

Teknikföretagens position

Svensk klimatpolitik



Teknikföretagen

Sammanfattning

Teknikföretagen vill att Sverige visar ledarskap i klimatfrågan och inför styrning som gör att klimatmålen nås samtidigt som företagen ges möjlighet att bedriva konkurrenskraftig verksamhet. Med välutformade styrmedel kan svensk industri fortsätta tillverka produkter, tjänster och tekniska lösningar som kan bidra till klimatomställningen både nationellt och internationellt. Det finns en enorm potential inom industrin att skapa tillväxt, jobb och välfärd både inom och utanför landets gränser.

För att minska utsläppen i industrin och genomföra klimatomställningen fullt ut behövs utöver en välutformad klimatpolitik även välutbildad arbetskraft, framförallt ingenjörer; satsningar på forskning, utveckling, demonstration och spridning av ny teknik; samt tillgång till infrastruktur (elnät, 5G, transportinfrastruktur) och finansiering i form av både privat och offentligt kapital. Dessutom behövs exportfrämjande för att få ut modern svensk teknik på världsmarknaden.

Teknikföretagens huvudsakliga medskick till utformningen av den klimatpolitiska handlingsplanen är följande:

- 1** Elektrifieringen kommer bli avgörande för att lyckas med klimatomställningen. Politiken måste möjliggöra en snabb utbyggnad av både fossilfri elproduktion och nätinфраstruktur där modern teknik byggs in för att bland annat effektivisera och lagra väderberoende produktion.
- 2** Elsystemet måste ha rätt balans och leverera konkurrenskraftiga priser. För att klimatomställningen ska ske genom elektrifiering krävs att elsystemet hela tiden kan leverera el i hela landet till ett konkurrenskraftigt och rimligt stabilt pris. För låg totalkostnad och för balans i det fysiska elsystemet krävs en genomtänkt mix av planerbar och väderberoende kraftproduktion.
- 3** Det krävs effektivare tillståndsprocesser och incitament för lokal acceptans. För att en utbyggnad till minst 300 TWh el ska ske krävs effektivare tillståndsprocesser, att elproduktion och tillhörande nät blir utpekade riksintressen samt att incitament ges till lokalbefolkningen för att öka acceptansen för ny produktion och nätinфраstruktur.

4

Energieffektiviseringar och flexibilitetslösningar kan snabbt ge effekt. Energieffektiviseringar och flexibilitetslösningar är viktiga för elsystemets balans och säkerhet och för att hålla kostnaden nere för utbyggnaden. Detta är den snabbaste vägen att få fram mer el. Ett statligt stöd för investeringar i energieffektiviseringar och flexibilitetslösningar är motiverat utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv och bör betalas ut genom existerande stödsystem för att snabbt och enkelt komma på plats. I komplement behövs en ”one-stop-shop” för samarbeten, kunskapsdelning, information och rådgivning.

5

Förbättra styrningen på transportområdet för att gynna miljövänliga fordon. Dagens styrmedelsmix i transportsektorn är komplex och drar åt olika håll. Det är dags att se över styrningen, inte minst beskattningen av fordon, för att förenkla och se till att miljövänliga fordon blir ett förstahandsval för alla fordonsköpare. För detta krävs långsiktiga, ekonomiska styrmedel som är teknikneutrala.

Bakgrund

Regeringen kommer i slutet av året lägga fram sin klimatpolitiska handlingsplan som ska beskriva hur regeringen vill uppnå de klimatpolitiska målen under de kommande fyra åren. De mål som ska nås är först och främst de nationella målen till 2030 som inbegriper ett mål för den icke-handlande sektorn (mindre industrier som inte ingår i EU ETS, jordbruk, inrikes transporter mfl.) och ett specifikt mål för transportsektorn.

För att nå målen behövs styrmedel och andra statliga åtgärder. Styrmedel inkluderar administrativa (lagkrav och regler), ekonomiska (skatter, avgifter, stödssystem) och informativa styrmedel. Det finns en rad styrmedel på plats, men enligt Naturvårdsverkets och klimatpolitiska rådets bedömningar kommer nuvarande styrning inte att räcka för att nå det nationella transportmålet. Detta beror framförallt på att regeringen aviserat lättnader i styrningen på transportområdet den senaste tiden, bland annat genom förändringar i reduktionsplikten, drivmedelsskatten och ett slopat bonussystem för miljövänliga personbilar.

Teknikföretagen anser att det är viktigt att Sverige visar ledarskap i klimatfrågan och inför styrning som gör att klimatmålen nås. Styrningen måste samtidigt ge företagen möjligheter att bedriva konkurrenskraftig verksamhet. Med välutformade styrmedel kan svensk industri fortsätta tillverka produkter, tjänster och tekniska lösningar som kan bidra till klimatomställningen både nationellt och internationellt. Det finns en enorm potential inom industrin att skapa tillväxt, jobb och välfärd i hela landet.

För att minska utsläppen i industrin och genomföra klimatomställningen fullt ut behövs utöver en välutformad klimatpolitik även välutbildad arbetskraft och framförallt ingenjörer; satsningar på forskning, utveckling, demonstration och spridning av ny teknik; samt tillgång till infrastruktur (elnät, 5G, transportinfrastruktur) och finansiering i form av både privat och offentligt kapital.

Utmaning

Den största utmaningen för att lyckas med klimatomställningen, och på vägen dit nå uppsatta klimatmål på nationell och EU-nivå, är att lyckas med elektrifieringen av samhället. För att minska utsläppen från svensk industri till närmare noll kommer det att krävas enorma mängder fossilfri el. Dagens scenarier från olika prognosmakare visar att elförbrukningen i samhället 2045 kommer att vara minst dubbelt så stor som idag, uppemot 350 TWh mot dagens 140 TWh. Med andra ord kommer det att krävas stora investeringar i fossilfri elproduktion, nätinфраstruktur och modern teknologi. Den moderna tekniken, som inkluderar smarta digitala lösningar, kan hjälpa elsystemet att skapa balans i varje ögonblick, flexibilitet, lagringsmöjligheter och effektiviseringar. I stor utsträckning finns redan teknologin som behövs för utbyggnaden.

Energieffektiviseringar och smarta lösningar för efterfrågefexibilitet kan nyttjas för att balansera elsystemet och snabbare än andra alternativ leverera den el som är så hett eftertraktad i hela landet. Potentialen för ytterligare energieffektiviseringar är enligt Energimyndigheten relativt stor och möjligheterna med flexibilitetslösningar, som kan förflytta elförbrukningen i tid, kan avlasta elnätet och skapa en jämnare förbrukning under dygnets alla timmar. Det i sin tur ger lägre och stabilare elpriser för alla. Av dessa anledningar är det viktigt att se till att fler investeringar sker i energieffektiviseringar och flexibilitetslösningar.

Elbehovet kommer även att öka inom transportsektorn när fler lätta och tunga fordon ska laddas med el. Här är utmaningen framförallt att få till en utbyggnad av laddinfrastrukturen så att det går att ladda fordonen med den teknik som krävs, var som helst i landet på kort tid. Finns laddmöjligheterna och tillräckligt med effekt när många vill ladda samtidigt på samma plats kommer efterfrågan på olika sorters elfordon (plugg-in hybrider och rena elfordon) att öka. Men om infrastrukturen släpar efter riskerar Sverige att missa uppsatta klimatmål eftersom möjligheterna att ställa om transportsektorn framförallt är genom el och biobränsle. En ytterligare utmaning är att eldrivna fordon fortfarande är mycket dyrare i inköp än konventionella fordon med förbränningsmotor.

Klimatstyrmedlen för transportsektorn som inbegriper en rad olika styrmedel inklusive bränsleskatter, reduktionsplikt, malussystem, CO₂-krav ser inte ut att räcka för att nå 2030 målet. Efter att bonussystemet för miljövänliga bilar, och framförallt elbilar, drogs bort under hösten 2022 har försäljningen av elbilar sjunkit drastiskt. Politiken signalerar just nu att det inte är fördelaktigt att köpa en bil som drivs med el. Det finns även styrmedel som har ett annat syfte än att minska koldioxidutsläppen men som också bidrar till minskade koldioxidutsläpp, exempelvis Eurovignette. Styrningen på transportområdet är med andra ord komplex, för att det finns många olika direkta och indirekta styrmedel som interagerar och ibland drar åt motsatt håll (reseavdraget). Här har politiken en utmaning i att göra styrningen enklare och mer kostnadseffektiv.

Teknikföretagens policyförslag för industrin

Teknikföretagen vill att Sverige behåller ledartröjan internationellt i klimatpolitiken genom välde signerade styrmedel som ger flexibilitet, långsiktighet och är kostnadseffektiva på både kort- och lång sikt. EU:s klimatmål och styrmedel är på väg att komma ikapp Sveriges ambitioner och med fokus på att bredda utsläppshandeln till mer eller mindre alla sektorer. Den dag vi har en gemensam, sektorövergripande utsläppsbulle genom handel med utsläppsrätter inom EU bidrar ytterligare utsläppsminskningar i Sverige till ökade utsläpp i något annat EU land, eftersom utsläppstaket är satt. Den dagen blir det svårare att behålla ledartröjan, men det går om vi i Sverige tänker till och utformar styrningen så att den framförallt bygger upp en industri som kan bidra med världsledande teknologi som behövs i klimatomställningen världen över. När tekniska lösningar kan säljas utomlands och bidra med ytterligare utsläppsminskningar internationellt får vi dynamiska effekter som kan slå ut den så kallade vattensängseffekten då utsläppen bara flyttar inom utsläppsbubblan. För att åstadkomma dessa dynamiska effekter behöver industrin få incitament genom rätt sorts styrmedel på hemmaplan för att lägga resurser på teknisk utveckling av all sorts grön teknik och nya affärsmodeller.

Elektrifiering

För att svensk industri ska kunna ställa om och bidra till klimatmålen samtidigt som hela samhället ska elektrifieras är det avgörande att utbyggnaden av ett kostnadseffektivt, robust och fossilfritt elsystem lyckas.

Ödesfrågan handlar om att säkra försörjningen av fossilfri el, där och när den behövs, till ett konkurrenskraftigt och rimligt stabilt pris. Dessutom i ett elsystem som inom bara två decennier behöver leverera minst dubbelt så mycket el som idag.

När elmarknadsdesignen ses över är det viktigt att behålla incitamentsstrukturen som finns på den avreglerade marknaden och inte övergå till mer statlig intervention. Det

skulle göra mer skada än nytta i tider av elektrifiering. Sammantaget behöver hinder identifieras och röjas undan så att alla fossilfria energislag och tekniker har möjlighet att bidra till ett dubbelt så stort elsystem.

Teknikföretagen har en rad konkreta policyförslag för hur Sverige bygger ut ett elsystem i världsklass:

- 1 Tydliggör behovet av balans mellan planerbara, väderberoende och flexibla resurser.** Kraftslag och tekniker bidrar på olika sätt såväl när det kommer till att upprätthålla frekvensen i varje ögonblick som till att säkerställa effekt där och när den behövs. Detta "glöms" alltför ofta bort. Utgångspunkten bör tas i elsystemets behov såväl när det svenska elsystemet skalas upp som när EU:s elmarknad förändras.
- 2 Styr mot ett fossilfritt elsystem som byggs ut till en låg totalkostnad.** Såväl i Sverige som på EU-nivå präglas den politiska debatten alltför ofta av en dragkamp mellan olika kraftslag. En bättre utgångspunkt är att styra mot en låg total systemkostnad för elsystemet där de funktioner som krävs premieras i stället för enskilda kraftslag. Dessutom där de aktörer som bidrar till obalanser betalar för hanteringen av dessa.
- 3 Tillämpa ett teknikneutralt förhållningssätt.** I många fall finns redan tekniska lösningar för att hantera utmaningarna på elområdet på ett kostnads-effektivt sätt, samtidigt som de i andra fall håller på att växa fram. Eftersom det på förhand är svårt att veta vilka tekniska lösningar som växer fram, bör förhållningssättet vara teknikneutralt.
- 4 Låt elkunderna prissäkra sig samtidigt som de påverkas av timvisa prisvariationer.** Möjligheten till prissäkring är viktig för elkunder ska inte behöva bli räddade av staten i turbulenta tider och inte heller förvänta sig att bli det. Avtal där hela förbrukningen har ett fast pris är dock inte optimalt eftersom de minskar incitamenten till att spara, energieffektivisera och använda elen på ett mer flexibelt sätt. Inriktningen bör i stället vara att elkunder ges bättre möjlighet att prissäkra merparten av sin förbrukningsvolym samtidigt som alla på marginalen känner av timprisernas variationer.
- 5 Säkra finansmarknadernas centrala betydelse på elmarknaden.** Finansmarknaderna har en viktig uppgift på elmarknaden genom att vara en central länk mellan producent och elanvändare. Förändringar i existerande regelverk måste vara välavvägda så att elkundernas behov av stabilitet fortsatt säkerställs samtidigt som kraftproducenternas incitament för investeringar i ny elproduktion behålls. Förändringar på EU nivå får inte sätta käppar i hjulet för den finansiella elhandeln som redan finns i Norden och fungerar bra.
- 6 Skapa långsiktiga incitament för ny elproduktion – utan statlig kortslutning av prissignalerna.** Att långsiktigt kunna överblicka intäkter och andra förutsättningar är viktigt vid investeringar i all fossilfri kraftproduktion. Utöver handeln med Forward-terminer på finansmarknaden, är så kallade Power Purchase Agreements (PPA) viktiga och redan vanligt förekommande i Sverige. Därutöver finns skäl att överväga någon form av "tillförlitlighetsoptioner" för säkerställande av tillräcklig effekt där och när den behövs – men utformningen bör vara noga genomtänkt och väl avvägd. EU-förslaget om Two way contracts for difference (CfD) är samtidigt problematiskt. Det är i praktiken ett statligt drift-

stöd där intäkterna garanteras inom ett spann – vilket innebär statlig kortslutning av prissignalerna – och riskerar att leda till en mer omfattande utbyggnad av väderberoende kraftproduktion än vad elsystemet klarar om inte elsystemets behov samtidigt tillgodoses.

7 Moderna tekniklösningar måste byggas in i elsystemet. Moderna tekniklösningar kommer att behövas i det framtida elsystemet – inklusive på efterfrågesidan med flexibilitetslösningar och energieffektivisering. I många fall finns redan lösningar som kan hantera olika delar av utmaningarna på elområdet på ett kostnads-effektivt sätt – innefattade alltifrån lagringstekniker till modern kraftelektronik. Teknikföretagen anser att det är viktigt att elmarknadsdesign och styrmedel inte utgår från enskilda kraftslag – utan banar väg för såväl moderna tekniklösningar som redan finns som för framväxande teknik.

8 Satsa på kompetensförsörjning samt på forskning, utveckling och spridning av teknik på elområdet. För att elsystemet ska kunna byggas ut till minst det dubbla på bara några decennier enbart med fossilfri teknik, krävs en storsatsning på utbildningsplatser på högskolor och universitet inom bland annat kraftelektronik och kärnkraftteknik. Därtill satsningar på forskning och utveckling inom alltifrån elnät och kraftproduktion till tekniker för energilagring och smart elanvändning.

9 Effektivisera tillståndsprocesserna och gör elsystemet till ett prioriterat riksintresse samt hantera acceptansproblematiken. För att utbyggnaden av elsystemet ska kunna ske tillräckligt snabbt måste politiken nu gå från ord till handling med att effektivisera och snabba upp tillståndsprocesserna. Därtill bör elnät och anläggningar för elproduktion göras till ett så kallat riksintresse, så att andra intressen inte ständigt övertrumfar utbyggnaden av elsystemet. Det är även centralt att implementera incitament för att hantera acceptansproblematiken på lokal nivå.

10 Våga främja utbyggnad av all fossilfri teknik. Det räcker inte att säga att alla fossilfria kraftslag är tillåtna nu när en massiv utbyggnad av elsystemet krävs. I stället måste politiker från alla läger helhjärtat signalera att man bejaktar såväl ny kärnkraft som vindkraft – liksom annan modern teknik som kan bidra till utbyggnaden av ett kostnadseffektivt, robust och fossilfritt elsystem.

Policyförslag för investeringar i energieffektivisering och flexibla lösningar

För att snabbt få tillgång till mer el, en jämnare förbrukning och stabilare priser samt bibehålla svensk konkurrenskraft är det viktigt att investera i energieffektiv teknik och i smarta flexibilitetslösningar. Energieffektiviseringar leder till en minskad elförbrukning givet samma produktionsvolym medan flexibilitetslösningar flyttar elanvändningen i tid så att samhället får en jämnare förbrukning över dygnets alla timmar. Dessa lösningar avlastar elnätet, minskar effektoppar och bidrar med stabilitet i systemet. Eftersom lösningarna är bra för hela samhället kommer det att behövas statliga stöd för att få till fler investeringar än vad som är lönsamt från den enskilde företagaren. Teknikföretagen har låtit konsultföretaget WSP göra en styrmedelsanalys för att identifiera motivet för statlig styrning och ge förslag på lämplig utformning av styrmedel.

Med stöd i WSP:s rapport anser Teknikföretagen att det behövs:

- 1 Ett ekonomiskt stöd för investeringar i energieffektiviseringar och flexibilitetslösningar.** Detta stöd kan med fördel inkluderas i Industrikivet och/eller Klimatkivet eftersom det finns en indirekt klimatkoppling mellan dessa åtgärder och klimatomställningen. Det bör även ges incitament inom stödet till sektorskoppling och gränsöverskridande samarbeten där någons spill blir någon annans resurs. Ett alternativt stöd är att utforma ett nytt program för energieffektivisering, likt PFE eller Energisteget, men som är öppet för hela näringslivet. Ett annat alternativ är att utforma ett omvänt auktionssystem, som är på förslag från Fossilfritt Sverige, och som innebär att staten ger en summa pengar till de aktörer som kan genomföra effektiviserings- och flexibilitetsprojekt till lägst kostnad. Detta system blir mer kostnadseffektivt, men behöver utformas med eftertanke för att inte bli komplicerat och administrativt kostsamt för små aktörer att delta i.
- 2 En plattform att mötas på, One-Stop-Shop, för fler investeringar i energieffektiviseringar och flexibilitetslösningar.** Där skulle företag få och dela med sig av information och rådgivning samt samverka för att optimera användningen av outnyttjad energi och även bygga upp energigemenskaper mm. Incitamenten för detta bör komma genom det finansiella stödet. Det finns goda exempel på One-Stop-Shops från andra områden inom bland annat industrin och byggsektorn. Forskningsinstitutet RISE har intresse och förmåga att hålla ihop en sådan plattform.
- 3 Satsningar på forskning, utveckling, demonstration och spridning av ny teknik.** Detta behövs kontinuerligt för både energieffektiviseringar och flexibilitetslösningar för att elektrifieringen ska lyckas och för att Sverige ska kunna konkurrera när det gäller utvecklingen av ny teknik. En förstärkning av samarbetet mellan industri och akademi är därför viktigt.

Alla nya styrmedel behöver vara långsiktiga, breda, teknikneutrala och kostnadseffektiva!

WSP:s rapport finns på Teknikföretagens hemsida.

För att ta ett ännu större grepp om energiomställningen har forskningsinstitutet RISE tagit initiativ till ett Energikliv, se bilaga för en beskrivning av förslaget.

Teknikföretagens policyförslag för transportsektorn

Idag finns både nationell och EU styrning för att minska utsläppen av koldioxid i transportsektorn, exempelvis koldioxidskatt på fossila bränslen, reduktionsplikt, CO₂-krav, malus-system vid inköp av fordon. Dessutom finns indirekt styrning, genom styrmedel som har ett annat syfte än att minska koldioxidutsläppen, exempelvis Euro7, Euro-vingette, trängselskatt, reseavdrag mm. Inom Fit-for-55 har nyligen flera regelverk antagits som kommer att påverka utsläppen från transportsektorn ytterligare. ETSII för transporter och byggnader kommer att implementeras 2027 genom ett handelssystem med utsläppsrätter. Om detta system införs utan några förändringar i nuvarande styrmedel kommer kostnaderna för bensin- och dieseldrivna fordon att gå upp. Energiskatte-direktivet kan också komma att ändra beskattningen av drivmedel till fördel för elfordon och andra mer miljövänliga alternativ. Med andra ord finns en uppsjö av direkta och indirekta styrmedel som styr mot minskade koldioxidutsläpp i transportsektorn. För att Sverige ska nå det nationella transportmålet om en minskning av koldioxidutsläppen med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 anser Teknikföretagen att regeringen behöver göra följande:

- 1 Analysera hur existerande och kommande styrmedel interagerar för att dra slutsatser om hur incitamenten för olika sorters fordon ser ut.** Innan staten implementerar ny styrning för att minska utsläppen från transporter behöver regeringen se över den existerande styrmedelspaletten för att effektivisera styrningen. Dubbelstyrning är exempelvis inte effektivt, bara dyrt, och styrmedel som drar i fel riktning på grund av ett annat syfte kan sannolikt förbättras. Det är viktigt för företagen som ska leva upp till all styrning att den förenklas och effektiviseras. Detta är också bra utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. När styrningen ses över behöver det ske så att förändringar kan bli långsiktiga och ta in förändringar som sker inom EU.
- 2 Ytterligare styrning bör vara kostnadseffektiv, långsiktig och teknikneutral.** När ytterligare styrning ska implementeras bör styrningen utformas på ett kostnadseffektivt sätt genom ekonomiska styrmedel som ger incitament till inköp och användning av miljövänliga fordon, framförallt elfordon. Den totala styrmedelsmixen behöver skapa relativpriser som gynnar fordon med låga utsläpp, och vice versa, för att skapa en större efterfrågan på den sortens fordon. Den styrning som implementeras behöver vara långsiktig för att framförallt uppmuntra till investeringar och teknikutveckling som i sin tur ger lägre kostnader. Ytterligare är det avgörande att styrningen är teknikneutral för att ge samma förutsättningar till alla aktörer som har en möjlig lösning för att minska utsläppen. För att skynda på elektrifieringen av transportsektorn genom mer elproduktion, utökad nät- och laddinfrastruktur och en högre efterfrågan på eldrivna fordon bör staten agera snabbt och nyttja de öppningar för finansiellt stöd som finns på grund av förändrade statsstödsregler.
- 3 Skattesystemet för transportsektorn behöver ses över för att förenklas och bättre styra mot det som är önskvärt utifrån ett samhällsperspektiv.** Beskattningen av fordon är komplex och blir därför otydlig när olika skatter har olika syften och samtidigt påverkar fordonsköp och fordonsägandet i olika riktningar. Idag finns det skatter som styr mot alla tre benen inom transportsektorn dvs för en ökad andel energieffektiva och fossilfria fordon; ökad andel förnybara drivmedel och för ett mer transporteffektivt samhälle. Exempelvis fordonsskatt/malus, bränsleskatt, trängselskatt, skattenedsättningar för vissa biodrivmedel och för vissa sektorer, förmånsskatt, mm. Det diskuteras också om Sverige även ska införa en kilometerskatt. Allt för många

skatter som ibland drar åt olika håll är komplicerat och administrativt tungt. Därför bör skattesystemet utredas för att förenklas. Införs en kilometerskatt bör den vara koldioxidifferentierad, som i Tyskland, för att bidra till minskade koldioxidutsläpp och gynna fordon med låga utsläpp.

4 För personbilar krävs stimulanser för att öka incitamenten för att välja en miljöbil framför en bil med konventionell förbränningsmotor.

När bonusen försvann för inköp av miljöbilar sjönk elbilsförsäljningen drastiskt. Anledningarna kan vara flera, inklusive ett sämre ekonomiskt läge, att regeringen aviserar ambitionssänkningar för transportsektorns omställning mm. För att få igång den viktiga elektrifieringen av transportsektorn behöver bonusen eller en liknande stimulans återinföras. Dessutom krävs fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur och förmånsbeskattningen av tjänstebilar bör premiera lågutsläppsfordon. Ytterligare bör staten analysera andra möjligheter att öka incitamenten för elbils-laddning och tillhandahållandet av flexibilitet till elnätet genom så kallad tvåvägsladdning där elen säljs tillbaka till nätet.

5 För tunga fordon krävs laddinfrastruktur och tankstationer samt en bibehållen premie för inköp av en ellastbil.

Idag byggs det laddinfrastruktur för tunga fordon, framförallt på strategiska platser där många åkare stannar. Det saknas dock utbyggnad av laddning på hemmaplan, i de depåer där fordonen står still över natten. För mer utbyggnad kan man söka stöd genom klimatklivet. Dessutom saknas det stöd för att bygga ut tankmöjligheterna på terminaler dit många lastbilar åker, så kallad destinationsladdning. Idag finns det en premie som går till de som väljer att köpa en ellastbil. Denna premie är mycket viktig för att bidra till förändrade relativpriser och bör behållas så länge konventionella lastbilar är billigare vid inköp. Utbetalningar av premien har ibland stoppats på grund av budgetskäl, därför borde staten omprioritera så att premien kan säkras över tid. Förslagsvis kan medel omfördelas från budgeten för laddinfrastruktur eftersom pilotprojekten fått mycket medel den senaste tiden.

För mer information, kontakta

Miriam Münnich Vass

Näringspolitik expert, Energi och Klimat

miriam.munnich@teknikforetagen.se

Om Teknikföretagen

Teknikföretagen är den främsta företrädaren för svensk industri. Tillsammans står våra 4 300 medlemsföretag för en tredjedel av Sveriges export. Uppdraget är att ge företagen bästa möjliga konkurrenskraft. Våra medlemsföretag utgörs både av stora, namnkunniga globala företag som exempelvis Ericsson, Scania, AFRY, ABB och Volvo, samt väldigt många betydligt mindre företag och företag i alla storleksklasser däremellan.



Teknikföretagen