

Datum
2025-11-24

Diarienummer
2025/59

Ert diarienummer
KN2025/01701

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Trafikanalys yttrande över promemorian Stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter

I promemorian finns förslag på ändringar i förordningen om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Förändringarna syftar till att vidga stödet till fler typer av laddningsinfrastruktur och till att uppdatera och göra regelverket mer ändamålsenligt. Förslagen innebär att stödgivning även ska omfatta laddningsinfrastruktur för bussar och fartyg och att stöd för icke-publik laddningsinfrastruktur för tunga transporter underlättas.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

Trafikanalys ser positivt på förslagen i promemorian. En utvidgning av stödet och en anpassning till den EU-rättsliga och nationella utvecklingen av laddnings- och tankningsinfrastruktur är ändamålsenligt på flera sätt.

I takt med att stöd har beviljats enligt förordningen är publik laddningsinfrastruktur för tunga godstransporter snart tillräckligt väl utbyggd. Därför är det lämpligt att stödet nu anpassas och kompletteras med icke-publik infrastruktur för tunga transporter i ett samlat stöd som underlättar för företagen. Så som nämns i förslaget behövs då ett förtydligande om att stödberättigade enligt den nu aktuella förordningen inte kan få stöd genom de förordningar som gäller Klimatklivet. Vi instämmer även i att stödet ska breddas till laddningsinfrastruktur för bussar vid rastplatser och turistmål. Utbyggnad av vätgastankstationer har kommit i gång, men mer stödinsatser behövs för att säkerställa uppfyllandet av AFIR. Vi noterar att förslagen ger fortsatt utrymme för detta men vill samtidigt påpeka att det är viktigt att utbyggnaden även samordnas med utbudet av fordon.

Trafikanalys instämmer helt i att förekomsten av kommersiellt tillgänglig teknik för elektrisk framdrift av fartyg nu gör att laddningsinfrastruktur för sjöfarten bör vara stödberättigad.

När omställningen av transportsektorn fortskrider och nya tekniker får fäste kan stödet behöva ses över om några år för att bibehålla ett träffsäkert stöd. Framöver kan det till exempel bli aktuellt att även inkludera laddningsinfrastruktur för elflyg. Avgörande för

vilket stöd som passar för vilka satsningar är i vilken fas som omställningen av aktuellt trafikslag befinner sig. Investeringsstöd för att främja mogen teknik kan prioritera hög klimatnytta i närtid, medan teknislösningar som ännu inte skalats upp behöver prioriteras utifrån andra kriterier där klimatnyttan kommer längre fram.

Stöd för fartygs användning av landström och laddström

Trafikanalys noterar att det är framdriften av fartyg som nämns i förslagen. Vi bedömer att gränsen mellan fartygens användning av landström och ytterligare laddning av batterier för användning till havs kan vara relativt flytande.

Landström är, globalt sett, en sedan länge beprövad lösning för att ersätta drift av hjälpmaskiner under hamnbesök och ladda batterier för fartygsel. Med större batterikapacitet ombord och god effekt i landanslutningar kan el också ersätta bränsleanvändning även för framdrift till havs. En sådan utveckling märks idag också inom färjesjöfart. Fartygstrafik elektrifieras inte nödvändigtvis i ett steg, utan utvecklingen sker successivt – för huvudmaskineri och som ersättning för hjälpmotordrift.

En del i omställningen av sjöfarten kan under en period vara att nyttja denna lösning för eldrift i väntan på investering i ny teknik. Det finns därför synergimöjligheter mellan utbyggnad av landström enligt AFIR och utbyggnad av annan laddningsinfrastruktur för sjöfart. Dessa synergier bör tas tillvara i planeringen liksom möjligheter att kombinera med hubbar för batterilagring och laddning av tunga fordon i hamn.¹

Den ökade flexibilitet som promemorians förslag ger Energimyndigheten avseende utformning av mer ändamålsenliga stöd (sid. 12) skulle med fördel kunna främja detta. I första hand är det aktuellt för de större hamnar som omfattas av AFIR. Koordinering av insatser kan stödjas genom en samordnande funktion som ges mandat att avtala om lösningar.²

Ändamålsenlig administration gynnar omställningen

Trafikanalys instämmer i att det underlättar för de sökande företagen om de endast behöver vända sig till en myndighet och att Statens energimyndighet bör ansvara för stöd till icke-publik infrastruktur för tunga fordon och fartyg. Om gemensamma satsningar på laddningshubbar sker i hamnar och hamnområden, så kommer utfallet för fordon och fartyg naturligen att kunna utvärderas samlat.

Vi ser även positivt på den minskade administrationen till följd av förenklad handläggning.

Enligt konsekvensanalysen förväntas inte förslagen i sig ha några statsfinansiella effekter, eftersom förändringarna i stöden hanteras genom omprioriteringar inom befintliga ramar (sid. 13). Trafikanalys vill i detta sammanhang poängtera vikten av att

¹ Se sid. 12 i www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-9-storskalig-elektrifiering-av-transportsektorn---ett-kunskapsunderlag.pdf och kap. 11 i www.regeringen.se/contentassets/7a58b3673ff1437ba304cc0f1e8f5f85/mot-en-effektiv-elektrifiering-av-transportsystemet-sou-202497.pdf

² Statskontoret (2022). Förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar. 2022:10, www.statskontoret.se/publicerat/publikationer/publikationer-2022/forhandlingsuppdrag-som-metod-for-att-losa-stora-samhallsutmaningar/?publication=true

det avsätts tillräckliga medel till detta stöd för att möjliggöra jämna steg med behovet av omställning.

Icke-publik laddningsinfrastruktur och reduktionsplikten

Förslagen i promemorian innebär att även stöd för icke-publik infrastruktur för tunga transporter ska underlättas. Om den tunga vägtrafiken i högre grad laddar icke-publikt istället för publikt ökar inblandningsgraden av förnybara drivmedel i bensin och diesel. Anledningen är att i en situation där fler laddar publikt, så kan i stället fler elkrediter komma att användas för att uppnå kraven i reduktionsplikten, beroende på utformningen i den nuvarande reduktionsplikten.³

En positiv bieffekt av ett förslag som gynnar icke-publik laddningsinfrastruktur framför publik laddningsinfrastruktur är därför att utsläppen från den fossila delen av de drivmedel som omfattas av reduktionsplikt blir mindre.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Gunnar Eriksson och Mikael Levin.

Mattias Viklund

Generaldirektör

³ Se www.trafa.se/globalassets/remissvar/2024/trafikanalys_remiss-av-promemorian-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt.pdf