

Energisystem
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
vera-lisa.stohr.thorell@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Energiföretagen Sverige ("Energiföretagen") har tagit del av Naturvårdsverkets förslag på förordningsändringar för ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur och vill framföra följande synpunkter.

Bakgrund

Elektrifieringen av transportsektorn är avgörande för att klara klimatmålen. En välutbyggd och ändamålsenligt laddinfrastruktur är nödvändig för att säkerställa en snabb övergång till elfordon. Det finns många olika laddbehov likväl som många olika typer av laddinfrastruktur, stöd och reglering behöver anpassas i takt med den snabba utvecklingen på området. Det är därför välkommet att Naturvårdsverket har analyserat hur den icke-publika laddinfrastrukturen kan främjas utifrån uppdragets utgångspunkter:

- *"Regleringen ska ge förutsättningar för tydlighet för dem som ansöker om stöd och i handläggningen av stödet.*
- *Handlägningsprocessen ska ge förutsättningar för måluppfyllelse, effektivitet och ekonomisk kontroll.*
- *Påverkan på administrativa kostnader bör stå i proportion till kostnader för annan likvärdig verksamhet inom staten.*
- *Digitaliseringens möjligheter tas till vara."*

Specifika synpunkter

- Energiföretagen är positiva till att stöden utökas till att gälla fler målgrupper och laddbehov. Till exempel att
 - stöd kan lämnas till laddinfrastruktur vid gästparkeringar
 - stöd kan ges till verksamheter som till exempel taxi-, budbils- och transportföretag. Dessa aktörer står, i förhållande till antalet fordon, för en relativt sett stor andel av det totala trafikarbetet.

Samtidigt kännetecknas deras verksamheter av små marginaler, genom att ge stöd för investeringar i laddinfrastruktur ökar incitamenten för dem att investera i elfordon och elektrifiera sina transporter.

- En hög nyttjandegrad av laddinfrastrukturen är viktigt för att säkerställa att de investeringar som görs verkligen bidrar till transportsektorns elektrifiering. Tyvärr har dock dagens laddinfrastruktur ofta en för låg nyttjandegrad och det pågår många olika marknadsmässiga och tekniska initiativ för att öka nyttjandegraden. Därför är det viktigt att stöden inte är för snävt utformade på ett sätt som kan begränsa utvecklingen.
- Komplexa och tidsödande ansökningsförfaranden minskar takten i omställningen. Energiföretagen är därför positiva till förslagen om att förenkla och tydliggöra ansöknings- och prövningsförfarandena för kommersiella aktörer. Till exempel genom att kraven på att redovisa beräknad klimatnytta minskar och att ansökningar kan lämnas in löpande i stället för vid särskilda ansökningsperioder.
- Hemmaladdning kan vara utmanande att få till för dem som bor i lägenhet. Ökade möjligheter för kommersiella fastighetsägare att söka stöd för installation av laddinfrastruktur är därför välkommet.
 - Det kan dock finnas skäl att ytterligare undersöka om de lägre stödnivåerna som ges till stora företag är tillräckliga för fastighetsbolag med stora innehav av hyresfastigheter att investera i laddinfrastruktur för sina hyresgäster.
 - Samtidigt kan även för höga stödnivåer vara problematiska då det riskerar att påverka den som ska investera i laddinfrastrukturen att utforma sitt projekt på ett sätt som optimerar möjligheten att erhålla stöd, snarare än det faktiska laddbehovet. Det kan i vissa fall också snedvrider konkurrensen mellan de laddstationer som får stöd jämfört med de som inte får det.
- Stöd för laddinfrastruktur bör utformas på ett sätt som skapar förutsättningar för en ändamålsenlig och kostnadseffektiv anslutning till elnätet.
 - Stödkriterier bör beakta anslutningsprocesserna till elnätet och att dessa kan innebära långa ledtider.
 - Fokus bör läggas på realiserbarhet kopplad till kostnad med vald lösning. Varje anslutning av laddinfrastruktur är unik och stöden bör inte exkludera eller avgöra valet av bäst lämpade teknik och utformning, exempelvis vad gäller lastbalansering, villkorad anslutning, lokalt energilager etc.
 - Undvik om möjligt detaljerade krav, till exempel att laddstationen alltid ska kunna leverera maximal effekt. Det är bättre att laddstationen kan utformas på ett sätt som möter det faktiska laddbehovet – som ofta varierar till exempel mellan dag/natt och vardag/helgdag.

- Lokala energilager kan skapa stort värde för utbyggnaden av laddstationer då de minskar effektbehovet från elnätet och kan möjliggöra snabbare anslutning på platser med kapacitetsbrist. Beroende på de lokala förutsättningarna kan energilagret vara en temporär lösning som möjliggör anslutning av laddstationen i väntan på att elnätet förstärks. Det kan också vara en permanent lösning på platser där kostnaden för elnätsförstärkning är betydligt högre än kostnaden för ett permanent installerat energilager. Oavsett om det är en temporär eller permanent lösning är det viktigt att stöd enbart ges för energilager som möjliggör laddning som annars inte hade blivit av. Stöd bör inte gå till energilager som primärt används för stödtjänster då dessa investeringar bedöms vara lönsamma utan stöd. Beslut om stöd till energilager bör därför baseras på en dialog med det aktuella elnätsföretaget.
- Stöd bör även kunna inkludera kostnader som uppkommit innan beslut om stöd fattats. Om till exempel hårdvara har beställts i tidigare skede och finns på lager i syfte att möjliggöra snabbare installation bör även kostnaderna för denna hårdvara vara stödberättigad.
- Energiföretagen ser inte att det är lämpligt att kräva att de sökande ska lämna oberoende marknadsundersökningar gällande laddbehovet på en viss plats. En sådan bedömning görs sannolikt bäst själv av den sökande aktören.
 - Vi är tveksamma till förslaget att oberoende marknadsundersökningar skulle kunna samordnas av branschorganisationer då den typen av detaljinformation om marknadsläget inte är kunskap/information som branschorganisationer normalt sett har eller hanterar.
 - Om GBER innebär krav på att marknadsundersökningar *måste* genomföras bör utformningen av sådana undersökningar diskuteras med branschens aktörer för att identifiera den mest kostnadseffektiva och ändamålsenliga lösningen.
- Energiföretagen delar bilden att det finns ett stort behov av en större analys och översyn av stöden för laddinfrastruktur. Efter att Naturvårdsverket redovisade sitt uppdrag i juni fick Energimyndigheten i augusti regeringsuppdraget "Effektivare stöd för laddinfrastruktur¹". Det är därför lämpligt att Naturvårdsverkets perspektiv och erfarenheter lyfts till den utredningen.

¹ KN2024/01680

Stockholm som ovan

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'LEB' followed by a long horizontal stroke.

Lina Enskog Broman
Enhetschef, Energiföretagen