

Ärendenummer  
TRV 2021/118830

Dokumentdatum  
2021-11-02

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare  
Näringsdepartementet  
Avdelningen för näringsliv  
Enheten för marknad och konkurrens  
johan.adamsson@regeringskansliet.se

Kopia till  
Diariet  
GD-sekreterare  
Webbstöd

## Grön och digital omställning – föreslagna ändringar GBER

Trafikverket lämnar härmed följande synpunkter inom ramen för samråd gällande föreslagna ändringar i det allmänna gruppundantaget (GBER) som främjar den gröna och digitala omställningen (Gröna GBER).

### Artikel 2

Definitionen av *rent* respektive *utsläppsfritt* fordon enligt artikel 2 omfattar vägtransportfordon, tunga fordon, fartyg för inre vattenvägar, havs- och kustfartyg samt rullande materiel men exkluderar arbetsmaskiner. Statsstödsreglerna bör ge samma möjligheter till stöd för en hjullastare eller traktor som för en lastbil. Detta då arbetsmaskiner släpper ut lika mycket koldioxidekvivalenter som de samlade CO<sub>2</sub>-utsläppen från tunga fordon i Sverige och det är därför viktigt att motsvarande verktyg finns för att även ställa om den sektorn.

### Artikel 26a p. 2 och artikel 27 p. 4

Det verkar ha blivit en översättningsmiss i utkastet under artikel 26a p. 2 och artikel 27 p. 4). I utkastet använder man olika begrepp fast avsikten torde vara att det ska avse samma sak. Då borde samma begrepp användas (jfr engelskan där det i båda artiklarna står *reasonable margin*). I den ena artikeln skriver man *skälig marginal* och i den andra *rimlig marginal*. *Rimlig marginal* torde vara att föredra därför att det är det begrepp som används i andra liknande sammanhang samt är en adekvat översättning av det engelska ordet.

En fråga som vidare inställer sig är om terminologin *rimlig/skälig marginal* motsvarar det krav på tydlighet som villkoren i GBER ska ha. Detta då det ska hanteras lika av alla stödgivande myndigheter inom hela EU.

Ärendenummer  
TRV 2021/118830

Dokumentdatum  
2021-11-02

## Artikel 36a p. 7

Artikel 36a p. 7 bör möjliggöra utbetalning av stöd för destinationsladdning. Detta kan exempelvis göras genom att stryka orden *som är tillgänglig för allmänheten och*. För tunga fordons elektrifiering kan kompletteringsladdning i samband med lastning och lossning (ofta kallad destinationsladdning) vara ett viktigt inslag. Detta då det möjliggör laddning utan förlust av arbetstid, d.v.s. lastbilen behöver inte stanna för att ladda utan laddar när den ändå står still av andra skäl än primärt för att ladda. Punkt 7 möjliggör utbetalning av stöd för laddare som enbart används av stödmottagaren själv eller laddare som är tillgängliga för allmänheten. En depå eller ett hamnområde är inte tillgängliga för allmänheten och därmed kan det vara svårt att för dessa fall uppfylla kravet på tillgänglig för allmänheten.

## Artikel 36b p. 5

Punkt 23 (artikel 36b p. 5). Varför ska det vara undantag?  
Punkten 5 bör nog strykas.

EU:s kollektivtrafikförordning medger redan ersättning till operatören för rena eller utsläppsfria fordon (investeringskostnader eller leasingkostnader) om den upphandlande myndigheten ställt krav på det i sin upphandling och därmed i avtalet om allmän trafik. Ersättning enligt EU:s kollektivtrafikförordning är undantagen från anmälan till kommissionen (artikel 9).

Om rena eller utsläppsfria fordon inte är en förutsättning i avtalet inställer sig frågan varför företag som har avtal ska ha ett försteg till ett stöd enligt GBER. Om nu avtalet är en förutsättning enligt GBER blir följdfrågan hur stödet enligt GBER ska förhålla sig till den ersättning som företaget erhåller enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Det bör i sammanhanget noteras att många medlemsländer fortfarande inte upphandlar trafik utan väljer att utnyttja möjligheten i EU:s kollektivtrafikförordning att direkttilldela avtal dvs. bara vända sig till ett företag. Detta gäller särskilt på järnvägssidan där också tillgången på fordon utgör en betydande tröskel för nya företag att etablera sig. Det finns därför en risk för att dessa järnvägsföretag får ett ännu större försteg på bekostnad av nya järnvägsföretag eller t.ex. svenska järnvägsföretag som verkar på en marknad som är öppen för konkurrens sedan flera år tillbaka.

Ärendenummer  
TRV 2021/118830

Dokumentdatum  
2021-11-02

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Fördragande har varit nationell planerare Ulrika Rangli Eklund, Nationell planering. Samråd har skett med senior sakkunnig Magnus Lindgren, Transportkvalitet, verksjurist Helena Kers, Juridik och planprövning samt med controller Malin Styffe, Strategisk utveckling. I den slutliga handläggningen har utredningsledare Veronica Molin, Planering, avdelningschef Lennart Kalander, Nationell planering samt enhetschef Johan Holmér, Avtal och finansiering, deltagit.

Lena Erixon  
Generaldirektör

### **Ulrika Rangli Eklund**

Nationell planerare

ulrika.rangli-eklund@trafikverket.se

Direkt: 010-123 12 65

Mobil: 070-388 64 73

### **Trafikverket**

Adress: Röda vägen 1

Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/118830, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2021-11-02, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.