

Vattenfall AB

Staff Function Communications
Public & Regulatory Affairs Sweden
169 92 Stockholm

Infrastrukturdepartementet
Energienheten
Lina Kinning
i.remissvar@regeringskansliet.se

Datum:
2021-10-18

Kontakt: Mia Nordström
E-mail: mia.nordstrom@vattenfall.com

Telefon: 070-5297629

Diarienummer: I2021/02039

Remissvar avseende promemoria om förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Vattenfall är ett ledande europeiskt energiföretag som i mer än 100 år elektrifierat industrier, levererat energi till människors hem och moderniserat vårt sätt att leva genom innovation och samarbete. Vi vill nu göra det möjligt att leva fossilfritt inom en generation. Därför driver vi omställningen till ett hållbart energisystem genom satsningar på fossilfri produktion och klimatsmarta energilösningar för våra kunder. Vattenfall ägs av svenska staten.

Vattenfall tackar för möjligheten att få lämna synpunkter och instämmer i promemorians huvudsakliga intentioner:

- För att skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter bör stöd lämnas till regionala elektrifieringspiloter med ladd- eller tankinfrastruktur för eldrivna tunga fordon.
- För att skapa förutsättningar för läroeffekter av piloterna bör stödet villkoras med samverkan, information- och kunskapsspridning.
- Det bör även finnas möjlighet att i viss utsträckning ge stöd till utveckling, test och demonstration inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna, samt insatser för kunskapsutbyte, kunskapsöverföring, nätverksbyggande, informationsspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.
- Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Nedan följer kommentarer och förslag till delar av promemorians innehåll.

Undanta affärskritisk information

Formuleringen "om stödmottagaren delar fordon-, laddnings- och tankningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden" är för generell. Om affärskritisk information ska ges ut kommer det försvåra processen med att etablera laddstationer. Vi föreslår följande tillägg till 4 § tredje stycket: "information som stödmottagaren eller part i projektet anser vara affärskritisk ska inte lämnas ut." Annars finns stor risk att projekt inte blir av, av den anledningen att part anser att deras övergripande affärsmodell kan lida för stor skada i förhållande till vinsten med att vara med i projektet.

Utgå ifrån branschgemensamma standarder

I 4 § tredje stycket så tar promemorian upp delning av laddnings- och tankningsrelaterade data. Vattenfall önskar förtydliga sin position kring öppna data där standardiseringsinitiativ bör skapa lägsta tekniska standarder för att möjliggöra kommunikation mellan tekniker. För att underlätta mer datautbyte förespråkar Vattenfall de öppna standarder som utvecklats av Open Charge Alliance: Open Charge Point Protocol (OCPP), för hårdvarukommunikation till laddpunktsoperatörer, som redan är allmänt antagen. Vattenfall stöder också Open Smart Charging Protocol (OSCP), för roaming mellan laddpunktsoperatör (CPO), och överföringssystemoperatörer (TSO: er), eller distributionssystemoperatörer (DSO).

Inkludera stöd till drift, underhåll och ökade logistikkostnader

Erfarenheter som gjordes i samband med stödet för vita fläckar visar att drift och effektkostnad gör att den affärsmässiga kalkylen är svår att få ihop, för att inte säga omöjlig, för att etablera laddare på alla platser i landet, inte minst på grund av den låga efterfrågan som råder på vissa platser idag. Detta är något som kan komma att ändras i framtiden med flera eldrivna fordon på vägarna, men än så länge behöver den här stödförordningen kunna täcka även drift och underhåll, förslagsvis för samma period som stödmottagaren behöver åta sig att hålla laddnings- eller tankningsstationen i drift.

Logistiska kostnader kan uppstå när förändringar i logistikkedjan implementeras. Att gå över till elfordon är en sådan förändring som kan medföra logistiska kostnader. Exempel på kostnader är att tiden som fordonet kan köras reduceras för att fordonet behöver laddas, även planering och se till att laddmöjligheter finns tillgängliga när behov uppstår, innebär minskad körtid, etc. Som exempel kan en logistikpartner behöva betala 600 kr/min om leveransen är sen med en transport.

Möjliggör försäljning av laddstationer och operationell leasing

Laddstationer kan behöva säljas, av olika anledningar, vilket bör avspeglas i förordningstexten. Det behöver vara möjligt att sälja stationen även under den femåriga perioden som stödmottagaren har åtagit sig att säkerställa att den fortsatt är i drift. Förslagsvis kan driftstödet gå över till den köpande parten av laddstationen.

Det bör förtydligas att även operationell leasing av laddinfrastruktur kan omfattas av stödet. Operationell leasing är den finansieringsmodell som Vattenfalls kunder ofta efterfrågar. Power as a Service-erbjudande, (PaaS), är klassificerat som Operationell Leasing. Möjligheten för stöd att ges till operationell leasing av laddinfrastruktur, ökar därmed möjligheterna för att få laddningsinfrastruktur på plats.

Inkludera icke-publika laddstationer genom notifiering

Vidare bör projekt kunna använda sig av både icke-publika (depå), semi-publika och publika laddstationer. Alla dessa typer av laddning kan komma att behövas i projekten eftersom de ofta omfattar laddning av fordon som rör sig in och ut ur logistikområden som är stängda för allmänheten, exempelvis hamnar. Icke-publik laddning vid depå kommer att vara det första steget i utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga transporter. Icke-publik laddning är tröskeln som behöver undanröjas för att accelerera övergången till eldrift för tunga transporter, i och utanför städer.

Om förordningen också ska kunna omfatta icke-publika laddstationer behöver stödet anmälas till EU-kommissionen för förhandsgodkännande mao notifiering. Infrastrukturdepartementet skriver i promemorian att handläggningstiden i sådana ärenden är långa och att stödet vid notifiering troligen inte skulle hinna komma marknaden till del.

Vattenfall menar att flera vägar att söka stöd för publik respektive icke-publik (genom Klimatklivet) också kan ta lång tid och försena projekten och därmed inte påskynda elektrifieringen tillräckligt, vilket är stödets syfte. Vattenfall rekommenderar därför att notifiering genomförs för att inkludera icke-publika laddstationer från start. Sverige kan i en notifieringsprocess utforma förslag i enlighet med Tyskland (State Aid SA.59352 (2020/N)), för stöd som nyss genomgick just notifieringsprocessen, och därmed förenkla för kommissionen att förhandsgodkänna stödet med möjligheten att omfatta icke-publika laddstationer. Det skulle också ge en möjlighet för högre stödnivåer, vilket är av vikt i detta tidiga skede av elektrifieringen av tunga transporter. Denna process skulle kunna inledas samtidigt som del av stödet blir möjligt att söka.

Ge myndigheterna i uppdrag att förenkla ansökningar av olika stöd till samma projekt

Projekten är ofta komplexa och behöver söka flera olika stöd, vilket kan försvåra genomförandet av projekt. Det i promemorian föreslagna stödet föreslås hanteras av Energimyndigheten. Några av de stöd som relaterar till det i promemorian föreslagna stödet hanteras av andra myndigheter. Exempelvis hanteras klimatklivet av Naturvårdsverket. Trafikverket hanterar i sin tur stöd till publika laddstationer för "vita fläckar". Eftersom flera av de projekt som inkluderas i de elektrifieringslöften som ingåtts, samt andra projekt relevanta för att söka det i promemorian föreslagna stödet, innefattar både icke-publika laddstationer vid depå (på privata områden), semi-publika laddstationer och publika laddstationer, så kommer projekten ha behov av att söka medel från flera olika stöd och därmed flera olika myndigheter.

Promemorian föreslår att Energimyndigheten får i uppdrag att informera aktörer om de stöd som kompletterar satsningen på regionala elektrifieringspiloter. Vi föreslår att någon myndighet, exempelvis Energimyndigheten, också får i uppdrag att samordna ansökningsprocesserna för de relaterade stöden. Att samordna arbetet med ansökningsprocesserna exempelvis genom att se till att ansökningsprocesserna blir utformade så lika som möjligt, kan avhjälpa flera tidskrävande processer, för myndigheter och sökanden. Exempelvis kan det dubbelarbete det innebär att ta fram dokument till de olika stöden avhjälpas från sökanden. Det kan också korta ledtider och minska osäkerheter för projekt som är beroende av flera stöd för sitt genomförande. Myndigheternas arbetsprocesser kan likaså effektiviseras, och därmed pengar sparas.

Vattenfall föreslår även samordning av myndigheternas insatser i form av "snabbspår" för ansökningar för projekt som syftar till genomförande av elektrifieringslöften. Sådana åtgärder möjliggör att fler projekt genomförs, att takten i projekten ökar samt att potentialen att uppnå miljö- och klimatmålen därmed också ökar.

Inkludera energilagring som förstärkning för effektuttag

Vattenfall tycker det är bra att promemorian tar hänsyn till att förstärkning av elnätet kan behövas. En uppgradering eller förstärkning av elnätet är nödvändig när behovet av effektuttag är högre än vad elnätskapaciteten tillåter på en viss plats. Energilager behövs för att stärka möjliga effektuttag i de fall där nätkopplingen inte kan uppgraderas. Exempelvis kan en förstärkning i form av energilager göras med batterier som jämnar ut effektoppar. De lösningar för energilagring som finns på marknaden idag (exempelvis batterier), är ännu inte kostnadseffektiva och Vattenfall gör idag bedömningen att de inte kommer vara kostnadseffektiva under en överskådlig tid. Därför behöver stödet även kunna inkludera energilager. Detta bör tydliggöras, exempelvis i kapitlet "Effekter av stödet", att stödet kan omfatta energilagring av el.

Se elnätet som en helhet

I kapitlet "Effekter av stödet" står: kostnadsbilden för laddinfrastruktur för tunga lastbilar är fortfarande oklar. Det står också: "Förutom själva laddstationen kan en förstärkning av det lokala elnätet behövas. Kostnaderna för detta är delvis situationsspecifika."

Vattenfall håller med om att kostnadsbilden är oklar och att kostnadsbilden är situationsspecifik. Vattenfall håller också med om att en förstärkning av det lokala elnätet kan behövas, men önskar klargöra att det även kan handla om transmissionsnät, regionnät eller elnätet på det specifika området som kan behöva förstärkas. Kostnader för nätanslutning behöver ta hänsyn till möjliga kostnader i förstärkningen i nätet lokalt, men också regionalt och i transmissionsnätet, eftersom elnätet behöver ses som en helhet, eller som det står i COM(2020) 299: "En integrering av energisystemet – att energisystemet planeras och drivs på ett samordnat sätt 'som en helhet', med kopplingar mellan olika energibärare, infrastrukturer och förbrukarsektorer".

Det behöver därmed förtydligas att alla typer av förstärkningar av elnätet och därmed associerade kostnader kan täckas in av stödet. Ett förslag till formulering kan vara att stryka ordet "lokala" i andra meningen i stycket "Effekter av stödet" och därmed ändra meningen till: "Förutom själva laddstationen kan en förstärkning av elnätet behövas."

Stöd till inköp av eldrivna lastbilar

Eftersom kostnaden för eldrivna lastbilar är högre än en jämförbar fossildriven lastbil behövs stöd för inköp av elfordon. Stöd till inköp av tunga elfordon är lika viktigt som det stöd till laddinfrastruktur som föreslås.

Det väsentligt ökade stödet inom ramen för Klimatpremien och regeringens budgetförslag är därför av stor vikt för att omställningen av transportsektorn ska kunna accelerera i den takt som krävs för att nå klimatmålen.

Med vänlig hälsning

Vattenfall AB



Anja Alemdar
Chef Public & Regulatory Affairs Sweden