

Till:  
Infrastrukturdepartementet  
Energienheten, Hållbart och innovativt  
energisystem  
Lina Kinning

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.e.remissvar@regeringskansliet.se)  
[christina.rasmussen@regeringskansliet.se](mailto:christina.rasmussen@regeringskansliet.se)

Remissvar Diarienummer: I2021/02039

## **Teknikföretagens Task Force för Elektrifierings yttrande till promemorian om Förslag till förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter**

Teknikföretagens Task Force för elektrifiering tackar för möjligheten att svara på ovanstående remiss på rubricerad promemoria. Vi välkomnar initiativet till stöd för regionala elektrifieringspiloter, men vill uppmärksamma ett antal aspekter som promemorian i nuvarande utformning missar samt lämna rekommendationer kring hur detta bör åtgärdas.

### **Stödets omfattning är för begränsat**

I förslagets nuvarande utformning ska stödet endast gå till publika laddplatser. För att få till regionala piloter av tillräcklig storlek kommer inte bara publika laddstationer att behövas. Utöver dessa behövs:

- över-natten-laddning vilket vanligtvis sker på depå (icke-publik laddning)
- bidrag för merkostnaden för fordonet samt
- semi-publik laddning.

I förslaget hänvisas till ansökan via Klimatklivet för dessa övriga typer av laddstationer och stöd för miljöfordon. Ett sådant upplägg, dvs att ett regionalt projekt ska ansöka om stöd från tre olika poster, skulle vara alltför administrativt krävande. Risken är överhängande att projekt därmed skulle fördröjas eller till och med inte blir möjliga att genomföra. Dessutom är en överhängande risk att projekt som endast fått ett eller två av tre stöd beviljade inte kan genomföras. Upplägget riskerar att försena och komplicera de piloter som är av avgörande betydelse för att transportsektorn ska kunna elektrifieras i den takt som är nödvändig för att uppnå klimatmålen. Därför efterfrågar vi att de tre olika stöden hålls ihop i ett sammanhållet stöd.

### **Tillåt höga stödnivåer**

Höga stödnivåer för både fordon och laddinfrastruktur behövs eftersom logistikplanering och styrning blir mer komplex när fordonens räckvidd och laddning måste tas hänsyn till. Den publika laddinfrastrukturen kommer sannolikt att användas i begränsad utsträckning i början. En försvårande faktor är att det inte kommer att tillverkas tillräckligt många fordon initialt. En lärdom från bland annat GREAT-projektet var just betydelsen av mängden fordon. Laddinfrastrukturen fungerade väl i projektet men att nyttjandegraden var relativt låg på grund av alltför få fordon på marknaden.

Samtidigt som piloterna givetvis måste ta hänsyn till EU:s statsstödsregler motiverar komplexiteten i att skapa de önskade elektrifieringslösningarna, liksom det stora samhällsintresset, höga stödnivåer.

I promemorian konstateras att notifieringen tar tid, men vi anser ändå att vi bör följa Tysklands strategi och genomföra en notifiering. En skyndsamt inledd notifieringsprocess skulle skapa bättre förutsättningar och en fungerande process för att få piloterna på plats med bättre riskfördelning, även om det skulle vara mer tidskrävande.

### **Möjlighet till stöd för elnätsförstärkning**

Vi stödjer att elnätsförstärkning kan ingå i stödets omfattning, men §9 behöver förtydligas för att undvika att skrivningen i första punkten misstolkas.

För att säkra Sveriges konkurrenskraft i framtiden krävs inte bara stora investeringar i forskning och utveckling, det behövs också möjligheter till snabb kommersialisering av nya produkter, produktlösningar och tjänster. Testbäddar och piloter skapar möjlighet att testa och utveckla kunskap och teknik för skalbar tillämpning och därmed bidra till ökad konkurrenskraft. Det är viktigt att säkerställa att piloterna i så stor utsträckning som möjligt formeras för att kunna skapa kommersialiserbara, skalbara, effektiva, tillämpbara lösningar med målsättningen att skapa affärsförutsättningar för en framtida utbyggnad av laddinfrastrukturen.

För att stärka nätet kan också energilagring vara nödvändig. Stöd behöver därför också kunna omfatta energilagring av el, exempelvis i form av batterier. På motsvarande sätt kan elnätsförstärkningar behövas på andra platser i elnätet än den specifika geografiska platsen. Därmed behöver det framgå tydligt i formuleringen att stödet också tillåts att täcka kostnader associerade med, för projektets genomförande nödvändiga, elnätsförstärkningar som inte är lokala.

### **Slutsats**

Sverige bör hålla ihop de tre olika stöden i ett sammanhållet stöd, förslagsvis placerat hos en myndighet och företrädesvis hos Energimyndigheten och använda offentlig upphandling för att underlätta ansökningsprocessen.

Vi anser att höga stödnivåer för både fordon och laddinfrastruktur är nödvändiga och bör vara samtida då de kompletterar varandra. Det innebär att Sverige bör skyndsamt inleda ett notifieringsförslag som bör vara harmoniserat med det tyska stödsystemet. Med ett felaktigt utformat stödsystem riskerar vi i Sverige att halka efter i omställningen och tappa innovations- och konkurrenskraft. En notifieringsprocess skulle innebära en framflyttning av lansering av stödet på sex till nio månader, vilket vi anser inte vara av avgörande betydelse.

Sverige kan inte ligga i bakvattnet i förhållande till andra länders stödnivåer såsom exempelvis i jämförelsen med Tyskland. Låt Sverige bli ledande inom elektrifiering.

Med vänlig hälsning

Teknikföretagens Task Force för Elektrifiering

ABB  
Energiföretagen  
EON  
Scania  
Siemens  
Teknikföretagen  
Northvolt  
Vattenfall  
AB Volvo