

Klimat- och näringslivsdepartement
Herkulesgatan 17, Stockholm

sb.nationella.klimatmotet@regeringskansliet.se

Stockholm 2023-06-30

Fem förslag som leder till transportsektorns omställning

Den 2 maj hade regeringen rundabordsamtal om klimatomställningen med företag från transportbranschen. Efter mötet gavs tillfälle att inkomma med skriftliga inspel.

Hållbarhet och klimatfrågan är ett av Transportföretagens mest prioriterade områden. Transportföretagen har därför under lång tid arbetat aktivt med dialog och inspel till de centrala aktörerna i processen att ta fram förslag till klimathandlingsplanen, bland annat Trafikanalys och Tillväxtanalys.¹

Transportföretagen har också låtit ta fram rapporten ”Vägen till en fossilfri fordonstrafik”, vars innehåll och förslag har presenterats och diskuterats med berörda departementsledningar och tjänstemän inom ”Arbetsgruppen för analysarbetet i beredningen av regeringens klimatpolitiska handlingsplan” under februari 2023.²

Transportföretagen vill i detta inspel särskilt lyfta fram fem förslag inom området elektrifiering och laddinfrastruktur som vi anser vara centrala för omställningen.

- **Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utöka stödnivån**
- **Inför ett ekonomiskt incitament motsvarande den tidigare klimatbonusen för lätta lastbilar och reformera fordonsbeskattningen**
- **Samordningsuppdrag till en myndighet för stöden till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas**
- **Säkerställ tillräcklig och effektiv kapacitet i lokala och regionala elnät**
- **Utveckla stöd för att bygga megachargers**

Nedan följer motiveringar och resonemang om förslagen.

¹ [Remissyttrande över Trafikanalys rapport ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning”](#)

² [Rapporten ”Vägen till en fossilfri fordonstrafik”](#)



Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utöka stödnivån

Om omställningen av tunga fordon ska skyndas på måste incitamenten för att investera i elektriska lastbilar och bussar höjas rejält. Regeringen bör behålla stödet och ge Energimyndigheten i uppdrag att föreslå en ökning av dagens stödnivå till en effektiv nivå för att bibehålla god konkurrens med flera andra EU-länder.

Transportföretagen har länge påpekat att elektrifieringen av den tunga trafiken går för långsamt. Godstransportsektorn består av en mångfald av aktörer som verkar på en marknad i stenhård konkurrens. Trots många initiativ och samarbeten mellan stat och näringsliv behöver takten öka och gå från piloter till storskalighet. På fordonssidan kan staten höja ambitionsnivån. Investeringskostnaden för en ellastbil är 3-4 gånger högre än för en med förbränningsmotor.

Förslaget finns med i Trafikanalys inspel till klimatpolitiska handlingsplanen. Transportföretagen har länge gjort samma bedömning som Trafikanalys att dagens stödnivå (klimatpremien) per fordon är otillräcklig för att ge någon större effekt i nyförsäljningen av tunga fordon.

Vill staten att omställningen ska ske snabbare måste incitamenten för att investera i elektriska lastbilar och bussar höjas rejält. De investeringskostnader det handlar om är det få i branschen som klarar att ta på egen hand. Allt fler EU-länder har insett att omställningen inte går att åstadkomma genom att enskilda åkare eller andra företag ensamt tar kostnaderna, eller riskerar att slås ut.

Trafikanalys (genom underlagsrapport från WSP) presenterar en gedigen analys där två alternativa stödnivåer, 60 procent respektive 80 procent av merkostnaden, utreds.

Transportföretagen har under en längre tid lyft fram Tyskland som ett konstruktivt exempel där ett företag kan få 80 procent av merkostnaden mellan en Euro 6-lastbil (diesel) och en eldriven, i direkt stöd från staten. Liknande nivåer har även Österrike. I Tyskland kan åkerier också få 80 procent kostnadstäckning av staten för investering i den laddinfrastruktur som behövs. Dessa stödnivåer svarar väl mot trösklarna i de totalkostnadskalkyler som tagits fram av WSP åt Trafikanalys.

Inför ett ekonomiskt incitament motsvarande den tidigare klimatbonusen för lätta lastbilar och reformera fordonsbeskattningen

Lätta lastbilar är nyttofordon. Omställningen till eldrivna eller andra utsläppsneutrala fordon är kostsam och staten bör utforma ett omställningsstöd för att återspegla detta. En bonus måste kompletteras med en förändrad malus.

Förslaget finns med i bland annat Naturvårdsverkets inspel till klimatpolitiska handlingsplanen. Transportföretagen välkomnar den beskrivning som Naturvårdsverket gör av lätta lastbilar. Lätta lastbilar är ett nyttofordon och används till allt ifrån hemkörning av mat, för distribution i städer och inom e-handeln och är ett oundgängligt arbetsredskap inom en rad hantverkaryrken.

Fordonssegmentet har missgynnats i det gamla bonus malus systemet och Transportföretagen anser att det är orimligt att ställa samma utsläppskrav på lätt lastbil som en liten personbil. Lätta lastbilar skiljer sig avsevärt när det gäller storlek, modellutbud, drivmedelsförbrukning och åtskiljs även i de EU-harmoniserade utsläppskraven.

Att nu se över ett incitamentsystem för att påskynda elektrifieringen är angeläget men även fordonsbeskattningen (malus) behöver ses över. Exempelvis Trafikanalys har fört fram förslag att separera lätta lastbilar från personbilar med avseende på fordonsbeskattningen.

Samordningsuppdrag till en myndighet för stöden till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas

Det finns ett samordningsunderskott för utbyggnaden av laddinfrastruktur som långsiktigt hotar transportsektorns möjligheter till omställning. Ett samordningsuppdrag är dock inte meningsfullt utan en tydlig styrning mot en tydlig involvering av transportsektorn i utformning av regler och stödstrukturer.

Transportbranschen är en lågmarginalsektor. För att uppnå en klimatomställning som är såväl budget- som samhällsekonomiskt effektiv behöver totalkostnads kalkylerna för inköp och drift av eldrivna eller utsläppsneutrala lastfordon förändras. Tillgången på laddningsmöjligheter säkerställas, inte bara längs TEN-T-vägnätet utan även i vägnätets kapillärer.

Transportföretagen bedömer att det är angeläget att utbyggnadstakten snabbas på, att tillgången till laddningsmöjligheter i hela landet säkerställs och att mer stöd riktas till semipublik och privat laddning. Såväl tunga som lätta transporter är i mycket liten utsträckning betjänta av ett ensidigt fokus på publik laddning då de allra flesta laddtillfällena för vägtransporter kommer att ske antingen i depå eller vid lastning och lossning. De stöd som finns och planeras till utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur är välkomna men det är ofta omständligt att ansöka om stöden. Det är angeläget att ansökningsprocessen är så enkel och transparent som möjligt. Såväl entreprenörer inom laddinfrastruktur som åkerier som vill bygga privata laddstationer behöver tydliga och transparenta spelregler och enkla ansökningsprocesser.

Transportföretagen ser därför en fördel att samordna stöden till en myndighet. En framgångsfaktor är dock att samordningsuppdraget att stöd och regler utformas i nära samverkan med transportsektorn.

Säkerställ tillräcklig och effektiv kapacitet i lokala och regionala elnät

För att den pågående elektrifieringen av transportsektorn ska kunna fortlöpa och accelerera i den takt som krävs för att nå EU:s klimatmål är en fungerande infrastruktur för laddning och andra eltjänster helt centralt. Utöver en utbyggnad av nätverket av laddstationer behöver även elnäten byggas ut i tillräcklig omfattning.

Utöver utbyggnaden av publik laddning ("mackor" för laddning vid rast- och uppställningsplatser) och depåladdning, kommer en central del att vara utbyggnaden av destinationsladdning, det vill säga laddning vid på- och avlastning vid godsterminaler, hamnar, flygplatser och liknande.

Till samtliga laddpunkter behöver kraftiga effektförstärkningar ske, inte minst då effektbehovet vid publik väntas vara förhållandevis punktformigt, alltså ojämnt fördelat över dygnets timmar med tydliga och återkommande effekttoppar.

De lokala och regionala elnäten är lokala monopol och ansvaret för planering och finansiering av erforderlig förstärkning av dessa ligger på elnätsoperatörerna. Det är långtifrån givet att alla

elnätsoperatörer har förutsättningar för en kostnadseffektiv och heltäckande utbyggnad utifrån ett systemperspektiv.

Transportföretagen ser ett stort behov av att staten säkerställer erforderliga planeringsresurser och tydliga ekonomiska incitament för att säkerställa en god utbyggnad av de lokala och regionala elnäten i syfte att tillgodose en elektrifierad transportsektors behov.

- Regeringen bör skyndsamt peka ut en ansvarig myndighet för att överse utbyggnaden av de lokala och regionala elnäten.
- Myndigheten bör få i uppdrag att se över lagar och regler i syfte att eliminera flaskhalsar och möjliggöra att det offentliga tar ett ansvar för en fungerande elförsörjning.
- Tydliga ekonomiska incitament, i form av investeringsstöd, bör inrättas för investeringar i effektförstärkning av elnät till transportnoder som hamnar, godsterminaler och centrala uppställningsplatser för lastbilstrafik.

Utveckla stöd för att bygga megachargers

Dagens stöd, såsom de regionala elektrifieringspiloterna, har varit och är välkomna och är en nödvändig förutsättning för utbyggnaden av laddinfrastruktur. Det behövs utvecklas stöd för de mer kraftfulla laddarna för tung trafik, så kallade megachargers. Stödet måste finnas på plats i god tid innan standarden för megachargers är klar.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

Marcus Dahlsten, vd Transportföretagen