

Er ref: LI2025/00051
Ola Nordlander

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Vår ref: R-SI2025:15
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97

Skogsindustrierna tackar för att Landsbygds- och infrastrukturdepartementet välkomnar yttrande på Remiss av betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97. Även om Skogsindustrierna inte är remissinstans så önskar vi lämna yttrande då våra medlemsföretag har ambitioner att köpa batterielektriska transporttjänster, men TCO på dessa transporter måste först bli konkurrenskraftig.

Sammanfattning

Skogsindustrierna välkomnar betänkandets förslag och önskar se att åtgärderna implementeras så snart som möjligt.

Skogsindustrierna välkomnar särskilt förslagen om:

- effektivare anslutningsprocess (kap 9),
 - positivt med villkorade avtal.
 - positiv att regler införs som motverkar spekulationsansökningar.
 - viss liten flexibilitet i val av exakt slutgiltig position av laddplatsen önskas.
 - den branschpraxis Energimyndigheten föreslår bör även inkludera att nätföretag ska delge den anslutande parten information, och inte enbart fokusera på nätägarens behov.
- möjliggörande av energihubbar för transportsektorns behov (kap 11),
 - positivt att kunna koppla samman IKN-nät
- att nätbolag ska tillhandahålla kapacitetskartor om anslutningstillgänglighet (kap 12) samt
- att regelverk för bruttovikt på vägtransporter kontinuerligt utvärderas så att elektriska lastbilers möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs (kap 14.5)
 - angeläget att maxvikter för BK4 utvärderas i närtid. Detta då Trafikverket har i uppdrag att i Nationell plan redovisa en genomförandeplan för utbyggnaden av BK1-vägnätet till BK 4, samt vilket behov av ekonomisk ram det bedöms medföra.

Skogsindustriernas yttrande

En effektivare anslutningsprocess

Betänkandet redogör vi för åtgärder som kan vidtas för ett mer effektivt utnyttjande av elnäten.

Skogsindustrierna välkommer dessa förslag. Det är positivt med villkorade avtal. Det är även positivt att regler införs som visar att den som ansöker om en laddplats är mogen att uppföra laddplatsen och har

ambition att bygga då detta motverkar spekulationsansökningar. Skogsindustrin har intresse av att bygga laddplatser kring våra befintliga industrier och terminaler, vilka ligger där de ligger. Det har dock visat sig att vissa medlemsföretag har haft behov av att flytta själva platsen för laddstationen några hundra meter under ansökningstiden, varför viss flexibilitet i val av plats är välkommet.

Gällande Energiföretagens rekommendationer och vägledning till nätföretagen (kap 9.1.3) önskar vi se att den branschpraxis som Energiföretagen föreslår även specificerar vilken information nätföretagen ska lämna ut till anslutande part och i vilket skede, i stället för att som idag enbart specificera vilken information den anslutande parten ska tillhandahålla till nätföretaget. Exempel på information som är av intresse för den anslutande parten är; när i tiden parten kommer få återkoppling från nätbolaget, vilken köplats parten har, samt när den anslutande parten kan förväntas få anslutning. Kundsidan bör inkluderas i arbetet med att ta fram en branschpraxis i större utsträckning än vad som gjorts idag.

Energihubbar för transportsektorns behov; Sammankoppling av IKN-nät

Betänkandet föreslår att IKN-förordningen kompletteras med en bestämmelse som gör det möjligt att koppla samman ett eller flera elnät på vilka överföring för någon annans räkning får ske.

Skogsindustrierna välkomnar dessa förslag. Möjligheten att koppla samman IKN-nät underlättar för våra medlemsföretag att bygga en publik laddplats direkt utanför en industri eller en tågterminal och dra en elnätskabel från industrinätet till laddplatsen.

Skogsindustrins råvarutransporter startar med lastbil på 260 000 olika platser i landet varje år. En stor del av råvaran transporteras till virkesterminaler varifrån de sedan transporteras med tåg till industrin. För att ställa om både virkestransporterna och färdigvarutransporterna till elektriska lastbilar är det angeläget att snabbt bygga ut laddplatser vid järnvägsterminaler, industrier, hamnar och andra noder där omlastning från och till lastbil sker.

Att möjliggöra att IKN-nät kan användas för laddning utanför ett industriområde, (oavsett om det är publik eller icke publik laddning) är en viktig reform som krävs för att snabba på elektrifieringen. Vi ser också att det är viktigt att IKN nät kan användas effektivt utan regelkrångel.

För att undvika otydlighet i när dispens från krav på nätkoncession ska ges så behöver det vara tydligt att utbyggnad av laddstation för fordon är ett beaktansvärt skäl, oavsett om laddstationen kommer vara publik eller inte.

Kapacitetskartor

Betänkandet föreslår att elnätsföretagen ska offentliggöra kapacitetskartor som visar var det finns ledig kapacitet för anslutning.

Skogsindustrierna välkomnar detta förslag.

Fordonsvikt elektriska lastbilar

Betänkandet pekar på att det är viktigt att regelverk för bruttovikt på vägtransporter kontinuerligt utvärderas så att elektriska lastbils möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs.

Skogsindustrierna välkomnar detta och då särskilt kopplat till BK4.vägar och 74-tons lastbilar, där Skogsindustrin önskar se att tillåtna bruttovikter höjs för fossilfria tunga lastbilar. Detta är särskilt

angeläget att utreda i närtid då Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som i dag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4). Trafikverket ska i förslag till nationell plan redovisa en genomförandeplan för hur denna utbyggnad av BK1-vägnätet till BK 4 ska genomföras samt vilket behov av ekonomisk ram det bedöms medföra. (se sid 10 i [uppdrag-till-trafikverket-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-och-mojlighet-for-lansplaneupprattarna-att-ta-fram-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur.pdf](#)) Här anser Skogsindustrierna att det är lämpligt att ta höjd för högre bruttovikter hos fossilfria tunga lastbilar i samband med att Trafikverket uppgraderar BK1-vägnätet till BK4.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Tillgång till konkurrenskraftiga batterielektriska tunga transporter är en del i skogsindustrins och Sveriges klimatomställning. Skogsindustrins Framtidsagenda bygger på tre löften som tar sikte på 2040, när nästa generation uppnår vuxen ålder. Vi tror att samarbete är vägen framåt: Framtiden formar vi tillsammans. De tre löfterna är:

- Till 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

Idag uppgår skogsnäringens årliga klimatnytta till cirka 93 miljoner ton koldioxidekvivalenter (CO₂e). Skogsindustrins ambition är att öka denna klimatnytta med 30 procent, till 122 miljoner ton koldioxidekvivalenter, till 2040. Den stora möjligheten ligger inom ökad substitution, dvs ersätta fossilt med förnybart, både produkter och energi. Men målet om att ha fossilfria landtransporter i Sverige är också av stor vikt för att öka klimatnyttan.

Skogsindustrin är en stor transportköpare av lastbilstransporter. 20 procent av allt gods som transporteras på väg i Sverige tillhör Skogsindustrin. Skogsindustriernas medlemsföretags löfte är att ha fossilfria inrikestransporter på land till 2040. För att nå det arbetar företagen för att till 2028 ha minskat utsläppen med 5 % jmf 2025, ha elfordon tillgängliga på marknaden och i kommersiell drift samt ha en branschgemensam bild och färdplan för elektrifiering. Dessutom är ett delmål till 2030 att 50 % av nyanskaffade lastbilar för skogsråvara ska vara batterielektriska. För att nå detta krävs att ett antal politiska styrmedel och andra hinder åtgärdas, varav vissa berörs i SOU-betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97.

De tunga lastbilarnas prestanda utvecklas i snabb takt och inom Skogforsks projekt TREE: Transition to efficient electrified forestry transport, körs idag en handfull tunga batterielektriska fordon i daglig verksamhet. Bland annat körs en **94 ton tung batterielektrisk flis-lastbil som är 33,5 meter lång** i daglig drift, samt två 64 tons timmerbilar. Inom TREE-projektet ser man idag att hela 60-80 % av råvarutransporterna till skogsindustrin skulle kunna ske med batterielektriska transporter, förutsatt att det finns laddning, att priset är konkurrenskraftigt mm. Prestandan på bilarna har alltså visat sig väldigt

god, samtidigt som den utvecklas snabbt. Att snabbt sätta upp laddstationer till låg kostnad innebär en mycket viktig åtgärd för att göra de tunga batterielektriska bilarna konkurrenskraftiga.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig