



Remissyttrande  
Kontaktpersoner i detta ärende  
Fredrik Svensson  
0767-99 55 44  
[fredrik.svensson@akeri.se](mailto:fredrik.svensson@akeri.se)

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

## SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN STÖD TILL LADDNINGS- OCH TANKNINGSINFRASTRUKTUR FÖR TUNGA TRANSPORTER

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Över 4700 åkeriföretag med sammanlagt nära 38 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 170 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

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

### Bakgrund

Den tunga vägtransportsektorn står inför en omfattande och nödvändig omställning för att Sverige ska kunna nå sina nationella klimatmål och uppfylla sina åtaganden inom EU:s klimatramverk, inklusive målen enligt Effort Sharing Regulation (ESR). Elektrifiering av tunga godstransporter är en central del av denna omställning, men för att den ska bli praktiskt genomförbar krävs en snabb och koordinerad utbyggnad av både publik och icke-publik laddnings- och tankningsinfrastruktur. Utan tillgång till fungerande, tillförlitlig och geografiskt heltäckande laddinfrastruktur kommer omställningstakten att hämmas och företagens investeringsvilja att påverkas negativt.

Promemorian innehåller förslag till ändringar av förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Syftet är att bredda och förtydliga möjligheterna till statligt stöd för laddnings- och tankningsinfrastruktur, samt att anpassa regelverket till utvecklingen inom EU:s statsstödsregler. Förslagen omfattar bland annat att stöd ska kunna ges till fler typer av infrastruktur, att icke-publik laddning ska omfattas, samt att ansöknings- och administrationsprocessen ska förenklas.

### **Synpunkter**

Sveriges Åkeriföretag välkomnar förslagens övergripande inriktning och delar regeringens ambition att påskynda elektrifieringen av den tunga vägtransportsektorn. Vi är positiva till de föreslagna ändringarna men ser utrymme för vissa förtydliganden för att stödet ska fungera effektivt och vara anpassat efter åkerinäringens faktiska förutsättningar.

### ***Breddad inriktning och utvidgat stödområde***

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker den övergripande inriktningen att stödet inte längre begränsas till regionala elektrifieringspiloter, utan utvecklas till en nationell och bredare satsning på laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter. Detta är en central och nödvändig förändring som skapar bättre förutsättningar för en sammanhållen, likvärdig och långsiktigt hållbar utbyggnad av infrastrukturen i hela landet.

Vi tillstyrker även de föreslagna förändringarna som innebär att stödet breddas till att omfatta fler typer av laddnings- och tankningsinfrastruktur. Särskilt positivt är att icke-publik laddning nu uttryckligen omfattas av stödet. Stöd för icke-publik laddning är avgörande för åkerinäringens elektrifiering, då majoriteten av laddningen av tunga fordon kommer att ske vid företagens depåer, terminaler och omlastningsnoder. Att möjliggöra stöd för att med ökad flexibilitet placera laddinfrastruktur utifrån faktiska logistikbehov skapar mer träffsäkra och kostnadseffektiva lösningar för både företag och samhälle. Vidare är det positivt att laddinfrastruktur i hamnar inkluderas eftersom dessa utgör centrala logistiknoder med betydande potential för elektrifiering av både kortväga och långväga transporter. Det är dock viktigt att denna utvidgning av stödberättigade sektorer inte medför att satsningar på laddinfrastruktur för tunga lastbilar trängs undan.

Sveriges Åkeriföretag är också positiva till att stödordningen även medger stöd för att bygga ut och uppgradera befintliga anläggningar.

### ***Samordning av stöd och myndighetsansvar***

Vi ser positivt på att fler stöd för elektrifiering av transporter samlas hos Energimyndigheten, vilket innebär att företag kan vända sig till en och samma myndighet och därmed få en tydligare och mer sammanhållen kontaktväg. En fortsatt utveckling mot samordnade ansökningar för både fordon och

laddinfrastruktur skulle ytterligare kunna förenkla för företagen och minska deras administrativa börda.

### ***Bedömningskriterier och ansökningsprocess***

Sveriges Åkeriföretag tycker att det är bra att kravet på att flera aktörer måste gå samman vid en investering tas bort. Detta skapar mer flexibla och realiserbara förutsättningar för åkeriföretag att investera utifrån sina egna behov och möjliggör att laddningsinfrastruktursatsningar lättare kan placeras strategiskt utifrån företagens logistikflöden. Vi vill dock betona att möjligheten att påvisa "*optimerade logistikflöden*" kan vara svårt att styrka på ett rättssäkert sätt och riskerar att missgynna mindre företag eller företag med komplexa transportmönster.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att Energimyndigheten ges bättre förutsättningar att utforma mer ändamålsenliga stöd som motsvarar branschens behov genom den föreslagna möjligheten att göra undantag från vissa krav i förordningen när detta är motiverat för att uppfylla stödets syfte.

Eftersom förordningen möjliggör stödprövning enligt både GBER och de-minimis anser Sveriges Åkeriföretag att den regelgrund som bäst motsvarar investeringens typ, omfattning och syfte bör väljas i varje enskilt fall. Vi anser också att det är viktigt med tydlighet avseende vilka delar av en etablering som är stödberättigade, och att en så bred och ändamålsenlig tolkning som möjligt bör medges.

Sveriges Åkeriföretag vill även framhålla behovet av kortare och mer förutsägbara handläggningstider. En snabb och transparent prövningsprocess är central för att åkeriföretag ska kunna planera och genomföra investeringar utan onödiga förseningar, särskilt mot bakgrund av de långa ledtider som ofta kännetecknar etablering av laddinfrastruktur.

Vi vill också understryka behovet av tydlig vägledning avseende när en åtgärd anses påbörjad. För att inte bromsa elektrifieringstakten bör vissa nödvändiga och ofta långdragna förarbeten kunna genomföras innan stöd beviljas, såsom exempelvis elnätsanslutningsförfrågningar och bygglovsprocesser. Sveriges Åkeriföretag anser även att mindre ändringar i ett projekt efter att ansökan har lämnats in bör kunna medges utan krav på en ny ansökan, under förutsättning att projektets syfte och huvudsakliga inriktning kvarstår. Detta är nödvändigt för att hantera praktiska justeringar under projektering och etablering och för att undvika onödig administrativ belastning.

### ***Datadelning och skydd av affärskritisk information***

Datadelning bör begränsas till sådan information som är nödvändig för att möjliggöra effektiv laddning samt för myndighetens tillsyn och uppföljning av stödet. Det bör även säkerställas att datadelningen sker på ett transparent sätt och att berörda företag tydligt informeras om vilken data som samlas in, hur länge den

lagras, samt vilka anonymiseringsmetoder som tillämpas för att skydda verksamhetskritisk information, i enlighet med Dataakten (förordning (EU) 2023/2854). Datadelningen bör inte omfatta fordons-, rutt- eller realtidsdata som kan innebära kommersiella risker eller oproportionerligt hög administrativ belastning. Det är därför positivt att promemorian möjliggör undantag för affärsmässigt känslig information vid krav på datadelning. Vid semipublik och icke-publik laddning bör datadelning minimeras för att undvika onödigt stor administrativ börda för åkeriföretagen samt för att minska risken för spridning av affärskritisk och konkurrenskänslig information. Eventuella datakrav bör harmoniseras med etablerade europeiska standarder såsom OCPP och OCPI. Det bör även säkerställas att användare ges tillgång till den data som genereras av deras fordon och laddningsutrustning samt att skyddslagstiftning, såsom GDPR, efterlevs för att värna den personliga integriteten och cybersäkerheten.

### **Långsiktiga förutsättningar för omställningen av tunga fordon**

Åkeriföretagens investeringscykler för tunga elfordon är långa, och stödet bör därför vara förutsägbart över tid, med löpande ansökningsmöjlighet och stabila ramar. Det är också viktigt att det avsätts tillräckliga medel och att stödnivåerna är tillräckliga för att möjliggöra de betydande investeringar som krävs för elektrifiering av tunga transporter, så att investeringar inte fördröjs eller begränsas av osäker finansiering. Vidare är det viktigt att möjligheten att söka stöd för laddningsinfrastruktur för sjöfart inte tränger undan eller försvagar satsningarna på infrastruktur för tunga lastbilar, utan att ytterligare medel tillförs för att säkerställa att båda sektorerna kan elektrifieras i den takt som krävs. Detta är centralt för att skapa investeringsvilja och säkerställa att omställningen sker i linje med Sveriges klimatåtaganden.

### **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