

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Vår referens/dnr: LI2025/00051

Madeleine Svenberg

Madeleine.svenberg@svensktnaringsliv.se

Er referens/dnr:

2025-05-14

Remissvar

Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Svenskt Näringsliv företräder drygt 60 000 små, medelstora och stora företag. Dessa är organiserade i 49 bransch- och arbetsgivarförbund. Förbunden utgör föreningen Svenskt Näringslivs medlemmar. Detta remissvar har utarbetats efter samråd med berörda branschförbund inom Svenskt Näringsliv.

Sammanfattning

Svenskt Näringsliv välkomnar utredningen och flera av utredningens förslag. En effektiv omställning av transportsektorn är nödvändig för att Sverige ska nå sina uppsatta EU-åtaganden. Svenskt Näringsliv ser att det finns ytterligare åtgärder som skulle kunna påskynda elektrifieringen och som bör ses över parallellt med utredningens förslag. Det handlar dels om att ta bort indexeringen av energiskatten på el, dels om bättre möjligheter att bygga elnät på prognos och framväxten av en sekundärmarknad för oanvänd effekt, där elnätsbolag kan återköpa och omfördela kapacitet som inte används. Det är också viktigt att förslagen i utredningen samordnas med andra, pågående utredningar och initiativ på området.

Allmänt

Svenskt Näringsliv delar bilden av att transportsektorns omställning mot fossilfrihet behöver påskyndas. Det svenska åtagandet under EU:s fit for 55 ställer krav på utsläppsminskningar om minst 50 procent jämfört med 2005 års utsläppsnivåer i den s.k. icke-handlande sektorn och där utgör vägtransporter en betydande andel av utsläppen. Samtidigt fasas utsläpp från sjöfart och flyg fullt ut in i EU:s utsläppshandelssystem, och omställningen behöver således accelerera också i transportsystemet som helhet.

Att elektrifiera transporterna är ett alternativ för att fasa ut det fossila ur transportsektorn. Idag kvarstår dock ett flertal hinder för att elektrifieringen av transportsektorn ska kunna skalas upp, och påskyndas i den takt som är nödvändig för att nå uppsatta mål. Det handlar dels om relativkostnaden för att köra fossilfritt kontra fossildrivet, dels ett antal administrativa hinder som idag försvårar omställningen. Utredningen lyfter fram ett antal förslag som kan leda till att förbättra möjligheterna för transportsektorns omställning. Flera har sedan tidigare identifierats i bland annat Svenskt Näringslivs rapport ”Hinder för transportsektorns elektrifiering och automatisering¹”.

På sidorna nedan kommenterar Svenskt Näringsliv ett antal åtgärdsförslag som utredningen föreslår. Av de förslag som inte kommenteras har Svenskt Näringsliv ingen uttalad uppfattning, varken positiv eller negativ.

Undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas i ett särskilt bullerkänsligt område

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om att undanta trafik utan förbränningsmotor från kraven i 10 kap trafikförordningen (1998:1276). Att undanta lastbilar utan förbränningsmotor kan på ett kostnadseffektivt sätt främja investeringar i utsläppsfria fordon. Ellastbilar är idag dyrare i inköp än jämförbara lastbilar med förbränningsmotor. Genom att få köra fler timmar per dygn med ellastbil går det att få en bättre kalkyl i affären och snabbare tjäna in investeringskostnaden för fordonet. Förslaget kan också leda till ökad transporteffektivitet och minskad trängsel och bättre transportflöden vilket ytterligare gynnar stadskärnan. Det är också rimligt mot bakgrund av att fordonen är tystgående och därmed inte störande på samma sätt som en lastbil med förbränningsmotor. Det är positivt att utredningens förslag är teknikneutralt och också omfattar lastbilar som drivs med vätgas och inte bara elektrifierade lastbilar.

Översyn och samordning av regler om utsläpp och trängsel i urban miljö

Svenskt Näringsliv delar bilden av att det ”kan behövas en översyn och analys av bestämmelserna i trafikförordningen som reglerar utsläpp och trängsel, med beaktande av elektrifieringen av transportsektorn och omställningen till utsläppsfria och hållbara städer”. Utvärderingen skulle exempelvis kunna innefatta hur trängselskatten i framtiden bör konstrueras i relation till en förändrad fordonsflotta med exempelvis högre andel elektrifiering.

Förslag på åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov

¹ [Hinder för transportsektorns elektrifiering och automatisering](#)

Utredningen föreslår under rubriken ”åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov” två olika åtgärder. Det ena är ett förslag om att ”undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen kompletteras med en ny bestämmelse som reglerar möjligheten att koppla samman ett eller flera interna elnät på vilka överföring för någon annans räkning får ske” och det andra ett förslag om ”en ny bestämmelse i ellagen som möjliggör för nätmyndigheten att kunna ge dispens från kravet på nätkoncession”.

Svenskt Näringsliv är generellt sett positiva till förslag som kan leda till att nätet nyttjas på effektivare sätt. Möjligheten att skapa energihubbar kan möjliggöra för verksamheter med stort energibehov att påskynda elektrifieringen, vilket är välkommet. Det kan samtidigt leda till ökad robusthet, eftersom nätet kan verka fristående från det koncessionspliktiga nätet.

I slutet av 2024 beslutade regeringen om ändring i förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857), där undantag för krav på nätkoncession utvecklades till att också omfatta ledningar för att tillgodose fartygs behov av landström. Där utökades också möjligheten att överföra el för någon annans räkning på interna nät. Att ytterligare utöka dispensen från kravet på nätkoncession, och dessutom möjliggöra för att koppla samman ett eller flera interna nät, kan ha flera positiva effekter för elsystemets effektivitet men det riskerar också att leda till suboptimeringar i användning av det koncessionspliktiga nätet och medföra ett antal utmaningar, exempelvis balansansvar.

Det handlar bland annat om risker för otydlighet kring vem som har helhetsansvar för nätets långsiktiga utveckling, och säkerhet, och det kan innebära utmaningar för nätkoncessionsinnehavare att bygga och underhålla det befintliga nätet. Det finns också utmaningar kopplat till konkurrens.

Svenskt Näringsliv bedömer att det finns viss otydlighet i när dispens från kravet på nätkoncession ska ges, och när sammankoppling av två IKN-nät ska vara möjlig. Utredningen anger att dispens ska kunna ges ”om det interna elnätet bedöms kunna bidra till ett effektivt utnyttjande av elnätet och inte begränsar nätkoncessionshavaren att bygga och underhålla sitt elnät” och att sammankoppling av ev interna nät endast får ske ”om det finns beaktansvärda skäl”. Här finns dels risk för olika tolkning, dels otydlighet i vad som menas med ”begränsar” och ”beaktansvärda skäl”.

Parallellt med remitteringen av denna utredning presenterades Elmarknadsutredningens betänkande ”Spänning i tillvaron – hur säkrar vi vår framtida elförsörjning?”. I den utredningen lyfts bland annat det långsiktiga ansvaret för elnätet och behovet av en kostnadseffektiv systemdrift. Svenskt Näringsliv ser därför att förslaget om sammankoppling av interna nät såväl som förslaget om

dispens från kravet på nätkoncession bör utredas vidare med en tydligare konsekvensanalys över att vilka effekter som kan medfölja sådan utveckling. Lagkrav och funktionskrav för energihubbar bör också tas fram tillsammans med motsvarande för energidelning och energigemenskaper, då gränslandet mellan dessa är vagt.

Elnätsföretagen ska offentliggöra kapacitetskarter²

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget att offentliggöra en kapacitetskarta där det framgår var det finns ledig kapacitet för anslutning. Att tillgängliggöra kapacitetsnivån ökar förutsägbarheten och minskar också risken för att exempelvis laddoperatörer ansöker om effekt på flera ställen i hopp om att tillgänglig effekt finns tillgänglig på någon av platserna. Det kan således minska ledtiderna.

Förslagets utformning, där varje enskilt nätbolag ska presentera en egen kapacitetskarta, riskerar dock att minska effektiviteten i systemet. Svenskt Näringsliv föreslår att en enskild, central, aktör får i uppdrag att presentera en nationell kapacitetskarta med information från elnätsbolaget. Det skapar en mer lättöverskådlig bild av tillgänglig kapacitet.

Utredningen föreslår att Energimarknadsinspektionen (Ei) får i uppgift att meddela föreskrifter om närmare regler för en kapacitetskarta, exempelvis kring vilken metod som ska användas för att beräkna ledig kapacitet. Svenskt Näringsliv föreslår att Ei, eller central aktör, också får i uppdrag att sammanställa de kapacitetskarter som tas fram av de enskilda elnätsföretagen på motsvarande sätt som myndigheten idag har i uppdrag att göra avseende nätutvecklingsplaner. På så vis synliggörs kapaciteten tydligare och systemet kan fungera mer effektivt.

Vi välkomnar också utredningens förslag kring att också utreda markbehovet för laddningsinfrastruktur. Detta bör samordnas med övrig elnätsplanering och framtagandet av kapacitetskarter. En sådan samordning kan säkerställa att utbyggnaden av laddstationer sker effektivt och på platser där behovet är som störst.

Ett behov av nationell styrning och samordning

Betänkandet föreslår att regeringen utreder och tydliggör behovsbilden gällande nationell styrning och samordning av elektrifieringen av transportsystemet. Svenskt Näringsliv delar bilden och välkomnar sådan utredning.

Ett mer effektivt nyttjande av nätet

² Redan idag har behovskarter börjat tas fram, se ex: [Behovskartan - visualiserar framtidens el- och effektbehov](#). Tillsammans med en utvecklad kapacitetskarta kan en tydlig bild över efterfrågan och utbud skapas.

Det är välkommet att betänkandet tydligt påvisar behovet av ett mer effektivt nyttjande av nätet. Svenskt Näringsliv har i flera fall lyft fram behovet av att använda villkorade avtal för att på kort sikt kunna frigöra kapacitet i nätet, och på så vis påskynda elektrifieringen. Det är också välkommet att lokala flexibilitetsmarknader lyfts fram. Tillsammans kan dessa reformer, där det är lämpligt, öka effektiviteten i elnätsanvändningen och förslagen bör nyttjas i högre utsträckning.

Svenskt Näringsliv saknar dock förslag om att möjliggöra elnätsutbyggnad på prognos, inte först när kunder står i kö. Det skulle gynna såväl transportsektorn som industrin genom att möjliggöra för minskade ledtider. Svenskt Näringsliv skulle också gärna se förslag på framväxten av en sekundärmarknad för oanvänd effekt, där elnätsbolag kan återköpa och omfördela kapacitet som inte används. Detta frigör resurser och gör plats för nya tillväxtprojekt utan att kräva ny infrastruktur.

Fordonsvikt elektriska lastbilar

Betänkandet lyfter fram att det är viktigt att regelverk för bruttovikt på vägtransporter kontinuerligt utvärderas så att elektriska lastbilers möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs. Svenskt Näringsliv delar behovsbilden och ser att det kan finnas anledning att uppdatera regelverken till följd av att elektriska lastbilar generellt sett är tyngre än sina fossildrivna motsvarigheter. Detta bör tas i beaktande i regeringens kommande arbete med att uppgradera det statliga vägnät som idag har bärighetsklass 1 (BK1) till bärighetsklass 4 (BK4).

Övrigt

I Svenskt Näringslivs rapport ”Hinder för transportsektorns elektrifiering och automatisering”³ finns förslag som skulle kunna gynna transportsektorns omställning, men som inte lyfts fram av utredningen. Det gäller bland annat förslaget om att indexeringen av energiskatten på el slopas. Det skulle minska relativpriset mellan eldrivet och fossildrivet, vilket är en viktig nyckel för att påskynda elektrifieringen.

Andra förslag för att möjliggöra för en ökad elektrifiering i Sverige föreslås i Svenskt Näringslivs ”Startprogram för elnät”⁴. Där föreslås bland annat att bygglovskrav för transformatorstationer upp till ”Attefalls”-storlek bör avskaffas, för att korta tillståndprocesserna och påskynda utbyggnad. Det är något som också lyfts fram som ett förslag från Drivkraft Sverige i utredningen, men som inte utvecklas vidare.

Det är slutligen viktigt att förslagen i utredningen samordnas med andra pågående initiativ och utredningar som berör elektrifieringen av transportsektorn och hållbar mobilitet, inte minst Ei:s pågående arbete ”Föreskrifter och allmänna råd om anslutningsavgifter”, implementeringen av EPBD och utredningen om styrmedel för

³ [Hinder för transportsektorns elektrifiering och automatisering](#)

⁴ [Startprogram för elnät](#)

att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU. Utredningarna behöver gemensamt styra mot att möjliggöra elektrifiering och omställning av transportsektorn.

Stockholm
2025-05-14

Madeleine Svenberg

Expert Infrastruktur och Klimatpolicy