

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Fredrik Svensson

070-699 55 44

fredrik.svensson@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

christina.rasmussen@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIA OM FÖRORDNINGEN OM STÖD TILL REGIONALA ELEKTRIFIERINGSPILOTER FÖR TUNGA TRANSPORTER

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag är positiva till införandet av statligt stöd för elektrifieringspiloter då bristande laddinfrastruktur för tunga fordon idag bromsar elektrifieringen av tunga fordon. Vi ser mycket positivt på initiativ för att påskynda utbyggnationen av laddinfrastrukturen för tunga fordon och därmed påskynda elektrifieringen av godstransporter. Eftersom att ikraftträdandet av stöd för elektrifieringspiloterna infaller under senare delen av 2021 vore det att föredra om avsatta medel som inte hunnit beslutas under 2021 kan föras över till nästkommande år. Med tanke på den stora utmaning som utbyggnationen av laddinfrastruktur för tunga fordon innebär vore det även önskvärt att medel till elektrifieringspiloterna fortsätter att tillföras även efter år 2022.

Enligt förslaget, 2 §, så inkluderas även infrastruktur för fossilfri vätgas inom ramen för stödet vilket Sveriges Åkeriföretag tycker är bra. Då produktionen av förnybar vätgas idag är ytterst begränsad är det av största vikt att man säkerställer tillgången på vätgas i de fall som tankstationer för vätgas byggs inom ramen för elektrifieringspiloterna. Åkerierna måste kunna känna sig trygga med att det alltid finns vätgas tillgängligt på de tankstationer som de avser att tanka på, annars kommer de inte att våga satsa på vätgasdrivna lastbilar.

Det hade varit bra med ett förtydligande kring vad som gäller om en stödmottagare enligt 4 § 5 inte lever upp till det som man har åtagit sig, kommer stödmottagaren då att bli återbetalningsskyldig? Vad händer om det inom de fem åren sker en snabb teknikutveckling åt något håll, ska då stödmottagaren vara fortsatt tvingad att hålla en sådan infrastruktur igång trots att det inte finns en efterfrågan på den? Återbetalning av stöd regleras i 20 § som i punkt 1 hänvisar till 18 §. I ett sådant beslut om att tilldela stöd bör det därför i 18 § 3 hänvisas till förutsättningarna för stöd i 4 §.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning

Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig