Miljödepartementet
Dnr M2022/00447

Ändringar i förordningen om stöd till lokala klimatinvesteringar
Mobility Sweden tackar härmed för möjligheten att svara på denna remiss och inkommer här med ett remissvar.

Sammanfattning
Sverige har idag den högsta andelen laddbara fordon av nybilsregistreringarna inom EU vad gäller personbilar. De senaste månaderna har hälften av alla nyregistrerade personbilar varit laddbara i Sverige. För att fortsätta i samma goda takt måste ambitionen höjas och ekosystemet kring de laddbara fordonen förbättras för potentiella köpare av laddbara fordon. Flera prognoser visar på att omställningen till en elektrifierad fordonsflotta kommer gå snabbare än många tror, även vad gäller tunga fordon, men då krävs det också att laddinfrastrukturen hänger med i samma takt.

Mobility Sweden har identifierat ett antal hinder till varför laddinfrastrukturen inte byggs ut i högre takt. Flera av dessa hinder har att göra med tung administrativ börda och långa ledtider. De förändringar som föreslagits riskerar att göra den administrativa bördan ännu tyngre samtidigt som ledtider riskerar att öka.

Vi har full förståelse för att det behöver göras anpassningar inom förordningen för att artikel 36a i EU:s allmänna gruppundantagsförordning kan tillämpas fullt ut för att kunna ge stöd till utbyggnad av publik laddinfrastruktur. Men vi anser att det också finns mycket goda anledningar till att fundera igenom om detta verkligen är en förändring i rätt riktning, eller om dessa förändringar kommer att försvåra och fördröja utbyggnaden av laddinfrastrukturen än mer, framför allt för personbilar.

Med beaktande av de olika behoven mellan personbilar och tunga fordon borde det principiellt vara att föredra att stöden till laddinfrastruktur separeras för att möjliggöra en bättre anpassning till användningsmönster.

Personbilar
Vi vet, från studier, att den enskilt viktigaste laddplatsen är hemma över natten. För 40% av Sveriges befolkning som bor i småhus är det en relativ enkel åtgärd att installera en laddbox på sin garageuppfart. Men för över hälften av Sveriges hushåll är det idag en stor utmaning att köra eldrivet. Dessa hushåll är idag till stor del beroende av den publika laddinfrastrukturen i samhället.

Mobility Sweden har under januari 2022 låtit utföra en studie som visar att 54% av elbilisterna tycker att det finns för få publika laddstationer. Något som också bekräftas när man tittar på statistiken. Medan antalet laddbara bilar blivit elva gånger mer sedan 2016, så har antalet laddplatser bara blivit tre gånger fler. Det finns därför en tydlig risk att övergången till en elektrisk fordonsflotta kan komma att bromsas upp på grund av att laddinfrastrukturen inte är tillräckligt utbyggd. Detta kommer i sin tur riskera att sätta Sverige i en sits där vi inte kommer nå våra högt uppsatta klimatmål inom transportsektorn till 2030 och 2045.

Tunga fordon
De tunga transporterna skiljer sig på flera plan väsentligt från personbilstransporterna, detta är något som ofta glöms bort.

Tunga fordon har emellertid ett annat laddmönster än personbilar och måste kunna ladda när de ändå stannar, oavsett om det är vid lastning, lossning eller för lagstadgad vila. Den viktigaste laddplatsen för tunga fordon är ofta hemmadepå eller publik rastplats över natten.

För att snabba på omställningen måste laddinfrastrukturen, i termer av avstånd mellan laddstationer, tillgänglighet och rätt effekt, möta behovet av laddning. En åkare måste veta att laddinfrastrukturen kommer att finnas på plats för att vilja ta risken med en större investering, som en ellastbil är. Denna förutsägbarhet måste finnas och kommuniceras av Klimatklivet.

Samråd och marknadsmässiga villkor
Enligt det nya förslaget för Klimatklivet skall det inför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande hållas ett öppet offentligt samråd och där det bland annat ska kontrolleras att utbyggnaden inte kommer att ske under marknadsmässiga villkor inom tre år. Mobility Sweden önskar ett klargörande i vem som ska utföra den här typen av undersökning samt på vilka grunder den kommer att utföras. Hur säkerställs att en sådan här undersökning blir oberoende? Om den här typen av undersökning utförs på fel sätt finns det en risk i att den delvis baseras på personliga spekulationer snarare än verkliga fakta, vilket kan riskera att hämma utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Ett sådant här förfarande kommer också att vara mycket tidskrävande vilket riskerar att hämma utbyggnadstakten av den publika laddinfrastrukturen än mer.

Nationellt snabbladdarnät
För publik laddinfrastruktur till lätta fordon ser vi att ett statligt organ, förslagsvis Energimyndigheten som är nationell samordnare för laddinfrastruktur, pekar ut ett antal nationellt strategisk viktiga platser där man önskar se publika laddhubbar. För att förse hela landet med publik laddinfrastruktur, med max 10 mils avstånd, krävs mindre än 100 av dessa laddhubbar. Dessa laddhubbar bör ha tillräckligt många laddpunkter med tillräckligt hög effekt sådant att risken för köbildning minimeras. Detta är ett effektivt sätt att bygga ett nationellt snabbladdarnät sådant att elektrifierade transporter möjliggörs över hela landet.

Detta kan, och bör, även genomföras med laddinfrastruktur för tunga transporter i enlighet med den kommande EU lagstiftningen, Alternative Fuel Infrastructure

Regulation, AFIR, för att möjliggöra tillräckligt många laddpunkter med tillräckligt hög effekt.

Paralleller kan dras till norska Enovas utlysning för etablering av publik laddinfrastruktur: https://www.enova.no/bedrift/landtransport/ladeinfrastruktur-for-elbil/

Även landets elnätsägare bör vara inblandade i framtagandet av en sådan här karta sådant att de på ett mer effektivt sätt kan arbeta med att ta fram kapacitet till dessa laddhubbar, då det har visat sig att just detta är en av de mest tidskrävande åtgärderna vid etablering av laddstationer.

Konkurrensutsatt anbudsförfarande
Att stöd tilldelas via så kallat konkurrensutsatt anbudsförfarande riskerar att ta mycket tid och resurser i anspråk och ställer mycket höga krav på ansvarig myndighet. Det kan också innebära en kompromiss mellan ett flertal olika aktörer och projekt vilket kan riskera att nödvändiga projekt inte blir av, då ekonomiska stöd uteblir. Det är därför av hög vikt att den här typen av anbudsförfarande utförs på ett mycket effektivt och korrekt sätt då det är offentliga medel som nyttjas. Annars riskerar anbudsförfarandet inom myndigheten blir en stor ineffektiv kostnadskrävande administration där Naturvårdsverkets kostnader belastar stödet.

Att stöd styrs till den aktör som erbjuder det lägsta budet riskerar också att minska kvalitén på hårdvara och tjänster. Aktörer tenderar i dessa fall att använda hårdvara som klarar kraven i anbudsförfarandet, men som inte håller högre kvalité än nödvändigt. Detta riskerar att förkorta den tekniska livslängden på laddstationerna vilket i sin tur medför ytterligare kostnader den dagen då hårdvara behöver bytas ut.

Beaktas bör vidare att ett enskilt anbud kan innehålla laddstationer på olika platser, där några konkurrerar med annat anbud men inte alla. Det är viktigt att klargöra hur en sådan situation kommer att hanteras så att inte ett helt anbud riskerar att nekas stöd med följd att strategiska platser står utan laddstationer.

Urvalskriterier
I ett sådant här format är det mycket viktigt att det finns en stor transparens i hur förfarandet går till, samt vilka urvalskriterier som finns. Det kan annars i många fall riskera att bli orättvis fördelning av stöd till de olika ansökande aktörerna.

För tunga transporter kan nyttan av en enskild laddpunkt inte alltid bedömas utifrån det enskilda nyttjandet utan från den ”nätverksnytta” laddpunkten bidrar till, dvs att den möjliggör att andra delar av det regionala nätverket får ett avsevärt högre nyttjande genom att affärsrisken minskar för fler åkare i regionen och därför kan överväga elektriska lastbilar. En helhetssyn är därför viktig när man bestämmer urvalskriterierna.

I förordningen föreslås också att urvalskriterier ska offentliggöras inför varje prövningstillfälle. Detta innebär alltså att urvalskriterierna kan komma att ändras inför varje prövningstillfälle vilket riskerar att skapa förvirring för de aktörer som planerar att söka stöd. Mobility Sweden önskar långsiktiga spelregler sådant att det blir lättare att planera samt söka framtida stöd.

Vita sträckor
För att få fler att välja elbil krävs det att det går att ladda bilen och köra bilen över hela landet, vilket idag inte är möjligt. Det finns idag, speciellt i norra Sverige, områden som helt saknar publik laddinfrastruktur. Dessa så kallade ”vita sträckor” är i dagsläget inte tillräckligt attraktivt för laddoperatörer att bygga laddinfrastruktur på grund av för låg efterfrågan och nyttjandegrad. För att få upp antalet publika laddstationer i mindre attraktiva områden finns möjlighet att skapa ett förfarande där en laddoperatör som väljer en attraktiv plats även tilldelas en mindre attraktiv plats att bygga laddinfrastruktur på.

Drift och underhåll
Att etablera en laddplats är bara en del i att driva en publik laddstation. Att exempelvis se till att den som laddar kan starta och betala på ett enkelt sätt eller att se till att laddstationen alltid är i drift är en kanske ännu viktigare del i arbetet. Därför bör Klimatklivet även sätta krav på laddstationernas drift. Exempelvis genom att kräva att laddstationen bör vara i drift minst 95% av tiden.

Tekniska krav
Det framgår inte av förordningen vilken effekt det bör vara på de publika laddstationer som får stöd. Här bör Naturvårdsverket sätta krav på att DC-laddare bör ha en effekt på minst 150 kW då allt under denna nivå är föråldrad teknik. För publika AC-laddare bör effektkravet för personbilsladdare vara minst 11 kW. För tunga fordon behöver även behovet av publik övernattenladdning med minst 50 kW DC laddare säkerställas.

Hitta, starta och betala
Klimatklivet bör även sätta krav på hur laddstationen ska synliggöras samt hur man kan betala och starta sin laddning. Ett exempel på detta är att priset i huvudsak bör baseras på kilowattimmar. Ett annat exempel är att betalning bör gå att utföra med hjälp av betal- eller kreditkort och att laddstationerna måste registreras i de offentliga databaser och karttjänster som finns för att det ska bli enklare att hitta dessa. Ett viktigt kriterium är att priset alltid tydligt måste framgå för den som laddar innan laddning startar, något som inte alltid är självklart idag.

Stödnivåer
Mobility Sweden är positiva till att stödnivån för publik laddinfrastruktur höjs från 50%.

Definitionen ”inte är allmänt tillgänglig för allmänheten”
Mobility Sweden är positiva till att möjliggöra en effektiv laddinfrastruktur genom stöd till lokala klimatinvesteringar för publika samt för semi-publika och privata laddstationer.

Enligt förslaget, 10§ 2st 2p, får stöd ges med högst 50 procent av investeringskostnaden om ” laddningspunkten inte är allmänt tillgänglig för allmänheten”. Detta är såvitt vi förstår ett nytt begrepp som vi gärna ser en definition och beskrivning av. Vad avses med ”inte är allmänt tillgänglig för allmänheten” med avseende på semi-publika och privata laddstationer? Bra om möjligt att exemplifiera.

Företagssekretess
Mobility Sweden anser att det är av stor vikt att företagssekretessen säkerställs genom hela anbudsförfarandet. Det är därför mycket viktigt att det blir så tydligt som möjligt vilken information som kommer att vara offentlig i ett sådant här förfarande.

Ekonomiska vårpropositionen
Mobility Sweden önskar få klargörande i hur Klimatklivet och dess regler kan komma att påverkas i och med att anslaget 1:23 *Laddinfrastruktur* flyttas från utgiftsområde 20 *Allmän miljö- och naturvård* till utgiftsområde 21 *Energi* i 2022 års ekonomiska vårproposition. Om detta innebär att Klimatklivets förfarande återigen kan komma att förändras så riskerar det att skapa förvirring bland potentiella aktörer som planerar att söka stöd. Branschen behöver långsiktiga spelregler så att man vet vad man har att förhålla sig till.

Stockholm den 10 maj 2022
Mobility Sweden

Mazdak Haghanipour
Teknisk specialist, laddinfrastruktur och servicemarknad