

Regeringskansliet –
Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se,
i.e.remissvar@regeringskansliet.se
kopia:
christina.rasmussen@regeringskansliet.se]

Diarienummer I2021/02039

Remiss 2020-07-15 I2021/02039

Remissvar avseende promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Sammanfattande synpunkter

Inledningsvis önskar vi på Ellevio (publ) [Ellevio] tacka för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Vi ser mycket positivt på initiativet om de regionala elektrifieringspiloterna. Om Sverige ska ha en möjlighet att nå transportsektorns klimatmål till år 2030 är det av högsta vikt att de tunga transporterna elektrifieras kraftfullt inom kommande år. Samtidigt kräver det en väl utbyggd infrastruktur för laddning. Här kan det offentliga samhället spela en viktig roll vad gäller att initialt förbättra de ekonomiska förutsättningarna på marknaden för laddinfrastruktur. Vi ser också att formen som föreslås i förordningen kan vara ett lämpligt sätt att fördela de medel som har avsatts i statens budget.

Innan vi lämnar specifika synpunkter på förslaget vill vi poängtera att en kraftfull utbyggnad av laddinfrastruktur – och då särskilt laddinfrastruktur för tunga transporter – kräver en nästintill lika kraftfull utbyggnad av elnäten. På flera platser i landet där laddpunkter för tunga transporter kan vara aktuella, råder det idag kapacitetsbrist i elnäten. Eftersom nätförstärkningar då kan komma att krävas, riskerar elektrifieringen av Sveriges regionala godstransporter att gå saktare än nödvändigt. Såväl transportsektorns 2030-mål som det övergripande målet om nettonoll-utsläpp till år 2045 kräver därför att elnätsföretagen ges bättre incitament för elnätsinvesteringar än vad de har idag. Elnätsföretagen bör även ges regulatoriskt utrymme att ta större höjd för framtida behov av

elnätskapacitet när de bygger nya elnät, än vad de har idag. Detta bör beaktas i den generella politikutvecklingen på området.

Medel för elnätsinvesteringar?

På sidan åtta i den remitterade promemorian står det att läsa: "Nätförstärkning till laddstationen bör därför kunna ingå i den infrastruktur som får stöd". Intrycket som skrivningen ger är att vi som elnätsägare kan söka medel för nätförstärkningar inom ramarna för en regional elektrifieringspilot. Dock föreskriver förslagets § 9 att "Stöd får inte lämnas för åtgärder som 1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag, annan författning eller villkor i ett tillstånd", vilket leder till slutsatsen att vi som elnätsbolag *inte* kan söka medel via en regional elektrifieringspilot då vi omfattas av en anslutningsplikt enligt ellagen.

Vår tolkning av förslaget är därför att vi som elnätsägare inte kan söka medel för elnätsförstärkningar inom ramarna för de regionala elektrifieringspiloterna men att en laddoperatör kan få ersättning för anslutningen till elnätet (vilket i sin tur resulterar i en intäkt till elnätsföretaget). Detta är dock bara ett antagande.

För att undvika missförstånd bör det förtydligas vad som gäller angående stöd till nätförstärkningar. Förslagsvis skulle definitionskatalogen i förslagets § 3 kunna kompletteras med en punkt som rör elnät. Det bör klargöras vad som avses med begreppet elnät (IKN- och/eller koncessionspliktigt?). Även begreppet infrastruktur som omnämns i § 3.1 bör förtydligas.

Pilotprojekt kräver långsiktig planering

Att ansluta en eller flera snabbbladdare för tunga transporter till elnätet är ett relativt stort projekt för ett elnätsföretag. En ny nätstation eller till och med en fördelningsstation kan komma att behövas. Ett projekt i en sådan omfattning kan därmed komma att kräva förstärkningar i regionnäten, vilket i sin tur kräver att vi som elnätsägare ansöker om linjekoncession – en tillståndprocess som idag tar cirka 4-6 år.

Enligt förslagets § 4.5 får stöd, om det finns medel, lämnas för att genomföra en regional elektrifieringspilot "om stödmottagaren åtar sig att under fem år efter det att en laddnings- eller tankningsstation färdigställts säkerställa att den är i fortsatt drift".

Vi på Ellevio tror inte att den laddinfrastruktur som blir aktuell inom ramarna för de regionala elektrifieringspiloterna kommer att stå outnyttjad efter de fem lagstadgade åren. Framväxten av elektrifierade fordon är så pass omfattande och behovet av laddning är så pass stort. Vi vill dock i sammanhanget ändå lyfta fram behovet av en långsiktig planering vad gäller utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga transporter.

I det fall anslutningen av laddinfrastruktur kräver nätförstärkningar kommer detta belasta elnätsföretagets kundkollektiv. Priset på elräkningarna kommer följaktligen på sikt att öka, eftersom den anslutningskostnad som laddoperatören betalar enbart täcker en liten andel av den totala kostnaden för den aktuella nätutbyggnaden – resten betalas av kundkollektivet. För att säkerställa en så hög samhällsekonomisk nytta som möjligt är det därför av högsta vikt att laddinfrastrukturen etableras på sådana platser där nyttjandegraden kommer att vara hög under lång tid framöver. Detta bör beaktas när Energimyndigheten fattar beslut om vilka projekt som ska beviljas medel.

Avslutningsvis önskar vi framhålla att Sveriges Länsstyrelser har en viktig uppgift vad gäller att samordna de regionala aktörer som önskar ingå i en pilot. Det här är en ny typ av verksamhet inom såväl transport- som energibranschen och en tät och djup dialog om laddinfrastrukturens placering kommer att behövas.

Stockholm som ovan

Jörgen Hasselström

Elnät, drift & övervakning, Ellevio