



Remissyttrande
Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
0767-99 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
vera-lisa.stohr.thorell@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER NATURVÅRDSVERKET'S REDOVISNING AV REGERINGS- UPPDRAG OM FÖRSLAG PÅ FÖRORDNINGSÄNDRINGAR SOM MÖJLIGGÖR ETT MER EFFEKTIVT FRÄMJANDE AV ICKE-PUBLIK LADDINFRASTRUKTUR

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en hållbar utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en bransch med lång historia och med en kritisk betydelse för samhället. Branschen är en utpräglad småföretagarbransch: 2/3 av omsättningen kommer från företag med färre än 100 medarbetare. Godstransporter på väg sysselsätter över 100 000 förare och totalt omkring 250 000 personer, cirka 5 procent av antalet sysselsatta i Sverige. Åkerinäringen omsätter motsvarande 4 procent av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag välkomnar Naturvårdsverkets förslag på åtgärder för att förenkla ansöknings- och prövoförfarandet för icke-publik laddinfrastruktur för såväl tunga som lätta fordon, men vi ser även behov av ytterligare åtgärder.

Sveriges Åkeriföretag anser likt Naturvårdsverket att ”lösningalternativ 1” är det bästa av de två presenterade lösningalternativen men att det skulle kunna finnas anledning att vidare utreda ett specifikt stöd för laddning av lastbilar.

Bakgrund

Naturvårdsverket har fått i uppdrag att se över och föreslå förändringar i förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon, med målet att effektivisera främjandet av icke-publik laddinfrastruktur. Samtidigt föreslås vissa ändringar i förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar så att definitioner, hänvisningar och ansökningskrav harmoniseras mellan regelverken. Ändringarna planeras att träda i kraft den 1 juli 2025.

Bakgrunden till uppdraget är bland annat ändringar i EU:s statsstödsregelverk (GBER) som möjliggör för fler aktörer att ta del av stöd för icke-publik laddinfrastruktur.

Synpunkter på förslaget

Svårigheter att navigera bland dagens stöd till laddinfrastruktur

Sveriges Åkeriföretag delar Naturvårdsverkets bild avseende att det idag är svårt att navigera mellan de olika stöd som finns för laddinfrastruktur och att det därför finns behov av en bredare översyn av reglering och stödformer för etablering av laddinfrastruktur samt ökad samordning mellan myndigheter. En förenkling av stödstrukturen skulle minska administrativa hinder för de aktörer som vill investera i laddinfrastruktur.

Naturvårdsverket har i budgetunderlaget för 2025–2027 föreslagit att Energimyndigheten ska ges ett tydligare uppdrag för laddinfrastruktur avsedd för tung trafik, medan Naturvårdsverket behåller stödet för den lätta trafiken inom Klimatklivet. Även om vi i grunden är positiva till att en myndighet får ett tydligare ansvar för all laddinfrastruktur för tung trafik så är det viktigt att stöd för dessa investeringar inte riskerar att hamna mellan stolarna innan ett sådant beslut har tagits.

Laddinfrastruktur på depåer och terminaler

Sveriges Åkeriföretag är positiva till att det i ”lösningalternativ 1” föreslås att stödet bör omfatta all icke-publik laddinfrastruktur, så att den sökande inte begränsas utifrån effekt eller de fordonstyper för vilka laddinfrastrukturen ska användas för. Vi välkomnar även att semi-publik laddning inkluderas i förslaget.

Att utnyttja laddinfrastrukturen så effektivt som möjligt är i allas intresse, både ur miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Sveriges Åkeriföretag förordar därför att tolkningen av vad som betraktas som semi-publik laddinfrastruktur för tunga fordon ska vara så generös som möjligt, inom ramen för vad som kan godkännas enligt GBER. Vi anser även att det, om möjligt, bör finnas utrymme att i ett senare skede omvandla semi-publika laddpunkter till helt publika laddpunkter som är tillgängliga för allmänheten.

Sveriges Åkeriföretag anser att stöd bör kunna ges till laddstationer vid depåer och terminaler även om de under vissa förutsättningar görs tillgängliga för allmänheten. På så sätt kan nyttjandegraden av laddinfrastrukturen maximeras. För depåer där publik laddning inte är huvudsyftet och där lokaliseringen eller utformningen av stationen inte väsentligt påverkas av att den öppnas för allmänheten, bör kravet på en marknadsundersökning slopas. Vi ser detta krav som administrativt betungande, kostsamt och med begränsat värde. Med tanke på den snabba utbyggnaden av både laddinfrastruktur och elfordon riskerar sådana undersökningar dessutom att snabbt bli inaktuella.

Om en behovsutredning ändå krävs, bör i stället nationella kapacitetskartor från myndigheter kunna användas som beslutsunderlag. Denna typ av kartor skulle ge en bättre och mer aktuell överblick av laddbehov och elnätskapacitet i olika delar av landet, vilket skulle minska onödig administration och påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur. En mer flexibel hantering skulle säkerställa en effektivare resursanvändning och stödja transportsektorns elektrifiering.

Löpande ansökan med lägre klimatberäkningskrav

Tidigare stödberättigade enligt förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar föreslås nu prövas enligt förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddpunkter för elfordon. Detta innebär minskade krav på att redovisa beräknad klimatnytta samt möjligheten att lämna in ansökningar löpande.

Sveriges Åkeriföretag ser mycket positivt på att dessa förändringar minskar den administrativa bördan för de sökande. Vi välkomnar även möjligheten till löpande ansökningar, kompletterat med konkurrensutsatta utlysningar vid behov, för att ytterligare påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Sveriges Åkeriföretag anser att det i vissa fall bör vara möjligt att göra avsteg från att i första hand pröva ansökan mot GBER, om de minimis-reglerna är mer fördelaktiga. Att stöd kan prövas mot båda stödordningarna skulle skapa större flexibilitet och bättre anpassning till olika företags förutsättningar.

Utbetalning av stöd

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på förslaget att stöd ska kunna sökas även efter att en åtgärd har påbörjats och att det inte ska krävas att åtgärden är slutförd för att

stöd ska betalas ut. Det är dock av största vikt att utestående stödbelopp betalas ut skyndsamt efter att åtgärden har slutförts, så att sökanden inte behöver ligga ute med pengar längre än nödvändigt.

Bredare stöd för nya tekniska lösningar

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att stöd ska kunna ges till fler tekniska lösningar för laddpunkter utöver Typ 2 eller Combo 2. Det är viktigt att stödet utformas teknikneutralt och flexibelt, så att det inte begränsar utvecklingen av ny teknik. För att främja innovation och effektiv elektrifiering bör stödet även kunna omfatta lösningar såsom MCS-laddning, induktiv laddning, batteribytten och V2G-teknik.

Stöd bör även omfatta markarbeten och andra förberedande kostnader

För att möjliggöra en snabb och effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur bör stöd även kunna omfatta markarbeten. Markförberedelser utgör en betydande del av investeringskostnaden och är en nödvändig förutsättning för installation av laddstationer, särskilt för tunga fordon. I de fall elnätsanslutningen behöver förstärkas för att möjliggöra ett högre effektuttag så bör även dessa kostnader ses som stödgrundande.

Flexibla regler för energilager kan stärka laddinfrastrukturen

Sveriges Åkeriföretag anser att det vid stöd till energilager för laddstationer bör finnas en större flexibilitet i hur batterier och andra energilösningar får användas, även om huvudsyftet är att stödja laddningen av fordon. Energilagring kan spela en avgörande roll för att minska belastningen på elnätet, förbättra nätstabiliteten och skapa bättre ekonomiska förutsättningar för investeringar i laddinfrastruktur.

För att maximera nyttan bör dessa lösningar inte begränsas till enbart direkt laddning av fordon, utan i stället ses i ett bredare energisystemperspektiv. Genom att tillåta att energilager används mer flexibelt – exempelvis för lastbalansering, stödtjänster till elnätet eller lokal energiförsörjning – kan utbyggnaden av laddinfrastruktur ske mer kostnadseffektivt och med bättre resursutnyttjande.

Flexibilitet under stödprocessen

Regelverk för laddinfrastrukturstöd upplevs idag många gånger som stelbent då mindre förändringar under projektets gång kan leda till att en beviljad ansökan dras tillbaka eller måste göras om. Detta bör förändras så att mindre justeringar av exempelvis plats, leverantörer och tidsramar kan göras inom ramen för befintlig ansökan, utan att fördröja eller äventyra projektets genomförande.

Kortare handläggningstider och effektivare stödprocess

Vi ser positivt på att förutsättningar för kortare handläggningstider presenteras, men det är avgörande att detta även fungerar i praktiken. Naturvårdsverket konstaterar att den föreslagna anpassningen mot GBER medför vissa krav på en mer omfattande utredning jämfört med dagens prövning av sökande. Sveriges

Åkeriföretag anser att det är viktigt att denna utökade utredning inte leder till längre handläggningstider. I stället måste processen för stödansökningar till laddinfrastruktur effektiviseras, så att beslut fattas snabbare. En långsam ansökningsprocess hämmar investeringar och riskerar att fördröja den nödvändiga elektrifieringen av transportsektorn.

Anpassat stöd för tunga lastbilar

Sveriges Åkeriföretag anser att ett specifikt stöd för laddinfrastruktur till tunga lastbilar skulle kunna vara motiverat. Ett sådant stöd bör då utformas med hänsyn till dessa fordons effektbehov, logistiska utmaningar, kostnader och den ofta längre genomförandetiden för investeringar. Detta behov lyfts även i Naturvårdsverkets redovisning.

För att underlätta omställningen för tunga fordon vore det även fördelaktigt att samordna ansökningsprocessen för stöd till laddinfrastruktur vid egna depåer och terminaler med stöd till elfordon. En mer helhetsorienterad ansats där dessa stöd kan sökas samtidigt via en gemensam digital plattform, skulle effektivisera processen.

Det skulle även underlätta om stöd till icke-publik laddinfrastruktur, semi-publik laddinfrastruktur, publik laddinfrastruktur och stöd till fordon hanterades av samma myndighet.

Samordnad information, vägledning och digitala tjänster för en effektiv ansökningsprocess

Sveriges Åkeriföretag anser att en samordning av information och vägledningar mellan berörda myndigheter är avgörande för att underlätta transportsektorns omställning. Företag som vill investera i fossilfria alternativ möter idag en komplex struktur av stödprogram, regelverk och krav.

En gemensam digital plattform, där relevant information från olika myndigheter samlas och uppdateras regelbundet, skulle ge en tydlig översikt och skapa bättre förutsägbarhet för företagens investeringar. Dessutom bör myndigheternas ansvarsområden tydliggöras, så att företag enkelt kan identifiera rätt kontaktpunkt för sina frågor.

Vi delar även Naturvårdsverkets uppfattning att en effektiv och användarvänlig e-tjänst för stödansökningar är avgörande. Processen bör vara enkel och anpassad till sökandens behov, utan att kräva djupgående kunskap om statsstödsregelverket. En välutvecklad e-tjänst, som steg för steg guidar den sökande genom processen, skulle inte bara minska den administrativa bördan för stödmottagare utan även effektivisera handläggningen och korta väntetiderna.

Nationell kapacitetskartläggning och kapacitetskartor

Utbyggnaden av laddinfrastruktur vid depåer och terminaler hämmas i många områden av begränsad elnätskapacitet. För att möjliggöra en snabbare elektrifiering av både lätta och tunga lastbilar krävs ett samordnat helhetsgrepp kring kapacitetsbehoven i olika delar av Sverige.

Sveriges Åkeriföretag anser att en detaljerad nationell kapacitetsutredning bör genomföras för att säkerställa att elnätsutbyggnaden sker i rätt tid och på rätt platser, särskilt i trafikintensiva noder. En sådan utredning bör hanteras av en lämplig myndighet, exempelvis inom ramen för Energimyndighetens samordningsuppdrag för laddinfrastruktur. Utredningen bör resultera i tydliga och uppdaterade kapacitetskartor som visar tillgänglig elnätskapacitet samt aktuella och framtida behov av laddning. Nationella kapacitetskartor skulle ge en bättre helhetsbild av var laddningsbehovet är som störst och kunna fungera som beslutsunderlag för stödgivning, i stället för att kräva ytterligare analyser i varje enskilt fall. Detta skulle förenkla processen och påskynda elektrifieringen av transportsektorn.

Övrigt

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

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk Chef