

## Remiss av promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Region Skåne vill härmed ämna sina synpunkter på promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter.

### Bakgrund

Som ett led i det politiskt brett förankrade arbete som bedrivits på nationell nivå sedan förslaget om en klimatlag lades fram våren 2017 finns nu ett förslag till en förordning om stöd till regionala elektrifieringspiloter. Det klimatpolitiska ramverk som trädde i kraft 1 januari 2018 har klimatmålet att senast år 2045 ska Sverige inte ha några ”netto-utsläpp” av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå ”negativa utsläpp” samt sektorsmålet att utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Med en stark tro på att en stor del av lösningen ligger i en elektrifiering av transportsektorn finns sedan hösten 2019 en Elektrifieringskommission, arbete för framtagande av en Elektrifieringsstrategi, plan för utbyggnad av elvägar och analys av behovet av laddinfrastruktur för snabbaddning av tunga fordon längs större vägar samt ett arbete för en reglering av elvägar. Beslutet om stöd till ”regionala elektrifieringspiloter” med laddinfrastruktur för tunga fordon där företag, regioner och kommuner kan samverka samt till tankinfrastruktur för vätgas har nu en pott om 500 miljoner kronor för satsningar 2021 och 550 miljoner för satsningar 2022.

I den Regionala utvecklingsstrategin (RUS), ”Det Öppna Skåne 2030”, som beslutades av regionfullmäktige den 16 juni 2020 har Region Skåne satt ambitiösa visionsmål som ska göra att Skåne utvecklas till ett allt bättre landskap att bo och leva i. Såväl internt som externt arbete inom området hållbara fossilfria drivmedel ska stödja utvecklingen för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne

Att styra inköp till de för miljö och klimat bästa fordonen är något som Region Skåne länge starkt stöttat och organisationens egen bilflotta har en mycket hög andel elbilar, laddhybrider och biogasdrivna personbilar och lätta lastbilar. Av alla fordon är 99,8 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna fossiloberoende.

I sitt externa arbete för en omställning av transportsektorn har Region Skåne sedan lång tid ett starkt engagemang och bedriver kunskapshöjande informationsarbete och påverkansarbete för att få fler att agera, detta i samverkan med aktörer såväl nationella som inom EU samt Norge.

För lanseringen av Skånes Elektrifieringslöfte så har Region Skåne haft ett samordnande ansvar. Vid presskonferensen den 31 maj med Thomas Eneroth var det 27 skånska aktörer som ställde sig bakom löftet inkluderande medlemmar i den politiskt initierade Effektkommission som nu startat sitt arbete. Skåne är en bra plats för att genomföra elektrifieringspiloter då här är tätbefolkat och därför har ett stort kundunderlag, lite varmare klimat, korta avstånd och en för tunga elfordon bra topografi. Det skånska Elektrifieringslöftet är vidare starkt kopplat till att tillräcklig överföringskapacitet till regionen kan säkras, att näten inom regionen byggs ut samt att mer lokal elproduktion etableras.

### **Region Skånes synpunkter**

Att realisera en omställning av transportsektorn är ett arbete som brådskar och det är också en process som kommer att vara kostsam. Region Skåne ser mycket positivt på att man från nationell nivå tar ett ekonomiskt ansvar för att möjliggöra och påskynda omställningen för den tunga sidan av transporter på väg. Det är angeläget med en snabbare utbyggnadstakt av den infrastruktur som behöver komma på plats för att möjliggöra en marknadsutveckling för de batterielektriska fordonen. Etableringen av laddinfrastruktur behöver ligga steget före utrollningen av fordon för att skapa trygghet och tillit till en god tillgänglighet till laddning.

Skrivningen i promemorian är dock endast riktad till stöd för publik infrastruktur. Detta rymmer inte med den verklighet som Region Skåne tror kommer vara den som gäller för åkerierna och bilarnas chaufförer. Laddning måste ske vid lastning och lossning och då bilarna av annat skäl står på logistikterminaler, depåer och andra ej publika destinationer för att minimera logistikförluster. Att ladda publikt finns inte tid till, det orsakar logistikförluster som det inte finns ekonomiskt utrymme för. För att skapa bäst förutsättningar för ett verklighetsanpassat stöd är det därför angeläget att Sverige i likhet med Tyskland söker och beviljas ett undantag från EU:s regler om att stöd endast ska ges till publik infrastruktur. Tyskland beslutade om ett kraftfullt stöd till elektrifiering av tunga transporter den 22 juli vilket inkluderade stöd till semipublika stationer.

Med nuvarande skrivning finns det därför en fara att det stöd som avsatts inte kommer att nyttjas. Det är en mycket snäv definition av vad en elektrifieringspilot kan omfatta och blir till största del ett stöd till publikt infrastrukturbyggande och nätförstärkning till laddstationen. Den ekonomiska mellanskillnaden för en batterielektrisk lastbil jämfört med en dieseldriven medräknat det stöd som kan erhållas via miljölastbilspremien är alltför stor för att locka aktörerna till investering i den takt som behövs för att få ut ny fossilfri teknik på våra vägar och nå satta mål. Region Skåne ser behov av att även inkludera fordonen i definitionen av en elektrifieringspilot samt även energilager vid laddstationer.

För att stödet ska komma till nytta och nyttjas fullt ut bör även tidsperioden för stödet förlängas.

Region Skåne tolkar promemorian som att regioner inte kommer att kunna vara bidragsberättigade för sitt engagemang och arbete i elektrifieringspiloter. I Sverige finns det ett starkt engagemang hos regionerna för en omställning, inte minst i framtagandet av de regionala elektrifieringslöftena. Engagemanget är starkt kopplat till regeringsuppdraget att ansvara för upprättandet av regionala infrastrukturplaner. Region Skåne anser att även regionerna ska kunna vara bidragsberättigade.

Vidare anser Region Skåne att det är viktigt att den data som stödmottagaren ska dela för fordons-, laddnings- och tankningsrelaterade uppgifter är möjlig att dela på en aggregerad nivå så att detta krav inte utgör ett hinder för marknadsaktörerna att delta i elektrifieringspiloterna utifrån konkurrensmässiga grunder.

Tempot i omställningen behöver öka markant och aktörer i en hårt konkurrensutsatt transportbransch behöver ett kraftfullt stöd för att snabbt göra det klimatdrivna utbytet av flottan av tunga fordon som måste inledas omgående för att nå de klimatmål vi har.

Anna Jähnke

Ordförande

Ulrika Geeraedts

Utvecklingsdirektör