

Yttrande

2025-04-28

Ärende nr SLK-2025-00249



Yttrande angående - Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Yttrande

Remissen presenterar en rad viktiga och framåtblickande förslag för att stödja elektrifieringen av transportsektorn. Förslagen innefattar såväl nödvändiga lagändringar som praktiska åtgärder för att skapa förutsättningar för en snabbare och mer effektiv elektrifiering. Särskilt positivt är de föreslagna förändringarna inom tre centrala 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, genom etablering av energihubbar och kapacitetskartor.

Vi ser positivt på dessa åtgärder, som sammantaget bidrar till att skapa en mer hållbar och effektiv infrastruktur för elektriska transporter. Den föreslagna flexibiliteten för kommuner att ge undantag för elektrifierade transporter är ett välkommet steg för att underlätta omställningen på lokal nivå. Möjligheten för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur skapar också förutsättningar för ett ökat och mer jämlikt utbud av laddningsstationer, vilket är en nyckelfaktor för att främja användningen av elektriska fordon.

Särskilt viktiga är de föreslagna åtgärderna för att korta ledtiderna för nätanslutning. Genom att skapa energihubbar och kartlägga kapacitet på ett tydligt och strukturerat sätt kan stora delar av den elektrifiering som krävs genomföras snabbare, vilket är avgörande för att möta den snabbt växande efterfrågan på eldrivna transporter. Samtidigt ger det en möjlighet att undvika flaskhalsar och ineffektivitet i infrastrukturen.

Vi är i grunden positiva till den ökade elektrifieringen av transportsektorn och ser dessa förslag som ett konkret och konstruktivt steg mot att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem för framtiden.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-04-08

Ärendenummer SLK-2025-00249

Handläggare

Anna Noring Hantin, Magnus Junsäter

Telefon: 031-368 60 09

E-post: anna.noring@stadshuset.goteborg.se

Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande över betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har översänt betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) till Göteborg Stad för yttrande. Remissen inkom 2025-02-14 och ska besvaras senast 2025-05-14.

Synpunkter på remissens förslag och bedömningar har inhämtats från flera förvaltningar och bolag. Med hänsyn till svarstiden har det inte varit möjligt att underremittera för nämnds- eller styrelsebehandling. De som svarat är på en övergripande nivå positiva till de strategiska inriktningar som utredningen pekar på, men vissa förslag och bedömningar finns det skäl att yttra sig över. Synpunkter berör främst utredningens tre huvudområden: 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.

Stadsledningskontoret har utifrån de inkomna synpunkterna sammanställt ett yttrande till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Stadsledningskontoret delar utredningens uppfattning att omställningen av transportsektorn sker för långsamt och välkomnar att regeländringar som underlättar elektrifiering utvärderas då elektrifieringen är central för att nå klimatmålen. Synpunkter som lyfts i yttrandet berör bland annat förslag rörande lättnader i koncessionsplikt, undantag för fordon utan förbränningsmotor, nyttjande av mark för laddinfrastruktur samt central styrning och samordning.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Utredningens förslag om utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter bedöms ha en initial men liten administrativ kostnad. Förslaget om att underlätta för samfälligheter kan leda till marginella kostnadsbesparingar för kommuner som äger fastigheter i sådana anläggningar. Förslaget om kapacitetskartor bedöms inte ha direkta ekonomiska konsekvenser men kan indirekt underlätta planering

och attrahera verksamheter. Slutligen bedöms förslagen om energihubbar inte ha någon påtaglig direkt ekonomisk påverkan på kommuner, men kan på sikt öka tillgängligheten till effekt.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utredningens föreslagna åtgärder bidrar till elektrifieringen av transportsektorn vilket bedöms ha stor betydelse för att kunna nå stadens klimatmål. Att gå mot elektrifiering är viktigt utifrån ett klimatperspektiv, men det finns även många andra fördelar att övergå till elektriska fordon och maskiner. Det kan innebära en förbättrad stadsmiljö avseende partiklar och buller samt en längre livslängd för fordon och maskiner där de även kan få en förbättrad energieffektivitet. Även den totala miljöbelastningen vid tillverkning av nya fordon minskar snabbt, framför allt utifrån en utveckling av batteriproduktion.

Bedömning ur social dimension

Utredningens förslag är tänkta att leda till en ökad omställning till elektrifiering av transportsystemen, vilket kan ge flera positiva effekter utifrån en social dimension. Minskade lokala utsläpp och bullernivåer bidrar till en förbättrad stadsmiljö, särskilt i områden där människor bor, arbetar eller vistas ofta. Detta har särskild betydelse för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, som ofta är mer känsliga för luftföroreningar och buller. Yrkesgrupper som arbetar inom transport, byggnation och anläggning påverkas också positivt när lågfrekvent buller, vibrationer och skadliga partiklar från förbränningsmotorer ersätts med tystare och renare eldrivna alternativ.

Möjligheten till utökade undantag för eldrivna transportfordon i bullerutsatta områden kan skapa en bättre flexibilitet över dygnet för godsleveranser i tätbebyggda områden. Detta kan i sin tur bidra till en bättre balans mellan näringslivets behov och livskvaliteten för de som bor i täta stadsmiljöer.

Bilagor

1. Sammanfattning SOU 2024:97
2. Göteborgs Stads yttrande över Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har översänt betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) till Göteborg Stad för yttrande. Remissen inkom 2025-02-14 och ska besvaras senast 2025-05-14.

Beskrivning av ärendet

Regeringen beslutade 2023-06-15 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. I betänkandet "Mot en effektiv elektrifiering" (SOU 2024:97) redovisas förslag till åtgärder och lagändringar för att påskynda och effektivisera elektrifieringen av transportsektorn i Sverige. Utredningen identifierar flera områden där hinder för en snabb elektrifiering finns och presenterar förslag för att överkomma dessa.

I betänkandet redovisas förslag till ändringar i lagstiftningen inom tre huvudområden:

Utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter.

Det föreslås en ny bestämmelse i trafikförordningen som tillåter kommuner att göra undantag från lokala trafikföreskrifter om lastbilsförbud i bullerkänsliga områden för lastbilar utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas. Utredningen föreslår även en bredare översyn av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö för att främja elektrifieringen, vilket inkluderar en analys av hur befintliga regler i trafikförordningen och relaterad lagstiftning kan utvecklas och samordnas för att bättre stödja övergången till utsläppsfria och hållbara städer. Denna översyn ska även undersöka om det är lämpligt att samla dessa bestämmelser i ett särskilt kapitel i trafikförordningen eller i en ny lag.

Utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur

Utredningen föreslår att det ska bli enklare för samfällighetsföreningar att installera laddningsinfrastruktur genom en ny bestämmelse i lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL). Denna nya regel fastställer att föreningen i de flesta fall kan besluta om installation utan att behöva ändra det befintliga anläggningsbeslutet, ett beslut som tas av Lantmäteriet när gemensamhetsanläggningen inrättas och som anger anläggningens ändamål. Ett minoritetsskydd införs dock som innebär att om installationen ger betydande merkostnader och inte var förutsatt i anläggningsbeslutet, krävs ett beslut på föreningsstämman med minst två tredjedelar av rösterna. Syftet är att underlätta elektrifieringen och minska behovet av kostsamma lantmäteri-förrättningar, samtidigt som medlemmar skyddas från oväntade utgifter. Lantmäteriet föreslås få i uppdrag att informera om tillämpningen av den nya bestämmelsen.

Åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning

Inom detta område hanteras förslag om energihubbar och kapacitetskartor. Energihubbar, som integrerar energiproduktion, energilagring och energikonsumtion i ett lokalt system, bedöms bidra till kortare anslutningstider genom att minska beroendet av det allmänna nätet. Utredningen föreslår ett nytt undantag från kravet på nätkoncession (tillstånd för att bygga och använda en kraftledning) för energihubbar samt en möjlighet för Energimarknadsinspektionen (Ei) att under vissa förutsättningar ge dispens. Vidare föreslås att samtliga elnätsföretag ska offentliggöra kapacitetskartor som visar var det finns ledig kapacitet för anslutning inom företagets nätområde. Ei ska meddela föreskrifter om hur ledig kapacitet ska beräknas och redovisas.

Utredningen föreslår ett utökat undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (IKN-förordningen) som möjliggör sammankoppling av ett eller flera elnät där överföring sker för annans räkning.

Betänkandet beskriver även problembilden med långa ledtider för nätanslutning, inklusive geografiska skillnader och förväntade utvecklingar givet elektrifieringen. Det redovisas även åtgärder för att effektivisera och utveckla anslutningsprocessen, exempelvis aktiv köhantering, information om kapacitet och transparens om köläget. Vidare belyser utredningen utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning som är avgörande för elektrifieringen, samt vikten av aktörsdialog och samverkan. Det pekas även på behovet av nationell styrning och samordning för att främja en samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet och behovet av mark för laddning.

Sammanfattningsvis syftar utredningen till att identifiera och föreslå konkreta åtgärder, primärt genom lagstiftningsändringar, för att undanröja hinder och skapa bättre förutsättningar för en snabb och effektiv elektrifiering av transportsektorn i Sverige.

Inhämtande av synpunkter från stadens verksamheter

Med anledning av kort svarstid har det inte varit möjligt att inhämta synpunkter genom nämnd- eller styrelseremiss. Stadsledningskontoret har därmed skickat ut ärendet på förvaltnings- och bolagsremiss för inhämtande av synpunkter. Remissen har underremitterats till stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, Business Region Göteborg AB, Göteborg Energi AB, Förvaltnings AB Framtiden, Göteborgs Leasing AB och Göteborgs parkeringsbolag AB. Remissen skickades även till exploateringsförvaltningen, stadsfastighetsförvaltningen, miljöförvaltningen, Göteborgs Hamn AB, Renova AB och Higab AB för kännedom och eventuellt yttrande. Yttrande har inkommit från stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, Business Region Göteborg AB, Göteborg Energi AB, Förvaltnings AB Framtiden, Göteborgs Leasing AB och Göteborgs parkeringsbolag AB.

Nedan redovisas sammandrag av inkomna remissvar. Remissinstansernas yttranden i sin helhet finns att tillgå vid stadsledningskontoret.

Business Region Göteborg (BRG)

BRG välkomnar förslagen som de anser förenklar och påskyndar omställningen. De ser att förslagen skapar bättre förutsättningar men att de behöver kompletteras med ytterligare satsningar, särskilt för att öka efterfrågan på elektrifierade transporter. BRG lyfter behovet av nationell samordning och en myndighet med ansvar för en komplett sammanställning av laddinfrastruktur. De är positiva till ökade möjligheter att göra undantag för elektrifierade fordon i stadsmiljön men betonar vikten av enhetliga fordonskategoriseringar. BRG ser positivt på åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning och behovet av samverkan mellan transport- och energisektorn.

Göteborg Energi AB

Göteborg Energi delar utredningens syn på behovet av en snabbare omställning men är kritiska till förslagen om lättnader i kraven på koncession, vilka de anser är alltför långtgående och skapar stor rättsosäkerhet för koncessionsinnehavare. Göteborg Energi menar att ökade undantag från koncession riskerar att driva samhället mot en ineffektiv och suboptimerad utbyggnad av elnätet. Följden blir att det koncessionspliktiga nätets totala kostnadseffektivitet minskar och att samhällets kostnad för elsystemet som helhet ökar. Alla undantag som införs måste därmed vara väl underbyggda.

Göteborg Energi anser att förslagen bygger på en övertolkning av rättsfall och lägger en felaktig bevisbörda på nätbolagen. De avstyrker förslagen om lättnader i koncessionsplikten men är positiva till en översyn av motiven för IKN-förordningen.

Gällande kapacitetskartor ser de dem som ett bra verktyg för ökad transparens men varnar för risken för missvisande information och betonar behovet av standardiserade beräkningsmetoder och tydligare krav på koncessionsinnehavarna att svara snabbt på förfrågningar och planera för kapacitetsutbyggnad.

Göteborg Stads Leasing AB (GSL)

GSL är genomgående positiva till förslagen. De lyfter dock komplexiteten i bullerfrågan och påpekar att även ljud från exempelvis hanteringen av bäranordningar är viktiga att beakta vid ökade natt-transporter. De föreslår att lokala trafikföreskrifter bör vara teknikneutrala och inkludera "utsläppsfria fordon". GSL betonar vikten av beredskap för samhällsviktiga transporter vid strömavbrott och efterlyser ett mer djupgående resonemang kring detta. Slutligen nyanserar de bilden av förbättrad luftkvalitet och påpekar att partikelutsläpp från däck- och vägbaneslitage kan öka med tyngre elfordon.

Göteborgs Stads Parkerings AB (Parkeringsbolaget)

Parkeringsbolaget stöder förslagen om att ge kommuner större möjligheter att styra elektrifierade transporter genom parkeringsstyrning och välkomnar effektivare anslutningsprocesser för laddinfrastruktur. De föreslår nationella riktlinjer för differentierad parkering för elfordon för att undvika förvirring. Parkeringsbolaget ser positivt på kapacitetskartor och energihubbar som kan underlätta utbyggnaden av laddinfrastruktur. De föreslår en starkare nationell samordning med ett regionalt samordningsansvar och bättre integration av planering för elnät, stadsplanering och transportinfrastruktur. De betonar behovet av att inkludera planering för laddinfrastruktur i detaljplaner och att kommuner samarbetar tidigt med elnätsföretag.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Stadsbyggnadsförvaltningen tillstyrker betänkandet och ser det som ett viktigt steg för att möjliggöra en snabb och samordnad elektrifiering av transportsektorn vilket är en förutsättning för att nå stadens klimatmål. De betonar vikten av tydliga mandat och goda planeringsförutsättningar för kommunerna. Förvaltningen välkomnar utökade möjligheter till undantag för eldrivna tunga fordon och föreslår att motiven breddas till att även omfatta luftkvalitet och klimatmål. De lyfter behovet av en tydlig nationell definition av "utsläppsfria fordon".

Förvaltningen efterfrågar förtydliganden kring användning av impedimentmark och kommunens roll i energiinfrastruktur. Med impedimentmark menas områden som är svåra att bebygga eller använda på grund av fysiska hinder som branta slänter, klippor, vattenområden eller annan mark med begränsad användbarhet.

Stadsbyggnadsförvaltningen stöder förstärkt nationell samordning och kompetensförsörjning samt nationella riktlinjer för brandsäkerhet vid laddinfrastruktur. De välkomnar utredningens förslag om att underlätta uppbyggnaden av energihubbar och sammankoppling av icke-koncessionspliktiga nät. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att energihubbar på strategiska platser i staden kan påskynda etableringen av laddinfrastruktur, särskilt för tunga transporter längs viktiga trafikstråk som E6. De ser potential i Trafikverkets rastplatser för laddinfrastruktur för tunga transporter men pekar på utmaningar med markåtkomst och elförsörjning.

Stadsmiljöförvaltningen

Stadsmiljöförvaltningen finner rapportens slutsatser generellt bra men inte tillräckligt progressiva. De tillstyrker förslaget om särskilda bestämmelser för lastbilar utan förbränningsmotorer men föreslår att kopplingen till "bullerutsatt område" tas bort. De stöder en översyn av Trafikförordningen och inflytandet av ny reglering för samfälligheter. Förvaltningen lyfter behovet av utredningar kring uppställning och säkerhet för tunga elfordon samt hur medborgare utan egen parkeringsplats kan få tillgång till laddning. De föreslår att undersöka möjligheten att öka maxvikten för utsläppsfria 3,5-tons bussar, med hänvisning till exempelvis fordon som utför serviceresor.

Stadsmiljöförvaltningen diskuterar utmaningar och möjligheter med miljözoner för elektriska fordon och vikten av effektiv regelefterlevnad. De betonar behovet av samordning av incitament och regleringar på olika nivåer. Förvaltningen pekar på utmaningar med elavtal och elnätsanslutningar för laddning i flerfamiljshus och på parkeringsplatser utan direkt rådighet. De ser en gräns där kostnaden för laddinfrastruktur begränsar elbilsutvecklingen för vissa boende. Slutligen lyfter de problem med plan- och bygglagen som försvårar etablering av laddinfrastruktur nära större vägar.

Förvaltnings AB Framtiden (Framtiden)

Framtiden välkomnar särskilt förslaget om att införa en ny bestämmelse som tillåter undantag för eldrivna eller vätgasdrivna lastbilar i lokala trafikföreskrifter om förbud mot lastbilstrafik i bullerkänsliga områden. De ser även positivt på en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö.

Framtiden bedömer att förslagen stärker arbetet i enlighet med stadens Elektrifieringsplan och Miljö- och klimatprogram genom att möjliggöra elektrifierade transporter utanför ordinarie arbetstider, vilket ökar nyttan och incitamenten för en övergång till elektrifierade fordon. De menar att detta kan öka kostnadseffektiviteten för omställningen till elektrifiering eftersom en hög nyttjandegrad av elfordon är viktig för att motverka ökade byggkostnader. Genom att transporter kan ske även kvälls- och nattetid kan de även ske effektivare under lågtrafikerade tider och utan att störa pågående entreprenader.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret bedömer att utredningen är väl avvägd i sina förslag och bedömningar. Stadsledningskontoret anser att omställningen av transportsektorn sker för långsamt och välkomnar att regeländringar som underlättar elektrifiering utvärderas då elektrifieringen är central för att nå klimatmålen. Även remissinstanserna är generellt positiva till de strategiska inriktningar som utredningen pekar på, men vissa förslag och bedömningar finns det skäl att yttra sig över. Nedan redovisas på en övergripande nivå, utifrån utredningens respektive huvudområden, vad stadsledningskontoret ser behöver belysas i ett yttrande till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet. För yttrandet i sin helhet, se bilaga 2.

Utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter

Stadsledningskontoret är generellt positivt till de förslag som syftar till att ge kommuner större flexibilitet att främja elektrifierade transporter genom undantag och lokala trafikregleringar. Stadsledningskontoret ser dock att det finns ett starkt behov av tydlighet i definitioner, enhetlighet i tillämpning och en bredare syn på de motiv som kan ligga till grund för dessa undantag, utöver buller. Översynen av befintliga bestämmelser i trafikförordningen och relaterad lagstiftning ses också som ett viktigt steg i omställningen.

Utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur

Stadsledningskontoret är positivt till förslagen som syftar till att underlätta laddinfrastruktur för samfälligheter. Det är nödvändigt att göra det praktiskt och ekonomiskt möjligt för boende i samfälligheter att ladda sina elbilar.

Stadsledningskontoret vill lyfta behovet av att utreda möjligheterna att använda till exempel impedimentmark och tillfälliga bygglov för att främja etablering av laddinfrastruktur.

Åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning

Även om flera remissinstanser är positiva till åtgärder som kan korta ledtiderna, genom energihubbar och kapacitetskartor, så bedömer stadsledningskontoret att Göteborgs Energis betoning på riskerna för elnätets långsiktiga effektivitet och de potentiellt ökade kostnaderna för samhället är ett centralt och tungt vägande argument.

Stadsledningskontoret ser att det finns behov av att snabba på nätanslutningsprocessen men instämmer i Göteborgs Energis synpunkter som framhäver kritiska aspekter som rör regelverkens utformning och risken för oönskade konsekvenser för elsystemet i stort. Detta understryker vikten av att noggrant överväga de föreslagna åtgärderna så att de inte bara kortsiktigt underlättar anslutningar utan även långsiktigt säkerställer en effektiv, kostnadseffektiv och samhällsekonomisk utbyggnad av elnätet.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Sammanfattning

Sammanfattning av utredningens förslag och bedömningar

I betänkandet redovisar vi förslag till 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. Vi beskriver vidare problembilden med långa ledtider för nätanslutning, geografiska skillnader i ledtider och hur problembilden förväntas utvecklas, inklusive åtgärder som vidtas för att effektivisera och utveckla anslutningsprocessen. Även utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning och aktörsdialog beskrivs. Vi lyfter också frågan om det finns ett behov av nationell styrning och samordning för att främja en accelererad och samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet. Avslutningsvis redogör vi för några ytterligare överväganden relaterade till elektrifieringen av transportsektorn.

Kommuner får möjlighet att medge undantag för elektrifierade transporter

Bakgrund

Flera kommuner har förbjudit trafik med tunga lastbilar, det vill säga lastbilar med en totalvikt som överstiger 3,5 ton, i innerstaden på nätterna för att begränsa störningar (buller) från sådan trafik. Störningarna kan kraftigt minskas om transporterna utförs med lastbilar som drivs med el eller vätgas, utan förbränningsmotor, då dessa är tystgående och utsläppsfria. Distribution av varor kvälls-

och nattetid med elfordon sker i dag som försöksverksamhet, i projektform eller med stöd av kommunalt beviljat undantag i det enskilda fallet med mycket positiva resultat.

Utredningens förslag och bedömning

För att undantag för elektrifierade transporter ska kunna genomföras permanent och i större skala krävs det en författningsreglering då kommuner i dag saknar möjlighet att särbehandla eldrivna fordon.

Vi föreslår

- att det förs in 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.

Vi föreslår vidare

- att det görs en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö.

Konsekvenserna av utredningens förslag

Som redovisas ovan kan transporter som utförs med lastbilar som drivs med el eller vätgas utan förbränningsmotor utföras kvälls- och nattetid då dessa är tystgående och utsläppsfria. Genom den föreslagna regleringen främjas elektrifieringen av transportsektorn. En investering i ett elfordon måste vara långsiktigt finansiellt hållbar. Det största hindret för elektrifiering av den tunga fordonsflottan är kostnaden för fordonet. Ellastbilar är mycket dyrare i inköp än lastbilar med förbränningsmotor. Till detta kommer att transportören ofta behöver investera också i laddningsinfrastruktur. Om transportören kan köra fler timmar per dygn med samma fordon innebär det högre lönsamhet och snabbare intjäning av investeringskostnaden för fordonet, liksom att färre fordon kommer att behövas.

Vidare uppnås andra transportpolitiska målsättningar. Förslaget bidrar till att uppnå transportsektorns klimatmål och har positiva effekter avseende trafiksäkerhet och framkomlighet samt miljö och hälsa.

*Närmare om utredningens bedömning
att en bredare översyn behöver göras*

Det pågår en omställning av transportsektorn. I många europeiska städer tas initiativ för att främja elektrifieringen av transportsektorn och skapa hållbara mobilitetslösningar, något som stöds av EU. Ett aktuellt exempel är de miljözoner som regleras i trafikförordningen, och nya krav och bestämmelser kan förväntas. Vi föreslår att det görs en bredare 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. I översynen bör det göras en analys av hur relevanta bestämmelser kan utvecklas för att främja elektrifieringen av transportsektorn och uppnå andra transportpolitiska målsättningar. Det bör vidare analyseras om det är lämpligt att samordna dessa bestämmelser i en särskild lag eller ett särskilt kapitel i trafikförordningen.

Det blir enklare för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur

Bakgrund

Möjligheten till hemmaladdning är för många en förutsättning för att kunna äga och köra elbil, vilket innebär att laddningsinfrastrukturen för hemmaladdning kommer att behöva byggas ut. Parkeringsplatser och garage kan bland annat vara anordnade inom ramen för en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening. Antalet samfälligheter som söker bidrag för att installera laddningsinfrastruktur är emellertid litet jämfört med antalet bostadsrättsföreningar och fastighetsbolag. Regelverket som rör gemensamhetsanläggningar har kritiserats för att inte vara tillräckligt flexibelt när det gäller ändrade förhållanden, och att det utgör ett hinder för enskilda som vill skaffa elbil om parkeringen är ordnad i en gemensamhetsanläggning.

Utredningens förslag

Vi 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. Om installationen innebär merkostnader av betydelse, och inte är förutsatt i anläggningsbeslutet, ska beslutet om åtgärden fattas på föreningsstämman med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna, och
- att regeringen uppdrar åt Lantmäteriet att upprätta information om tillämpningen av bestämmelsen.

Skälen för utredningens förslag

Den föreslagna regleringen innebär att det inte krävs någon ny anläggningsförrättning för att installera laddningsinfrastruktur på en parkeringsplats eller i ett garage som förvaltas av en samfällighetsförening, utan föreningen kan själv besluta i frågan.

Av 18 § SFL framgår att en samfällighetsförening inte får driva verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose. Om föreningen vill ändra ändamålet för gemensamhetsanläggningen krävs ny anläggningsförrättning, vilket är förenat med kostnader och innebär ett administrativt förfarande hos lantmäterimyndigheten. Anläggningsbeslut som avser parkeringsplats eller garage saknar ofta en tydlig skrivning beträffande huruvida laddningsinfrastruktur ingår i ändamålet. Enligt utredningen talar mycket för att elfordon blivit så vanligt förekommande att installation av laddningsinfrastruktur numera kan anses ingå som en naturlig del i en parkeringsplats eller ett garage. Behovet att minska koldioxidutsläppen genom elektrifiering av transportsektorn, med de klimatmål och styrmedel som beslutats av EU och på nationell nivå, har lett till en förändring av fordonsmarknaden med en snabb teknisk utveckling för en övergång till elfordon. Denna utveckling och det starka allmänintresset att främja elektrifieringen av transportsektorn talar för att laddningsinfrastruktur redan nu, eller i vart fall inom en

mycket snar framtid, kan anses ingå i begreppen parkeringsplats och garage.

Rättsläget uppfattas emellertid som oklart. Det finns därför ett behov av en klarläggande och kompletterande reglering i lag. Den föreslagna regleringen innehåller att minoritetsskydd i vissa fall genom kravet på beslut av föreningsstämman med två tredjedelars majoritet om installationen av laddningsinfrastruktur inte är förutsatt i anläggningsbeslutet och den medför merkostnader av betydelse. Bestämmelsen föreslås gälla för samtliga parkeringsplatser och garage, även för parkeringsplatser och garage i anslutning till lokaler.

Konsekvenser av utredningens förslag

Vårt förslag, ett klagörande att processen att installera laddningsinfrastruktur i normalfallet inte ska kräva ny anläggningsförrättning, innebär att det blir klart och tydligt vad som gäller och enklare och mindre kostsamt för en samfällighetsförening att installera laddningsinfrastruktur. Bostadsrättsföreningar och fastighetsägare med parkering ordnad i en gemensamhetsanläggning missgynnas inte längre i förhållande till andra bostadsrättsföreningar och fastighetsinnehavare. Beslut fattas enligt huvudregeln av föreningens beslutande organ. Detta är i linje med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (EPBD)¹, där det förutsätts att medlemsstaterna ska undanröja regelhinder, såsom krav på tillstånd och godkännanden från offentliga myndigheter, och undanröja administrativa hinder att installera laddningsinfrastruktur i anslutning till bostäder.

Det kan noteras att EPBD vidare innehåller bestämmelser om att förbereda för installation av laddningsinfrastruktur, samt en så kallad "right to charge" som innebär en begäran från hyresgäster eller delägare om tillåtelse att installera laddningsinfrastruktur på en parkeringsplats ska få nekas endast om det finns allvarliga och berättigade skäl till detta. Implementering av dessa bestämmelser sker inom Regeringskansliet.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda EPBD).

Lantmäteriet får i uppdrag att upprätta information om tillämpningen

Vi föreslår att Regeringen uppdrar åt Lantmäteriet att upprätta information om tillämpningen. Denna information bör bland annat innefatta att det är lämpligt att föreningsstämman i samband med beslut enligt andra stycket samtidigt prövar om de deltagande fastigheternas andelstal ska ändras och om kostnaderna för driften i första hand ska fördelas genom att avgifter uttas för anläggningens utnyttjande enligt 43 a § anläggningslagen (1973:1149).

Kunskapsunderlag om nätanslutning av laddningsinfrastruktur

Bakgrund

Laddningsinfrastrukturen behöver byggas ut i snabb takt för att möta efterfrågan. Det finns en risk att utbyggnaden bromsas av att nätkapaciteten inte räcker till för det tillkommande effektbehov som elektrifieringen av bland annat transporterna och industrin innebär. Aktörer vittnar vidare om långa väntetider på att få svar från elnätsföretag, vilket bland annat orsakas av brist på elkapacitet samt brist på nätutredare och elkraftsentreprenörer. Informationen om var det finns tillgänglig kapacitet upplevs som otillräcklig och anslutningsbesked ges först efter att elnätsföretaget har gjort en bedömning av påverkan på leveranssäkerhet och elkvalitet. Detta medför att aktörer planerar för uppförande av laddplatser utan att känna till om det finns tillräcklig kapacitet i elnäten. Samtidigt finns det tekniska alternativ som kan göra det möjligt att minska laddningsinfrastrukturens behov av nätförstärkning. Utredningen

- tydliggör problembilden och dess omfattning, granskar huruvida det existerar geografiska skillnader vad gäller väntetider, och bedömer hur problembilden kan komma att utvecklas givet elektrifieringen inom transportsektorn,
- redovisar åtgärder som vidtagits eller planeras för att korta ledtiderna, inklusive att planeringen av laddningsinfrastruktur i högre grad ska kunna beakta elnätets förutsättningar, och
- granskar vilka utmaningar och möjligheter som finns inom framför allt kompetensförsörjning, aktörsdialog och processutveck-

ling för att tillgodose behovet av framtida nätanslutning av laddningsinfrastruktur.

Problembilden

En elektrifiering av transportsektorn och utbyggnad av laddningsinfrastruktur förutsätter tillgång till el och effekt. Regeringen konstaterar att elbehovet i Sverige väntas öka kraftigt med anledning av den elektrifiering som samhället står inför och bedömer att Sverige för närvarande bör planera för ett elbehov om minst 300 TWh år 2045. Den gröna omställningen kommer att innebära en övergång från ett statiskt elnät anpassat efter tung industri till ökad digitalisering och ett mer flexibelt och smart elnät samt ett ökat antal lokala lösningar, vilket kommer att påverka el- och effektfrågan samt den kompetens som kommer att krävas hos elnätsbolagen. I dagens elsystem utnyttjas den maximala överföringskapaciteten i elnätet endast en mindre del av tiden. Övrig tid finns det oftast ledig överföringskapacitet. Tekniska lösningar och flexibilitetsmekanismer, såsom exempelvis lagring och lokala flexibilitetsmarknader, innebär att elnäten kan nyttjas mera effektivt.

Skillnader i ledtider för nätanslutning mellan olika geografiska områden

Utredningen har låtit AFRY Management Consulting AB (Afry) utreda geografiska skillnader vad gäller väntetider för nätanslutning. Afrys utredning visar att ledtiden för nätanslutningar av laddningsinfrastruktur inte skiljer sig i någon större grad mellan olika geografiska områden i Sverige. Detsamma gäller beträffande orsaken till skillnad i ledtider. Nedan sammanfattas några resultat från Afrys utredning.

Total ledtid – från föransökan till etablerad nätanslutning

- Den totala ledtiden är något längre i glesbygd än i tätort och en större anslutning medför längre ledtider.
- För små anslutningar är den totala ledtiden generellt längre i länen i norra Sverige, där Jämtlands län och Västerbottens län har längst ledtider.
- För stora anslutningar är den totala ledtiden generellt längre i länen i södra Sverige, där Örebro län och Skåne län har längst ledtider.

Orsaken till långa ledtider för återkoppling till sökanden uppges vara bristfällig information från sökanden samt, för stora anslutningar, brist på elnätskapacitet. Brist på elnätskapacitet är ett större problem i södra Sverige medan personalbrist och långa interna processer är ett större problem i norra Sverige.

En viktig orsak till långa ledtider från genomförd nätutredning till etablerad anslutning är tidskrävande nätförstärkning. Detta är något vanligare i glesbygd. Tillståndsansökningar och brist på entreprenadpersonal utgör större problem i norra Sverige. Brist på elnätskapacitet är ett större problem i södra Sverige.

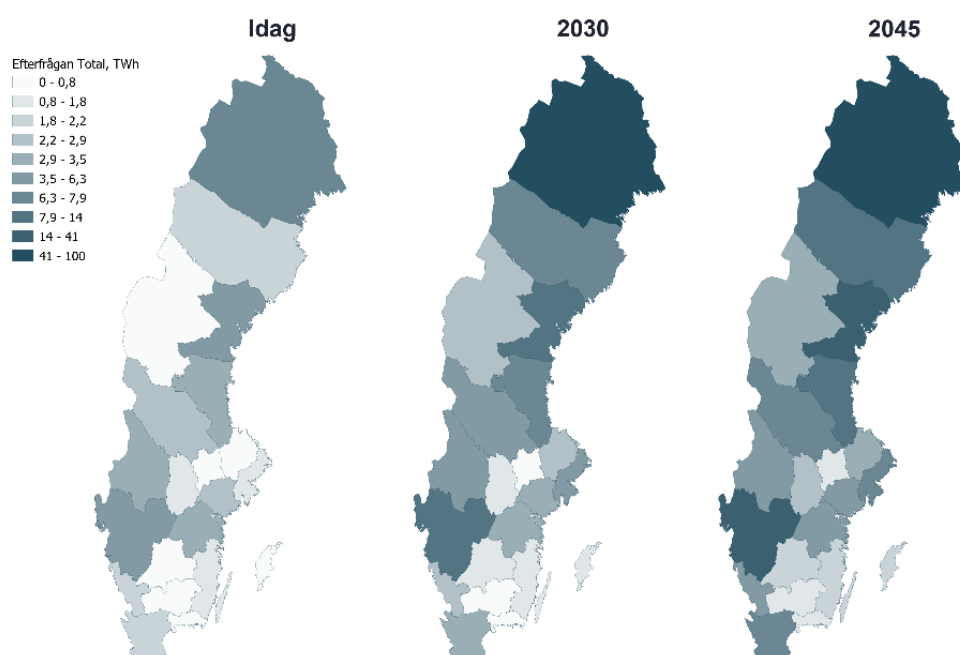
Utvecklingen av problembilden med beaktande av elektrifieringen av transportsektorn

Utredningen har gett Projektinriktad Forskning och Utveckling i Göteborg AB (Profu) i uppdrag att ta fram underlag i form av kartor som visar en bedömning av den framtida potentiella el- och eleffekt-efterfrågan (nedan endast effektefterfrågan) på länsnivå för industrin respektive för inhemsk elektrifiering av vägtransporter (laddfordon), samt att bedöma hur problembilden kan komma att utvecklas givet elektrifieringen inom transportsektorn för åren 2022, 2030 och 2045. Problembilden förväntas förenklat utvecklas enligt följande.

Industrins kraftigt ökade elbehov väntas leda till förändrad geografisk distribution av efterfrågan för landet som helhet. Den förväntade ökningen av efterfrågan på el är ojämnt fördelad över länen och domineras av tung basindustri. Efterfrågan på effekt bedöms öka i något mindre omfattning. Behovet av el och effekt för laddhybrider utgör ytterligare en utmaning för elsystemet men är i för-

hållande till industrins behov betydligt mindre. Elefterfrågan för laddning av elfordon motsvarar ungefär en femtedel av förväntad elefterfrågan för industrin till år 2045, medan effektefterfrågan för laddning uppgår till cirka en fjärdedel av effektefterfrågan för industrin. Nedan visas en tänkbar utveckling av elefterfrågan för svensk industri samt laddning av elfordon.

Figur 1 Utveckling av elefterfrågan (TWh) för svensk industri samt laddning av elfordon



Källa: Profu, 2023.

Elektrifieringen av fordonsflottan ökar främst elbehoven i Sveriges storstadsområden, det vill säga Stockholm, Göteborg och Malmö. Göteborg och Västra Götalandsregionen sticker ut i termer av att även utgöra ett område där el- och effektefterfrågan från industri-sektorn förväntas öka mycket. I Stockholm och Malmö som har en lägre andel elintensiv tung basindustri har elektrifieringen av laddfordon en större betydelse för det ökande elbehovet. Nedan visas en uppdelning av länen efter vilken av förändringarna i elbehov som är dominerande; industrin eller elfordonen.

Tabell 1 Uppdelning av länen efter vilken av förändringarna i elbehov som är dominerande av industrin eller elfordonen

Län där förändringen i industrin dominerar	Län där förändringen i elfordonen dominerar	Län med relativt lika förändring mellan industrin och elfordonen
Dalarna	Stockholms län	Värmlands län
Gävleborgs län	Östergötlands län	Uppsala län
Västernorrlands län	Jönköpings län	Södermanlands län
Jämtlands län	Kronobergs län	
Västerbottens län	Kalmar län	
Norrbottnens län	Blekinge län	
Västra Götalands län	Skåne län	
Gotlands län	Hallands län	
	Örebro län	
	Västmanlands län	

Källa: Profu, 2023.

Anslutningsprocessen

Utredningen redogör för de initiativ som tagits för att effektivisera anslutningsprocessen. Både Affärsverket Svenska kraftnät (Svenska kraftnät) och Energimarknadsinspektionen (Ei) har under 2024 föreslagit en rad åtgärder för att förbättra anslutningsprocessen.

Svenska kraftnäts vägledning ställer krav på den anslutande parten att lämna fler uppgifter för att elnätsföretaget ska få en bättre bild av anläggningen, bland annat avseende mognadsgrad, storlek och produktionsslag. Utöver dessa förslag har även Energiföretagen tagit fram en frivillig branschpraxis som baseras på Svenska kraftnäts vägledning och innebär att dessa krav även ska tillämpas på sökande för anslutning till region- och lokalnät.

Ei:s förslag innebär att elnätsföretagen behöver förse den anslutande parten med mer information, till exempel genom att ha aktiv köhantering och att ta fram och offentliggöra rutiner för anslutning. Utöver dessa förbättringar i anslutningsprocessen redogör utredningen för några av de verktyg som elnätsföretagen använder för att kunna nyttja befintliga elnät bättre, till exempel användande av effektavgifter och olika typer av flexibilitetsmekanismer, bland annat genom inköp av flexibilitetstjänster och användande av villkorade avtal.

Kompetensförsörjning

Vi redovisar också utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning. Elektrifieringen innebär ökad efterfrågan på traditionella och helt nya kompetensprofiler, såsom inom automatisering, digitalisering och annan it-kompetens. Följande utmaningar kan särskilt noteras:

- Intresset för tekniska och naturvetenskapliga utbildningar och yrken behöver öka, liksom examinationsgraden. En sned könsstruktur med få kvinnor försvårar också kompetensförsörjningen.
- Utmaningen handlar om låg kännedom snarare än bristande attraktivitet.
- Det råder stor konkurrens om arbetskraft mellan branscher, liksom även en global konkurrens. Större arbetsgivare har i regel enklare att hitta, rekrytera och utbilda arbetskraft än mindre arbetsgivare.
- Ett särskilt problem är att det inte är möjligt att fullt ut förutse vilka nya kompetenser som kommer att krävas med anledning av omställningen till smarta elnät. Nya utbildningar kommer troligen att krävas.

Vi ser följande möjligheter inom kompetensförsörjning som Energimyndigheten och branschen pekar på:

- Ett ökat antal utbildningsplatser behöver kombineras med andra åtgärder för att öka intresset.
- Det finns goda möjligheter att öka energisektorns synlighet genom informationsinsatser, såsom att tydliggöra och konkretisera vilka de relevanta utbildnings- och karriärvägarna är, samt genom synlighet på tv och sociala medier.
- Det finns många goda exempel på framgångsrik samverkan mellan olika aktörer i kompetensförsörjningsfrågor. Det bör skapas förutsättningar så att kompetensbehovet kan identifieras och insatser kan koordineras för att snabbt anpassa utbildningsutbudet efter industrins krav och teknologiska förändringar.

Uppdraget att lämna förslag på ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn

Bättre möjligheter att bygga och använda energihubbar för transportsektorns behov

Bakgrund

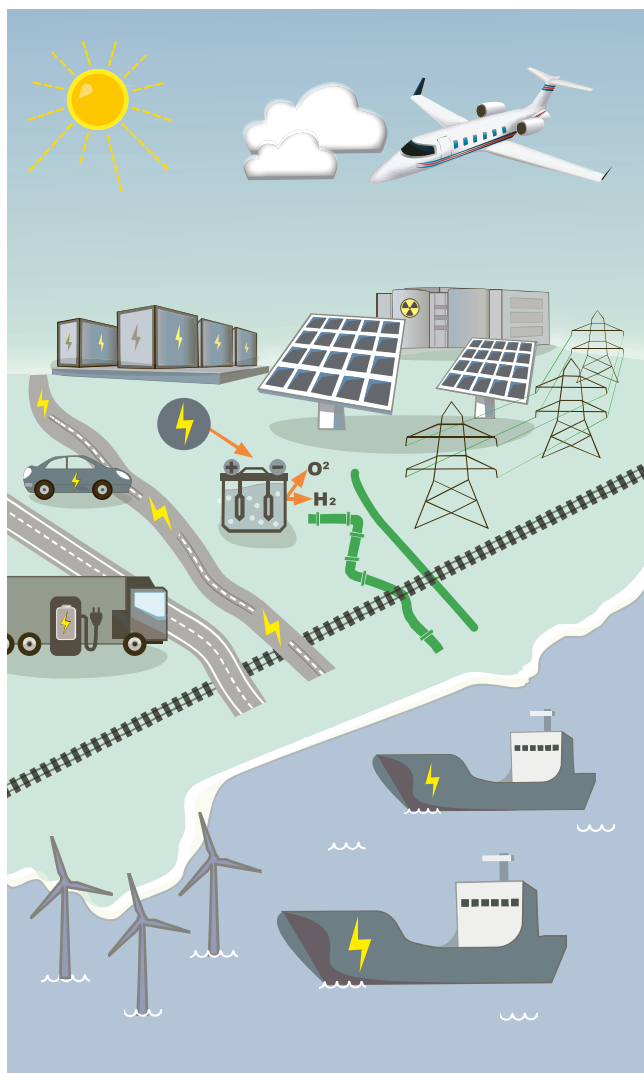
Utredningen har identifierat att hamnar och flygplatser kan spela en viktig roll som energihubbar i framtidens energisystem. Båda verksamheterna överför i dag stora mängder energi i form av fossila bränslen. Övergången till en helt elektrifierad sjö- och luftfart bedöms ta betydligt längre tid än för den övriga transportsektorn. På vägen mot ett sådant mål kommer också många delar inom hamnar och flygplatser, som exempelvis vägtransporter, kranar och omlastningsfordon, att elektrifieras. Högre användande av landström i hamnar bidrar redan i dag till att minska utsläppen och ett ökat effektbehov. I takt med att allt fler fartyg använder landström ökar också kapacitetsbehovet från elnätet. Det finns redan i dag en möjlighet för flygplatser att bygga interna elnät för användningen av el inom området. Motsvarande möjlighet för hamnar finns inte, men ett sådant förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utredningen bedömer att det finns en möjlighet för hamnar och flygplatser att ytterligare effektivisera elanvändningen och i högre utsträckning hantera effekttoppar lokalt inom det interna elnätet.

Utredningens förslag

Vi föreslår att möjligheten att bygga och använda elnät som inte omfattas av krav på nätkoncession förbättras. De nät som omfattas av undantag från koncessionsplikten finns i IKN-förordningen. Vi lägger fram två förslag som förbättrar möjligheterna att anlägga så kallade energihubbar. För det första föreslår vi att sammankoppling av interna elnät ska tillåtas. Detta möjliggör för till exempel elproduktion eller laddningsinfrastruktur att anslutas till det interna elnätet för exempelvis en flygplats även i de fall då det reguljära undantaget i IKN-förordningen inte är tillämpligt. En sådan sammankoppling får dock inte försvåra för distributionsnätsföretaget att bygga ut och underhålla sitt elnät på ett rationellt sätt. Vi föreslår också att Ei ska få

meddela dispens från kravet på nätkoncession även för sådana elnät som inte omfattas av något undantag i IKN-förordningen. Med dessa förslag skapas bättre förutsättningar för innovativa projekt som vill anlägga till exempel energihubbar.

Figur 2 Illustration av en energihubb



Källa: Utredningen, illustration av Agneta S Öberg/Elanders Sverige AB.

Konsekvenser av utredningens förslag

Utredningens förslag har potential att bidra till att fler energihubbar anläggs inom IKN-nät eller ett nät som omfattas av dispens. Utredningens fokus har varit flygplatsers och hamnars möjligheter att bygga och använda energihubbar. Även andra delar av transportsek-

torn kan dra nytta av dessa förslag. Ett exempel är depåer för tunga lastbilar som kan ges en möjlighet att sammankoppla laddningsstationer för lastbilar med elproduktion och lager som ligger utanför området för depån. Med förslaget om en dispensregel kan nya former av interna elnät tillåtas utan krav på nätkoncession.

Kapacitetskartor ska bidra till en effektiv utbyggnad av elnäten

Bakgrund

Elnätsföretagen har en central roll i elektrifieringen av transportsektorn. Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för personbilar visar att många laddoperatörer har svårt att identifiera platser där nätets kapacitet är tillräcklig för de kapacitetsbehov en laddningsstation kan ha i vissa fall. För dessa nya operatörer kan det bli ett tidsödande arbete med att hitta mark som är lämplig för en laddningsstation och som dessutom har möjlighet att anslutas till elnätet med tillräcklig kapacitet och inom rimlig tid. Flera operatörer utredningen har varit i kontakt med vittnar om att det har varit långa ledtider för att få besked och i vissa fall även att faktiskt bli ansluten till elnätet. Det arbete som skett med anslutningsprocessen kommer förbättra denna situation. Genom nya bestämmelser i elmarknadsdirektivet och elmarknadsförordningen som trädde i kraft under sommaren 2024 ställs krav på elnätsföretagen att offentliggöra information om var det finns ledig kapacitet inom deras nätområde. Efter att ändringarna i EU-regelverken blev klara har vi varit i kontakt med tjänstemän på Klimat- och näringslivsdepartementet, som handhar införandet i svensk lagstiftning, om att vi arbetat med ett förslag om kapacitetskartor. Vi har då fått besked att vårt förslag kan utgöra ett bidrag till det fortsatta införandet i svensk lagstiftning. Mot denna bakgrund lämnar vi ett underlag som beskriver nyttorna med kapacitetskartor samt förslag på hur kapacitetskartor kan regleras närmare.

Utredningens förslag

Kapacitetskartor bör införas så snart det är möjligt. Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för personbilar och tunga elfordon sker just nu och de närmsta åren. Utredningen anser därför att det är viktigt att framtagandet av kartorna kan ske på ett så enkelt sätt som möjligt. Utredningen har övervägt att Svenska kraftnät skulle få i uppdrag att sammanställa information om ledig kapacitet från alla Sveriges elnätsföretag och med denna information offentliggöra en sammanhållen karta för hela Sverige. En sådan process riskerar dock att ta längre tid än om varje elnätsföretag offentliggör en egen kapacitetskarta. Utredningen har därför valt att lämna förslag som innebär att offentliggörande av en kapacitetskarta ska ske av varje individuellt elnätsföretag. För att skapa en sammanhållen metodik över hela Sverige för hur ledig kapacitet ska beräknas ska Ei meddela föreskrifter om detta.

Utredningen vill dock framhålla att Svenska kraftnäts utredning om en nationell kapacitetskarta bör fortsätta och att nyttorna med en sådan karta noga övervägs.

Konsekvenser av utredningens förslag

Kapacitetskartor har goda möjligheter att bidra till en effektiv utbyggnad av elnätet genom att användare enkelt kan se var det är möjligt att ansluta sig. När en användare inte vet var det är lämpligt att ansluta en anläggning kan detta leda till onödig nätutbyggnad om det är så att anläggningen hade kunnat flyttas närmare den plats där det finns ledig kapacitet. Det är viktigt att poängtera att för anslutningen av många anläggningar är det inte möjligt att ta sådan hänsyn då tillgång till mark också är en viktig faktor när till exempel en laddningsstation ska anslutas till elnätet.

Nationell styrning och samordning

Bakgrund

Elektrifieringen av transportsektorn befinner sig i en omställningsfas. För den förestående elektrifieringen av de tunga fordonen kommer det att krävas en kraftig utbyggnad av ändamålsenlig laddningsinfra-

struktur, det vill säga i huvudsak där fordonen stannar av andra skäl (exempelvis depå, lastning, lossning, rast och vila). Det kommer att krävas en tempoökning och samordning på nationell och regional nivå mellan offentliga och privata nyckelaktörer för en samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddningsinfrastruktur. Det är i detta sammanhang viktigt med långsiktighet, näringslivsfokus och en tydlig målsättning att öka Sveriges konkurrenskraft. De kommande åren ökar dessutom komplexiteten i omställningen inte bara till följd av elektrifieringen av tunga fordon, utan även som en konsekvens av elektrifiering inom sjö- och luftfart.

En ändamålsenlig och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad kräver samverkan

En ändamålsenlig och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad kräver samverkan mellan en rad aktörer såsom staten, myndigheter, kommuner, länsstyrelser, regioner och näringsliv. En övergripande och samlad planering och dialog med särskilt fokus på effekt- och markfrågorna är nödvändig för att underlätta och skynda på en ändamålsenlig utbyggnad av laddningsinfrastruktur för både lätta och tunga fordon. Detta kommer att kräva ett mått av statlig styrning och samordning.

Vi föreslår att regeringen utreder och tydliggör behovsbilden gällande nationell styrning och samordning av elektrifieringen av transportsystemet, för att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet, med särskilt fokus på effekt- och markfrågor för de tunga fordonens behov av laddningsinfrastruktur.

Utredningen tar inte ställning till om samtliga punkter bör anses ligga inom ramen för Energimyndighetens befintliga samordningsuppdrag för laddningsinfrastruktur eller om det finns behov av kompletterande insatser. Vi konstaterar emellertid att elektrifieringen av transportsystemet i stort kommer att vara en komplicerad omställning som tar tid och kommer att kräva mobilisering och samordning av ett stort antal nyckelaktörer, inte minst näringslivet. Under de närmaste åren kommer den stora utmaningen att handla om att skapa förutsättningar för elektrifiering av tunga vägtransporter, men utvecklingen inom sjö- och luftfart har också påbörjats och kommer att accentueras.

Vi föreslår vidare att regeringen ger en utredning eller en myndighet i uppdrag att utreda frågan om behovet av och möjligheterna till mark för laddning. Utredningen bör beakta

- behovet av mark fördelat såväl på hemma- och depåladdning som semipublik laddning och publik snabbbladdning, samt
- tillgången till mark i förhållande till tillgången till effekt.

Ytterligare överväganden

Utredningen har identifierat flera områden där det i dagsläget inte finns stora hinder för elektrifiering av transportsektorn, samtidigt som det i någon mån kan vara motiverat med uppföljningar för att se om åtgärder behövs. Utredningen lämnar i betänkandet bedömningar avseende

- att det inte behövs förenklade regler när det gäller möjligheten att sätta upp vägvisning till laddningsstationer,
- att uppdaterade databaser med information om laddningsstationer för större elfordon kommer göra det enklare för alla typer av elfordon att hitta lämplig laddningsinfrastruktur,
- att utvecklingen av betallösningar för laddningsstationer kontinuerligt bör följas med syftet att bevaka att det inte förekommer inlåsnings effekter som kan försämra konkurrensen mellan olika laddningsoperatörer. Allt fler laddningsstationer har redan infört förenklade betallösningar som hindrar konkurrensskadliga inlåsnings effekter. Både inhemska initiativ och införandet av förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) har bidragit till detta,
- att det inte i nuläget är nödvändigt att initiera ytterligare åtgärder för tillgänglighetsanpassningen av laddningsinfrastruktur, men att Energimyndigheten inom ramen för sitt samordningsansvar bör följa regelutvecklingen inom området och medverka till ändringar om behov finns, så att alla har möjlighet att ladda sin elbil på publika laddningsstationer,
- att säkerheten vid laddning av ett elfordon är väl reglerad och att ytterligare förbättringar sker, samt

- att regelverken kring maximala bruttovikter kontinuerligt bör utvärderas så att elektriska lastbils möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs.

Datum: 2025-04-10

Ärendenummer: SLK-2025-00249

Landsbygd- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2025/00051

Göteborgs Stads yttrande över Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Göteborgs Stad har givits tillfälle att yttra sig över remiss från Landsbygd- och infrastrukturdepartementet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97). Göteborgs Stad instämmer i huvudsak med delbetänkandets förslag och bedömningar. Göteborg Stad delar utredningens uppfattning att omställningen av transportsektorn sker för långsamt och välkomnar att regeländringar som underlättar elektrifiering utvärderas då elektrifieringen är central för att nå klimatmålen.

Det finns dock vissa områden där Göteborgs Stad ser skäl att yttra sig som presenteras efter utredningens huvudområden.

Utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter

Förslag som berörs: 6.1 Undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas i ett särskilt bullerkänsligt område.

Göteborgs Stad ställer sig positivt till förslaget om att ge kommuner möjlighet att införa särskilda bestämmelser för lastbilar utan förbränningsmotorer men ser några aspekter som det finns skäl att yttra sig över.

Göteborg Stad delar uppfattningen att det största hindret för elektrifiering av den tunga fordonsslottan är den höga kostnaden för fordonen. En investering i ett elfordon måste därmed göras mer lönsamt och det bidrar ökad nyttjandegrad till. Göteborgs Stad anser att det finns behov av att överväga fler alternativ för undantagszoner för eldrivna tunga fordon och föreslår att möjligheten till undantag i lokala trafikföreskrifter inte enbart ska gälla bullerkänsliga områden, utan även kunna motiveras utifrån klimatmål, såsom riktvärden för luftkvalitet.

Göteborgs Stad vill också understryka att buller från motor eller drivlina bara är en del av problembilden. Betydande ljudnivåer kan uppstå från hantering av såväl lastbärare som från dörrar och diverse anordningar på fordonet som i sig utgör ett hinder för både sena och tidiga leveranser.

Göteborg Stad vill framhäva vikten av att skapa en tydlig och nationellt harmoniserad definition av fordonsslaget "utsläppsfria fordon" för att underlätta skyltning, kontroll och tillsyn.

Om definitionen baseras på EU:s CO2-kriterier kan det innebära att även fordon med förbränningsmotorer som drivs med bränsle tillåts, vilket kan minska fördelarna med tystare elfordon. Enhetliga fordonskategoriseringar behövs för att undvika komplexitet och otydlighet för transportutförare vid olika regleringar. Göteborg Stad vill slutligen betona att uppföljning av regelefterlevnad är viktigt för att säkerställa rättvis konkurrens och att kommuner ges möjlighet att övervaka och bötfälla överträdelser.

Utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur

Förslag som berörs: 7.1 Samfällighetsföreningar får besluta om installation av laddningsinfrastruktur

Sammanfattningsvis är Göteborg Stad positiv till förslagen som syftar till att underlätta laddinfrastruktur för samfälligheter. Det är nödvändigt att göra det praktiskt och ekonomiskt möjligt för boende i samfälligheter att ladda sina elbilar. Det finns även ett behov av att underlätta markanvändning för detta ändamål. Göteborg Stad vill lyfta behovet av att förtydliga möjligheterna att använda till exempel impedimentmark och tillfälliga bygglov för att främja etablering av laddinfrastruktur.

Åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning

Förslag som berörs: 9.1 Åtgärder som föreslås för en mer effektiv anslutningsprocess, 11.1 Utvidgade möjligheter att använda energihubbar och koppla samman IKN-nät, 12.1 Elnätsföretagen ska offentliggöra kapacitetskartor

Göteborg Stad är positiv till intentionerna bakom förslagen för att korta ledtiderna för nätanslutning genom etablering av energihubbar, men bedömer att delar av de regelförslag som utredningen lägger fram kopplat till lättnader i krav på koncession är allt för långtgående. Förslagen kan i sin nuvarande utformning bidra till rättsosäkerhet för koncessionsinnehavare och riskerar att driva samhället mot en ineffektiv och suboptimerad utbyggnad av elnätet. Koncession- och anslutningsplikten är central för elnätsbolagens verksamhet och för en samhällsekonomiskt effektiv infrastrukturutbyggnad.

Göteborg Stad är kritisk till att en ökad utbyggnad av interna nät och delningsnät är en effektiv lösning för att korta ledtiderna för nätanslutning. Även om det i vissa fall kan bidra till kortare ledtider för anslutning till det koncessionspliktiga nätet, bedöms de grundläggande orsakerna till långa ledtider framförallt vara kompetensbrist och tillståndprocesser. Ett alternativ är att elnätsbolag bör erhålla samma regellättnader som interna nät och delningsnät för att förbättra deras förmåga till snabba anslutningar. Ett annat alternativ är att kravställa eller underlätta för nätbolag och kunder att hitta villkor för överföring och flexibel prissättning som speglar nyttor och förbättrar nyttjandet av elnätet.

Göteborg Stad avstyrker de specifika förslagen på lättnader i kraven på koncessionsplikt i IKN-förordningen och tillägg i ellagen avseende generell dispens från koncessionsplikt. Bedömningen är att utredningens tolkning av rättspraxis gällande sammankoppling av interna nät är för långtgående och att den föreslagna nya 22 d § skulle lägga en för stor bevisbörda på nätbolagen och skapar osäkerhet.

Göteborg Stad ser kapacitetskartor som föreslås för att korta ledtider som ett bra sätt att öka transparensen kring det aktuella läget i elnätet. Staden anser att utredningens förslag är nödvändiga för att skapa en likvärdig bild av kapacitetsläget.

Göteborgs Stad vill dock betona vikten av likvärdiga beräkningsregler där Energimarknadsinspektionen utformar regler för hur kapacitet ska beräknas. Det är därtill avgörande att även Svenska Kraftnät och regionnätägare (genom det generella kravet på DSO:er) åläggs att göra kapacitetskartor då det ofta är dessa nät som sätter de långsiktiga förutsättningarna att bedöma möjligheten till anslutning, särskilt för större etableringar. Att kapacitetskartor endast speglar nuläget riskerar att ge falska negativa eller positiva besked. För att förbättra situationen bör kapacitetskartor kompletteras med tydligare krav på koncessionsinnehavaren där fokus inte bara ligger på befintlig kapacitet utan även på hur snabbt koncessionsinnehavaren kan svara på förfrågningar och inkludera eventuella utbyggnadsåtgärder samt tydligare krav på hur snabbt en anslutning ska åstadkommas.

Övriga inspel

Förslag som berörs: 13.1 Ett behov av nationell styrning och samordning? och 14.5 Fordonsvikt elektriska lastbilar

Göteborg Stad är positiv till att utreda och tydliggöra en samordnad styrning och samordning. För att säkerställa effektiv styrning bör en av myndigheterna ges ett tydligt mandat att leda det samlade nationella arbetet med elektrifieringsomställningen. Staden efterfrågar särskilt inrättandet av en samlad nationell instans som hanterar standardisering av säkerhet, planering och dimensionering av laddinfrastruktur i tätorter. Det vore även önskvärt med rekommendationer kring uppställning, brandskydd, säkerhet kring laddinfrastruktur, resiliens för elanslutningar och fler liknande frågor som är mycket viktiga för de aktörer, både myndigheter och näringsliv, som arbetar med övergången till elektrifierade lösningar.

Kompetensförsörjning är ett centralt område för en effektiv energiomställning. Det är viktigt att statens samordning inkluderar riktade utbildnings- och arbetsmarknadsinsatser för att säkerställa en kvalificerad arbetsstyrka inom elfordonsteknik, elinstallationer och stadsplanering. Göteborgs Stad vill även understryka fastighetsbranschens viktiga roll för en omställning mot ökad elektrifiering i transportsystemet där det kan finnas behov av riktade kompetenshöjande insatser.

Göteborg Stad bedömer att beredskapsfrågan är viktig i sammanhanget. Samhällsviktiga transporter måste kunna säkerställas även vid exempelvis långvariga avbrott i strömförsörjningen. Betänkandet belyser ansvaret kring dessa frågor översiktligt, samt nämner reservkraft för prioriterade laddningsstolpar i en not från MSB, men ger ingen riktigt tydlig bild över hur ett funktionellt och robust system för detta skulle kunna tänkas se ut för transportsektorn. Detta skulle behöva förtydligas.

I förordning (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen ges möjlighet att framföra ellastbilar med en maxvikt på 4,25 ton i stället för 3,5 ton om de är eldrivna. Göteborgs Stad ser gärna att liknande regelverk skulle kunna appliceras på särskilda transporter, främst inom serviceresor. Det finns en utmaning att elektrifiera rullstolsbussar. Anpassningar av fordonet, exempelvis hjälpmedel för resenärer, samt den batterikapacitet som behövs för detta ändamål överstiger maxvikten.

En maxvikt på 3,5 ton medför en ansenlig begränsning i passagerarantal, och därmed behov av fler fordon än nödvändigt. Det bör utredas om också 3,5 tons bussar kan tillåtas öka maxvikten till 4,25 ton om de är utsläppsfria.

Göteborgs kommunstyrelse