



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

## Remissvar avseende betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97

Motorbranschens Riksförbund, MRF, är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

### Sammanfattning

MRF, tillstyrker förslagen i betänkandet men vill också lämna följande synpunkter:

- Det är mycket bra att betona att laddning vid bostäder och arbetsplatser är grunden för elektrifiering. Det kräver tillgång till parkeringsplats med elanslutning. Det är klokt att som det föreslås i betänkandet införa en ny lagregel (18a §) i samfällighetslagen som möjliggör laddinfrastruktur på parkeringsplatser/garage utan ny förrättning.
- MRF delar intentionerna om att det är bra med undantag för fordon att köra i städer nattetid, men ska vara teknikneutralt och inte låsa sig vid el och vätgas.
- Rimligt att kunskapsunderlag om nätanslutning av laddningsinfrastruktur tas fram. Målet måste dock vara att öka den totala produktionen och effekten.
- Samordning på olika nivåer av utbyggnaden av laddmöjligheter måste ske så att långsiktighet, näringslivsfokus och en tydlig målsättning att öka Sveriges konkurrenskraft är vägledande.
- Det är bra att regelverken kring maximala bruttovikter kontinuerligt bör utvärderas så att elektriska lastbils möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs.
- Med den kommande tekniken med, V2, Vehicle to Grid blir det viktigt att nyttja dom möjligheter som elbilarna medför att kunna vara en del i landets totala elinfrastruktur varför det då är fortsatt viktigt att bilen har en naturlig plats i staden och nära fastigheter.



## Synpunkter

### Allmänt

MRF är i grunden positiva till förslagen som läggs fram i det aktuella betänkandet. Enligt mätningar som MRF gjort anser sig 64 procent av svenskarna vara helt eller ganska beroende av bilen för att vardagen ska gå ihop. Bilen är grunden för mobiliteten i landet.

Elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del i att skapa långsiktigt hållbara mobilitet för både gods och människor. Viktigt är dock att teknikneutralitet råder. Även annan teknik och andra bränslen som kan bidra till minskade utsläpp måste tillåtas vara med och utgöra en del av lösningen.

För det pågår en fantastisk omställning av fordonsflottan mot mer hållbarhet. Elektrifiering men också andra nya bränslen och bidrar till detta. Jämfört med 1990 års nivå var utsläppen av växthusgaser från personbilar 28 procent lägre år 2024 (Naturvårdsverket). I takt med att allt fler moderna bilar introduceras på marknaden och lever vidare som begagnade fordon kommer denna positiva utveckling att accelerera.

### Elektrifiering kräver god tillgång till parkering

Det är klokt att man i betänkandet betonar hemladdning som en förutsättning för elektrifieringen. Den allra största delen av elbillsladdning sker nattetid. Då krävs tillgång till parkeringsplats med elanslutning. Gott om parkeringsplatser är en förutsättning för ett livskraftigt lokalsamhälle även i urbana miljöer. Att ta bort parkeringsplatser i städer leder däremot till minskat kundunderlag för handel och annan service, samt ökad söktrafik när bilister tvingas åka runt och leta efter en plats. Onödiga utsläpp kan minimeras genom en realistisk planering. Det är viktigt att de parkeringsplatser som finns bevaras och att nya tillskapas vid nybyggnationer.

### Förenkla för samfälligheter att installera laddinfrastruktur

Svårigheten att ordna laddning för elbilar för de som bor i flerfamiljshus är välkänd. Krav ställs därför ofta på fler publika laddningsplatser men utmaningen är stor att finna ytor på gata för laddning. Här är långsam laddning på bostads- och arbetsnära parkering den mest realistiska möjligheten att klara elektrifiering av trafiken för de som bor i våra städer. Vi välkomnar förslagen om att det inte ska behövas 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.

#### Tystare och smidigare städer på natten

MRF delar intentionerna i betänkandet om att öppna upp för fler transporter i städerna nattetid. Störningarna kan kraftigt minskas om transporterna utförs med lastbilar som byggts med ny teknik. Det är dock tveksamt om det är klokt att så tydligt låsa sig vid att viss teknik måste användas för att undantag ska kunna göras. Det vore bättre om regelverken utformades så att det är störningarna som bekämpas, snarare än att fästa vikt vid att fordonen drivs med el eller vätgas. All teknik utvecklas kontinuerligt och det är viktigt att alla lösningar som kan vara med och bidra till utökad mobilitet i kombination med minskad miljöpåverkan också tillåts att göra det.

#### Kunskapsunderlag om nätanslutning av laddningsinfrastruktur

Precis som det beskrivs i betänkandet finns det en risk att elektrifieringen av transportsektorn bromsas av att nätkapaciteten inte räcker till för de tillkommande effektbehoven. Utbyggnad och ökning av effekten i hela systemet är därför en nödvändighet. Men väntan på detta är det klokt att vidta åtgärder på vägen. Förslagen om att ta fram ett kunskapsunderlag om nätanslutning av laddningsinfrastruktur är därför rimligt. Det är bra att tydliggöra problembilden och dess omfattning och att granska huruvida det existerar geografiska skillnader vad gäller väntetider. Så kan bedömningar göras av hur bilden kan komma att utvecklas i och med elektrifieringen inom transportsektorn. Detta ska dock ses som ett verktyg för att så snart som möjligt få till ökad kapacitet och effekt så att elektrifiering möjliggörs.

#### Samordning på olika nivåer

Elektrifieringen av transportsektorn kommer att ställa nya krav på samhället. I betänkandet efterlyses mer samordning på nationell och regional nivå mellan offentliga och privata nyckelaktörer för en samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddningsinfrastruktur. Det är då viktigt att betona det som nämns i betänkandet om att göra detta med långsiktighet, näringslivsfokus och en tydlig målsättning att öka Sveriges konkurrenskraft. Samordning får inte bli ett hinder eller ett svepskäl för att hindra utvecklingen med hänvisning till orealistiska målsättningar. Elektrifieringen måste ske på



ett sådant sätt och i en sådan takt att det stärker vår konkurrenskraft, inte håller tillbaka den.

#### Bruttovikter för lätta lastbilar

Det är viktigt att teknikneutralitet råder nu när elektrifieringen av transportsektorn sker. En typ av fordon som blir allt vanligare är lätta lastbilar. I dagsläget finns det fler än 600 000 sådana fordon i Sverige, vilket innebär en fördubbling sedan år 2000 (Trafikanalys). De får köras av personer med B-körkort, förutsatt att lastbilen inte väger mer än 3,5 ton. Men elektrifierade fordon tenderar att väga mer än så, eftersom batterierna i sig är tyngre än en traditionell förbränningsmotor. Därför finns ett undantag i EU:s körkortslagstiftning där möjlighet ges till att låta förare med B-körkort framföra lastbilar upp till 4,25 ton.

Det finns numera möjligt för organisationer att låta förare med körkortsbehörighet B köra tyngre lastbilar än 3500 kg om det drivs med el, gas eller är hybrid. Tekniken utvecklas dock hela tiden och batterierna blir lättare. Därför är det klokt att göra som det föreslås i betänkandet att regelverken kring maximala bruttovikter kontinuerligt bör utvärderas så att elektriska lastbils möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs. Lagar och regelverk måste bidra till att skynda på omställningen, inte förhindra den.