

Skriftligt inspel till Trafikverket och Energimyndigheten till genomförandet av regeringsuppdraget att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas

Mobility Sweden tackar härmed för möjligheten att inkomma med inspel till Trafikverket och Energimyndighetens arbete för ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas och sammanfattar nedan våra synpunkter.

Sverige har idag den högsta andelen laddbara fordon av nybilsregistreringarna inom EU. Hittills i år uppgår andelen laddbara personbil till över 50% av nybilsregistreringarna. För att fortsätta på samma spår måste ambitionen höjas och ekosystemet kring de laddbara fordonen förbättras samt förenklas för potentiella köpare av laddbara fordon. Användarstudier visar att den viktigaste platsen för laddning är hemma över natten. För de cirka 40 % av befolkningen som bor i småhus är det en relativt enkel åtgärd att installera en laddbox. Men för över hälften av Sveriges hushåll är det idag en stor utmaning att köra eldrivet. Dessa hushåll är till stor del beroende av den publika laddinfrastrukturen i samhället och därför är det av högsta vikt att denna byggs ut och att användarvänligheten maximeras snarast.

Nybilsregistreringar av personbilar och antalet laddbara fordon ökar i mycket hög takt och troligen kommer omställningen till en elektrifierad fordonsflotta gå snabbare än många tror. Men det kräver också att laddinfrastrukturen hänger med och byggs ut i samma takt. Samtidigt som fler och fler tillverkare annonserar att de endast kommer att tillverka elbilar framöver har EU-kommissionen nu föreslagit att inga nya personbilar med förbränningsmotor ska få säljas efter 2035. Sverige måste därför säkerställa att laddinfrastruktur byggs ut i takt med att antalet laddbara fordon ökar.

Den publika laddinfrastrukturen måste också bli mer användarvänlig. Det måste bli enklare för en elbilist att hitta närmaste laddplats, samt starta, stoppa och betala för sin laddning. Vår undersökning, Elbilisten 2022, visar att:

- 54% av elbilisterna tycker att det behövs enklare betalningslösningar och lösningar som fungerar över alla laddoperatörer
- 54% av elbilisterna tycker att det finns för få publika laddstationer
- 46% av elbilisterna tycker att det är komplicerat med så många laddoperatörer och appar
- 43% av elbilisterna tycker att man borde kunna betala direkt vid laddstationen utan app eller medlemskort
- 25% av elbilisterna tycker det är svårt att jämföra priserna för laddning
- 19% av elbilisterna tycker att laddstationerna ofta är ur drift
- 17% av elbilisterna anser att det ofta är köer vid laddstationerna

Det är därför viktigt att Sverige skapar tydliga ramar som laddoperatörerna ska förhålla sig till, sådant att kunderna och, i slutändan, samhället gynnas. Dessa ramar bör också reglera funktionaliteten av laddstationerna. Att laddstationerna fungerar är kritiskt för att en elbilist ska kunna ta sig vidare till nästa destination.

Mobility Sweden anser att laddinfrastrukturen behöver byggas ut mer och snabbare på alla plan: hemma, på arbetsplatser och i det offentliga. Samtidigt pågår just nu slutliga förhandling kring förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR). Här bör Sverige följa utgången noggrant men sätta ribban högre än vad EU kräver för att visa att vi är ett föregångsland.

Laddinfrastruktur för tunga fordon behövs också, i första hand depåladdning. Tunga och lätta fordon har stora skillnader och därför bör också dessa fordon separeras och behandlas på olika sätt i exempelvis framtagandet av styrmedel. Sverige har ett ansvar i att säkerställa att elnäten har tillräckligt med kapacitet för att förse de laddbara fordonen med den effekt som behövs nu och i framtiden.

1. Långa ledtider för bygglov

För aktörer som idag bygger laddinfrastruktur är bygglovsprocessen en stor utmaning. Dels tar det olika långt tid i olika kommuner att få svar på sitt bygglov, dels ser processerna väldigt olika ut. Det innebär att en aktör som skickar en bygglovsansökan till en kommun inte kan kopiera och skicka likadan ansökan i en annan kommun. Det bidrar till att processen blir

väldigt lång för de aktörer som bygger laddinfrastruktur nationellt. Här ser vi i stället att bygglovsprocessen för laddinfrastruktur förenklas och uniformeras nationellt.

2. Långa ledtider hos elnätsbolagen

I processen att etablera en laddstation är kapacitetsförfrågan från elnätsbolagen den del som tar längst tid och som bidrar till att utbyggnaden av laddinfrastruktur går för långsamt. Kapacitetsförfrågningar från aktörer som bygger laddinfrastruktur bör få en fast-trackbehandling då utbyggnaden av laddinfrastruktur är en grundläggande förutsättning för att fler ska våga välja ett laddbart fordon.

3. Utnyttjande av dominerande ställning hos markägare

Aktörer som idag äger mark nära landsvägar eller mark som på annat sätt är attraktivt för etablering av laddinfrastruktur sätter ett orimligt högt pris på sin mark. Detta leder till att aktörer som bygger laddinfrastruktur inte har råd att etablera laddstationer på dessa attraktiva platser och i stället är hänvisade till platser som ligger flera kilometer bort från landsvägen och är mindre attraktiv. Vi föreslår att i den mån det offentliga äger mark, dvs kommuner, kommunägda bolag, eller staten via Fastighetsverket, Sveaskog, Trafikverket, bör kommuner och staten medverka till att den marken blir tillgänglig på goda villkor.

4. Right-to-plug

Personer som bor i flerfamiljshus sitter idag i knät på fastighetsägaren eller bostadsrättsföreningens styrelse. De har alltså i många fall ingen rådighet för sin egen parkeringsplats och därmed ingen möjlighet att sätta upp en laddbox för att ladda sin bil hemmavid. Här bör Sverige införa så kallat right-to-plug, som flera andra länder har gjort. Right-to-plug innebär att fastighetsägare inte får neka de möjligheten att sätta upp sina egna laddare vid sin parkeringsplats, exempelvis i undantagsfall som nä det inte finns möjlighet att få fram tillräcklig effekt snabbt.

5. Högre krav på byggnader

Boverket bör höja sina ambitioner gällande kraven på laddstationer i båda äldre och nya byggnader. Vid all ny- och ombyggnation av bostäder bör 60 % av alla tillhörande parkeringsplatser förses med tomrör, 20 % bör förberedas med tomrör samt elledning och resterande 20 % bör förses med laddningspunkter. För byggnader som inte är avsedda för bostäder bör 50 % av de tillhörande parkeringsplatserna förses med ledningsinfrastruktur och 10 % bör förses med laddningspunkter.

6. Laddning i samfällighet

För de som idag bor i en samfällighetsförening är det en lång process att kunna etablera laddare i sina garage eller parkeringsplatser. Här måste en förenkling komma till stånd. Att kunna installera en laddare och kunna ladda sin elbil måste vara okomplicerat, oberoende av boendeform.

7. Statistik

En av de mest grundläggande utmaningarna för Sverige idag är att vi inte har någon nationell statistik, varken för publika eller icke-publika laddstationer eller vätgasstationer. Idag är Energimyndigheten ansvarar idag för den svenska delen av den nordiska databasen Nobil som syftar till att samla information om publik laddinfrastruktur. Eftersom det är upp till varje aktör att själv lämna uppgifter om sina laddpunkter till Nobil så är informationen i Nobil väldigt bristfällig och missvisande. Även karttjänsten Uppladdning.nu är bristfällig där informationen istället är användarbaserad. Den datakälla som fungerar bäst idag är Chargefinder.com. Detta är i första hand en karttjänst för att hitta närmaste laddstation och informationen uppdateras kontinuerligt med indata från laddoperatörerna. Här saknas dock information om icke-publika laddstationer. Det är osäkert om 100% av de publika laddstationerna finns i denna karttjänst.

8. Otydliga regler för kommuner

Flera av de svenska kommunerna undviker idag att etablera laddstationer då regelverket är otydligt för vem som får och inte får installera laddplatser och ta betalt för laddning. Här behövs förenkling och tydlig information om vad som gäller.

9. Bygg laddinfrastruktur baserat på efterfrågan

Sverige behöver en karttjänst där kommunerna ur sin synvinkel kan peka på lämpliga platser för laddstationer ur ett geografiskt- och stadsbildsperspektiv, elnätsbolagen kan peka på lämpliga platser för laddstationer ur ett elnätsperspektiv och elbilisterna kan peka på lämpliga platser för laddstationer ur ett användarperspektiv. På så sätt skulle Sverige få ett gediget underlag över vilka platser som är möjliga att bygga och attraktiva att bygga laddinfrastruktur på.

10. Driftsbidrag

Det finns idag platser där det inte finns tillräckligt med kundunderlag för att få ekonomi i driften av en laddstationer. För dessa platser krävs ett tidsbegränsat driftsbidrag tills att antalet elbilar är så pass många att laddstationen kan stå på egna ekonomiska ben. Driftsbidraget bör även kopplas till förslagen i punkt 15, 16 och 17 nedan.

11. Förenkla prisförståelsen

Idag tar vissa laddoperatörer betalt per minut för laddning, andra tar betalt per kWh eller per laddsession alternativt en kombination av dessa. Det förekommer även att parkeringen ingår i kWh-priset eller utgår som en separat kostnad. Detta leder till att det blir mycket förvirrande för kunden att förstå vilken laddstation som är billigast och vad det egentligen kostar. Det blir i många fall omöjligt att jämföra priset för publik laddning mot priset som man betalar för laddningen hemma. Här behöver standardisering av ett jämförelsepris eller en nationell prismodell.

12. Utöka de statliga stöden

Då kapaciteten i våra elnät är bristande på flera platser i Sverige bör de statliga stöden utökas till att även omfatta exempelvis nätförstärkning, smarta laddtekniker och energilagring. Statliga stöd bör kopplas till förslagen i punkt 15, 16 och 17 nedan.

13. Laddhubbar

Idag byggs snabbaddningsinfrastruktur utan någon som helst omtanke eller samarbete mellan de olika laddoperatörerna vilket gör att utbyggnaden av laddinfrastrukturen blir kostsam och ineffektiv. I stället för relevant myndighet peka ut platser var 10:e mil längs våra landsvägar där publika laddhubbar bör byggas för att skapa ett rikstäckande nationellt snabbaddarnät. Enligt våra beräkningar krävs cirka 70 laddhubbar för att täcka hela Sverige med snabbaddare. Genom att optimera dessa platser till viktiga knutpunkter och vägkorsningar kan utbyggnaden effektiviseras. Varje sådan här laddhubb bör ha tillräckligt många laddpunkter för att minimera risken för köbildning. På dessa platser kommer det då även bli attraktivt att etablera annan näringsverksamhet som butik, restaurang, gym och kafé. Dessa laddhubbar bör också tydliggöras genom skyltning från landsvägen.

14. Nya styrmedel för brukande

Flera länder inom EU har infört, eller har planer på att införa, styrmedel som sänker elkostnaden för laddning av elbilar. Danmark har exempelvis skattefri el till laddboxar i hemmet. Storbritannien har skattefri el till publika laddstationer. Det bör utredas om Sverige kan införa den här typen av skattesubventioner för att ge incitament för fler att välja en laddbar bil. Skattefri el till laddboxar i hemmet leder dessutom till att fler väljer att ladda med laddbox i

stället för att ladda från ett vanligt vägguttag. Dessutom kan det sporra fler laddhybridsägare att ladda bilarna oftare, och därmed sänka sina utsläpp.

15. Krav på tillgänglighet

All publik laddinfrastruktur bör tillgänglighetsanpassas så att alla människor i samhället kan använda laddinfrastrukturen på lika villkor.

16. Krav på data

Laddoperatörerna bör tillgängliggöra relevant data om sina laddstationer sådant att staten eller privata aktörer kan skapa karttjänster, ruttplanerare och andra typer av viktiga tjänster för användarna.

17. Krav på service & underhåll

Vår undersökning visar att 19% av elbilister upplever att de publika laddstationerna **ofta** är ur drift, vilket är anmärkningsvärt. Här bör Sverige införa ett krav på drifttid eller uptime för att säkerställa att laddstationerna fungerar när elbilister behöver ladda.

Mobility Sweden ser stor risk för förseningar av projektet i samband med att finansieringen av projektet kraftigt minskats av regeringen i veckan och hoppas se förnyad finansiering i samband med den nya regeringens budget presenteras. Mobility Sweden står till förfogande om Trafikverket eller Energimyndigheten har frågor eller behöver ytterligare information. Mobility Sweden ser även gärna att det planeras in ett möte där Mobility Sweden, Trafikverket och Energimyndigheten kan diskutera frågeställningar beträffande ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas.

Stockholm den 17 oktober 2022

Mobility Sweden

Emmi Antonsson
Chef för kommunikation och samhällskontakter