

**Information**

Ärende: I 2021/02039  
Göteborgs Stadsledningskontors  
diarienummer: 1024/21  
Business Region Göteborgs  
diarienummer: DNR 0059/21

Handläggare:

Anne Piegsa, Processledare, 031-367 61 69  
Anne.piegsa@businessregion.se

## Yttrande till promemoria om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter I 2021/02039

### Sammanfattning

Stadsledningskontoret Göteborg Stad (SLK) har remitterat Infrastrukturdepartementets förslag om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, med begäran om yttrande från Business Region Göteborg (BRG) för Göteborg Stads räkning. Begäran ligger i linje med BRGs samordningsuppdrag (tilldelat av Kommunstyrelsen i Göteborg Stad) att koordinera stadens samlade aktiviteter för att ställa om till ett elektrifierat transportsystem till 2030 i nära samverkan med näringslivet och andra regionala aktörer. BRGs uppdrag omfattar även att ta fram en elektrifieringsplan. Remissen avser hur BRG ser på förordningstext och omfattning.

Utifrån bolagets uppdrag och roll tar yttrandet näringslivets perspektiv som utgångspunkt. Näringslivet har lyft frågan om stöd för utbyggnad av publik laddinfrastruktur som central för omställningen till ett elektrifierat transportsystem, bland annat vid strategiska näringslivsdialoger som regelbundet genomförs mellan stadens aktörer och näringslivet under BRGs ledning.

Regeringskansliet har tagit fram en promemoria om ett förslag på hur en förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter kan utformas.

**BUSINESS REGION GÖTEBORG AB**

Besöksadress: Östra Hamngatan 5, Postadress: Box 11119, 404 23 Göteborg  
Telefon växel: 031-367 61 00, [www.businessregiongoteborg.se](http://www.businessregiongoteborg.se)



Förordningen kan rätt utformad bidra till åtgärder identifierade i Stadens elektrifieringsplan och understödja framtagande av behovskartläggningar och beslutsunderlag för strategisk utbyggnad av laddinfrastruktur. Vidare kan förordningen medverka till att uppfylla behovet av en tillgänglig infrastruktur som skapar rätt förutsättningar för näringslivets hållbara tillväxt och bidra till hög verkningsgrad av investerade medel.

BRGs sammanfattade bedömning är att förordningen är väl genomarbetad och genomtänk men att det finns ett antal paragrafer att förtydliga och eventuellt justera, samt ett antal otydligheter och brister att se över. Dessa paragrafer gäller bland annat omfattningen av stödet, urvalskriterier och kravställning. Vidare saknas internationellt perspektiv och det föreligger otydligheter kring vad som ingår som stödberättigade aktiviteter.

BRG bedömer inte att ärendet är av principiell karaktär.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Några direkta interna ekonomiska konsekvenser på kort och på lång sikt bedöms inte finnas.

De ekonomiska konsekvenserna av stöd för utbyggnad av publik laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas bedöms däremot stora för samhället och näringslivet i omställningen till ett elektrifierat och utsläppsfritt transportsystem. Det handlar dels om den enskilda transportutförarens möjlighet att erbjuda utsläppsfria transporter, liksom möjligheten för behovsägaren att krävställa för utsläppsfria transporter, då förutsättningarna för publik påfyllnad av elektrisk energi finns strategiskt tillgänglig.

Tillgång till publik laddinfrastruktur för tunga transporter är viktigt som komplement till depå-laddning och laddning vid omlastningscentraler som förväntas vara de huvudsakliga orterna för energipåfyllnad. Strategiskt placerad publik laddinfrastruktur förväntas kapa eventuella toppar i effektbehovet genom större flexibilitet, och förväntas öka flexibiliteten i planeringen av transportuppgiften. Detta förväntas medföra en ökad nyttjandegrad av fordonen. Strategiskt placerad publik laddinfrastruktur förväntas ha hög nyttjandegrad och därmed bra kostnadseffekt-kvot.

Utformningen på stödförordningen är avgörande för vilken typ och omfattning av regional laddinfrastruktur-utbyggnad och regionala

elektrifieringspiloter som kan söka stödet. Utformningen på stödförordningen är avgörande för nödvändig analys och planering inför utbyggnad av publik laddinfrastruktur, med avseende på identifikation av strategiskt korrekt placerad laddstation, effektkonfiguration, nätanslutningsförutsättningar, funktionalitet, etc.

Stödförordningen är också avgörande för näringslivets liksom de offentliga aktörernas möjligheter att tillskapa och utveckla kompetens och erfarenhet kring upprättande och användning av publik laddinfrastruktur för tunga fordon.

I en internationell jämförelse är stödförordningens utformning avgörande för svenskt näringslivs utveckling och ledande position inom både produktutveckling och klimatarbete kopplat till transportsektorn.

Det existerar en nära koppling mellan den ekonomiska och ekologiska dimensionen av detta ärende. I omställningsfasen till ett i högre utsträckning elektrifierat regionalt transportsystem är ekonomiskt stöd för upprättande av kollektivt användbar laddinfrastruktur mycket viktigt för att driva på omställningen samtidigt som kostnad, ansvar och risker fördelas över ett större kollektiv.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

Några direkta interna ekologiska konsekvenser på kort och på lång sikt bedöms inte finnas.

De ekologiska konsekvenserna av stöd för utbyggnad av publik laddinfrastruktur bedöms däremot stora för samhället och invånarna med avseende på möjligheten att skapa förutsättningar för kraftigt minskade utsläpp från tunga transporter, både vad gäller hälsoskadliga emissioner (avgaser) liksom klimatpåverkande emissioner (ffa koldioxid).

Omställningen till utsläppsfria (dvs elektrifierade) transporter förväntas leda till bättre luftkvalitet för invånare, samt ökad biologisk mångfald genom minskad försmutsning.

Omställningen av tunga transporter till elektrifierade förväntas öka användning av elektrisk energi och nödvändigheten att säkerställa användning av hållbart producerad elektrisk energi uppstår.

Utformningen på förordningen har en avgörande påverkan för Stadens möjlighet att uppfylla satta miljö- och klimatmål (fossilfrihet, buller, CO<sub>2</sub>-utsläppsreduktion).

## **Bedömning ur social dimension**

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på ärendet utifrån denna dimension, utöver indirekt positiv påverkan på hälsa genom minskade emissioner och buller.

## **Bilagor**

1. SLK Missiv remiss till BRG för eventuellt besvarande till infrastrukturdepartementet.docx (LEKGC5AEGP.docx)
2. Remissinstanser.pdf (LEKGC5AELE.pdf)
3. Regeringens PM förordning statligt stöd elelkrifieringspiloter.pdf (LEKGC5AELG.pdf)

## Ärendet

SLK remitterar förslag till förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, i enlighet med bilaga 1 i Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, till de i tjänsteutlåtandet angivna remissinstanserna (BRG), med begäran om yttrande direkt till Infrastrukturdepartementet.

## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund

Regeringskansliet har tagit fram en promemoria om ett förslag på hur en förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter kan utformas. Önskvärt är att förordningsförslaget bör träda i kraft så snart som möjligt. En stor del av landets godstransporter sker inom samma region. Elektrifiering av relativt korta lokala och regionala vägtransporter har stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmålen. För att skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter bör stöd lämnas till regionala elektrifieringspiloter med ladd- eller tankinfrastruktur för eldrivna tunga fordon.

### Förslag till förordning

Enligt Regeringskansliets förslag ska regionala elektrifieringspiloter omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig. För att skapa förutsättningar för läroeffekter av piloterna bör stödet villkoras med samverkan, informations- och kunskapsspridning, datadelning, samt att laddnings- och tankningsstationerna ska hållas i drift under minst fem år. Det bör även finnas möjlighet att i viss utsträckning ge stöd till utveckling, test och demonstration inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna samt insatser för kunskapsutbyte, kunskapsöverföring, nätverksbyggande, informationsspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.

Enligt förslaget bör Energimyndigheten ges i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av stödet. Länsstyrelserna bör ges i uppdrag att samordna arbetet med de regionala elektrifieringspiloterna i respektive län och för detta få del av de administrativa medel som finns på anslaget. Projekt med bred regional förankring bör få prioritet.

I regeringens budgetproposition för 2021 (prop. 2020/21:1, utgiftsområde 21) aviseras 500 miljoner kronor 2021 och 550 miljoner kronor 2022 för ett stöd till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

Publika laddstationer för tunga lastbilar är ännu i princip obefintliga. Inom EU finns idag några få publika laddstationer för tunga lastbilar. I Sverige finns till exempel en publik laddstation i Göteborg och en i Luleå. Ytterligare två publika laddstationer för lastbilar som planeras har sökt stöd från klimatklivet. Regional distributionstrafik kan i huvudsak försörjas med laddning i depån, men behöver kompletteras med laddning vid exempelvis logistikcentraler och publika laddstationer.

Publik laddning för tunga lastbilar förväntas ha laddeffekter mellan ca 350–600 kW per laddningspunkt, även om laddningspunkter med lägre eller högre effekt också kan förekomma. Placeringen av laddstationerna behöver bestämmas av var behov av laddningen finns utifrån ett användarperspektiv, vilket inte nödvändigtvis är där det passar bäst att placera laddstationerna utifrån tillgänglig elnätskapacitet. Det gör att det kan komma att finnas behov att förstärka elnätet om det inte finns tillräcklig kapacitet på de platserna där laddstationerna behöver placeras. Nätförstärkning till laddstationen bör därför kunna ingå i den infrastruktur som får stöd.

Elektrifierade tunga lastbilar kan även drivas av vätgas genom bränslecellsteknik. Vätgas för bränslecellselektriska fordon kräver en särskild tankinfrastruktur av antingen rena distributionspunkter dit vätgasen transporteras med tankbil, eller stationer som producerar vätgasen lokalt. Idag kan vätgas tankas i Göteborg, Mariestad, Sandviken, Umeå och vid Arlanda flygplats.

Information och kunskap om de regionala elektrifieringspiloternas funktion, lösningar och resultat, exempelvis i form av laddoptimering av fordonen inom rutterna, bör tillgängliggöras inför en eventuell utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga transporter. Stöd bör därför villkoras mot att sökande har en tydlig plan för informations- och kunskapsspridning samt datadelning.

### Hur BRG arbetar med frågan idag

BRG har av Kommunstyrelsen utsetts som ansvarig för samordningsuppdraget att koordinera stadens samlade aktiviteter för att ställa om till ett elektrifierat transportsystem i nära samverkan med näringslivet och andra regionala aktörer. Samordningsuppdraget innefattar både lätta och tunga fordon inklusive tillhörande laddinfrastruktur och infrastruktur för vätgastankning.

### Vad BRG kan göra mer för att påskynda utbyggnad av publik laddinfrastruktur

BRG kan genom elektrifieringsuppdraget understödja framtagande av behovskartläggningar och beslutsunderlag för strategisk utbyggnad av laddinfrastruktur. I arbetet ingår också koordination av relevanta offentliga aktörer liksom näringslivsaktörer i gemensamma insatser så som tex olika teknikpiloter. Medverka till att uppfylla behovet av en tillgänglig infrastruktur som skapar rätt förutsättningar för näringslivets hållbara tillväxt och hög verkningsgrad av investerade medel.

## **Bedömning**

BRG bedömer att

- förslaget på förordningen är väl genomarbetat och genomtänkt.** Stödförordningen stödjer och påskyndar omställningen till elektrifierade tunga transporter genom ansvarstagande och riskminimering för deltagande aktörer.
- det är tveksamt att ställa krav på att en projektfinansierad ladd/tankstation ska vara i drift minst 5 år efter projektet** (se 4 §: [...]) stödmottagaren åtar sig att under fem år [...] säkerställa att den är i fortsatt drift). Det förutsätter att piloten är framgångsrik. En pilot är per definition en verksamhet där man ska testa och pröva och revidera alternativt avveckla om resultaten inte faller ut som förväntat. Medför högre grad av risktagande i projekt och kan begränsa vilka parter som kan ingå. Driftskravet ställer höga krav på förstudier och beslutsunderlag – se punkt 3 angående 5 §.

3. **det i förordningsparagraferna saknas en villkorad förutsättning att infrastrukturen ska vara öppet och transparent tillgänglig.** Villkoret står beskrivet i den tillagda beskrivningstexten, men inte uttryckligen under någon paragraf.
  
4. **det föreligger en risk att det nödvändiga förarbetet för att ta fram underlag till en konkret elektrifieringspilot (dvs infrastrukturen) inte kan ske mot bakgrund att stöd för resultatet av förstudie/utvecklingsprojekt först måste sökas och godkännas.**  
Paragraf 5 beskriver möjligheten att söka stöd även för utvecklingsarbete av elektrifieringspiloter (dvs ladd/tankinfrastruktur) och förstudier, men villkoras med att endast lämnas om stöd för själva infrastrukturen ges. BRG anser att villkoret bör ställas i omvänd ordning, alternativt frikopplas från varandra (se 5 §: Om ett stöd lämnas enligt 4 § får stöd [...] även lämnas till [...] insatser som är relevanta för att genomföra en regional elektrifieringspilot).
  
5. **det är en begränsande faktor att ställa krav på att projekt ska vara synkade och förankrade med regionala aktörer, i Stadens fall Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Västra Götaland** (Se 6 §: [...] ge företräde åt projekt som har förankrats med en länsstyrelse eller en region). Exempelvis kan det begränsa Göteborg Stad att gå fram med projektförslag i breda konsortier med lokal anknytning, tex inom ramen för Gothenburg Green City Zone (helt utsläppsfritt från transporter i ett stort geografiskt område i centrala Göteborg senast till 2030).
  
6. **Det föreligger en otydlighet i vilka urvalskriterier som gäller** (se 6 §: [...] Myndigheten får vidare bestämma vilka andra urvalskriterier som ska gälla.) Det är viktigt att gällande urvalskriterier är transparenta och entydigt kommunicerade.
  
7. **det finns ett antal otydligheter och brister med avseende på förordningen som behöver ses över enligt följande kommentarer.**
  - Vad betyder det att Länsstyrelsen ska samordna och koordinera? På vilken nivå? Alla initiativ i stort eller även enskilda piloter?



- Vi saknar det internationella perspektivet. De regionala infrastrukturerna måste hänga ihop oavsett om det är inom landet eller över landsgränser. Hur kan dessa statliga medel växlas upp med hjälp av EU-medel? Eller medel från våra grannländer om piloterna byggs samman i en större och landsöverskridande infrastruktur? Hur matchar förordningen med finansierings-/stödgrader i andra likvärdiga EU-länder?
- Stödet ska enligt förslaget också kunna användas för nätförstärkning. Önskvärt vore även ett förtydligande/klargörande om stödet även kan användas till stationära/mobila batterilager som alternativ till nätförstärkning.
- Stödet bör kunna gå till förstudier och utredningar om var de strategiska platserna för laddinfrastruktur är, bortsett från individuella aktörers egna depåer.
- Stödet bör kunna gå till stödjande (digitala) system för förväntade och nödvändiga förändringar i arbetsprocesser, transportrutiner, schemaläggning, rutter liksom förberedande introduktionsmaterial till enskilda förare och mindre åkerier för att säkerställa en komplett värdekedja, utrullning och effektivt utnyttjande.
- Stödet bör kunna användas till att ta fram (digitalt baserade) verktyg för strategiska utredningar som beslutsunderlag inför en omställning av en flotta. Som exempel, hur ska ett åkeri veta hur fordonsflotta ska ställas om och nyttjas när elektrifierad, givet kända och prognostiserade transportuppdrag. Detta hänger tätt ihop med nödvändiga behovsutredningar för fastställande av strategiska platser för publik laddning för tunga fordon.
- Det är viktigt att villkora stöd med att enhetliga (nationella/internationella?!) betalningssystem installeras för projektfinansierade ladd/tankstationer, exempelvis med globalt gångbara kreditkort el dyl. På så vis uppnås en obegränsad tillgänglighet.
- Uppdelningen i olika stödsystem (separata stödsystem för utveckling, fordonsinvestering, respektive laddinfrastruktur) skapar en ökad komplexitet för det breda näringslivet och gynnar inte omställningen ur ett systemperspektiv och den höga utrullningstakt som behövs för att nå beslutade klimatmål. Omställningen till ett elektrifierat transportsystem är en komplex

fråga och kräver ett angreppssätt som tar hänsyn till hela samhällssystemet med avseende på fordon, infrastruktur, energi, markanvändning, affärsmodeller, etc.

### **Sammanfattande bedömning**

BRGs sammanfattade bedömning är att förordningen är väl genomarbetad och genomtänk men att det finns ett antal paragrafer att förtydliga och justera, samt ett antal otydligheter och brister att se över. Dessa paragrafer gäller bland annat omfattningen av stödet, urvalskriterier och kravställning. Vidare saknas internationellt perspektiv och det föreligger otydligheter kring vad som ingår som stödberättigade aktiviteter.

Göteborg 2021-08-23

#### **Anne Piegsa**

Processledare Göteborg Stads Elektrifieringsuppdrag på Business Region Göteborg AB

#### **Maria Strömberg**

Avdelningschef Kluster & Innovation på Business Region Göteborg