

## DNR I2021/02039

# Remissvar från Scania CV AB gällande promemoria om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter.

### Scanias utgångspunkter

Scania tackar infrastrukturdepartementet för möjligheten att svara på denna remiss.

Scanias målsättning är att leda skiftet mot ett hållbart transportsystem på ett sätt som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort. Den senaste vetenskapliga rapporten från FN:s klimatpanel visar att en snabb omställning till fossilfrihet krävs för att världen ska klara 1,5 gradersmålet. Att Sverige visar handlingskraft på klimatområdet är en styrka inför FN:s globala klimatomöte i Glasgow i november, COP 26 och även i arbetet med EU:s 55-procentpaket.

För att lyckas med omställningen till fossilfria transporter är stöden för regionala elektrifieringspiloter en viktig del. Scania skulle gärna se att en liknande notifieringsprocess till kommissionen som Tyskland har drivit för undantag från stadsstödsreglerna inleds. Vårt remissvar behandlar både detta och direkta inspel på den promemoria som lagts fram.

Elektrifierade tunga lastbilar och bussar tillverkade i Sverige har en viktig roll i klimatomställningen både i EU och globalt. Precis som export av fossilfritt stål och järn, batterier och träbyggande är elektrifierade tunga fordon ett viktig svensk exportvara för klimatomställningen. Rätt förutsättningar i Sverige med en väl utbyggd laddinfrastruktur och goda förutsättningar för produktion, forskning och utveckling av elektrifierade tunga fordon främjar denna utveckling.

För ett år sedan presenterade Scania helelektriska lastbilar med en räckvidd på 25 mil, främst avsedda för transporter i och runt städer. Inom två år kommer Scania att lansera elektrifierade lastbilar för fjärrtransporter. En förutsättning för bästa möjliga räckvidd och transporteffektivitet för fordon som används för fjärrtransporter är att föraren laddar under sina lagstadgade raster med en hög effekt. Laddning av tunga elfordon måste kunna ske i princip lika flexibelt och tillförlitligt som tankning av förbränningsmotordrivna tunga fordon för att kunderna ska våga ta steget till el.

Scania ser en stor potential i elektrifieringen och bedömer att hälften av vår lastbilsförsäljning kommer att bestå av elektrifierade lastbilar 2030. Detta förutsatt att tillförlitlig och effektstark laddinfrastruktur, både stationär och dynamisk, finns

Document type/Dokumenttyp

Title/Rubrik

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Date/Datum

Page/Sida

Emilia Käck CA, +46 72 700 03 19

211014

2(4)

tillgänglig för våra kunder. Det kommer att behövas en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen för att både få ut eldrivna lastbilar på marknaden och samtidigt behålla fjärrtransporternas effektivitet. Scania ser att också utbyggnad av laddinfrastruktur och användningsmönster för tunga lastbilar måste matchas mycket noga. Användningen av en ellastbil ser annorlunda ut än användningen av en elbil. Regionala piloter är därför ett mycket viktigt verktyg för att säkra att den stationära laddinfrastrukturen och fordon kan nyttjas på bästa sätt. Därför blir också piloterna ett viktigt första steg för att möjliggöra skiftet till hållbara transporter och fler elektrifierade lastbilar på marknaden. Scania ser att vätgas och bränsleceller kommer att komplettera batterielektriska fordon i ett elektrifierat transportsystem. För att kunna bygga kunskap behövs stöd för piloter även inom vätgas. Ska Sveriges mål för transportsektorn om 70-procentig reduktion av växthusgaser till 2030 kunna uppnås, så behöver vi agera nu.

## Scanias synpunkter på promemorian

Scania är positiva till konceptet runt regionala elektrifieringspiloter, inklusive elektrifieringslöften och stöd för elektrifieringspiloter. Elektrifieringspiloter ser vi som ett viktigt första steg för att kunna nå målet om en 70-procentig reduktion av växthusgaser fram till 2030. Syftet med elektrifieringspiloter är att kraftsamla på några ställen för att på så sätt få erfarenheter och dra största nytta av användning av fordon respektive laddinfrastruktur.

Förslaget om stöd i sin nuvarande utformning föreslås gå till publika laddplatser/tankningsstationer. För laddinfrastruktur i depå liksom inköp av fordon hänvisas till klimatklivet respektive klimatpremien för fordon.

Denna utformning av stöd riskerar dock försvåra för regionala piloter och för syftet att få till elektrifierade logistiksystem. Att enbart ge stöd för publika laddstationer och sedan hänvisa till två andra system ökar komplexiteten och osäkerheten i att få till en pilot. Vad händer om projektet får stöd från två av tre stödsystem? Dessutom skapar upplägget en stor administrativ börda. Vår bedömning är att detta kommer försena piloternas genomförande, vilket är olyckligt för omställningen av transportsektorn. Vi vill även understryka vikten av att inkludera operationell leasing och hyrflottor för stöden till fordon.

För att lyckas med omställningen av transportsektorn behövs en långsiktighet som gör att aktörerna ska våga satsa. Det behövs en helhetssyn som tar hänsyn till hela logistikkedjan. Tydliga och hållbara spelregler kommer att underlätta investeringsbeslut. Budgeten som ligger nu för stöd till regionala piloter gäller 2021 respektive 2022. Vad som händer sedan vet vi i nuläget inte. Det vore önskvärt med en långsiktigare plan för stöd, för att verkligen underlätta övergången till fossilfria tunga transporter. Långsiktiga stöd är också viktiga ur ett implementeringsperspektiv, regionala piloter kommer att kunna ta tid att koordinera, men även att hinna få nätanslutningar och infrastruktur på plats. Dessutom behöver det säkerställas att pengarna för 2021 kan användas trots att utlysningen för stöden kommer att komma till stånd tidigast sent under 2021. Vi ser också att högre laddeffekter framöver kommer att kosta mer både ur ett hårdvaruperspektiv för laddstationen som sådan

Document type/Dokumenttyp

Title/Rubrik

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Remissvar elektrifieringspiloter

Date/Datum

Page/Sida

Emilia Käck CA, +46 72 700 03 19

211014

3(4)

och ur ett nätanslutningsperspektiv. Nätanslutningen bör också vara framtidssäkrad och förberedd för de högre effekterna redan idag för att inte orsaka förseningar längre fram.

Scania skulle gärna se att förutsättningarna för att genomföra piloter i Sverige blir lika goda som de förutsättningar som finns i till exempel Tyskland med både högre stödnivåer, längre tidsram och möjlighet att söka stöd på ett och samma ställe. I det program som införts, "Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur" (KsNI), ingår bland annat:

- 80 % stöd för merkostnaden för eldrivna lastbilar i jämförelse med diesellastbilar av samma storlek
- 80 % i stöd till infrastruktur, inklusive nätförstärkning och energilager
- 1,6 miljarder euro till inköp av lastbilar fram till 2024
- 5 miljarder euro till infrastruktur för lastbilar och personbilar fram till 2024

För att få framgångsrika elektrifieringspiloter, förordar Scania därför att en notifiering görs även från svenska regeringens sida på liknande sätt som Tyskland redan har genomfört. Detta för att medel ska kunna sökas för helheten och inte enbart publika laddstationer.

Då Scanias forskning och utveckling till stor del ligger i Sverige är det viktigt att piloter kan genomföras i Sverige, nära forskning och utveckling, inte minst med tanke på att utvecklingen går väldigt snabbt just nu.

Lokala energilager ingår idag inte i omfattningen för stödförordningen. Ett lokalt energilager kan lösa lokala kapacitetsbrister i elnätet och på så sätt snabba upp processen för utbyggnad av laddinfrastruktur. Det är viktigt att även kapaciteten finns på plats för att säkra att laddinfrastrukturen kan byggas ut. Om det finns alternativ till traditionell nätutbyggnad så som lokal produktion eller lokala energilager, som snabbare kan komma på plats bör sådana lösningar stimuleras

Länsstyrelserna föreslås i promemorian få ett samordningsansvar. Scania tycker att det är bra att länsstyrelserna är involverade. Viktigt dock att det blir effektiva samarbeten utan onödig byråkrati. Länsstyrelserna bör verka för samverkan lokalt medan samordning på nationell nivå bör ske via Energimyndigheten.

Många parallella processer och lagstiftningsförslag pågår nu i Sverige respektive EU, inte minst med tanke på det stora lagstiftningspaketet Fit for 55. De olika initiativen behöver gå hand i hand. Elektrifieringspiloterna är ett första steg som behöver säkras att det ligger i linje med AFIR-lagstiftningen (Alternativ Fuels Infrastructure Regulation). Det vi gör idag behöver vara framåtlutat med tanke på den stegvisa utveckling som vi ser i kommande AFIR.

Det är viktigt att elektrifieringspiloterna bidrar till att kunskapen ökar, inte bara för de specifika deltagarna i respektive projekt utan även mer allmänt. Processen för datadelning bör dock vara att definiera vilket behov av data som finns, sedan se till att det är den specifika datan som samlas in. I nuläget föreskrivs i §4 punkt 3 datadelning för fordon, laddning och tankning om elektrifiering och optimerade logistikflöden. För

Document type/Dokumenttyp

Title/Rubrik

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Date/Datum

Page/Sida

Emilia Käck CA, +46 72 700 03 19

211014

4(4)

att kunna bedöma vad denna datadelning betyder, behöver det definieras vilken data som ska delas, vilken insamlingsfrekvens som förväntas, sample size (mängd bilar), samt en tydlig avgränsning kring vad delat data får användas till (syfte) och under vilken tidsperiod (persistering av data) det gäller. Som formuleringen är nu är datadelning för generellt beskrivet och är svårt att bedöma om det är möjligt och vilken påverkan det får. Är även viktigt här att kraven på datadelning ligger i linje med kraven under artikel 18 i AFIR.

Avslutningsvis vill Scania framhålla att det svenska klimatmålet för transportsektorn till 2030 inte kommer att klaras enbart med elektrifiering. Regeringen och riksdag har tillsammans med ansvariga statliga myndigheter möjligheter att genomföra flera åtgärder som minskar tunga lastbilars klimatpåverkan. Det handlar om skattebefrielse av flytande drivmedel fram till 2030, främjande av produktion av biodrivmedel i Sverige, införandet av längre lastbilar på upp till 34,5 meter samt infrastrukturförbättringar som möjliggör en uppgradering av fler vägsträckor till BK4 för trafik med tyngre lastbilar upp till 74 ton. Dessutom kommer en aktiv roll från både kommuner, regioner och statliga myndigheter som transportköpare kommer att påskynda utvecklingen mot helt fossilfria godstransporter på väg.

Emilia Käck  
Manager Public Affairs, Electrification  
emilia.kack@scania.com  
+46 72 700 03 19