

Klimat- och näringslivsdepartementet
KN2024/01420

Synpunkter på förslaget på förordningsändringar för effektivare främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individens vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Sammanfattning av huvudsynpunkter

Mobility Sweden tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och inspel till Naturvårdsverkets skrivelse med förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Elektrifieringen av transportsektorn är avgörande för att nå klimatmålen och är en prioriterad fråga för vår bransch. Vi representerar en sektor som helt och hållet är beroende av en väl utbyggd och robust laddinfrastruktur som möter morgondagens behov för både privatpersoner och företag. Vi ser därför detta uppdrag som en mycket viktig möjlighet att utveckla stöden för laddinfrastrukturen ytterligare. Mobility Sweden stödjer de föreslagna ändringarna som syftar till att bredda stödet för laddinfrastruktur till fler aktörer och laddtyper, inklusive semi-publik laddning och gästparkeringar. Vi betonar behovet av teknikneutralitet och flexibilitet samt vikten av att inkludera nya affärsmodeller och teknologier. Samtidigt ser vi vissa utmaningar och förbättringsmöjligheter i förslagen, särskilt vad gäller ansökningsförfaranden och stödnivåer.

Breddning av stöd och inkludering av ny teknologi

Mobility Sweden ställer sig positiva till att stödet breddas och kan ges till fler aktörer och laddtyper samt att stödet breddas till att även omfatta gästparkeringar. Stödet bör dessutom vara teknikneutralt och flexibelt sådant att det kan inkludera nya teknologier, inklusive trådlös laddning, batteribyte, V2G-lösningar och stationära batterier men också nya affärsmodeller så som hyres- och leasingmodeller för att öka flexibiliteten och skapa konkurrensneutralitet samt möjliggöra fler investeringar i laddinfrastruktur i exempelvis flerbostadshus. Stödet bör också breddas till att även inkludera förberedande lösningar som kabeldragning och förläggning av tomrör, vilket minskar risken för framtida kostsamma uppdateringar.

Ett annat sätt att utveckla stödprogrammet är att inkludera informationskampanjer för ökad förståelse för laddinfrastrukturens fördelar och tillgänglighet. Vi ser idag en viss kompetensbrist och spridning av osanningar som behöver arbetas bort. Bland annat behöver informationskampanjer riktas till de föreningar som fått undantag från kravet om en laddpunkt vid fastigheter med minst 20 parkeringsplatser enligt Direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD). En informationskampanj riktad till dessa föreningar kan leda till att aktörer själva väljer att etablera laddpunkter, trots att det inte finns något krav riktat mot de. Den snabba teknikutvecklingen inom laddteknik leder också till osäkerhet kring investeringsbeslut, vilket kan leda till att beslut sjuks upp tills tekniken "mognar".

En viktig förutsättning för att ett hushåll ska kunna köra eldrivet är möjlighet att kunna ladda sin elbil i anslutning till hemmet. För de personer som bor i fristående hus (villor) är det en

relativt enkel åtgärd att installera en laddbox på sin garageuppfart. För personer som bor i flerbostadshus och har egen parkeringsplats är det upp till fastighetsägaren att erbjuda laddmöjligheter. För personer som inte har en egen parkeringsplats och är anvisade att parkera på gatan är dessa helt beroende av publik laddinfrastruktur. På lång sikt bör därför stöden riktas till de grupper som inte har rådighet över sin egen parkeringsplats för att dessa ska ha möjlighet att ta steget över till elbil. Exempelvis stödinsatser till flerbostadshus och områden med låg tillgång till laddinfrastruktur, eller införandet av right-to-charge på nationell nivå. Detta är ett sätt att säkerställa inkluderande i elektrifieringen av transportsektorn.

För boende med garage i samfällighetsföreningar är det, trots vissa förändringar, fortfarande en långdragen och invecklad process att etablera laddplatser. Mobility Sweden önskar se förändringar som leder till att etablering av laddare i samfälligheter blir ännu enklare framöver.

Förenkling för icke-publik laddning av tunga och lätta transportfordon

Mobility Sweden ser positivt på att ansöknings- och prövningsförfarandet förenklas för icke-publik laddinfrastruktur av både tunga och lätta transportfordon. Förhoppningsvis bidrar det till att ledtiderna kortas ner för att påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur. Detta gäller både ansöknings- och utbetalningsförfarandet.

Laddinfrastruktur för lätta lastbilar, tunga lastbilar samt bussar behöver byggas ut i högre utsträckning och på platser där fordonen främst har sin hemvist. För att ta del av stödet måste den administrativa bördan minska så att små och medelstora företag som inte har extra resurser för att sätta sig in i ansökningsförfaranden hos myndigheter enkelt kan söka. Möjligheten att samordna stöd för lastbilen/bussen och infrastrukturen kan också vara avgörande för företag och därför förordar Mobility Sweden även att stödet för hemmaladdaren inkluderas i stödet för lastbilen/bussen.

Konkurrensutsatt anbuds förfarande

Vad gäller konkurrensutsatta anbuds förfaranden uppstår flertalet frågor kring hur dessa kommer att genomföras. Den negativa aspekten av ett konkurrensutsatt anbuds förfarande är att det endast är en aktör som får exklusivitet att bygga laddinfrastruktur på den angivna platsen. Detta motverkar utbyggnaden av ett robust system som kräver att laddstationer placeras strategiskt och att en viss redundans byggs in, det vill säga fler laddpunkter vid varje laddpool. För att förstå var laddstationer ska byggas, rent strategiskt, bör data användas som underlag. Data som visar på trafikflöden och laddmönster är ett bra stöd som visar på var behovet av ytterligare laddpunkter är som störst och var de gör mest nytta.

En annan utmaning med konkurrensutsatt anbuds förfarande är att inte bara prioritera lågt pris och välja den billigaste lösningen. Aktörer med annan affärsmodell eller annan teknik bör inte exkluderas i ett sådant här förfarande utan förfarandet bör även lägga vikt vid kvalitet, hållbarhet, livslängd och andra viktiga aspekter. Risken med konkurrensutsatt anbuds förfarande är att aktörer dumpar priserna för etablering av laddstationer så pass mycket att de faktiskt går med ekonomisk förlust för etablering. Den ekonomiska förlusten tar de senare igen genom ett högre pris för laddningen, vilket är fullt möjligt då de har fått exklusivitet till etablering på den specifika platsen.

Redan idag vittnar aktörer om långa handledningstider för att söka stöd. Ett konkurrensutsatt anbuds förfarande riskerar också att fördröja processen då det är tids- och resurskrävande.

Förslag till ändrade stödnivåer

Mobility Sweden har full förståelse för att stöden måste följa GBER och andra regulatoriska direktiv från EU, men vill ändå påpeka att de olika stödnivåerna gör det mycket komplicerat för en utomstående att förstå. Att endast beviljas 20% i stället för tidigare 50% kan leda till att takten på utbyggnaden av laddinfrastruktur avtar. Det segment som just nu saktar efter vad gäller utbyggnaden av laddinfrastruktur är flerbostadshus, och mer specifikt hyresrätter i områden där det bor låg- och medelinkomsttagare. Det kan antas att de fastighetsägare som har hyresrätter i dessa områden är stora fastighetsbolag. Att i nuläget minska på deras stödnivå innebär att minska incitamenten för dessa bolag att bygga ut laddinfrastruktur. Detta i sin tur leder till en "laddfattigdom" och att elektrifiering blir en klassfråga.

Oberoende marknadsundersökning

Mobility Sweden anser att kravet på oberoende marknadsundersökning är onödigt administrativt betungande och att marknaden själv bäst avgör var investeringar bör göras baserat på efterfrågan. Att bygga laddinfrastruktur är en kostsam investering. Ingen aktör skulle bygga laddinfrastruktur om denne inte var säker på att laddinfrastrukturen faktiskt skulle användas. Ingen aktör bygger laddinfrastruktur på platser där laddinfrastrukturen inte behövs idag eller i framtiden. Därför anser vi att kravet på en oberoende marknadsundersökning är överdriven och vi ställer oss kritiska till förslaget om att branschorganisationerna ska genomföra marknadsundersökningarna. Mobility Sweden är en branschorganisation och vi kan härmed bekräfta att det inte finns något som helst intresse, tid eller resurser från vår organisation att samordna en sådan marknadsundersökning för våra medlemmar som bygger laddinfrastruktur.

En bredare översyn av reglering och stöd till laddinfrastruktur

Det finns idag en palett av stöd till laddinfrastruktur, bland annat Klimatklivet, Regionala elektrifieringspiloter, Ladda bilen-bidrag, Grön teknik-avdrag samt Infrastruktur för snabbaddning längs större vägar (vita fläckar). Stöden är dessutom uppdelade mellan flera olika myndigheter. För aktörer som vill söka bidrag till att etablera laddplatser kan detta kännas svårnavigerat. Mobility Sweden ser därför positivt att de olika stödsystemen samlas hos en myndighet. Förslagsvis Energimyndigheten som redan idag innehar rollen som samordnare för laddinfrastruktur i Sverige. De olika stöden bör dessutom samlas i ett digitalt verktyg eller en gemensam plattform som navigerar användaren till rätt stöd baserat på ett antal frågor. Användaren får alltså en tydlig och användarvänlig vägledning för att navigera bland de olika stödformerna, med tydlig information om kriterier och ansökningsprocesser. Detta gör det enklare att söka stöden för stödmottagarna samt minskar den administrativa bördan för handläggare.

Ökat anslag

Mobility Sweden ser positivt på att anslaget till Naturvårdsverket ökar för att kunna hantera de kostnadsökning som förändringarna medför. Vi ser också mycket positivt på att Naturvårdsverket får rättsligt stöd att genomföra kontroller av sökanden i syfte att undersöka ekonomisk brottslighet, ekonomiska oegentligheter eller organiserad brottslighet samt terrorisminblandning. Mobility Sweden önskar också långsiktiga spelregler med fleråriga budgetar som säkerställer kontinuitet i laddinfrastrukturutbyggnaden. Detta ger aktörer inom laddinfrastruktur möjlighet att planera och investera långsiktigt.

Mobility Sweden hoppas ovan synpunkter tas i beaktande och ser fram emot att bidra i den fortsatta dialogen om hur laddinfrastrukturstöden kan optimeras och står till förfogande för ytterligare diskussioner.

Stockholm den 6 december 2024

Mobility Sweden

Mazdak Haghanipour

Teknisk specialist laddinfrastruktur, servicemarknad och mobilitetstjänster