



Datum  
2021-11-01

Adress  
August Palms Plats 1

Diarienummer  
STK-2021-1046

## Yttrande

Till  
Infrastrukturdepartementet

### **Remiss från Infrastrukturdepartementet - Promemorian Statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter I2021/02039**

#### **Sammanfattning**

Malmö stad är positiva till ett ekonomiskt stöd för uttullningen av laddinfrastruktur för tunga lastbilar och regionala godstransporter. Även om utvärderingar har visat att ekonomiska styrmedel ofta är ineffektiva och med bristfällig måluppfyllelse, bedömer Malmö stad att den låga investeringsviljan i laddinfrastruktur är ett marknadsmisslyckande som kan åtgärdas med hjälp av ett ekonomiskt stöd. Med det sagt ser Malmö stad att det behövs ett förtydligande kring kommunens roll och samverkan med andra aktörer samt vilka typkostnader som stödet omfattar. Malmö stad ser också att stödet, för bästa möjliga effekt, bör riktas specifikt mot utbyggnaden av laddinfrastruktur, och där frågan om vätgas hanteras i ett separat stöd.

#### **Yttrande**

Malmö stad är positiva till förslaget om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter. Ett väl utbyggt nätverk för laddning är helt nödvändigt för att vägtransportbranschen ska kunna ställa om sina fordon från fossila drivmedel till el. Etableringen av ett sådant laddinfrastrukturnätverk för tunga fordon är idag, vilket konstateras i promemorian, i princip obefintligt, detta trots att det nu sker ett skifte bland lastbilstillverkarna från fossilt till elektriskt drivna fordon. Malmö stads tolkning av situationen är att det förekommer ett marknadsmisslyckande då det uppenbarligen investeras för lite i laddinfrastruktur trots de många samhällsekonomiska nyttor som ett sådant nätverk skulle generera. Malmö stads bedömning är också att ett ekonomiskt stöd troligen är rätt styrmedel för att bemöta detta då det reducerar den ekonomiska risken för investeraren.

För Malmö stads del ser vi att ökade elektrifieringsmöjligheter i regionen för tunga transporter kommer främja en transporteffektiv samhällsstruktur som bidrar till hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimat-påverkan. Malmö stad saknar idag publika laddningsmöjligheter såväl som tankstation för vätgas, något som behöver åtgärdas med tanke Malmö stads geografiska placering och närhet till kontinenten. När trafiken över Fehmarn Belt bron

öppnar (prel. 2029) spår godstrafiken till och från Malmö öka kraftigt. I led med att Europas fordonsflotta förnyas och byts ut mot nya elektrifierande godsfordon uppstår ett behov av en fungerande laddinfrastruktur i- och kring Malmöregionen. Ett riktat stöd för att underlätta elektrifieringen av regionens godstransporter är av den anledningen mycket välkommet.

Med detta sagt vill Malmö stad skicka med följande kommentarer för särskilda delar av förordningsförslaget.

**Stöd utrullning av laddinfrastruktur, hantera vätgas separat.** Malmö stad ser det som något oklart till varför vätgas ska hanteras inom den förordning som presenterats, och ser hellre att stödförordningen helt och fullt fokuserar på att stödja utrullningen av laddinfrastruktur inom Sveriges regioner. Detta av flera anledningar.

- Ett renodlat stöd, med ett konkret och tydligt motiv (snarare än flera) ger bättre möjligheter för god måluppfyllelse såväl som att följa upp och utvärdera stödet. Ett stöd riktat endast riktat mot laddinfrastruktur är troligen även mer kostnadseffektivt givet att målet är att elektrifiera Sveriges regionala transporter.
- Bränsleceller och vätgas har (i teorin) en komparativ fördel gentemot batteridrivna elektriska fordon, vilket är möjligheten att färdas längre utan att behöva tanka/laddas. Att konkurrera med batteridrivna lastbilar på sträckor där avstånden är begränsade, till exempel inom en region, är troligen mycket svårt. Det är den allmänna uppfattningen inom branschen att den stora potentialen för bränslecellslastbilar finns i segmentet tunga fjärrtransporter medan segmentet regionala transporter, mot vilket detta stöd fokuserar, bedöms kunna hanteras av batteridrivna tunga lastbilar.<sup>1</sup> Då promemorian tydligt anger att stödet är riktat mot tunga transporter inom avgränsade regioner, inte fjärrtransporter, är det Malmö stads uppfattning att stödet också bör riktas mot den teknik som bäst hanterar denna typ av transporter.
- En utgångspunkt som uppges i promemorian är att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Malmö stads uppfattning är att bristande möjligheter att ladda tunga fordon är ett sådant hinder, men att detsamma inte kan sägas gälla för möjligheten att tanka vätgas. I promemorian konstateras det faktum att bränslecellsteknik idag är mindre utvecklad än motsvarande teknik för batterielektriska fordon. Trafikverket konstaterar i en rapport att flera lastbilsproducenter har lanserat satsningar på bränslecellslastbilar men där en storskalig kommersialisering kommer ske först i slutet av 2020. I samma rapport lyfts att för den utvecklingsfas som vätgas befinner sig i just nu är osäkerheterna stora både vad gäller produktion och distribution.<sup>2</sup> Malmö stads ståndpunkt är att bristen på tankstationer för vätgas inte är ett marknadsmisslyckande och

---

<sup>1</sup> Se till exempel [Förutsättningar för vätgas som drivmedel för tunga vägtransporter \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/). Även SEI (Stockholm Environmental Institute) har publicerat en rapport som visar att batteridrivna tunga lastbilar är ekonomiskt fördelaktiga givet att det finns ett tillräckligt utbyggt laddinfrastrukturnätverk, och detta utifrån dagens teknologier och kostnader. Rapporten hittas här: [The feasibility of heavy battery electric trucks: Joule \(cell.com\)](https://www.cell.com/joule)

<sup>2</sup> [Förutsättningar för vätgas som drivmedel för tunga vägtransporter \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/).

där ett ekonomiskt stöd för att etablera tankstationer bör införas först när bränsle-cellslastbilar och grön vätgasproduktion är mogna och kommersialiserbara tekniker (givet att etableringen av tankstationer är fortsatt eftersatt). Tills dess kommer stöd-pengarna troligen ge mer effekt om de riktas mot publik laddinfrastruktur för tunga transporter.

**Stödets omfattning bör förtydligas.** Malmö stad saknar vissa förtydligande och konkretiseringar vad gäller stödets omfattning och kostnader. Med vetskap om att dessa aspekter sannolikt kommer att hanteras i efterföljande regelverk vill Malmö stad ändå lyfta följande:

- Malmö stad noterar att det saknas kostnadsexempel i promemorian för denna typ av infrastrukturpiloter, och där det endast uppges osäkra kostnadsuppskattningar kring själva utrustningen. Stödets omfattning behöver även förtydligas utifrån vad den sökande kan söka stöd för till exempel mark, drift, teknik, installation, kringutrustning osv.
- För att kunna upprätta en publik laddstation för tung trafik krävs sannolikt ett förstärkt elnät, en infrastrukturinvestering som kan kosta uppåt flera miljoner beroende på lokalisering. I promemorian skrivs det att ”kostnaderna för detta är delvis situationsspecifika”, men den är otydlig vad som omfattas. Kan en större infrastrukturinvestering finansieras med hjälp av detta stöd?
- I promemorian framgår det att den totala budgeten är cirka en miljard fördelat över två år (500 miljoner för 2021 och 550 miljoner under 2022). Det framgår dock inte om det finns något ”maxtak” kring bidrag eller antalet ansökningar. Det som framgår är att ansökningar över 500,000 euro blir offentligt. Detta gör det i teorin möjligt att ett fåtal piloter tar en större del av stödmedlen. Detta är en särskild risk när kan ges till etablering av laddinfrastruktur såväl som tankstationer för vätgas, där det senare uppges kosta uppemot 10 gånger så mycket.
- Minsta laddeffekt för att söka stöd. I promemorians inledning konstateras att publik laddningen för tunga lastbilar förväntas ha laddeffekter mellan cirka 350–600 kW per laddningspunkt. Samtidigt förs resonemang om att regionala transporter behöver en laddeffekt på cirka 500 kW till 1 MW. I en rapport från Transportstyrelsen konstateras att laddeffekten behöver vara tillräcklig för att ladda ett batteri från 20 procent upp till 80–90 procent på 45 minuter baserat på att detta är den avtalade vilotiden en förare måste ta efter 4,5 timmars körtid.<sup>3</sup> Malmö stad önskar ett förtydligande i förordning kring minsta effekt som ska tillåtas för att vara stödberättigad, detta för att undvika att stödet används för utbyggnad av laddinfrastruktur med allt för låg effekt.

---

<sup>3</sup> [Rapport \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

- Kravet på att ladd- eller tankplatsen ska hållas i drift i minst fem år gynnar inte långsiktighet och tydliga spelregler för investeringar. Malmö stad ser gärna att detta krav ses över och där möjligheten att ställa krav på permanent laddinfrastruktur beaktas, detta för att skapa förutsägbarhet för branschen och därmed öka omställningstakten inom transportsektorn.

**Stödets administrativa börda bör minimeras.** Ekonomiska stöd likt det som här föreslås kommer ofta med relativt betungande administrativa sysslor, ibland så pass betungande att aktörer väljer att inte söka stödet. Malmö stad vill med det lyfta följande:

- Promemorians föreslagna paragrafer 12 - 15 ansluter till EU-lagstiftning. Erfarenhet av ekonomiskt stöd kopplat därtill är att administrationen är betungande och tidskrävande. Paragraferna 16 – 18 skapar en viss osäkerhet om stödets utbetalning. Energimyndighet kan besluta om att bidrag ska återbetalas eller helt uteblir. Kravställningen bör ses över och förenklas och säkerställa större ekonomisk trygghet.
- I 4§ stycke 5 ”om stödmottagaren åtar sig att under fem år efter det att en laddnings- eller tankningsstation färdigställts säkerställa att den är i fortsatt drift. Att driva en ”pilotstation” kan innebära stora ekonomiska risker kontra ev. intäkter från försäljningen av bränsle (el och vätgas). Vi noterar att förbehållen för utbetalning av stöd är många och otydliga.
- Det noteras att promemorian uttrycker att stationer ska förläggas strategiskt i områden med omfattande behov av godstransporter. Malmö stad har som exempel ett större hamnområde med omfattande godstrafik, men strategiskt sett är det troligen mer lämpat att förlägga en station längs någon av de större vägarna till och från Malmö. Vad definierar ett strategiskt område med omfattade godstransporter och vem beslutar detta?
- Malmö stad noterar att det saknas djupare granskning av korsande/överlappande lagstiftning som kan påverka möjligheten till att söka bidrag som till exempel nu gällande el-lag.
- I direktiv (2014/94/EU) om infrastruktur för alternativa bränslen ställs krav på att laddinfrastruktur såväl som tankstationer ska etableras, främst längs med TEN-T. Malmö stad ser att stödet bör koordineras med dessa krav och den handlingsplan som Sverige ska ta fram.

Ordförande

.....  
Karin Stjernfeldt Jammeh  
.....

Sekreterare

.....  
Belma Rosary  
.....