



Infrastrukturdepartementet

Energienheten

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

christina.rasmussen@regeringskansliet.se

Yttrande om Infrastrukturdepartementets ”förslag till förordning om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter”, (I2021/02039)

BIL Sweden har getts möjlighet att lämna synpunkter på Infrastrukturdepartementets PM och förslag till förordning om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter.

Inledning

En betydande del av koldioxidutsläppen från transportsektorn kommer från tunga transporter. För att Sverige ska nå sitt mål om 70 procent reduktion av klimatpåverkan inom transportsektorn till år 2030 måste koldioxidutsläppen från den tunga trafiken minska kraftigt. En viktig och avgörande satsning för att nå målen är elektrifiering av den tunga fordonsflottan. Det rullar idag 60 000 tunga lastbilar på de svenska vägarna dagligen. Samtidigt vet vi att 85 procent av alla transporter med dessa fordon är under 15 mil. Det innebär att det finns en mycket stor potential i att elektrifiera de tunga transporterna och därmed minska klimatpåverkan från denna sektor.

Enligt fordonsindustrins färdplan för tunga fordon kan andelen nya eldrivna tunga lastbilar över 16 ton utgöra 50 procent av nyregistreringarna år 2030 och andelen eldrivna lastbilar i flottan kan då vara uppemot 17 procent. BIL Sweden och den bransch vi företräder har åtagit sig målet att minst 50 procent av nya tunga lastbilar ska vara elektriska till 2030. För att detta ska bli verklighet behövs rätt förutsättningar i form av full utbyggnad av laddinfrastrukturen samt satsning på styrmedel för ägande och drift av dessa fordon.

BIL Swedens synpunkter:

Stöd även icke-publik laddinfrastruktur

För tio år sedan fanns det mindre än 1 000 laddbara personbilar på de svenska vägarna. Idag är den siffran över 270 000. Det finns självklart mycket att lära från den resa Sverige har gjort vad gäller elektrifiering av personbilssektorn, men det är också

mycket som skiljer mellan lätta och tunga fordon. Speciellt när det kommer till laddning och dess infrastruktur.

Idag är infrastrukturen för elektrifierade tunga transporter i princip obefintlig och behovet av ett stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur är stort. BIL Sweden är därför positiva till att en förordning som reglerar ett stöd som inte bara är riktat till publik laddning träder i kraft snarast möjligt.

Utbyggnaden av laddinfrastruktur till tunga lastbilar samt placeringen av dessa laddstationer måste ske i takt med, och baserat på, behovet av laddning ur ett användarperspektiv. Laddning av elektriska tunga fordon kan delas in i tre kategorier:

- Icke-publik laddning: över-natten-laddning i depå. Sådan laddning bedöms, i vår färdplan för tunga fordon, stå för 70-80 procent av behovet av den totala laddningsenergin.
- Semi-publik laddning: på- och avlastning, logistikcenter/terminaler, laddning under dagen. Sådan laddning bedöms, i vår färdplan för tunga fordon, stå för ca 15 - 20 procent av behovet av den totala laddningsenergin.
- Publik laddning: på vägen, ”truck-stops”. Sådan laddning bedöms i vår färdplan för tunga fordon stå för ca 5 - 10 procent av behovet av den totala laddningsenergin.

De eldrivna lastbilar som finns på marknaden idag erbjuder en begränsad räckvidd. Det innebär att det är ytterst få långresor som utförs med eldrivna lastbilar idag och deras behov av publik laddinfrastruktur är mycket begränsat. Vi vet dock att det på längre sikt kommer att finnas eldrivna lastbilar med längre räckvidd som därmed också har möjlighet att köra längre sträckor.

Anmälan till EU-kommissionen

BIL Sweden anser att stödet till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter även bör innefatta icke-publik, samt semi-publik laddinfrastruktur, då den största delen av laddningen i närtid kommer att ske på platser där fordonen normalt stannar längre perioder, så som logistikcenter, terminaler och hamnar. Det är på dessa platser som behov av laddning kommer att vara som största de närmsta åren. Vi är införstådda med att ett sådant stöd skulle kräva en anmälan till EU-kommissionen för att få undantag från statsstödsreglerna. Detta skulle p.g.a. handläggningstider för notifiering fördröja införandet av stödet, men fördröjningen skulle med största sannolikt vägas upp av möjliggörande av snabbare implementering av funktionellt och relevant stöd.

Tyskland har redan gjort detta för såväl stöd för köp av elfordon som utbyggnad av laddinfrastruktur, inklusive nätförstärkning och energilager. I och med att detta redan godkänts av kommissionen bör Sverige med liknande villkor kunna få igenom ett laddningsstöd för publik, semi-publik och icke-publik laddning utan allt för långa handläggningstider.

Bil Sweden konstaterar också att även om Sverige tillhör ett av de ledande länderna i Europa när det gäller elektrifiering så riskerar Sverige att tappa fart gentemot Tyskland och andra länder om inte tempot hålls uppe.

Andra länders stöd till elektrifiering av tunga transporter

Med hög andel laddbara fordon, egen tillverkning av laddbara fordon och flera framgångsrika bolag inom elektromobilitet ligger Sverige i framkant vad gäller elektrifiering av transportsektorn. För att bibehålla denna viktiga position bör de ekonomiska stöden och styrmedlen vara minst i nivå med andra jämförbara och konkurrerande länder. Tyskland har exempelvis infört "Förderprogramm für Klimaschutzende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur" (KsNI) som bland annat innebär:

- Inköpsstöd för lätta och tunga lastbilar samt till laddinfrastruktur och vätgasinfrastruktur
- 80 procent stöd av merkostnaden för eldrivna lastbilar, jämfört med diesellastbilar av samma storlek
- 80 procent i stöd till infrastruktur, inklusive nätförstärkning och energilagring
- 1,6 miljarder Euro till inköp av lastbilar
- 5 miljarder Euro till infrastruktur för lastbilar och personbilar

BIL Sweden anser att Sverige behöver satsa lika ambitiöst som Tyskland för att bibehålla sin konkurrenskraft inom fordonssektorn. Vi deltar gärna i diskussioner med Regeringskansliet hur stödnivåer och förutsättningar för stöden ska utformas. När det gäller stödet för fordon är det viktigt att operationell leasing och hyrflottor också tas med som en möjlighet

På sikt kan stödet för laddinfrastruktur precis som i Tyskland behöva kompletteras med ett stöd för infrastruktur för vätgasstationer, som hittills har byggts ut i mycket begränsat antal i Sverige.

Ikraftträdande

BIL Sweden är förvisso positiva till att en förordning föreslås träda i kraft redan under 2021, då ekonomiska incitament för laddinfrastruktur till tunga transporter i princip är obefintliga. Samtidigt måste stödet omfatta all typ av laddinfrastruktur och så fort som möjligt skickas till EU-kommissionen för notifiering även om ikraftträdandet förskjuts något framåt i tiden. Ett realistiskt ikraftträdande med möjlighet att söka stöds för såväl publik, semi-publik som icke-publik laddinfrastruktur är istället den 1 januari 2023. Det är avgörande att det budgetutrymme som finns för 2021 och 2022 finns tillgängligt från 1 januari 2023. Oaktat en ev. fördröjning av stöd kan en omställning gå snabbare med ett samlat och koordinerat stöd och är en förutsättning för att nå de uppsatta klimatmålen. Stödet bör dessutom gälla under längre tid än två år då dessa projekt kommer att löpa under längre tid och tar tid att genomföra.

Samordna stöden för utbyggnad av infrastruktur till tunga fordon

BIL Sweden är medvetna om att det går att söka ekonomiskt stöd från Klimatklivet eller Trafikverkets "Vita sträckor". Men faktum är att dessa stöd är anpassade för

infrastruktur för lätta fordon. Som tidigare nämnts finns det stora skillnader i lätta och tunga fordon, och därför bör stöd till elektrifiering av tunga transporter särskiljas från andra bidrag, samt samordnas under ett och samma stöd och handläggas av en och samma myndighet. Att ”klumpa ihop” ansökan till infrastruktur för tunga transporter med exempelvis biogasproduktion eller energikonvertering av byggnader blir sällan bra.

Förenklad ansökningsprocess

Som framgår av underlaget så kommer ansökningsprocessen för statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter vara snarlikt ansökningsprocessen för Klimatklivet. BIL Sweden anser att de statliga myndigheterna som ansvarar för stödet bör arbeta för att få till enklare ansökningsprocesser med kortare handläggningstider. Exempelvis så bedöms, inom Klimatklivet, de olika ansökningar utifrån vilket klimateffektivitet och utsläppsminskning de olika åtgärderna har. Att bedöma hur många lastbilar som kommer att ladda på en viss laddstation i framtiden är mycket svårt att förutse, och den potentiella utsläppsminskningen blir därför högst teoretisk.

Delning av data

BIL Sweden är i grunden positiva till att de företag som beviljas bidrag också förbinder sig till att dela med sig av data från fordon och laddning, men vi önskar mer information om exakt vilken data som efterfrågas.

Långsiktighet

Elektrifierade tunga transporter är just nu i sin linda. Vi vet att antalet elektriska tunga fordon kommer att öka i snabb takt de kommande åren. Men för att det ska vara möjligt behövs styrmedel och stöd till infrastrukturen som idag, i princip, är obefintlig. Att etablera en vätgasstation eller laddinfrastruktur är idag en dyr investering som är svår att räkna hem. Som mycket annan teknik som introduceras till marknaden behövs statligt stöd i ett antal år innan tekniken kan stå på egna ben. BIL Sweden önskar därför en mer långsiktig satsning från statligt håll.

Inkludera driftskostnad och energilager

BIL Sweden önskar också mer information om vad stödet omfattar. Vi är mycket positiva till att exempelvis nätförstärkning till laddstationer kan ingå i ansökan. En av de mest kostsamma delarna i en kalkyl vid etablering av en laddstation är dock driftkostnaden. I promemorian för det statliga stödet till regionala elektrifieringspiloter framgår dock inte om stödet även täcker driftkostnader för infrastruktur. Dessutom anser BIL Sweden att stödet bör omfatta energilager som en del i infrastrukturen. Detta då lokala energilager har en positiv effekt på elnätet och minskar dess belastning.

Drifttid

Som framgår av promemorian så skall infrastrukturen hållas i drift i minst fem år. BIL Sweden önskar förtydligande kring medlen i denna fråga. Är det möjligt att söka ekonomiskt bidrag för fem års drift, trots att det statliga stödet till regionala elektrifieringspiloter endast avses att delas ut under 2021 och 2022? Det är bra att det finns en långsiktighet i driften, kan dock vara värt att ta hänsyn till i stödet att

placeringen kan behöva anpassas, stationer behöva flyttas när det är mer klart hur logistiksystemet kommer att se ut på sikt.

Förtydliganden

BIL Sweden anser att den information som finns i promemorian inte är heltäckande. Det återstår fortfarande flera frågetecken som behöver redas ut innan en sådan här förordning finns på plats. Exempelvis om det finns något maxtak för hur mycket stöd, i kronor eller i antal projekt, olika aktörer kan söka per år? Eller vad som händer om två aktörer ansöker om att bygga infrastruktur på samma ställe. Finns det några krav på de produkter som det ekonomiska bidraget kan gå till? Exempelvis skulle man kunna tänka att stödet endast får gå till infrastruktur såld i EU för att stärka den europeiska konkurrenskraften eller att det införs krav på effekter och egenskaper så att den infrastruktur som byggs upp också framtidssäkras.

Kort sammanfattning

BIL Sweden ställer sig positiva till förordningens intention med ett ekonomiskt bidrag till regionala elektrifieringspiloter för att säkerställa en begynnande utbyggnad av infrastrukturen för tunga fordon. Elektrifieringspiloterna måste dock förutom publik laddning omfatta Semi-publik och icke-publik laddning vilken kommer att vara den vanligast förekommande laddningen. För detta krävs att förslaget skickas till EU-kommissionen för notifiering.

Däremot anser vi att ambitionsnivån måste höjas, enligt våra mer detaljerade synpunkter ovan, för att säkerställa fortsatt minskad klimatpåverkan från fordonsflottan samt en snabbare övergång till elektrifierade tunga transporter. Utbyggnaden av laddinfrastruktur måste också ta höjd för att tunga elektrifierade lastbilar för fjärrtransporter lanseras inom kort. Därför är en utbyggnad av laddinfrastruktur såväl vid godsterminaler, i och runt större städer och även längs de stora godsstråken viktiga.

Utbygganden av laddinfrastruktur i Sverige har också betydelse för de två svenska lastbilstillverkarnas möjligheter att driva forskning och utveckling kring elektrifiering i Sverige. En väl utbyggd laddinfrastruktur innebär goda möjligheter att prova nya elektrifierade fordon och transportupplägg tillsammans med åkerier och transportköpare i Sverige. Det är också viktigt att stöd till laddinfrastruktur kan ges för att utveckla vintertestregionen som integrationsmiljö för elektrifiering. Elektrifierade lastbilar är precis som fossilfritt stål och järn, batterier samt träbyggande en svensk exportprodukt som kan bidra till global klimatomställning.

För att snabbt nå fossilfrihet inom tunga transporter krävs också andra typer av satsningar. Exempelvis krävs stora satsningar på att säkerställa kapacitet och effekt i elnätet, i takt med att laddinfrastrukturen byggs ut, men också effektivare styrmedel för köp och nyttjande av elektrifierade tunga fordon. Dessutom bör en rättvis och smart kilometerskatt införas samt att elskatten för eldrivna bussar och lastbilar bör avskaffas.

Vi anser också att flera delar i satsningen med statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter behöver förtydligas samt att stödet förlängs för att skapa långsiktighet i övergången till fossilfria tunga transporter.

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

Stockholm 2021-10-15

BIL Sweden

Anders Norén
Teknisk chef

Mazdak Haghanipour
Teknisk specialist