

Er ref: [Hur kan Sverige få en effektivare stödgivning för laddinfrastruktur?](#)

Energimyndigheten
transportstrategi@energimyndigheten.se
janina.hirsch@energimyndigheten.se
ellen.silber@energimyndigheten.se

Vår ref: Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Inspel till skriftligt samråd om *Hur kan Sverige få en effektivare stödgivning för laddinfrastruktur?*

Sammanfattning

Tack för möjlighet att inkomma med synpunkter ang regeringsuppdraget om effektivare stöd för laddinfrastruktur.

Fråga 1:

- Underlätta för den som ansöker att förstå hur ansökan ska göras
- Stöd behöver kunna sökas kontinuerligt, och inte bara under en begränsad ansökningsperiod
- Tidpunkt för utbetalning av stöd är bra och bör appliceras på stöd för elfordon
- Ett år är för kort tid för att installera laddaren. 1,5 skulle underlätta

Fråga 2:

- Laddinfrastrukturen behöver vara kraftigt utbyggd senast 2026!
- Bra om stöd kan ges till all typ av fossilfria drivmedel och fordon, inkl mobil/temporär laddning.

Fråga 3:

- Stödgivningen behöver inkludera stöd för batteriparker och förnybar elproduktion i angränsning till dessa.
- Stödgivningen för tunga transporter behöver fortgå tills el-bilens TCO understiger dieselbilens TCO. Stödet bör även utformas så att både inköp och drift beaktas.
- Även stöd till mobila laddstationer av mindre storlek kan bli aktuella i en övergångsfas

Skogsindustriernas yttrande

Svensk skogsindustri är största transportköpare i Sverige, och 90 % av allt virke i Sverige hämtas på enskild väg, varför lastbilstransporter är nödvändiga. Skogsindustrin arbetar just nu mot målet att hälften av alla nyinköpta timmerlastbilar ska vara batterielektriska 2030. Arbetet för att nå detta mål görs inom ramen för projektet [TREE som leds av Skogforsk](#) och där ett stort antal skogsindustrier deltar. Just nu rullar en handfull batterielektriska tunga (>64 ton) timmerbilar och flisbilar i Sverige, och fler är beställda. Jag rekommenderar att ni kontaktar Janis Danebergs som ansvarar för *el och laddning* iom TREE-projektet. TREE-projektet del-finansieras via FFI där även Energimyndigheten ingår, och Skogsindustrin

ser gärna ett nära samarbete mellan er och Janis i frågan om stöd till laddinfrastruktur. Janis är anställd på Lindholmen Science Park och nås på Phone +46 (0)72 150 55 41, janis.danebergs@lindholmen.se. Janis är på CC i detta mail.

Pga att vi av olika anledningar fick kännedom om Energimyndighetens samråd så pass sent före jul så har Skogsindustrins medlemsföretag inte haft möjlighet att sammanställa ett komplett inlägg. Nedan listas därför de inspel vi lyckats fånga med kort varsel.

Fråga 1: Förslag till hur olika stöd kan samlas eller samordnas på ett sådant sätt att det tydliggör och underlättar för stödmottagarna. Samt skapar förutsättningar för en mer enhetlig bedömning vid stödgivningen.

Underlätta för den som ansöker att förstå hur ansökan ska göras

Vi vet att Energimyndigheten redan är fullt införstådd i de utmaningar som finns idag i att flertalet olika myndighetsaktörer ingår i ansökningsprocessen och vi litar på att Energimyndigheten utvecklar effektiva processer för att hantera denna myndighetssamverkan.

Erfarenheter från Klimatklivets ansökningsprocess (som gärna får användas som inspiration) är att:

- Processen upplevdes som tungrodd, och ansökan tog lång tid. En anledning till det var att det var låg servicegrad från den ansvariga myndigheten, vilket visade sig få negativ påverkan, så här finns det goda möjligheter att underlätta processen.
- Bifogar en lathund som gjordes inom [REEL-projektet](#) om hur stöd och har anpassats av Janis Danebergs för TREE-projektets deltagare för att underlätta för dessa företag att söka stöd. Det bästa vore ju såklart att det är så enkelt att söka så att det inte behövs några lathundar, alternativt om Energimyndigheten kan tillhandahålla lathund som gör det enkelt för företagen. De som söker dessa stöd är ofta personer som arbetar med logistik och är duktiga på det, men inte lika vana vid att räkna ut CO2 eller kWh.

Stöd behöver kunna sökas kontinuerligt, och inte bara under en begränsad ansökningsperiod

Då det är så tidskritiskt att snabbt utöka antalet laddstationer är det viktigt att stödet går att söka kontinuerligt, på samma sätt som REP-utlysningen, och inte vid givna utlysningar likt klimatklivet.

Om detta – av någon anledning inte är möjligt så skulle det i alla fall underlätta om portalen öppnas upp tidigare än enbart under den korta ansökningsperioden – så att det blir lättare för den sökande aktören att förbereda sin ansökning med *vilken* information som ska skickas in och *hur* denna information ska skickas in. Det behöver alltså inte vara möjligt att fylla i portalen före ansökningsperioden, men det skulle underlätta om den sökande kan få se hur själva portalen ser ut – kanske genom att lägga upp en PDF med skärmdumpar om det är möjligt, eller på annat sätt hjälpa den sökande att i god tid och i lugn och ro förbereda sin ansökan. Men återigen – det är brådskande att bygga ut laddinfrastrukturen varför Sverige inte har råd med en begränsad ansökningstid.

Tidpunkt för utbetalning av stöd är bra och bör appliceras på stöd för elfordon

Det är bra att utbetalningen av stödet sker i samband med att stödet beviljas. Skulle underlätta mycket för

framför allt mindre företag som åkerier om detsamma även gäller utbetalning av de stöd som ges i samband med inköp av ett elektriskt fordon. I dagsläget behöver den som får stöd för att köpa ett elektriskt fordon vänta tills fordonet är levererat och registrerat innan stödet betalas ut, vilket kan ta över ett halvår. Om båda stöden; *laddinfrastruktur* och *elektriskt fordon* kan ges i samband med att stödet beviljas blir det lättare för ett litet företag att gå över till elektriska fordon.

Ett år är för kort tid för att installera laddaren. 1,5 skulle underlätta

Idag har den sökande 1 år på sig att installera laddstationen från det att ansökan godkänts. I de fall godkännanden ges i juni/juli så tappar den sökande 2 månader i form av semester innan själva arbetet med att installera en laddare kan påbörjas. Med tanke på att det tar 8-9 månader att få utrustningen levererad så blir det snabbt stressigt. Ett förslag är därför att perioden förlängs från 1 år till 1,5 år.

Fråga 2: Hur behovet av stöd till laddinfrastruktur förväntas att utvecklas över tid inklusive en analys av när statligt stöd är motiverat.

Laddinfrastrukturen behöver vara kraftigt utbyggd senast 2026!

Då det tar lång tid från det att företag fattar beslut om att bygga laddinfrastruktur, till det att laddstationen är i bruk så är det NU som behovet av stöd är som störst. Vi bedömer att elektrifieringen har potential att ta riktig fart 2026 på grund av ett antal faktorer: 1. Lastbilarna håller redan idag en mycket hög prestanda, och 2026 kommer nästa generation tunga batterielektriska lastbilar. 2. 2027 införs EU ETS 2 och vilket kan bidra till att balansera ut fossildieselnkostnaden och elkostnaden. För att marknaden ska kunna utnyttja dessa två momentum krävs att laddinfrastrukturen byggs ut redan nu. Vi behöver gödsla med laddinfrastruktur så att det finns en överkapacitet 2026-2027! Detta är avgörande om Sverige ska lyckas med 2030-målen.

Bra om stöd kan ges till all typ av fossilfria drivmedel och fordon

Batterielektriska fordon kommer behöva kompletteras med både biogas, HVO, hybridmaskiner och vätgaselektriska fordon. Bra om stöd kan ges till laddning av alla typer av fossilfria fordon, så som tex skogsmaskiner och tåg. Gällande tåg är det främst vätgasladdning som är aktuellt idag och här finns stora synergier i att sätta upp vätgasladdstationer som kan utnyttjas av både lastbilar och tåg. Det finns idag tågoperatörer som kan erbjuda vätgaslok.

Fråga 3: Hur stödet kan utvecklas för att på längre sikt skapa ett mer robust system genom att exempelvis identifiera platser där det kan finnas behov av extra laddkapacitet, utöver vad som krävs i ett normalläge, och möjlighet till ödrift. Ödrift innebär att ett begränsat område drivs som en "ö" med egen elproduktion, utan koppling till det övriga elnätet.

Stödgivningen behöver inkludera stöd för batteriparker och förnybar elproduktion i angränsning till dessa. Skogsindustrin understryker vikten av denna fråga och av att Energimyndigheten medverkar till att säkerställa att Sverige har ett robust laddsystem både på nationell och regional nivå.

Effekten i Sveriges elnät är en begränsande faktor, även i de lokala och regionala elnäten. Vi ser idag hur denna brist i elnäten tvingar aktörer att bygga laddstationer någon mil ifrån terminaler och mottagningsplatser. Detta innebär att aktörer inte kan ladda vid lassning, lossning eller vilotid, samt att aktörerna behöver köra någon mil extra för att ladda. Detta är direkt kostsamt och gör TCO (total cost of ownership) alldeles för dyr för att företag ska kunna gå över till batterielektriska bilar.

Skogsindustrierna ser därför att laddinfrastrukturstödet även behöver inkludera stöd till batteriparker vid stora laddplatser så som tex ett stort bruk och andra stora industrier, en stor terminal eller längs TEN-T-vägnätet. Myndigheten och marknaden bör tillsammans kunna identifiera vilka dessa större logistikplatser är. Grovt estimerat kan det röra sig om ca 5 - 20 platser per län, i vissa fall fler, andra färre. Ett exempel är tex Skoghalls bruk söder om Karlstad där det kommer laddas ett stort antal elektriska timmerbilar – bilar som inom kort kommer laddas med MWh-laddning. Bilarna kommer köra i 3-skift och effektbehovet kommer vara enormt. Här behövs därför batteriparker för att balansera både länsnätets och de lokala nätets kapacitet. Vi ser inte att det är realistiskt att tro att utbyggnaden av elnäten kommer gå fort nog för att möta behovet av laddplatser.

Skogsindustrierna ser även av samma anledning att laddinfrastrukturstödet bör inkludera uppförande av solcellsparker och andra energikällor i angränsning till en sådan stor laddplats.

Stödgivningen för tunga transporter behöver fortgå tills el-bilens TCO understiger dieselbilens TCO. Stödet bör även utformas så att både inköp och drift beaktas.

Laddstöd för lastbilsladdning ska ses i kontexten av lastbilens TCO – dvs hela lastbilens kostnad i form av både inköp och drift (elpris). När antalet ellastbilar och laddstationer kommit över en viss tröskel är vår bedömning att ellastbilar bör kunna opereras till en TCO som är lägre än för dagens dieselbilar, och så länge detta inte är fallet så behövs stöd. Energimyndigheten bör därför följa upp TCO för tunga batteridrivna ellastbilar löpande – över hela landet och för olika typer av lastbilar – inkl tunga timmer- och flisbilar.

Även stöd till mobila laddstationer av mindre storlek kan bli aktuella i en övergångsfas

Inom TREE-projektet kartläggs de områden i Sverige där det finns förutsättningar att gå över till batterielektriska timmerbilar. Kartläggningen görs baserat på dels befintlig laddinfrastruktur, men även baserat på ett antal scenarier av utbyggnad av laddinfrastruktur, och då kan slutsatser dras om att det kan behövas temporära mindre laddstationer i form av tex containrar på vissa platser för att möjliggöra övergång till batterielektriska fordon. Det kan t.o.m vara berättigat att dessa mindre och mobila laddstationers generatorer drivs med fossil diesel. Janis Danebergs leder TREE-utredningen om detta.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Tillgång till laddstationer är en central förutsättning för skogsindustrins och Sveriges klimatomställning. Det är också tillgång till kostnadseffektiva fossilfria transporter.

Skogsindustrins Framtidsagenda bygger på tre löften som tar sikte på 2040, när nästa generation uppnår vuxen ålder. Vi tror att samarbete är vägen framåt: Framtiden formar vi tillsammans.

De tre löften är:

- Till 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

Idag uppgår skogsnäringens årliga klimatnytta till cirka 93 miljoner ton koldioxidekvivalenter (CO₂e). Skogsindustrins ambition är att öka denna klimatnytta med 30 procent, till 122 miljoner ton koldioxidekvivalenter, till 2040. Den stora möjligheten ligger inom ökad substitution.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig