För logistikaktörer som verkar i flera regioner skulle en sådan harmonisering kunna förenkla och påskynda elektrifieringen. Som stöd för företagen bör även en digital plattform inrättas, där uppdaterad information om stöd, regelverk och myndighetsansvar samlas och presenteras på ett lättillgängligt sätt.

Åtgärder för en effektivare anslutningsprocess

Sveriges Åkeriföretag delar utredningens bedömning att anslutningsprocesserna till elnätet måste bli avsevärt snabbare och tydligare. I dag tar nätanslutningar ofta mycket lång tid, vilket riskerar att fördröja eller helt stoppa investeringar i eldrivna fordon och laddinfrastruktur. Det är särskilt problematiskt när satsningen sker tillsammans med en kund, där affären riskerar att gå förlorad om processen drar ut på tiden.

Kompetensbrist hos vissa elnätsföretag försenar ofta processen och kan innebära att ansökningar måste göras om, vilket skapar osäkerhet och onödiga kostnader. För att elektrifieringen ska kunna ske i takt med transportnäringens behov måste processen bli mer enhetlig, transparent och ha tydliga tidsramar.

Utredningen föreslår flera bra åtgärder: exempelvis krav på att sökande ska visa att projekten är väl förberedda och tillräckligt specificerade, aktiv köhantering, och att elnätsföretag ska offentliggöra sina rutiner och prioritetsprinciper. Sveriges Åkeriföretag är positiva till detta, men vill understryka att kraven på information för den som söker elnätsanslutning inte får bli så omfattande eller komplicerade att mindre företag inte klarar att genomföra en ansökan. Många av de framtida sökande kommer att vara små och medelstora företag med begränsade resurser.

Villkorade avtal

Sveriges Åkeriföretag välkomnar utredningens förslag att möjliggöra användning av villkorade avtal som ett sätt att påskynda anslutningen av laddinfrastruktur för tunga fordon. Sådana avtal kan vara ett viktigt komplement under den tid då elnätet successivt byggs ut. Det är dock avgörande att avtalen är tydliga, rättvisa och förutsägbara, och att de inte medför orimliga begränsningar för transportverksamheten. Tillämpningen bör även vara harmoniserad mellan olika nätområden för att undvika ojämlika villkor mellan företag beroende på geografi.

Tydliggörande avseende redundanskrav

Flera av Sveriges Åkeriföretags medlemsföretag har i dialog med elnätsägare upplevt att det finns oklarheter avseende vilka krav på redundans som finns för en

anslutning enligt gällande regelverk och att det gör att elnätägarnas hantering av funktionskrav skiljer sig åt. Sveriges Åkeriföretag anser därför att det krävs ytterligare tydliggöranden avseende redundanskrav och andra funktionskrav för elnätsanslutningar och hur det påverkar kostnadsbilden för nätanslutningar. Det är viktigt att funktionskrav för elnätsanslutningar fastställs på en nivå som motsvarar åkerinäringens specifika behov. Överdimensionerade krav riskerar att skapa orimligt höga kostnader för anslutning av laddinfrastruktur och kan därmed hindra utbyggnaden av nödvändig laddinfrastruktur.

Effekttariffernas påverkan på åkerinäringen

I utredningen nämns också effekttariffer som ett verktyg för att uppmuntra ett effektivare utnyttjande av elnäten. Sveriges Åkeriföretag vill betona att elmarknaden inte är anpassad till transportsektorns förutsättningar och utformningen av sådana tariffer kan därför få betydande konsekvenser för åkerinäringen, särskilt vid laddning av tunga fordon. Laddningen av tunga fordon behöver ofta anpassas till specifika leveransfönster och regelverket för kör- och vilotider. Detta innebär att det i praktiken i vissa fall är svårt att flexibelt styra laddningen till tider med lägre avgifter, vilket riskerar att leda till betydligt högre kostnader för laddningen.

För företag som äger eller driver egna laddstationer är det dessutom svårt att förutse exakt laddbehov vid varje givet tillfälle, särskilt om stationen nyttjas av flera fordon eller externa användare. Detta skapar osäkerhet i kostnadsbilden och försvårar både investeringar och drift.

En ytterligare utmaning är att olika elnätsföretag tillämpar olika modeller för effekttariffer, vilket leder till en fragmenterad och svårförutsägbar situation för transportföretag med verksamhet i flera nätområden. Elmarknadens aktörer måste nu ta ett större ansvar och anpassa sina prismodeller till förutsättningarna hos en växande eldriven transportsektor. Sveriges Åkeriföretag anser därför att Energimarknadsinspektionen bör ges i uppdrag att utreda hur en ökad harmonisering av effekttariffer kan genomföras samt ta fram vägledning för hur tariffer kan utformas för att minimera negativa konsekvenser för åkeriföretag.

Kapacitetskartor

Utredningen föreslår att elnätsföretag ska åläggas att publicera kapacitetskartor som visar var det finns tillgänglig nätkapacitet. Kartorna ska uppdateras regelbundet och utformas på ett enhetligt sätt så att de är jämförbara och praktiskt användbara för externa aktörer. Utredningen förordar också att Svenska Kraftnäs utredning om en nationell kapacitetskarta bör fortsätta och nyttorna med en sådan karta övervägas.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslagen om att elnätsföretag så snart som möjligt ska tillgängliggöra kapacitetskartor och att de ska tas fram och utformas på ett enhetligt sätt. För att elektrifieringen av vägtransporter ska ske i praktiken

krävs att företag får tillgång till tydlig och lättbegriplig information om var det finns kapacitet för att etablera laddning. Utan denna information riskerar investeringar i laddinfrastruktur fördröjas och med det även satsningar på ellastbilar. Behovet av dessa kartor är därför både angeläget och brådskande.

Kartorna behöver vara detaljerade nog att användas i lokaliseringsbeslut för laddstationer och terminaler och tillgängliga för såväl privata som offentliga aktörer. Sveriges Åkeriföretag ser också positivt på att Svenska Kraftnät bör utreda förutsättningarna för att ta fram en nationell kapacitetskarta. En sådan karta bör utformas som en digital plattform som kan uppdateras kontinuerligt för att ge en bra överblick över tillgänglig effekt i hela landet.

Dispens från nätkoncession för energihubbar

Utredningen föreslår att möjligheten att bygga och använda elnät som inte omfattas av krav på nätkoncession ska förbättras. Energihubbar som kombinerar elproduktion, energilagring och laddning ska kunna undantas från kravet på nätkoncession och interna elnät ska tillåtas sammankopplas, under vissa förutsättningar. Förslaget syftar till att göra det enklare och snabbare att etablera lokal elförsörjning för t.ex. större transportnav och logistikcenter.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget då det ger åkeriföretag och andra aktörer möjlighet att ta ett större eget ansvar för sin energiförsörjning, utan att fastna i långdragna och komplexa tillståndsprocesser. Förslaget kan ge möjligheter för exempelvis depåer för tunga lastbilar att sammankoppla laddningsstationer för lastbilar med elproduktion och lager som ligger utanför området för depån. Det kan också underlätta möjligheterna att bygga laddinfrastruktur i nära anknytning till exempelvis elintensiv industri eller hamnar. Förbättrade förutsättningar för lokal flexibilitet och stabil elförsörjning är en avgörande faktor för att möjliggöra storskalig laddning av tunga fordon. Vi vill dock betona vikten av tydliga regler avseende ägandeskap, affärsmodeller och möjlighet till tredjepartsförsäljning av el.

Sveriges Åkeriföretag anser även att det bör utredas hur regelverket kan anpassas för att möjliggöra och underlätta etableringen av energihubbar med publika eller semipublika laddstationer inom IKN-nät i off-grid-lösningar, utan krav på anslutning till det allmänna elnätet. Det bör särskilt utredas hur det kan möjliggöras för aktörer inom sådana lösningar att tillhandahålla laddning även till externa användare. En sådan anpassning skulle kunna bidra till att påskynda elektrifieringen av transportsektorn, särskilt i områden med begränsad eller otillräcklig nätkapacitet.

Fordonsvikt elektriska lastbilar

För att möjliggöra elektrifiering av tunga vägtransporter krävs att regelverket anpassas till de tekniska förutsättningar som följer med den nya drivlinetekniken. Ett centralt hinder i dagsläget är den ökade totalvikten för fordonet till följd av batterisystemens betydande vikt, vilket påverkar nyttolasten negativt.

Sveriges Åkeriföretag delar därför utredningens syn på att regelverken kring maximala bruttovikter kontinuerligt bör utvärderas så att elektriska lastbilar möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs.

Utredningen konstaterar att dagens regelverk delvis anpassats genom förändringar i trafikförordningen som medger två tons viktkompensation för vissa elfordon, men påpekar att detta kan vara otillräckligt för att möta branschens behov.

Trafikförordningen (1998:1276) har justerats för att tillåta en ökning av bruttovikten för två- och treaxlade eldrivna fordon samt för ledbussar. Denna förändring är ett viktigt steg, men en stor andel av godstransporterna utförs med 4-axlade fordon som i dag inte medges motsvarande kompensation. Mot denna bakgrund föreslår Sveriges Åkeriföretag att en motsvarande kompensation även införs för 4/5-axlade fordon, för att säkerställa teknikneutralitet. Vidare bör möjligheten till ökad bruttovikt analyseras i relation till:

- Bärighetsklassificeringar och det faktiska behovet av att justera tillåtna vikter inom BK1–BK4.
- Internationella transporter inom EU, där svenska eldrivna fordon annars riskerar att begränsas av lägre tillåtna vikter i andra medlemsländer. Harmonisering på EU-nivå bör eftersträvas.

Ett grundläggande hinder för omställningen till mer energieffektiva fordonskombinationer är också att stora delar av det kommunala vägnätet inte uppgraderas i enlighet med befintliga möjligheter enligt BK4-klassning, vilket i praktiken förhindrar fordon från att nyttja hela sin tillåtna kapacitet. Kommunerna måste därför åläggas ett tydligare ansvar att möjliggöra den nödvändiga uppgraderingen av vägnätet i takt med den tekniska utvecklingen.

Ytterligare förslag från Sveriges Åkeriföretag***Kartor över effektbehov för transportsektorn***

Utöver de kapacitetskartor som utredningen föreslår att elnätsföretagen ska ta fram, anser Sveriges Åkeriföretag att det även bör tas fram kartor över den förväntade efterfrågan på effekt, med särskilt fokus på tunga vägtransporter. Liksom för kapacitetskartorna är behovet av effektprognostisering på detta sätt både angeläget och brådskande.

Effektbehovskartor bör visa var behovet av el för laddning av tunga fordon förväntas bli särskilt stort, med utgångspunkt i trafikflöden, logistiska knutpunkter, industrikluster och fordonsdepåer. Detta kräver att en tydlig nationell samordning etableras, där en ansvarig myndighet får i uppdrag att samla in, analysera och koordinera relevant data, vilket ligger i linje med det övergripande behovet av stärkt nationell styrning.

För att undvika att elektrifierade tunga transporter trängs undan i planeringen av framtida elnätsutbyggnad är det avgörande att behovskartor används proaktivt. Om elnätsutbyggnaden enbart sker reaktivt, utifrån inkomna anslutningsförfrågningar, riskerar kapacitet att saknas när den behövs. Genom att samköra kapacitetskartor från elnätsföretagen med effektbehovskartor baserade på transportdata kan samhället få ett strategiskt verktyg för att identifiera var och när i tiden kapacitetsbrister riskerar uppstå, och därmed underlätta långsiktig, behovsstyrd nätplanering. Ett digitalt verktyg som matchar tillgänglig kapacitet mot förväntat effektbehov skulle ge viktiga beslutsunderlag både för elnätsutbyggnad och offentliga stöd till i laddinfrastruktur.

Effektbehovsanalysen bör differentieras utifrån de olika segment som utgör den tunga vägtransportsektorn, då dessa har varierande förutsättningar och geografiska mönster. För att elnätsplaneringen ska kunna möta verkliga behov krävs att analysen tar hänsyn till transporternas syfte, platsbundenhet och tidsprofil.

Exempelvis har bygg- och anläggningstransporter ett stort behov av tillgång till laddning vid tillfälliga etableringar, ofta i eller nära växande stadsområden där elnäten redan är ansträngda. Skogstransporter däremot är generellt koncentrerade till industriella anläggningar i glesbygd, där stora effektuttag sker under begränsade tidsperioder i direkt anslutning till sågverk eller massaindustrier. Inom lantbruk och livsmedelslogistik är laddningsbehoven knutna till spridda geografiska punkter nära gårdar, slakterier eller mejerier, ofta i regioner med begränsad nätkapacitet och långa avstånd.

Genom att inkludera dessa segmentpecifika förutsättningar i effektbehovsanalysen kan planeringen av elnätsutbyggnad och laddinfrastruktur bli både mer träffsäker och samhällsekonomiskt effektiv. Detta är särskilt viktigt för att undvika att vissa segment av näringslivet hamnar i ett strukturellt underläge i omställningen till fossilfria transporter.

Proaktiv elnätsutbyggnad

Sveriges Åkeriföretag anser att elnätsutbyggnaden i högre grad behöver ske proaktivt, i syfte att möta det ökande kapacitetsbehovet som följer av en växande elektrifierad fordonsflotta. Även om Energimarknadsinspektionen (Ei) bedömer att det redan i dag finns lagligt utrymme för nätbolagen att investera utifrån prognoser, tyder åkerinäringens erfarenheter på att det fortfarande råder osäkerhet kring hur detta får göras i praktiken. Tydligare vägledning och incitament kan

därför behövas för att möjliggöra en mer framåtblickande planering och investering i nätkapacitet.

Kör- och vilotidsregler vid laddning

Sveriges Åkeriföretag anser att laddning bör kunna ske under förarens rast och vila. Föraren bör också kunna flytta fordonet för att påbörja eller avsluta laddning utan att bryta vilan, likt regeln för rangertid vid färja. Detta bör på kort sikt kunna lösas genom utökad användning av knappen för färjeläge.

För att möjliggöra en effektiv och praktiskt fungerande elektrifiering av godstransporter på väg måste kör- och vilotidsreglerna uppdateras i takt med nya tekniska och operativa förutsättningar. En översyn av reglerna krävs därför både nationellt och på EU-nivå.

En översyn av kör- och vilotidsreglerna med hänsyn till fordonsladdning skulle med fördel kunna samordnas med det aktuella behov av översyn som Försvarsmaktens efterfrågan på undantag för försvarsrelaterade transporter medför.

Ekonomiska förutsättningar och hinder

Sveriges Åkeriföretag är medvetna om att det inte har ingått i utredningens uppdrag att analysera finansieringsfrågor eller andra ekonomiska styrmedel kopplade till elektrifieringen av transportsektorn. Trots detta vill vi betona att de ekonomiska förutsättningarna spelar en avgörande roll för omställningens genomförande, särskilt för små och medelstora åkeriföretag.

En eldriven tung lastbil kostar i dag två till tre gånger mer än ett motsvarande dieselfordon, vilket innebär att total ägandekostnad (TCO) förblir högre, trots generellt lägre driftkostnader. Osäkerheter kring andrahandsvärde, batterilivslängd och kostnader för laddinfrastruktur förstärker denna ekonomiska risk. För att uppnå Sveriges klimatmål och möjliggöra en bred elektrifiering av tunga vägtransporter krävs åtgärder som stärker lönsamheten för fossilfria alternativ. Därför vill vi i detta sammanhang lyfta några centrala aspekter som påverkar näringens möjlighet att investera i eldrivna fordon och infrastruktur.

Samordna investeringsstöd till laddinfrastruktur och fordon

Utrullningen av tunga eldrivna lastbilar och laddinfrastrukturen för dessa fordon befinner sig fortfarande i ett tidigt skede. De statliga investeringsstöd som idag finns för eldrivna fordon och laddinfrastruktur är därför fortsatt viktiga för att minska kostnadsskillnaden gentemot traditionella dieseldrivna fordon, och bidrar till att påskynda elektrifieringen av tunga fordon.

Idag är det flera myndigheter som hanterar de olika investeringsstöden för transportsektorns omställning. För att underlätta åkerinäringens omställning bör

stödgivning för laddinfrastruktur såväl som stöd till elfordon samlas hos en myndighet, förslagsvis Energimyndigheten. Det vore även att föredra att ansökningsprocessen för stöd till laddinfrastruktur på egen depå/terminal och stöd till fordon blir mer helhetsorienterad och samordnas så att stöd för båda dessa investeringar går att söka samlat via en gemensam digital plattform.

Flexibilitet i stödsystemen

Regelverken för stödsystemen upplevs idag många gånger som stelbenta då mindre förändringar under projektets gång kan leda till att en beviljad ansökan dras tillbaka eller måste göras om. Detta bör förändras så att mindre justeringar av exempelvis plats och tidsram kan medges inom ramen för befintlig ansökan, utan att fördröja eller äventyra projektets genomförande.

Utveckla stödsystemen för ökad robusthet

På längre sikt krävs att stödsystemen för laddinfrastruktur utvecklas för att skapa ett mer robust och hållbart system för laddning av tunga fordon. Stöd bör inkludera nya tekniska lösningar som möjliggör effektiv laddning utifrån ett bredare systemperspektiv och som stärker laddinfrastrukturen vid kritiska punkter.

Redundans och reservkapacitet i laddinfrastrukturen är avgörande för att upprätthålla en hög nivå av tillförlitlighet, särskilt vid strömavbrott eller toppbelastningar. För tung trafik är detta särskilt viktigt, eftersom samhällsnyttan av godstransporter är stor. Avbrott i laddinfrastrukturen kan leda till förseningar som påverkar leveranskedjor och varuförsörjning. Att säkerställa laddkapacitet och tillgänglighet är därför en samhällsekonomisk prioritet. Finansiering av lösningar som batterilager, lokala kraftgenereringssystem och smarta styrsystem är därför viktiga åtgärder för att minimera risken för avbrott och säkerställa en stabil laddinfrastruktur.

Nedsättning av skatten på el för laddning av tunga fordon

Sveriges Åkeriföretag föreslår att skatten på el som används för laddning av tunga, utsläppsfria fordon sänks till EU:s miniminivå, i enlighet med det förslag som Transportföretagen har lagt fram. En sådan sänkning skulle minska driftkostnaderna för eldrivna tunga fordon och därmed förbättra deras konkurrenskraft gentemot fossildrivna alternativ. Vi föreslår att denna skattenedsättning införs skyndsamt.

Tillfälligt skattestöd till transportköpare för elektrifierade transporter

Sveriges Åkeriföretag, Mobility Sweden, Scania och Volvo Group har gemensamt presenterat ett förslag på tillfälligt skattestöd till transportköpare för elektrifierade transporter för Landsbygds- och infrastrukturdepartementet samt Klimat- och Näringslivsdepartementet. Stödet syftar till att avsevärt jämna ut kostnadsskillnaden mellan eldrivna och dieseldrivna transporter, och därigenom öka efterfrågan på fossilfria transportlösningar.

Ett riktat skattestöd till transportköparen förväntas minska trösklarna för elektrifiering i tyngre och mer krävande segment, där kommersiella förutsättningar i dag saknas. Förslaget innebär en kostnadseffektiv, träffsäker och temporär åtgärd för att stimulera efterfrågan på fossilfria transporter. Det stärker transportköparens incitament, underlättar för åkerier att ta steget till eldrift, och bidrar till att skapa kommersiella förutsättningar för elektrifiering i hela vägtransportsektorn.

Statliga lånegarantier för investeringar i eldrivna fordon

För många mindre åkeriföretag är det en stor utmaning att finansiera investeringar i eldrivna tunga fordon. Detta beror inte enbart på den höga inköpskostnaden, utan även på att företagens kassaflöden ofta är relativt små i förhållande till balansomslutningen. Detta kan av banker och andra finansiärer ses som en hög kreditrisk, vilket kan leda till att lån nekas eller ges till ogynnsamma villkor.

För att minska de finansiella trösklarna i omställningen till eldrift anser Sveriges Åkeriföretag att staten bör överväga riskavtäckande kreditlösningar med statliga kreditgarantier som täcker en del av långivarens risk vid investeringar i utsläppsfria tunga fordon eller tillhörande laddinfrastruktur

Sådana mekanismer skulle sänka trösklarna för investering och ge fler små och medelstora åkeriföretag möjlighet att ta steget mot elektrifiering, utan att äventyra företagets finansiella stabilitet.

Orimlig kostnadsbörda vid nätförstärkning

Sveriges Åkeriföretag vill uppmärksamma ett betydande hinder i dagens elnätsreglering: att den aktör som först ansöker om en nätanslutning som kräver nätförstärkning ofta får bära hela investeringskostnaden, även när förstärkningen i realiteten skapar kapacitet som kommer att gynna flera efterkommande anslutningar. Denna kostnad kan i praktiken utgöra en mycket stor andel av den totala investeringen för en laddstation för tunga fordon och därmed avskräcka från etablering.

Detta skapar en osäker och ojämlik spelplan, där vissa företag får ta ett orimligt stort ekonomiskt ansvar för en samhällsnyttig infrastrukturutbyggnad. Sveriges Åkeriföretag anser därför att nya, rättvisare kostnadsmodeller bör utredas, där framtida användare får vara med och finansiera den kapacitet de faktiskt kommer att nyttja. Det skulle kunna ske genom kostnadsdelning över tid, fördelning baserat på nyttjandegrad, eller en modell där elnätsföretag tar ett större investeringsansvar i förväntat tillväxtområde.

Ett sådant system skulle minska trösklarna för investering i laddinfrastruktur och påskynda elektrifieringen, utan att snedvrida konkurrensen mellan företag beroende på när i tid de ansluter sig till elnätet.

Eftermarknad för elfordon och batterier

En välfungerande eftermarknad för elfordon och batterier i tunga fordon är avgörande för att minska osäkerheten kring restvärde och långsiktig lönsamhet. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att staten bör stimulera forskning om återbruk och återvinning av batterier för tunga fordon och stödja utveckling av spårbarhet och transparens kring batteridata. En robust eftermarknad stärker investeringsviljan och kan bidra till att eldrivna fordon snabbare blir en del av en cirkulär ekonomi.

Säkerheten vid laddning av elfordon

Utredningen har gjort bedömningen att det inte krävs några ytterligare åtgärder för att öka säkerheten vid laddning av elfordon och hänvisar bland annat till den myndighetsgemensamma vägledning som MSB har uppdragits att ta fram. Sveriges Åkeriföretag ser tydliga brister i den vägledning för säker utbyggnad och användning av laddinfrastruktur för laddbara fordon som MSB har tagit fram, inte minst avseende laddinfrastruktur för tunga fordon. Vi ser därför behov av preciseringar och tydligare teknisk rådgivning för professionella aktörer inom transport-, energi- och fastighetssektorn. Vi förordar också att informationen bör finnas tillgänglig i en dynamisk och sökbar webbtjänst med länkar till aktuella regelverk, uppdaterade illustrationer och praktiska exempel.

Hänvisning till laddinfrastruktur för tunga fordon

Sveriges Åkeriföretag delar utredningens bedömning att digitala verktyg kommer att vara det dominerande och mest effektiva sättet att hitta laddinfrastruktur för eldrivna fordon. Det är dock avgörande att dessa digitala plattformar tillhandahåller fullständig och tillförlitlig information om laddstationer, särskilt när det gäller anläggningar som är anpassade för tunga fordon. För åkerinäringen är det av största vikt att det framgår tydligt i appar och karttjänster vilken effekt som erbjuds samt vilka mått och svängutrymmen som finns på platsen. Dessa aspekter bör även finnas med i överväganden avseende den digitala infrastrukturen i den fortsatta implementeringen av Intelligent transport system, ITS.

Som ett viktigt komplement anser vi att Trafikverket bör se över behovet av ett särskilt fysiskt vägmärke för laddning av tunga fordon. Ett sådant vägmärke skulle kunna användas i de fall då digitala lösningar brister, exempelvis vid tekniska fel, dålig uppkoppling eller i områden där information inte är uppdaterad. En tydlig och enhetlig fysisk skyltning ökar tillgängligheten och tryggheten, särskilt vid snabbaddningsstationer i trafiknära lägen eller längs godsstråk. Det är emellertid av stor vikt att fysisk skyltning är ständigt aktuell och underhålls frekvent, för att den ska ha positiv betydelse för transporterna.

Bokning av laddning för tunga fordon

I takt med att elektrifieringen av tunga vägtransporter ökar kommer behovet av tillgänglig, tillförlitlig och planeringsbar laddning att bli avgörande för åkeriföretagens ruttplanering. Sveriges Åkeriföretag ser därför ett tydligt behov av att möjliggöra bokning av laddning vid stationer avsedda för tunga fordon. För att detta ska fungera effektivt och rättvist krävs att det tas fram en gemensam standard för bokningssystem, så att olika laddoperatörer, fordonsflottor och digitala plattformar kan samverka sömlöst.

Bokningssystem som tillåter transportörer att förhandsbeställa effekt och energimängd möjliggör både bättre ruttplanering och ökad effektivitet i elnätets utnyttjande. Det ger laddoperatörerna bättre förutsättningar att hantera effekttoppar, minska köbildning och säkerställa rätt kapacitet på rätt plats. En standardiserad lösning är avgörande för att undvika ett fragmenterat system där olika aktörer utvecklar parallella, icke-kompatibla bokningsmodeller.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef