

Politik och kommunikation
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på promemorian stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 500 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Energiföretagen Sverige ("Energiföretagen") har tagit del av promemorian *Stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter* och vill framföra följande synpunkter.

Bakgrund och övergripande bedömning

Halten koldioxid i atmosfären fortsätter att öka och har nyligen överstigit 430 ppm enligt NOAA. Samtidigt visar aktuella rapporter från bl.a. OECD, Klimatpolitiska rådet, Trafikverket och Naturvårdsverket att Sveriges klimatomställning tappat tempo.

Transportsektorn är avgörande för att nå utsläppsminskningarna under de kommande åren. Biodrivmedel och ökad transporteffektivitet är viktiga verktyg, men elektrifiering är alltså det mest kostnadseffektiva sättet att uppnå fossilfria vägtransporter. Varje nytt elfordon som ersätter ett fossildrivet fordon innebär betydande utsläppsminskningar.

Sverige har en stark fordonsindustri med tydlig vilja att ställa om – trots detta har försäljningen av tunga elfordon inte ökat i önskad takt. Den låga andelen elfordon i nyförsäljningen är det största hindret för omställningen – och måste mötas med förstärkta incitament för kunder att välja eldrivet. Laddinfrastrukturen skapar förutsättningarna och behöver byggas ut i takt (i praktiken steget före) elfordonsförsäljningen.

Mot denna bakgrund bedömer vi att promemorians förslag är ett välkommet steg i rätt riktning. Vi delar ambitionen att påskynda elektrifieringen av transportsektorn genom ett ändamålsenligt regelverk. Förslagen innehåller flera styrkor som vi vill understryka – samtidigt ser vi utmaningar och behov av kompletteringar som är avgörande för att nå målen. Dessa rekommendationer är centrala för att säkerställa att stödet får avsedd effekt och att elektrifieringen kan ske i den takt som krävs.

Synpunkter på promemorians förslag

Tillstyrkande delar

- Vi delar bedömningen att pilotfasen i utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga fordon i stor utsträckning är avklarad och att ett mer generellt och långsiktigt stöd än dagens *Regionala Elektrifieringspiloter* är både rimligt och nödvändigt.
- Vi tillstyrker de föreslagna ändringarna i Förordning (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Genom att vidga stödet till fler typer av ladd- och tankinfrastruktur samt fler transportkategorier, som bussar och fartyg, uppnås större bredd och flexibilitet.
- Att stödet ska omfatta *icke-publik infrastruktur* för tunga transporter (till exempel depåer, terminaler) är positivt, eftersom detta ofta är den primära typen av laddning för åkerier och logistikoperatörer.
- Att administrationen föreslås förenklas för både myndigheter och stödsökande, bland annat genom att krav på samverkan, strategisk placering och länsstyrelseyttrande lättas, är ett steg i helt rätt riktning.
- Det är positivt att Energimyndigheten föreslås vara ansvarig handläggare för laddinfrastruktur, vilket skapar bättre samordning med stöd för elfordon.

Föreningens rekommendationer

1 Samordning med elnätsutbyggnad

En av de största flaskhalsarna för laddstationer för tunga fordon är nätanslutning och ledtider. För att undvika att stödmedel beviljas till projekt som sedan fastnar i nätkapacitetsköer behövs:

- Tidig och strukturerad dialog mellan sökande och nätbolag
- Långsiktiga effektbehovsanalyser som stöd för elnätsföretagens nätutvecklingsplaner
- Tydliga roller för Energimyndigheten, länsstyrelser, kommuner och Trafikverket

Tunga transporters laddplatser är ofta strategiska knutpunkter. Samlad regional och nationell planering är därför avgörande för att säkerställa rätt kapacitet på rätt plats i rätt tid.

2 Skapa förutsättningar för en effektiv elnätsutbyggnad

Laddning av tunga fordon kräver höga effekter. Utan ett robust och välutbyggt elnät riskerar elektrifieringen att stanna av.

- **Ta ett helhetsgrepp om tillståndprocesserna**, exempelvis genom att genomföra Miljötillståndsutredningens förslag till ny lagstiftning anpassad till EU-rätten samt att etablera en central miljöprövningsmyndighet där även exempelvis provning av elledningar kan ingå.
- **Beakta smart laddning och flexibilitet vid stödgivning.** Möjliggör flexibla anslutningsavtal för laddinfrastruktur så att det befintliga elnätet kan utnyttjas mer effektivt. Detta gör det möjligt att anpassa anslutningen efter varierande laddeffektbehov, exempelvis vid en lastbilsdepå där laddning sker främst nattetid.
- **Främja lokala energilager vid laddinfrastruktur.** Batterier kan minska effektuttaget från elnätet och höja nyttjandegraden genom att lagra energi vid låg belastning och leverera vid höga effektbehov. Stöd till denna typ av lösningar är fortsatt viktigt.

3 Datadelning och transparens för laddpunkter för tunga fordon

Tillgång till digital information om laddstationers läge, kapacitet, fysisk utformning och driftstatus är en nödvändig förutsättning för att elektrifierade transportörer ska kunna planera sina rutter. Det är viktigt att åkerier och chaufförer på ett enkelt sätt kan hämta information (till exempel via karttjänst) om vilka laddplatser som är anpassade för tunga fordon, som kräver betydligt mer utrymme än personbilar.

Detta är inte bara ett driftsbehov utan också ett viktigt underlag för åkerier som står inför investeringsbeslut, särskilt de som ännu inte testat eldrift.

Laddoperatörer som får stöd bör rapportera data enligt AFIR och berörda myndigheter behöver säkerställa att informationen är tillgänglig via nationell accesspunkt.

Detta ger högre nyttjandegrad för laddinfrastrukturen, bättre planeringsunderlag och ökad tillit till marknaden.

4 Stödstruktur och tydlighet

När stödet breddas är det avgörande att undvika överlappning och osäkerhet mellan olika stödformer, såsom Klimatklivet och fordonsstödet. Erfarenheter från tidigare utlysningar visar att otydliga regelgränser riskerar att fördröja beslut och skapa osäkerhet för investerare.

Eftersom transportörer ofta måste investera i både fordon och laddinfrastruktur samtidigt är harmonisering mellan fordonsstöd och laddstöd avgörande. Annars riskerar omställningen att bromsas av ett "hönan eller ägget"-problem där investeringsbeslut skjuts upp.

Vi rekommenderar därför:

- Tydliga riktlinjer för när respektive stöd ska användas
- Samordnade handlägningsrutiner mellan stöd och berörda myndigheter
- En smidig administrativ övergång till den nya stödutformningen så att det blir tydligt vad som gäller för både stödsökanden och myndighetshandläggare.

Det är särskilt viktigt att säkerställa att projekt som redan lämnat in ansökan inte tappar sin plats eller måste söka igen, då detta riskerar att leda till avbrutna investeringsprocesser och förlorad elektrifieringstakt.

Elektrifieringsprojekt för tunga fordon är kapitalkrävande och planeras långsiktigt. Förutsägbarhet är därför en avgörande konkurrensfaktor.

5 Behov av kompletterande styrmedel

För att accelerera övergången till tunga eldrivna transporter, och klara de nyligen befästa klimatmålen för Sverige, behövs kompletterande styrmedel som stärker marknadssignalerna och undanröjer kvarvarande trösklar.

- **Rätt prissättning av utsläpp.** Höj drivmedelsskatterna och stärk reduktionsplikten så att fossila drivmedel inte förblir orimligt billiga i jämförelse med övriga EU.
- **Avskaffa indexeringen av energiskatten på el.** För att stärka lönsamheten för eldrift bör indexeringen av energiskatten på el slopas. Detta är en viktig åtgärd för att säkerställa konkurrenskraften för elektrifierade transporter.
- **Snabb implementering av ETS 2.** Säkerställ att systemet införs skyndsamt i Sverige för att göra det fossila dyrare och gynna eldrift. Verka för att ETS 2 genomförs fullt ut i samtliga EU-medlemsstater och intäkterna från systemet går till att finansiera övergången till elfordon. Om införandet av ETS 2 försenas behöver Sverige kompensera genom höjda drivmedelsskatter för att undvika ett styrmedelsmässigt gap som bromsar elektrifieringen.
- **Stå fast vid EU:s CO₂-reglering för tunga fordon.** för att säkerställa hög elektrifieringstakt och ge både fordonsindustrin, laddoperatörer och elnätsföretag långsiktig förutsägbarhet för de investeringar och utbyggnadsplaner som kommer krävas.
- **Inför avståndsbaserat vägavgift som premierar nollutsläppfordon.** Enligt EU:s reviderade Eurovignette direktiv ska avståndsbaserat vägavgifter för tunga fordon införas senast 2030. Avgifterna ska differentieras utifrån CO₂-utsläpp och kan vara ett mycket effektivt och konkurrensneutralt styrmedel för övergång till elfordon. Sverige bör inte invänta till 2030 utan införa systemet så snart som möjligt.
- **Möjliggör differentierad trängselavgift som premierar nollutsläppfordon.** Möjliggör för kommuner såsom Stockholm och Göteborg att nyttja de befintliga trängselavgiftssystemen för att gynna eldrift genom att differentiera avgifterna.
- **Utvärdera miljözoner i stadskärnor** där enbart tunga fordon med nollutsläpp tillåts.

David Freed
Gruppchef kraftsystem och marknader