

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se
christina.rasmussen@regeringskansliet.se

Yttrande avseende promemoria om förordningen om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, diarenr I2021/02039

En avgörande förutsättning för att nå de svenska 2030-målen och målet om ett EU fritt från fossila drivmedel är att statligt stöd avseende batteri- och bränslecellselektriska fordon, ladd- och tankinfrastruktur samt kunskapsutbyggnad är koordinerat, samordnat och förenklat.

Det finns ett stort intresse från kommersiella aktörer som t.ex. åkerier och energiföretag att implementera lösningar för att uppnå klimatmålen för transporter. Förutsättningen är dock att elektrifierade och CO2-neutrala transporter måste kunna genomföras med samma kostnadseffektivitet som dagens transporter. Vår roll som fordonstillverkare är att fortsätta utveckla våra produkter för att förlänga körsträcka, korta laddtid, förbättra lastkapacitet och minska produktkostnaden. På samma gång behöver ladd- och tankinfrastruktur byggas ut för att säkra tillgängligheten. Vi ser därför den samtidiga och koordinerade utrullningen av infrastruktur och fordon i ett systemperspektiv som helt avgörande för att säkerställa en tillräckligt snabb omställning.

För att öka omställningshastigheten i övergångsfasen fram till kostnadsparitet med fossila transporter behöver vi dessutom säkerställa finansiellt stöd som gör det ekonomiskt möjligt för transportköpare att ställa om snabbt. Ett förslag är att implementera liknande stödsystem som det nyligen godkända och väl genomtänkta tyska stödsystemet (State Aid SA.59352 (2020/N)), vilket innebär ekonomiskt stöd för att köpa in fordon, täcka merkostnader för logistik och kunskapsuppbyggnad samt att bygga ut både publika och privata ladd- och tankstationer.

Det har under de senaste dagarna kommit till vår kännedom att GBER föreslås förändras, speciellt paragraferna 36a och 36b, i riktning mot det tyska notifieringsbeslutet. Skulle dessa ändringar med smärre men helt avgörande justeringar avseende "destinationsladdning" träda i kraft under första halvåret av 2022 ser vi inget direkt behov av notifiering. Fokus bör i sådant fall helt läggas på att skyndsamt utarbeta ett samlat och koordinerat stödsystem handlagt av en myndighet. I annat fall kvarstår behovet av notifiering varför vi i tillägg till vad som anförs i detta yttrande även vill referera till bilaga 1, PM avseende notifiering.

AB Volvo vill framföra följande synpunkter.

➤ Ett koordinerat, samordnat och förenklat stöd med systemperspektiv saknas

För att elektrifieringen ska ta fart krävs att man kan åstadkomma förändringar i många delar av transportsystemet samtidigt. Ett elektrifierat logistiksystem består av fordon, laddning på hemmadepån, vid lastning/lossning och eventuellt på publika stationer samt ett elnät med kapacitet och/eller lokala lösningar som kan hantera ledtider och effektproblematik (t. ex. genom energilagrar).

Att olika kanaler och stödformer används för olika delar av elektrifieringen försvårar överblick och innebär i värsta fall helt olika ansökningstider och förfarande. Att förvänta att ett regionalt projekt ska ansöka om stöd från tre olika system är till att börja med administrativt krävande. Vidare är de nyckeltal/indikatorer som avgör om en satsning är berättigad till stöd inte satta utifrån ett systemperspektiv, vilket kan innebära att en eller flera av delarna i projektet inte får stöd. Förfarandet riskerar att försena och försvåra elektrifieringen av transportsektorn så att den inte sker i den takt som är nödvändig för att uppnå klimatmålen.

I förslagets nuvarande utformning ska stödet enbart gå till publika laddplatser. För övriga typer av laddstationer och stöd för miljöfordon hänvisas till bl.a. Klimatklivet. Mot bakgrund av att stöd i Klimatklivet beräknas på klimatnyttan enbart avseende det/de fordon som använder laddstolpen när den byggs och inte laddstolpens kapacitet är möjligheten att få stöd i någon större omfattning mycket begränsad, vilket vi erfarit i ett antal kundprojekt. En mer långsiktig systemsyn på klimatnyttan är en förutsättning för att stödet ska fungera i praktiken.

Förslaget anger vidare att statens energimyndighet ska ge företräde åt projekt som har förankrats med en länsstyrelse eller en region samt att innan beslut om stöd fattas vid behov inhämta synpunkter från länsstyrelser, regioner eller andra myndigheter. Nyttan med och rollfördelningen mellan länsstyrelse och/eller regioner i förankringsprocessen vid urval av stödmottagare måste klargöras. Denna förankringsprocess riskerar att orsaka extra administration samt ledtid för stödmottagarna vilket kan motverka transformationen. Om detta förankringssteg ska kvarstå behöver en transparent och icke-diskriminerande process utarbetas som är lika över hela landet, detta då aktörerna i de flesta fall verkar nationellt och/eller över regions-/länsgränser. Ett stödsystem som bygger på förankring av flera parter riskerar generellt att skapa otydlighet, osäkerhet och att inte användas på avsett sätt.

Ett stödsystem som skulle avhjälpa bristerna ovan är t.ex. det nyligen godkända tyska stödsystemet (State Aid SA.59352 (2020/N)).

➤ Stödets omfattning är för begränsad

I förslagets nuvarande utformning ska stödet enbart gå till publika laddplatser. För att få till regionala piloter av tillräcklig storlek kommer inte bara publika laddstationer att behövas utan det kommer även behövas laddstationer vid logistikterminaler, depåer samt vid på- och avlastningspunkter. Vidare behöver stödet omfatta lokala lösningar som kan hantera ledtider och kostnader i samband med effektproblem (t. ex. via energilagrar).

Då förslaget inte omfattar stöd till lastbilsinköp utan hänvisar till Klimatpremien uppstår ytterligare osäkerheter och administrativ komplexitet vilket leder till att systemperspektivet går förlorat. Att ge energimyndigheten i uppdrag att informera aktörer om de stöd som kompletterar satsningen på regionala elektrifieringspiloter för att skapa en helhetsbild över de insatser som finns för elektrifieringen av tunga transporter löser inte problematiken med koordinering, samordning och försening av projekt. Dessutom utgör begränsningarna i Klimatpremien avseende operationell

leasing och hyrflottor ett stort hinder när det gäller en effektiv riskdelning mellan fordonstillverkare och kund som är speciellt betydelsefull i tidiga omställningsfaser med höga tekniska och kommersiella risker.

➤ **Förutsättningarna för stöd är för långtgående och otydliga**

Gällande delning av data behövs klargörande beträffande bland annat: i) till vilken nytta delas data (vilka är de tänkta analyserna som ska genomföras); ii) vem är mottagaren av data; iii) hur kommer data från konkurrerande aktörer att behandlas och publiceras. Såväl syfte, vilken data som efterfrågas som hantering av konfidentialitet behöver klargöras. Som förslaget är utformat kommer primärt aktörer likt tankstationsoperatörer och CPOer vara stödmottagare. Dessa har dock mycket begränsad tillgång till data om fordon samt optimerade logistikflöden. Den datadelning som efterfrågas baseras på data som finns hos åkerier och speditörer vilka inte omfattas av stödet. Vad gäller offentliggörande av data i realtid så ska detta enbart behöva ske till den berörda gruppen användare.

När det gäller förutsättningen att stödmottagaren ska åta sig att under fem år efter det att en laddnings- eller tankningsstation färdigställts, säkerställa att den är i fortsatt drift får den med tanke på den snabba utvecklingen, osäkerheter med nya tekniker och ändrade förutsättningar från lagstiftare anses vara orimligt långtgående och potentiellt missriktad. Med tanke på den snabba utvecklingen och stora osäkerheter kring geografisk placering skulle en laddnings- eller tankningsstation kunna vara t.ex. felplicerad eller feldimensionerad i ett kortare perspektiv än fem år. Förutsättningarna för stöd bör ses från ett helhetsperspektiv och i ett systemsammanhang samt bidra till fortsatt utveckling från ett längre och praktiskt perspektiv.

Enligt förslaget får myndigheten bestämma vilka andra urvalskriterier som ska gälla. Detta behöver förtydligas. Att lämna helt öppet vilka eventuellt ytterligare urvalskriterier som ska gälla skapar otydlighet och osäkerhet om vad det är som egentligen krävs. Ett effektivt och ändamålsenligt stöd måste baseras på tydlighet och transparens.

Vidare vad gäller utformning av ansökningsprocess är det väsentligt att ansökningar kan göras och behandlas kontinuerligt och inte vid fasta tidpunkter. Fyra ansökningstillfällen per år som endast är öppna 10-16 dagar/gång är inte tillräckligt (att jämföras med det tyska systemet med fyra utlysningar per år där varje utlysning är öppen 6-8 veckor). Att stödet dessutom måste vara beviljat innan projektering påbörjas leder till krav på framförhållning som inte finns hos aktörerna. Ett förtydligande om möjligheten till projektering, utan att ge avkall på stimulansseffekt, innan ansökan lämnas in är önskvärt.

➤ **Föreslagen tidsperiod för stödet är alldeles för kort**

Att initiera ett stöd för en tidsperiod som i praktiken är begränsad till ett år, återstoden av 2021 och 2022, ger inte de långsiktiga förutsättningar som erfordras för en omställning av behövd omfattning. En breddning skulle möjligen underlätta att få avsättning för stödet under den aktuella tidsperioden men det är ändå en alltför kort tid för en så stor omställning. Ett omarbetat stöd med systemperspektiv bör kunna tas i bruk senast januari 2023 och omfatta perioden i vart fall till och med 2025.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och står givetvis till förfogande för eventuella frågor eller klargöranden.

Göteborg 2021-10-15

Susanne Jannesson, AB Volvo
Mail: Susanne.jannesson@volvo.com

Anders Berger, AB Volvo
Mail: anders.berger@volvo.com

PM avseende notifiering till EU kommissionen angående ett samlat stödsystem inkluderande fordon, infrastruktur och kunskapsuppbyggnad för elektrifiering av tunga godstransporter

Med anledning av att EU kommissionen nyligen godkänt undantag för Tyskland avseende stöd för elektrifiering av tunga godstransporter (State Aid SA.59352 (2020/N)) vill vi framföra följande synpunkter.

- Godkännandet av den tyska notifieringen för ett samlat stödprogram (se A nedan) ger Tyskland ett försprång vad gäller omställning och införande av batteri- och bränslecellslastbilar samt laddinfrastruktur jämfört med förutsättningarna i Sverige.
- Dagens befintliga och föreslagna svenska stödsystem (se B nedan) innebär att Sverige riskerar att halka efter i omställningen och tappa konkurrens- och innovationskraft.
- Det är därför av yttersta vikt att Sverige omgående inleder en notifieringsprocess till EU kommissionen med villkor liknande den tyska stödförordningen.

Vi har beaktat eventuella konsekvenser och inser att en notifiering kan komma att innebära viss fördröjning innan ett uppdaterat svenskt stödsystem är på plats. Den eventuella fördröjningen kan hanteras hjälpligt av Klimatpremien och Klimatklivet. Trots detta är vi övertygade om att notifieringen för ett samlat svenskt stödsystem kommer att skynda på omställningen till fossilfria godstransporter.

Vi emotser en skyndsam handläggning av notifieringsprocessen parallellt med att Energimyndigheten får i uppdrag att förbereda administrativa system för utlysning- och ansökningsprocessen med sikte på en första utlysning enligt det nya stödsystemet i januari 2023.

A) Tyska stödförordningen

1. Budget på 6 miljarder SEK (507,5 m€ ur Federala budgeten) till 2024-12-31.
2. Öppet för alla företag, kommuner, myndigheter och registrerade organisationer inom EU.
3. 80% av merkostnad för 40 tons lastbil upp till nybilspris på 450 000€ (BEV) resp. 550 000€ (FCEV) (360 k€ resp 440 k€ i stöd). Inkluderar alla leasingformer och hyrflottor samt efterkonvertering.
4. 80% av investeringskostnad för laddinfrastruktur men villkorat av att man söker stöd för lastbilar enl. punkt 3. Stödet gäller även destinationsladdning vid terminaler/logistikpunkter samt privat laddinfrastruktur i lastbilsdepåer och omfattar nätanslutningskostnader och energilagring.
5. 50% stöd för förstudier, analyser av ändrade logistikupplägg, miljöeffekter etc.
6. 4 utlysningar/år som är öppna 6-8 veckor, 1a utlysning öppnad 16/8 och stänger 27/9.

B) Svenska stödsystem

Stöden för elektrifiering är idag uppdelat på flera myndigheter. Stöd till laddinfrastrukturen, genom Klimatklivet som hanteras av Naturvårdsverket, medan Energimyndigheten ansvarar för klimatpremien för miljölastbilar och de regionala elektrifieringspiloterna. Förutsättningar och villkor för stöden är ofta svårbegripliga och handläggningstiderna långa. Många åkeriföretag och andra aktörer inom t. ex. laddinfrastruktur har svårt att hantera flera parallella ansökningsprocesser vilket gör att ansökningar uteblir och omställningen hämmas. Dagens olika myndighetsroller och ansvar är otydliga och stödnivåerna är inte anpassade till de viktigaste konkurrentländerna, som till exempel Tyskland.

1. Klimatpremien
Maximalt 20% av inköpskostnad eller 40% av merkostnad. Enligt Energimyndigheten har detta hittills resulterat i ett snittbidrag på 7-800 000 sek/lastbil. Budget ca 200 mkr/år t o m 2023. Omfattar ej operationell leasing eller hyrflottor.
2. Klimatklivet för privat laddinfrastruktur för lastbilar
Just nu mycket oklart läge pga nya statsstödsregler från EU (GBER 36a) och historiskt sätt mycket svårt att få 50% investeringsstöd pga att CO2 besparing bara räknas på lastbilarna som använder laddpunkten (oftast 1 bil vid ansökningstillfället) och inte på laddpunktens kapacitet. Fyra ansökningstillfällen som endast är öppna 10-16 dagar/gång och stödet måste vara beviljat innan projektering påbörjas vilket leder till krav på framförhållning som inte finns hos aktörerna.
3. Statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter
Förslaget (remiss till 15/10) omfattar 100% investeringsstöd för att genomföra regionalt förankrade elektrifieringspiloter (avgränsat till allmänt tillgänglig publik laddinfrastruktur på rastplatser, truckstops etc) samt för begränsad test, demo och följeforskning. Omfattar inte energilager och kräver omfattande datadelning samt driftåtagande i 5 år. Kan tidigast bli verklighet Q1 2022. Budget 550 mkr för 2022.