

Remissvar från Power Circle: Promemoria 2022-04-26 Ändringar i förordningen om stöd till lokala klimatinvesteringar

Sammanfattning

- Vi välkomnar att definitionerna i förordningen uppdateras, dels att en definition av elfordon införs och att de tidigare, icke-ändamålsenliga, definitionerna av snabbladdning och normalladdning tas bort. Power Circle anser dock att definitionen av elfordon bör förtydligas och tydligare gå i linje med föreslagen definition i EU:s nya förslag på AFIR-förordning. Power Circle vill även poängtera att trots att de nya definitionerna för AC-och DC-laddning i förordningen är bättre än de gamla och går i linje med befintliga EU-standarder är det viktigt att själva investeringsstöden utgår från olika applikationer/användningsfall snarare än olika typer av teknik. Detta för att premiera teknikneutralitet och teknikutveckling, samt ge långsiktiga spelregler för aktörerna i branschen.
- Power Circle ser mycket positivt på att stödnivån till laddinfrastruktur höjs från 50 % till 70 % för laddinfrastruktur för publik laddning. Vi anser dock att det är märkligt att begränsa stödnivån redan i förordningen till 70 %, när både artikel 36a i GBER och andra statsstöd till publik laddinfrastruktur tillåter 100 %. Då tidigare statsstöd visat att inte ens 100 % stöd varit tillräckligt för att få till en utbyggnad på vissa platser föreslår vi att förordningen möjliggör att stöd ges till 100 %, där ansvariga myndigheter sedan får avgöra på vilka platser och i vilken utsträckning detta är nödvändigt för att säkerställa en god rörlighet och att laddinfrastrukturen inte är ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.
- Power Circle ser positivt på att paragraf 10 mjukas upp så att det finns möjlighet att få stöd för exempelvis induktiv laddning. Power Circle anser dock att befintliga egenskapskrav behöver uppdateras, framför allt med avseende på elmätning och debitering, realtidsdata och smart laddning. Power Circle har sedan tidigare skickat in förslag på uppdaterade skrivningar gällande smart laddning till Energimyndigheten, som tagits fram i samråd med Power Circles partnerföretag.

Specifika synpunkter

Definitioner

Det är viktigt att definitioner hålls aktuella av flera anledningar. Dels för att skapa tydlighet och ett gemensamt språk för bransch och samhälle, dels för att stöd och regelverk behöver gå i linje med, och inte vara ett hinder för, den tekniska utvecklingen. Power Circle välkomnar därför att definitionerna i förordningen ses över. Power Circle har dock synpunkter på de ändringar som föreslås:

- **Definition om elfordon**

Vi noterar att den nya definition som föreslås inte går i linje med den definition som föreslås i EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen¹. Någon tydlig motivering till den alternativa definition som föreslås ges inte. Power Circle anser att fördelen med den definition som finns med i EU-kommissionens förslag är att den innehåller ett krav på att fordonet ska innehålla ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt för att det ska definieras som ett elfordon. Detta krav gör så att förvirring huruvida t.ex. mildhybrider räknas som elfordon undviks, vilket gör det önskvärt att liknande skrivning även införs i definitionen i förordningen om stöd till lokala klimatinvesteringar.

- **Definition av laddningspunkter**

Power Circle håller med om bedömningen att de tidigare definitionerna för snabbladdning och normalladdning inte varit ändamålsenliga, då den typen av växelströmsladdare som nämns i promemorian mycket riktigt varken kan användas som eller benämns i samhället som en snabbladdare i ordets bemärkelse idag. Föreslagen definition går även bättre i linje med de standarder som finns, då dessa i första hand är olika för DC-och AC-laddning, inte nödvändigtvis effekt.

Power Circle vill dock poängtera att en uppdelning på AC och DC inte heller är optimal i stödsammanhang, då den inte säger något om vilket användningsfall som laddningen avses för. Ett exempel är att även om det traditionellt varit så att AC-laddning använts för långsammare laddning och DC-laddning använts för snabb laddning så har det senare även kommit produkter för DC-laddning vid lägre effekter². Investeringstöd bör därför helst utgå från applikation snarare än teknik, genom en uppdelning baserat på koncept såsom exempelvis (men inte uteslutande) laddning hemma/på depå, på arbetsplats, vid destination t.ex. köpcentrum/logistikhub, och snabb och ultrasnabb laddning på väg. En sådan uppdelning är teknikneutral vilket är viktigt, då teknikutvecklingen går snabbt på området.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

² <https://new.abb.com/ev-charging/sv/terra-dc-laddbox>

Det kan också vara rimligt att göra skillnad på lätta och tunga fordon, då dessa segment har olika behov. En utformning enligt ovanstående synpunkter bedömer vi dock vara möjlig för Naturvårdsverket inom ramen för föreslagen förordning.

Stödnivåer

Power Circle välkomnar att den högst tillåtna stödnivån för publik laddinfrastruktur höjs från 50 % till 70 % för att motivera aktörerna att delta i de konkurrensutsatta anbudsförfarandena. Dock får stöd enligt den nya artikel 36a i GBER ges ända upp till 100 % av investeringskostnaden. I andra statliga investeringsstöd kan laddinfrastruktur, eller har tidigare kunnat, få bidrag till 100 % av investeringskostnaden^{3,4}. I tidigare statsstöd för utbyggnad av laddinfrastruktur längs vita sträckor har man trots erbjudande om 100 % investeringsstöd haft svårt att få aktörer att bygga ut laddinfrastruktur på vissa utlysta strategiska platser. För att ge Naturvårdsverket och aktörerna bästa möjliga förutsättningar att bygga ut en ändamålsenlig laddinfrastruktur över hela landet anser vi att det vore bättre att det enligt förordningen är möjligt för Naturvårdsverket att ge stöd upp till 100 % för publik laddinfrastruktur, där Naturvårdsverket sedan själva kan anpassa stödnivån efter behov i olika utlysningar.

Helst hade vi dock sett att det fanns möjlighet både till stöd för drift och stöd till energilager kopplat till laddinfrastruktur. Många aktörer vittnar om att stöd till drift kan behövas för att publik laddning ska byggas även på platser där det med dagens trafikflöde inte är lönsamt, men där det är viktigt att infrastruktur finns för att tillgängliggöra en god rörlighet med elfordon. Energilager skulle kunna användas på platser där elnätskapaciteten är i nuläget begränsad, vilket kan medföra både förseningar i utbyggnaden och stora kostnader för utbyggnad av nätet. Båda dessa aspekter är på olika sätt viktiga för att laddinfrastrukturen ska byggas där den behövs i hela landet och ge en trygghet för den som vill ställa om till eldrift. Detta går tydligare i linje med regeringens elektrifieringsstrategi där det tydligt är beskrivet att laddinfrastrukturen inte ska vara ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn⁵.

Utformning av laddningspunkter

Power Circle tycker det är positivt att flytta kravet på standard till paragraf 10a för att göra regelverket mer flexibelt för eventuella laddtekniker som inte använder uttag eller don.

Power Circle anser dock att de tekniska egenskapskrav som finns redan sedan tidigare i paragraf 10 bör uppdateras. Detta gäller framför allt kravet på förberedelse för elmätning och debitering, där "förberedd för" känns förlegat och bör kunna strykas för publik laddning. Power Circle anser även att skrivningen om realtidsdata bör uppdateras. Sist men inte minst anser Power Circle att ett krav på smart laddning borde gälla all laddinfrastruktur som får statligt stöd. Smart laddning är kritiskt för en resurseffektiv och snabb elektrifiering av transportsektorn. Vikten av smart laddning lyfts både i AFIR, där det föreslås vara ett krav för flera typer av laddningspunkter, samt benämns även som något som ska realiseras i hög grad enligt elektrifieringsstrategin⁶.

³ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-till-snabbladdningsstationer-for-elfordon/>

⁴ <https://www.energimyndigheten.se/utlysningar/regionala-energipiloter/>

⁵ https://www.regeringen.se/4999ce/contentassets/8761973413204121b91d01089fbd1e91/nationell-strategi-for-elektrifiering_2022_webb.pdf

Funktionaliteten för att klara av smart laddning innebär inte någon större kostnad, men kan göra att den laddinfrastruktur som installeras är framtidssäkrad. Power Circle har skickat in synpunkterna på smart laddning och tekniska egenskapskrav inklusive realtidsdata, även med kostnadsexempel och textförslag, i ett tidigare underlag till Energimyndigheten i februari som även stämts av med företag i Power Circles partnerkrets som arbetar med laddinfrastruktur.

Övriga kommentarer

Power Circle ser mycket positivt på att den exkluderande texten i paragraf 10 stycke 3 tas bort för att tydliggöra att laddinfrastruktur för även farkoster (båtar och flyg) kan få stöd. Generellt tycker vi att ändringarna i förordningen om stöd för lokala klimatinvesteringar är positiva och i linje med den nya artikeln 36a i GBER.

Om Power Circle

Power Circle samlar kunskap och en bredd av aktörer inom laddinfrastruktur, förnybar energi, framtidens elnät och smarta energitekniker. Ovanstående synpunkter representerar kansliets sammanvägda kunskap när flera olika perspektiv tagits hänsyn till och ska inte härledas till någon enskild partner. Vi ser fram emot att ytterligare steg tas mot framtidens hållbara energisystem.

Remissvaret har tagits fram av David Mowitz, expert på Power Circle.



Johanna Barr
Vice VD, Power Circle