

Infrastrukturdepartementet  
Energienheten, Hållbart och innovativt  
energisystem Lina Kinning

Stockholm 2021-10-14

Ref I2020/02039

## **Yttrande över promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns drygt 9 550 medlemsföretag med tillsammans drygt 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Vi har erbjudits yttra oss i rubricerat ärende och vill därför anföra följande.

### ***Om förslaget***

Förordningen innehåller bestämmelser om det statliga stödet till de regionala elektrifieringspiloterna för tunga godstransporter på väg. Stödet ska gå till regionala elektrifieringspiloter med ladd- eller tankinfrastruktur för eldrivna tunga fordon. Laddinfrastrukturen ska vara öppen och transparent tillgänglig. Syftet är att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena och även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

### ***Transportföretagens synpunkter***

Transportföretagen välkomnar stödet. En massiv elektrifiering av transportsektorn är nödvändig för att nå klimatmålen. Utmaningen vi har framför oss är gigantisk. För att få perspektiv på vad det innebär att på 20-30 år elektrifiera vägtrafiken och delar av flyget kan det vara bra att erinra sig att den satsning som inleddes i början av 1980-talet i syfte att reducera avgasnivåerna från biltrafiken och att reducera den specifika drivmedelsförbrukningen ännu 40 år senare inte är helt slutförd.

På personbilssidan går utvecklingen nu snabbt mot en ökande elektrifiering. Andelen laddbara fordon av nyregistreringarna ökar stadigt och de allra flesta fordonstillverkare har laddbara personbilar på produktprogrammet.

För den tunga sidan går utvecklingen av förklarliga skäl långsammare. För att skynda på utvecklingen krävs det omfattande satsningar från det offentliga, både i laddinfrastruktur och för att garantera elförsörjningen. Transportföretagen anser också att det behöver övervägas



kraftigare incitament för att övergå till eldrivna lastbilar. En lastbil i eldrivet utförande kostar 4 gånger så mycket som en motsvarande med förbränningsmotor. Även om driftskostnaderna för en eldriven lastbil kan vara lägre än för en med dieselmotor så utgör investeringskostnaden en betydande tröskel för en mer omfattande elektrifiering av de tunga transporterna.

För en snabbare elektrifiering av den tunga trafiken behöver stöd till både investeringar i fordon och laddinfrastruktur byggas ut. Stödet till laddinfrastruktur behöver kompletteras med stöd till fordon som är i den storleksordning att elektrifierade lastbilar får en total kostnad som är i paritet med dieselfordon. Man behöver här ta med att kostnaden för snabbladdning är betydligt högre än för s k långsamladdning. Ska en lastbil kunna laddas över lunchen eller vid en omlastning kommer snabbladdning att behövas och driftskostnaden för fordonet blir då betydligt högre än om endast långsamladdning (tex nattetid) används. Kalkylen för elektrifierade lastbilar och dess laddning måste vara attraktiv om ett brett införande av elektrifierade lastbilar skall komma till stånd. Det finns skäl att rikta blickarna mot Tyskland och det tyska stödet som täcker upp till 80 % av merkostnaden för en eldriven lastbil jämfört med en med förbränningsmotor i senaste Euroklassen. Stödet riktas även till laddinfrastruktur för vilken man kan få 80 % av investeringskostnaden täckt. Den klimatpremie som idag hanteras av Energimyndigheten medger ett bidrag på 20 % av inköpspriset vilket sällan torde täcka 60 – 80 % av merkostnaden.

Regeringen gör rätt bedömning att elektrifieringen av de tunga transporterna kommer att ske först i de lokala och regionala transporterna. Sju av 10 lastbilstransporter har sin start- och slutpunkt i ett och samma län. De transportupplägg som först kommer att elektrifieras är sannolikt de som är repetitiva och i huvudsak likadana varje dag. Det ser vi redan idag. För dagligvaru- och livsmedelsdistribution är förutsättningarna något mer gynnsamma då distributionspunkter, mottagande kunder och godsmängder är mer förutsägbara än för exempelvis byggtransporter.

Den tunga trafikens behov av laddinfrastruktur skiljer sig från personbilstrafikens. En studie från Transportforskningskommittén, TFK, Laddinfrastrukturlösningar för elektrifierad distribution av dagligvaror– behov och systemförslag, visar t.ex att rutterna behöver planeras så att laddning kan ske vid egna anläggningar och i samband med längre pauser som stämmer överens med förarnas lunchraster och/eller omlastning för lastbilen. För stadsdistribution kan depåladdning vara tillräcklig. För regional distribution räcker det mestadels med depåladdning men vid enstaka tillfällen kan semipublik eller publik laddning behövas. För fjärrtransporter och tyngre transporter kan publik laddning på höga effekter vara tillämpbar.

Mot denna bakgrund beklagar vi att stödet endast riktas till laddinfrastruktur som är ”öppet och transparent tillgänglig”, d v s publik laddinfrastruktur. Laddinfrastruktur för godstransporter behöver finnas där naturliga pauser tas/kan tas. Det största behovet är vid egna anläggningar. Möjligtvis kan mottagande anläggningar även erbjuda laddning vid lossning, under förutsättning att fordonet stannar tillräckligt länge för att hinna ladda så det märks.

En annan förutsättning för att få stödet är att stödmottagaren måste dela ”fordons- laddnings- och tankningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden”. Vi förstår att det ställs krav på att rapportera fordons- och laddningsrelaterade data, men det finns också data som kan vara affärskritiska. Transportföretagen yrkar på att ”optimerade logistikflöden” stryks i förordningen.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*



Tina Thorsell