kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se
martin.palm@regeringskanslet.se

Sista dag att svara på remissen är den 1 december 2025

Remiss av Stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter diarienummer KN2025/01701 - Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter
Det är utmärkt att det statliga stödet utvidgas från tunga godstransporter för väg till gods- och persontransporter på väg och till sjöss, att det gäller både laddinfrastruktur och vätgas, och att Energimyndigheten får ett samlat ansvar för tunga transporters omställning.

Det är mindre lyckat att inkludera el och vätgasdrift men utesluta med exempelvis elektrobränslen och biogas, som båda kommer att vara mycket relevanta för omställningen av tunga transporter och som behöver investeringsbidrag för att förverkligas. Det är också olyckligt att stöd enbart omfattar själva infrastrukturen och inte t.ex. tidig drift. Slutligen är det olyckligt att stödet enbart kan avse väg- och sjötransporter och alltså inte flyg eller arbetsmaskiner. Därutöver önskar vi att definitioner förtydligas och delvis förändras för att säkra denna del av transportsektorns omställning. Slutligen konstaterar vi att det avgörande förstås är i vad mån det finns medel för omställningen, samt att de hållbara lösningarna som ska skalas upp är konkurrenskraftiga gentemot de fossila som ska fasas ut.

Sammanfattning av förslaget
Regeringens promemoria med missiv innebär att ”statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter” istället blir ”till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter med stöd för ”utveckling av laddnings- och tankningsinfrastruktur i hamnar och för bussar och tunga godstransporter på väg”. Syftena är att kunna stödja mer än ”bara” laddare för elfordon, att utöver lastbilar också stödja fartyg och bussar och att harmonisera lagen med marknads- och teknikutvecklingen. Kravet på att flera aktörer måste gå samman och att infrastrukturen ska byggas på strategiska platser tas bort.

2030-sekretariatets synpunkter
Omfattning transportslag
Det är utmärkt att det statliga stödet utvidgas från tunga godstransporter för väg till gods- och persontransporter på väg och till sjöss. Regeringen gör en korrekt analys att också exempelvis regional- och fjärrbussar också ska ställas om, och att sjöfarten behöver stimulans för sin omställning.

Vi menar dock att andra färdslag också bör kunna inkluderas, särskilt flyg och arbetsmaskiner. Det ger goda synergieffekter, exempelvis för byggföretag som har både lastbilar och arbetsmaskiner, eller flygplatser som har flyg, arbetsmaskiner och busstransporter som bör elektrifieras.

UTKAST

Omfattning drivmedel/infrastruktur
Det är utmärkt att stödet tänks gälla både laddinfrastruktur och vätgas, men vi menar att det inte bör utesluta exempelvis elektrobränslen, ammoniak och biogas, som alla kommer att vara mycket relevanta för omställningen av tunga transporter och som behöver investeringsbidrag för att förverkligas.

Enligt förslaget blir det också möjligt att söka stöd för icke-publik infrastruktur. Det är välkommet, men vi uppmanar Energimyndigheten att harmonisera sin användning av detta begrepp med andra processer inom samma myndighet respektive Naturvårdsverket. Både för elkrediter genom reduktionsplikten och för Klimatklivets laddstöd görs en mycket vidare tolkning av vad som avses med publik laddning, än vad som görs här, vilket skapar tolkningssvårigheter.

Driftsmässig omfattning
Förslaget till författningstext lyder ”Stöd får, om det finns medel, lämnas för att uppföra, installera, uppgradera eller bygga ut en laddnings- eller tankningsinfrastruktur.” Vi menar att det är otydligt och troligen för avgränsat. Exempelvis behöver det preciseras att förarbeten såsom framdragning av el också bör kunna inkluderas, och utöver att ”uppgradera” bör man också kunna få stöd för att modernisera en anläggning så att den motsvarar framtida kund- och lagkrav.

Mer övergripande bör också initial drift kunna omfattas, vilket är särskilt viktigt för anläggningar för tung trafik. I nuläget har vi en ”first mover disadvantage”, där de som tidigt etablerar exempelvis en vätgastankanläggning står med fasta kostnader under lång tid innan det finns en tillräcklig efterfrågan för att anläggningen ska bära sig på kommersiella grunder. Samtidigt vet vi att det är helt avgörande för exempelvis åkerier, bussbolag och rederier att infrastrukturen finns på plats och är beprövat välfungerande för att de ska investera i fartygen eller fordonen som krävs för att nyttja dessa. Lösningen är att öppna för att i ansökningen också ansöka om stöd för en initial driftsfas på upp till två år.

Dagens förordning kräver att de som får stöd åtar sig att hålla laddnings- eller tankningsstationen i drift i fem år. Det är rimligt att den stödgivande myndigheten ställer sådana krav när/om ett initialt driftsstöd beviljas.

Geografisk avgränsning och harmonisering
Sjötransporter, som nu tänks inkluderas i stödet, är till sin natur internationella och det vore välkommet med en harmonisering av stöd och annan stimulans med åtminstone våra nordiska grannländer. Det bör i görligaste mån också säkras att investeringen sker där det för omställningen som helhet är mest gynnsamt, utan att utesluta att det i vissa fall kan vara utanför Sveriges gränser. Ett konkret exempel är Malmö-Köpenhamns hamn som samägs och -driftas, och där den mer omfattande verksamheten sker på den danska sidan.

Stödnivåer
Promemorian redovisar hur stödnivån nu är betydligt lägre än den initiala – kring 20% mot det initiala 100% vilket i grunden förstås är positivt. Det blir dock problematiskt om samma stödnivå tänks gälla för laddinfrastruktur och vätgas respektive för lastbilar, bussar och fartyg

UTKAST

– det bör förtydligas att de kommer att behandlas separat eller med olika riktvärden för vilket stöd som är nödvändigt för förverkligande.

Ansökan
Förslaget anger att en ansökan om stöd ska ha lämnats in innan arbetet med en åtgärd inleds. Det är mycket positivt att andra liknande stöd har en mer flexibel hållning avseende inledande arbete, som vi menar bör kunna ske utan att man diskvalificeras från stöd. Det behöver också konkretiseras vad det innebär att arbetet inletts; givet de långa ledtiderna för t.ex. bygglov och framdragning av el bör åtminstone sådana kringaktiviteter tillåtas.

För det angränsande stödet Industriklivet, som bl.a. kan tänkas stödja framställan av vätgas eller elektrobränslen, anges genom ett kompletterande regleringsbrev från våren 2025 att det inte får utbetalas till aktörer som tidigare fått stöd. Det är en mycket olycklig avgränsning som bör rivas upp snarast, och där det uttryckligen bör påpepekas för detta stöd att man från statens sida ser positivt på aktörer som drar nytta av tidigare erfarenheter och nyttjar stödet flera gånger.

Myndighetsansvar
Det är positivt att Energimyndigheten får ett samlat ansvar för stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter. Vi menar att det bör förtydligas att detta också ska gälla tillkommande stöd och initiativ för tunga transporter, inklusive arbetsmaskiner och flyg. I nuläget kan stöd för lätta fordons omställning lika kvar hos Naturvårdsverket, men de båda bör på sikt hamna under samma myndighet. Att vissa besläktade stöd hamnar på helt andra myndigheter är olyckligt och inte ändamålsenligt, såsom att skrotningspremien för personbilar hanteras av Boverket.

Övergripande spelregler
Slutligen konstaterar vi att det avgörande förstås är i vad mån det finns medel för omställningen, samt att de hållbara lösningarna som ska skalas upp är konkurrenskraftiga gentemot de fossila som ska fasas ut. Det är beklagligt att en politiskt initierad kraftfull sänkning av priset på fossila drivmedel allvarligt försämrat konkurrenskraften för förnybara lösningar, det strider mot principen om att förorenaren betalar och det bör justeras snarast.

Slutord
2030-sekretariatet tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet den 5 september 2025

Mattias Goldmann
VD, 2030-sekretariatet

UTKAST