

i.remissvar@regeringskansliet.se,  
i.e.remissvar@regeringskansliet.se  
kopia: christina.rasmussen@regeringskansliet.se

## **Einrides remissvar gällande stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter (I2021/02039)**

*Einride är ett svenskt techbolag grundat år 2016. Einride utvecklar teknik och tjänster för automatiserade och hållbara transporter. Sedan starten har Einride rönt internationell uppmärksamhet för den så kallade Einride Pod – världens första tunga lastbil utvecklad för elektrisk framdrivning och självkörning samt den första i världen som fått tillstånd att köra på allmän väg. Förutom Einride Pod utvecklar Einride en plattform för planering, optimering och uppföljning av eldrivna tunga transporter. Einride har idag den största flottan av tunga elektrifierade lastbilar som används i trafik i Sverige.*

*Einride deltar i flera av de regionala elektrifieringslöften som nyligen överlämnades till regeringen. Einride kommer fortsatt aktivt att arbeta internationellt, nationellt, regionalt och lokalt för att bidra till omställning av transportsystemet.*

Einride har tagit del av förslaget till förordning om statliga stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Einride är engagerade inom CLOSER och vill därmed ansluta oss till det remissvar som skickats in av CLOSER men därutöver har Einride följande synpunkter och kommentarer på promemorian.

Einride ser positivt på regeringens intentioner att bidra till elektrifiering av tunga transporter. De tunga godstransporterna står idag för runt 7 % av de globala koldioxidutsläppen. Vi delar också utredningens syn på att en stor andel av dessa godstransporter sker på tämligen korta distanser. Einride är det bolag i Sverige som idag opererar flest elektrifierade tunga lastbilar och har därför viss erfarenhet av behovet av laddning av dessa fordon redan idag.

Vi ser dock risker med att för tidigt peka ut var laddning av kommande transporter ska ske och endast ge stöd till publika laddare. Vår erfarenhet säger oss att för att klara omställning till elektrifiering av tunga transporter kommer laddning behövas på ett antal olika platser, dels längs de stora vägnäten, dels på allmänt tillgängliga platser men framför allt vid naturliga platser för godstrafiken vilket är ställen där gods lastas och lossas, både vid större logistiknoder men också inne på större industrier och handelsplatser. Sådana mer flexibla lösningar har många fördelar exempelvis gynnas:

- transporteffektivitet då laddning sker på en för godsflöden naturlig plats;
- kostnadseffektivitet då laddning kan ske då lastbilen ändå står stilla och utan att någon individ tvingas använda tiden till att vänta på laddning;
- belastningen på elnätet då laddning kan ske vid punkter med olika typer av belastning och

därmed minska effekttopparna.

Einride ser att det finns stor potential att genom digitalisering och informationsinsamling även effektivisera dagens transportmönster, detta kräver dock bland annat att det måste kunna medges stöd även för icke-publik laddning. Utan detta riskerar stödet att bli kontraproduktivt då en transportlösning som i första hand baseras på publika laddare gör det svårt för eldrivna tunga fordon att vara konkurrenskraftiga kostnadsmässigt och möjligheten att optimera och öka nyttjandegraden av fordonen blir mindre. Vidare ser vi på Einride att det för icke-publik laddning finns många kunder som redan år 2021 och 2022 kan dra nytta av dessa anläggningar för sina eldrivna transporter.

Einride önskar också se ett helhetstänk där finansiering av alla de delar som krävs för en elektrifiering av de tunga godstransporterna ingår. Det nämns i korthet i promemorian att det finns stöd även för elektrifiering av fordonsflottan, men ett helhetstänk av stöd både för investering i laddning och kostnader associerade med det såväl som fordon krävs för att säkerställa takten i omställningen. Som stödet beskrivs i promemorian är det väldigt projektorienterat utformat vilket ger känsla av något tillfälligt, vi vill se stöd för en mer långsiktig övergång. Det är redan idag möjligt att erbjuda kostnadsneutral övergång till elektrifierade tunga transporter för en viss typ av flöden och detta stöd bör ses som en möjlighet att öka antalet flöden där detta är möjligt.

I promemorian villkoras stöd för laddning av att dessa ska vara öppna för alla och att data och information ska göras tillgänglig för alla, detsamma gäller data kring optimerade logistikflöden. Här delar vi CLOSERS syn att kravet runt öppen data behöver klargöras för att säkerställa informationssäkerhet och kommersiella sekretessfrågor, samtidigt som vi förstår förslagets intentioner. Det är därför viktigt att tydliggöra vad syftet med denna typ av insamling är.

Einride vill också peka på vikten av förutsägbarhet vad gäller möjligheten till framtida stöd och att betydelsen av att stödet verkligen accelererar utvecklingen och inte blir en bromskloss för de aktörer som vill elektrifiera sina transporter. Att så sent som hösten 2021 lansera stöd för 2021 och 2022 försvårar våra möjligheter att planera lösningar som gynnar de kunder som vill vara del av omställning av elektrifiering av transportsektorn. Einride vill därför särskilt lyfta att ett sätt att underlätta i detta skede vore att ha flytande tider för ansökningar snarare än fasta tider då detta annars riskerar att leda till att fel projekt lyfts fram och prioriteras. Vidare bör möjligheten att förlänga stödperioden studeras.

Einride delar regeringens syn och ambitioner om att mer krävs för att klara Sveriges klimatmål och är dedikerade att vara del av de lösningar som kommer att krävas. För att klara dessa smarta lösningar kommer också smarta stöd som är tydliga, förutsägbara och med viss långsiktighet krävas.

Pia Berglund  
Director Regulatory Affairs