

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

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

Malmö 2020-09-27

E.ON lämnar följande remissvar på (I 2021/02039) avseende presenterad förordningstext och promemoria statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter:

Avseende den presenterade förordningstexten har vi inga synpunkter.

Vad gäller den presenterade promemorian (PM) avseende statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter så vill E.ON lämna följande kommentarer:

PM sida 3-4.

4 § Stöd får, om det finns medel, lämnas för att genomföra en regional elektrifieringspilot

1. i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36 a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 eller i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013,
2. om stödmottagaren bedöms ha förutsättningar att kunna genomföra åtgärden i samverkan mellan olika aktörer och sprida kunskap och information om den,
3. om stödmottagaren delar fordons-, laddnings- och tankningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden,
4. om laddningspunkterna utrustas på ett sådant sätt att information om dem kan förmedlas och offentliggöras i realtid, och

E.ON menar att data gällande fordons-, laddnings- och tankningsrelaterade uppgifter är möjlig att delas av stödmottagaren. Dock bör detta endast ske på en aggregerad nivå för att detta krav inte ska utgöra ett hinder för marknadsaktörerna att delta i elektrifieringspiloterna utifrån ett konkurrensrättsligt perspektiv.

PM sida 7.

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 miljöoch klimatmålen. För att skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter bör stöd

E.ON Sverige AB (Publ)

205 09 Malmö
www.eon.se

Göran Bolin
Tel 070-5435222

Besöksadress:
Carl Gustafs väg 1
Malmö

Bankgiro: 5395-9821
PlusGiro: 604148-7
Org.Nr: 556006-8420
Säte: Malmö

lämnas till regionala elektrifieringspiloter med ladd- eller tankinfrastruktur för eldrivna tunga fordon. Regionala elektrifieringspiloter ska omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig.

E.ON instämmer i promemorians huvudbudskap att en stor del av transportarbetet sker inom samma region men menar samtidigt att även inter-regionala transporter och nationella transportnoder måste beaktas redan i ett inledningskede, så att inte sub-optimeringar vad gäller laddinfra-struktur och bakomliggande elnät görs baserat på att en region i taget studeras.

PM sida 7,
Länsstyrelserna bör ges i uppdrag att samordna arbetet med de regionala elektrifieringspiloterna i respektive län

E.ON menar att ovanstående skrivning om ett regionöverskridande synsätt/perspektiv är viktigt för att undvika regional- suboptimering, vilket betyder att de olika länsstyrelserna behöver samverka för att kunna se en inter-regional överblick och nationell helhet.

PM sida 7.

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

E.ON framför att dagens förordning är kraftigt försenad och att insatser och stöd för investeringar avseende 2021 riskerar att utebli. Dagens ekonomiska ramar och denna stödförordning bör därför förlängas för att även omfatta 2023. Vi menar vidare att arbetet med ett mer långsiktigt perspektiv bör påbörjas redan nu och att en tidsram för detta bör omfatta minst 5, gärna 10, år för att få nödvändiga åtgärder på plats.

PM sida 8.

Eldrivna lastbilar kan antas komma att laddas genom icke-publik laddning med förhållandevis låg effekt vid depå, semi-publik laddning vid av- och omlastning med relativt hög effekt och publik laddning med hög effekt. Publika ladd-stationer för tunga lastbilar är dock ännu i princip obefintliga.

E.ON menar att dagens stödmodell även bör omfatta semi-publika ladd-stationer då de utgör viktiga noder tillsammans med rent publika ladd-stationer. Rätt utformade beslut kan identifiera dessa ladd-stationer som "öppna och tillgängliga" i likhet med rent publika.

PM sida 8.

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.

E.ON instämmer i att såväl laddstationer som bakomliggande elnätsinvesteringar måste ingå i den investering som kan finansieras genom stöd enligt denna promemoria och förordning. Vi anser vidare i att driftunderskott under de 5 år som omfattas av såväl drift- som informationsplikt, liksom nödvändig inköp av mark för uppförande av laddstationer alternativt arrende för att disponera annans mark under dessa 5 år bör omfattas av stödet.

Sammanfattningsvis så bör alla nödvändiga kostnader för att etablera laddning vara stödberättigade. Detta innefattar även kostnader för entreprenader, tillstånd och elinstallationer.

PM sida 9

En alternativ utformning av stödet som även skulle omfatta icke-publika laddstationer och fordon skulle kräva att stödet skulle behöva anmälas till EU-kommissionen för förhandsgodkännande (notifiering). Givet att stödet finns aviserat för 2021 och 2022 bedömer regeringen inte att notifiering är ett lämpligt alternativ, givet EU-kommissionens handläggningstid i sådana ärenden. Stora delar av stödet skulle vid notifiering troligen inte hinna komma marknaden till del.

E.ON har tagit del av att Tyskland i en motsvarande stödmodell låtit notifiera en stödmodell upp till 80 %. Vi menar att Sverige snarast bör göra detsamma inför utformningen av kommande stöd 2022, eftersom en lägre svensk stödnivå än övriga länder inom EU riskerar att intresserade aktörers fokus riktas till andra geografiska marknader.

PM sida 11.

I en kunskapsöversikt som Trafikverket har tagits fram framgår att det för regionala godstransporter behövs cirka 0,02–0,1 publika laddningspunkter med en laddeffekt på cirka 500 kW till 1 MW per lastbil. Om andelen lastbilar som är eldrivna 2030 uppgår till 16 procent, motsvarar det ca 15 000 lastbilar, vilket innebär att ca 300–1500 laddningspunkter med hög effekt krävs. Om effekten i genomsnitt antas vara 750 kW, skulle det innebära en kostnad på 1 126–5 625 miljoner kronor. Stödet till laddinfrastruktur kan enligt en hypotetisk beräkning finansiera kostnaden

för den lägre nivån med 0,02 laddningspunkter per lastbil som krävs för att 16 procent av de tunga lastbilarna ska vara elektrifierade 2030.

E.ON menar att det är viktigt att dessa tillkommande effekter på dagens elnät beaktas och anses vara ett viktigt underlag för elnätsbolagens bedömning av framtida proaktiva investeringar. Dels för att inkludera i arbetet med intäktsramar, men framförallt för att möjliggöra väl underbyggda nätutvecklingsplaner (långsiktiga prognoser för elnätets utvecklingsbehov). Det är således av stor vikt att elnätsföretagen informeras så tidigt som möjligt i processen.

Kommenterad [HJ1]: Uppdaterad text.

PM sida 11

Stödet till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon föreslås omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig. Det innebär att stödet ej omfattar investeringar i fordon eller i ladd-stationer som inte är öppet och transparent tillgängliga. Det finns dock andra möjligheter att söka stöd för icke-publika ladd-stationer och för inköp av eldrivna lastbilar. Klimatklivet är ett investeringsstöd till olika satsningar som syftar till att minska utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Det är möjligt att söka investeringsstöd från Klimatklivet för publika, semipublika och icke-publika laddningsstationer för lastbilar. Det går att få högst 50 procent av investeringskostnaden i stöd, se vidare förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Klimatklivet hanteras av Naturvårdsverket. Det finns även möjlighet att söka stöd för publika ladd-stationer från Trafikverket. Stödet gäller endast vissa sträckor längs större vägar som saknar snabbbladdningsstationer (vita fläckar). Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbbladdning av elfordon i hela landet, se vidare förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika ladd-stationer för snabbbladdning av elfordon. Det går inte att få stöd från både klimatklivet och vita fläckar för samma ladd-station. Företag, kommuner och regioner kan även söka statligt stöd från Energimyndigheten för köp av tunga lastbilar, med en totalvikt över 3,5 12 ton, som drivs enbart av bioetanol, fordons-gas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa.

E.ON anser att det på sikt bör vara endast en myndighet som ansvarar för och samordnar utbyggnaden av kommande laddinfrastruktur.

Med vänlig hälsning,

E.ON Sverige AB

Marc Hoffmann
VD

E.ON Sverige AB
Political Affairs


Göran Bolin
Senior Advisor