

Skriftligt inspel från Power Circle på handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas

Sammanfattning

Power Circle har i nedanstående rubriker sammanfattat skriftliga inspel till Energimyndigheten och Trafikverket på perspektiv och frågor som Power Circle anser vara viktiga i ett handlingsprogram för laddinfrastruktur. Inspelen behandlar nuläges- och framtidsanalysen samt de frågeställningar som myndigheterna ställt till externa aktörer.

Utbyggnaden av laddinfrastruktur berör en stor mängd aktörer och processer i samhället, där flera perspektiv är viktiga och Power Circle säkerligen inte berör alla dessa i vårt inspel. Power Circle har dock försökt få med de viktigaste utmaningarna och aspekterna vi känner till i nuläget utifrån vår kompetens och de utmaningar våra partners står inför. Några av de viktigaste är att elnätet inte får bli en broms för omställningen och att elnätsägare får tillgång till rätt verktyg för att kunna arbeta smart och proaktivt, att laddning tillgängliggörs för boende i flerbostadhus och samfällighetsföreningar, att rätt förutsättningar finns för att etablera laddning i depåer och terminaler, samt tillgång till ändamålsenliga stöd och information för de aktörer som är en del av omställningen till en elektrifierad transportsektor.

Fokus och avgränsningar i det skriftliga inspelet

- Power Circle kommer fokusera på att komplettera det som redan finns i tidigare uppdrag och i elektrifieringsstrategin, samt på det som upplevs saknas i nämnda underlag. Power Circle kommer även lyfta frågor som inkluderas i ovan nämnda underlag till handlingsprogrammet, om Power Circle anser att frågan belysts för lite eller behöver prioriteras.
- Power Circle lägger sin tyngdpunkt på frågor som berör både elnät och laddinfrastruktur, men också andra frågor om de bedöms ha eller kunna få en stor roll i omställningen till en elektrifierad fordonsflotta.
- Power Circle kommer inte att kommentera utbyggnaden av vätgasinфраstruktur.

Specifika synpunkter

Nulägesbeskrivning och framåtblickande analys

Power Circle välkomnar att det görs en ordentlig nulägesbeskrivning och en framåtblickande analys av vad som behövs i form av utbyggnad av laddinfrastruktur. I framtagandet av både nulägesanalysen och den framåtblickande analysen finns ett antal perspektiv vi tror är viktiga, vilka belyses nedan:

- **Publik vs icke-publik laddning.** Analysen av behovet av laddning måste ta ställning till hur mycket laddinfrastruktur som lämpligen kan/bör komma på plats för icke-publik laddning i förhållande till publik laddning. Majoriteten av laddningen sker idag icke-publikt och tillgång till hemmaladdning anses av privatpersoner som den enskilt största barriären för ett elbilsköp¹. Det gäller inte bara endast personbilar utan även yrkesfordon och tunga fordon, där över 80 % av laddningen förväntas ske på depå och "semi-publikt" på terminaler², särskilt för lokala och regionala godstransporter. Det är därför denna typ av laddinfrastruktur som behöver komma på plats i närtid, speciellt då lokala och regionala godstransporter är först ut att elektrifieras. Behovet förväntas vara störst i närtid i tätbebyggda områden där den typen av transporter rör sig i stor utsträckning.

Det är också viktigt att vara nog med vilka målsättningar som sätts för den publika laddinfrastrukturen. Power Circle har sedan en tid tillbaka lyft att nyckeltalet CPEV inte rättvist speglar behovet av publika laddpunkter, då det varken tar hänsyn till laddpunkternas olika effektnivå eller de skilda behoven av publik laddning hos elbilar och laddhybrider³. Vi välkomnar att det i AFIR föreslås ett nytt måltal för publik laddning som tar hänsyn till detta. Vi ställer oss däremot frågandes till vissa av antagandena bakom beräkningen av det nya måltalet, och vill flagga att det kan leda till en överutbyggnad i ett land som Sverige, där en stor andel av laddningen sker och kommer ske hemma och på jobbet.

- **Data och statistik.** En analys av både nuläget och framtiden är beroende av tillförlitliga data och statistik. Detta gäller både data över transportmönster, var brukare och laddbehov finns, men också data över själva laddinfrastrukturen. Idag finns flera källor över publik laddning som alla innehåller delvis olika data i form av uppladdning.nu, Chargefinder och nobil.no. Detta kan i sig kräva en översikt för att ett framtida beslutsunderlag ska vara så korrekt som möjligt.

För den icke-publika laddningen finns inte någon statistik, utöver den data som Naturvårdsverket och Skatteverket har över laddning som fått statligt stöd. Den datan är sannolikt en bra grund, men en heltäckande, mer tillförlitlig statistik behövs för att förstå både nuläget och det framtida behovet. Det är därför mycket positivt att Energimyndigheten fått i uppdrag att ta fram och metodutveckla statistiken⁴.

För att behovet av laddning ska kunna analyseras ordentligt finns ett stort behov av statistik över var fordon som ägs av juridiska personer faktiskt brukas. Även data över hur dagens laddinfrastruktur faktiskt används skulle behöva tillgängliggöras.

- **Framtidens mobilitet.** Analysen behöver beakta vad en stark utveckling mot delade och/eller autonoma fordon kan medföra. Uppkopplade, samverkande och autonoma fordon

¹ <https://www.nordicenergy.org/wordpress/wp-content/uploads/2021/05/Nordic-EV-barometer-2021-ENG-1.pdf>

² <https://powercircle.org/elektrifieradelastbilar.pdf>

³ <https://press.powercircle.org/posts/blogposts/okad-utbyggnadstakt-och-smartare-laddsystem-f>

⁴ <https://regeringen.se/499433/contentassets/ef1dce0178ab48ff8f4f4197a90fbd2c/uppdrag-att-genomfora-en-myndighetsgemensam-uppfoljning-av-samhallets-elektrifiering>

kommer ha andra laddningsmönster och därmed andra krav på laddinfrastrukturen. En samhällsekonomiskt effektiv planering av laddinfrastrukturen behöver därför adressera både behovet på kort sikt, men också ta höjd för en framtid där transportsystemet fungerar på ett helt annat sätt än idag.

En framåtblickande analys behöver ta höjd för målkonflikten för laddinfrastruktur och den potentiella utvecklingen mot bilfria (inner)städer/ städer med färre fordon och hur det kan komma att påverka utbyggnaden av laddinfrastruktur framöver.

- **Elvägar.** Hur kan elvägens roll se ut i framtidens transportsystem, samt hur kompletterar den andra tekniker för laddning? Även detta är en fråga som handlingsprogrammet måste ta höjd för, både gällande statisk och dynamisk, induktiv och konduktiv laddning via elvägstekniker, samt både för lätta och tunga fordon. Exempel på viktiga frågor och perspektiv är också vem som kan etablera elvägar var, samt förutsättningar för detta (längs större vägsträckor, etablering av städer och regioner lokalt, sträckor i småskaliga eco-system) samt även hur en utveckling mot autonomitet och ökad användning av fordonen kan påverka.
- **Flyg-och sjöfart.** Även om handlingsprogrammets fokus är vägtransporter kan hänsyn om möjligt även tas till framtida behov av laddinfrastruktur för luft-och sjöfart. Detta särskilt med avseende på behov av effekt och elnätsanslutningar, då en sådan utblick kan vara till stor hjälp för att förstå framtida flaskhalsar i elnätet.
- **Elnätskapacitet.** Det är viktigt att tillgången till elnätskapacitet inte blir en broms för omställningen av transportsektorn. Detta är redan fallet på vissa platser idag, där det är viktigt att en nuläges-och framåtblickande analys beaktar hur detta ska undvikas på kort och lång sikt. Ytterligare synpunkter på viktiga aspekter kopplat till elnätskapacitet och smart laddning nämns nedan under rubriken kring hinder och möjligheter.
- **Framtidens elsystem.** Handlingsprogrammet behöver även ta höjd för hur elsystemet kan komma att utvecklas och vilken typ av laddning som bäst motsvarar den elproduktion och de lagringsmöjligheter som kan komma att finnas i framtiden.

Troligtvis kommer icke-publik laddning på natten fortsatt vara det dominerande sättet att ladda på i Sverige. Hur det kommer se ut kommer dock påverkas av vilken tillgång till laddning som för boende i flerbostadshus eller utan egen parkering, men sannolikt också var och när det kommer vara förmånligt att ladda. Ett exempel är en ny studie från Stanford som visar på att laddning i Kalifornien kan behöva styras om till mer laddning på dagen i framtiden när andelen solenergi ökar i systemet⁵. Power Circle ser en risk i att solenergens roll i det framtida elsystemet underskattas och har bidragit med dessa perspektiv inom Energimyndighetens regeringsuppdrag *Analysera utvecklingsvägar för befintlig och ny elproduktion*.

⁵ <https://news.stanford.edu/press-releases/2022/09/22/charging-cars-honight-not-way-go/>

Hinder och möjligheter för utbyggnaden av laddinfrastruktur

Det största hinder som nämns av aktörer som arbetar med laddinfrastruktur i Power Circles nätverk just nu är frågor kopplat till elnätsanslutningar och tillgång på effekt. Tillståndsprocesserna för elnätsanslutning, speciellt för höga effekter och publik laddning, behöver ta kortare tid och bli mer transparenta avseende både tid och kostnader. Detta är något som till stor del behandlas i Energimarknadsinspektionens uppdrag om kortade ledtider, men det är viktigt att det beaktas och kompletteras av handlingsprogrammet.

Smart laddning är av yttersta vikt för att brist på elnätskapacitet inte ska bli ett hinder som bromsar utbyggnadstakten av laddinfrastruktur och för att utbyggnaden ska bli samhällsekonomiskt effektiv, i form av ett effektivare utnyttjande av elnäten⁶. Utöver smart laddning behöver även elnätsbolagen ges bättre möjligheter att arbeta med flexibla lösningar i bred bemärkelse för att kunna tillgodose behov av kapacitet snabbt, till bland annat laddinfrastruktur. Nedan är ett antal exempel på åtgärder och verktyg som kunna hjälpa till om de kom på plats:

- **Krav på uppkoppling och smart styrning.** Det behöver ställas krav i alla statliga stöd till ny laddinfrastruktur att den ska kunna kopplas upp och styras smart på distans. Power Circle har tidigare skickat in inspel till Energimyndigheten på hur krav på smart styrning kan formuleras. Det finns också skrivningar om krav på smart laddning i kommande EU-direktiv och förordningar inom Fit-for-55-paketet. Standardisering av kommunikationsprotokoll för styrning är viktigt för att affärsmodellen ska bli skalbar och rättvis.
- **Incitament för smart styrning.** För att smart laddning ska vara en reell resurs att räkna med behövs tydliga incitament mot privatpersoner och transportsektor finnas. En rad olika sätt att aktivera flexibilitet hos laddande fordon eller andra flexibilitetsresurser används eller testas idag, såsom villkorade anslutningsavtal, lokala flexibilitetsmarknader, dynamiska nättariffer. Det finns hinder som behöver röjas kopplat till vart och ett av dessa metoder. Det finns även hinder som idag begränsar skalbarheten hos de aggregatorer som hjälper konsumenter och företag att använda flexibiliteten från elbilsladdning, där ett av de allra viktigaste är att rollen BSP (balance service provider) behöver införas i Sverige skyndsamt.
- **Elnätsregleringen.** Ett av de viktigaste hindrena för att kunna nyttja flexibla resurser fullt ut är att elnätsägare behöver ges bättre ekonomiska förutsättningar inom elnätsregleringen för att kunna arbeta med flexibilitetstjänster och eventuellt lagring som komplement till nätutbyggnad. Även proaktiv nätutbyggnad behöver ges en tydlig plats i regleringen och kan baseras på väl grundande prognoser med nätutvecklingsplanerna som utgångspunkt.
- **V2G.** Vehicle-to grid är en teknisk möjlighet som finns tillgänglig idag, både vid laddning via Chademo och CCS. V2G ökar flexibilitetspotentialen nämnvärt hos laddande fordon, till nytta för elsystemet och för möjligheten att snabbt bygga ut ny laddinfrastruktur. Men för att inte begränsa potentialen i V2G behöver regelverken uppdateras kring försäljning av el från batterier i bilar och andra energilagrar.

⁶ <https://powercircle.org/smartladdning.pdf>

Förtydligande av aktörers roller och ansvar

Omställningen till en elektrifierad transportsektor innebär ett stort system-och tekniskifte, vilket ställer krav på ny kompetens och även skapar viss osäkerhet kring hur aktörer ska förhålla sig till den nya tekniken och vilken roll man har i det nya ekosystemet. Nedan beskrivs ett antal områden eller aktörer där Power Circle ser att ytterligare insatser skulle kunna bidra:

- **Kommunens roll och offentlig sektor.** Kommuner kan behöva stöd i hur de ska hantera utbyggnaden, hur man ska tolka regler, strategi för utbyggnaden, och vilken roll man ska ta i ekosystemet för laddning. Det finns redan flertalet kommunala nätverk där detta är en fråga som behandlas, samt större kommuner som ligger i framkant genom att främja och facilitera utbyggnaden av laddinfrastruktur på olika sätt.

Dock är det lika viktigt att mindre kommuner som inte har samma tid och resurser, har tillgång till lättillgänglig information och best practice så att man snabbt kan sätta sig in i området och påbörja sin omställningsresa. Handlingsprogrammet bör behandla tillgången till information och hur kommuner kan få stöd eller möjlighet att samverka i den stora mängd frågor för kommunen som utbyggnaden av laddinfrastrukturen innebär. Exempelvis kartlägga vilka nätverk som finns och om det finns behov av information eller samverkansformer som inte finns på plats idag. Det är även viktigt att myndigheter, regioner och offentlig sektor sätter ambitiösa krav i upphandlingar, så en förståelse är viktig även hos de aktörerna.

- **Små och medelstora aktörer.** Små och medelstora aktörer generellt har mindre resurser och svårare att sätta sig in i vad omställningen innebär. Praktisk, oberoende information och kunskap kommer vara viktigt för de aktörerna, vilket kan vara svårt att få tag i idag för vissa målgrupper. Exempelvis fastighetsägare, terminalägare och åkerier. Handlingsprogrammet bör även här göra en översyn så att rätt och tillräcklig information finns till rätt målgrupper, samt hur sådan ska komma på plats om det inte gör det och vem som ska vara ansvarig för att ta fram och tillhandahålla informationen. Mycket av den information som finns idag är utspridd på många aktörer och för många olika målgrupper, där det finns överlapp, olika budskap samt frågor som inte behandlas alls.
- **Elnätsägare.** Elnätsägarens roll behöver genomgå stora förändringar som beskrivits i föregående stycke. Här vill vi särskilt trycka på elnätsägarens ansvar att facilitera utbyggnaden genom att tillhandahålla tydlig information mot de aktörer som bygger ut laddinfrastruktur, samt att behandla anslutningsförfrågningar snabbt och med transparens. I Finland, Storbritannien⁷ och Danmark⁸ finns till exempel redan kapacitetskartor som aktörer som till exempel vill installera laddinfrastruktur kan utgå från, den typen av verktyg bör komma på plats även i Sverige så snart som möjligt. Elnätsbolagen kan även facilitera utbyggnaden genom att exempelvis dra fram ledningar eller installera fundament i samband

⁷ <https://www.nationalgrid.co.uk/ev-capacity-map-application>

⁸ <https://storymaps.arcgis.com/stories/eb5b387e376f49b8996d5e7c47fbbd37>

med annat markarbete.

Även de aktörer som bygger laddinfrastruktur behöver ge elnätsbolagen tydlig information i sin tur om planerad utbyggnad. Samordning mellan elnätsbolag och till exempel transport- och logistiksektorn, bidrar till att utbyggnaden av laddinfrastruktur i god tid kommer in i ordinarie nätanslutningsprocess. Nätutvecklingsplanerna är ett viktigt verktyg här.

- **Samfälligheter.** Samfälligheter ska inte behöva förlita sig på dyra privata jurister för att kunna ta sig igenom ett nytt förrättningsbeslut där laddinfrastruktur ingår. Just nu tar Stockholms stad fram en tips-lista även för samfälligheter inom satsningen [fixaladdplats.se](https://www.fixaladdplats.se), men om det inte räcker bör en myndighet ta fram information hur en samfällighet tar sig igenom processen, exempelvis Lantmäteriet. Samfälligheter måste få liknande förutsättningar som andra föreningar att installera laddning på ett smidigt sätt.

Frågor som bör prioriteras vid framtagandet av handlingsprogrammet

Många frågor är viktiga i utbyggnaden för laddinfrastruktur och omställningen till en fossilfri fordonsflotta, men nedan följer det som sammanfattar de områden vi tror är viktigast för att nå målen för transportsektorn och att omställningen inte stannar av:

- Se till att "hemmaladdning", alltså långsam laddning där fordonet står stilla ofta eller längst tid, finns för den som inte har egen parkering. Lösningar för t.ex. boendeparkering/nattparkering med förmånligare laddpris eller abonnemang är ett exempel. Förenkla för samfälligheter är en annan. En delösning är att premiera arbetsplatsladdning som ett realistiskt alternativ till laddning vid hemmet och publik laddning. För tunga fordon och yrkestrafik är depå-laddning och "semi-publik" laddning vid terminaler minst lika viktig om inte ännu viktigare för att omställningen ska ta fart, så även här gäller det att skapa förutsättningar och få den laddningen på plats.
- Ändamålsenliga stöd tills laddinfrastruktur. Det behöver fortsatt finnas stöd till laddinfrastruktur, både för publik och icke-publik laddning, för både lätta och tunga fordon. Om Klimatklivet avslutas är det viktigt att detta skyndsamt ersätts av motsvarande stöd, samtidigt som en omorganisation av statsstöden till laddinfrastruktur också betyder en möjlighet att göra stöden mer harmoniserade och tydliga.
- Se till att elnätet inte blir en broms för omställningen av transportsektorn, via att arbetet synkroniseras med andra regeringsuppdrag på området och vid behov kompletterar dessa uppdrag. De verktyg som nämnts som viktiga under tidigare rubriker samt i elektrifieringsstrategin för att påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur och röja hinder för tillgången till effekt är viktiga att de kommer på plats.
- Tillhandahålla former/plattformar/goda exempel och information för hur aktörer som inte är vana kan arbeta med laddinfrastruktur, samarbeta och samverka för att påskynda elektrifieringen.

Viktiga aspekter vid översynen av styrmedel och regelverk

Nedan sammanfattar Power Circle vilka frågor vi ser som viktiga att behandla vid översynen av policy och regelverk:

Gällande flexibel laddning och integration mot elnätet:

- **Uppkoppling och smart laddning.** Statsstöd bör medföra krav på uppkoppling och förberedelse för V2G och smart laddning enligt standard.
- **Regelverk som främjar flexibilitet och ett effektivt nyttjande av elnäten.** I stycket om hinder tar vi upp en rad olika regelverk som rör möjligheten att utnyttja flexibilitet i laddning och andra resurser. Utan effekt, ingen laddning, så att dessa regulatoriska hinder är av största vikt för utbyggnaden av laddinfrastruktur.
- **Stödberättigande kostnader.** Energiagring kopplat till laddinfrastruktur som stödberättigande kostnad måste komma på plats i statsstöden och eventuellt även elnätsanslutning.
- **Översyn av krav för framtidssäkring.** Generellt behöver en översyn av stöden inkludera en översyn av hur man kan ställa krav som i möjligaste mån ser till att laddinfrastruktur som får stöd inte blir utdaterad på kort sikt. Utöver det som nämns ovan kring uppkoppling och smart styrning behöver hårdvara och mjukvara följa nuvarande standarder samt potentiellt vara förberedda på i närtid kommande krav och standarder. Ett exempel är att 2G- och 3G-näten stängs ner i mitten på 2020-talet, så den laddinfrastruktur som finns på plats då kommer behöva kunna kommunicera med 4G- och 5G-teknik.
- **Rättvisaspekter i nya elnätsanslutningar.** I vissa fall idag får den kund som först bidrar till/orsakar att elnätet behöver byggas ut ta hela kostnaden för utbyggnaden, trots att det är flera som drar nytta av den. Denna modell behöver förändras så att kostnadsfördelningen av nya nätanslutningar blir mer rättvis. En rättvis utbyggnad, både kostnadsmissigt för aktörerna som etablerar laddning, samt för slutkunderna som ska använda den, är en viktig del av omställningen.

Gälland laddinfrastruktur:

- **Definition av publik laddning.** Definitionen av publik laddning begränsar möjligheterna att få stöd för semi-publik laddning, speciellt när det gäller tung laddning. För att beviljas stöd till icke-publik laddning idag behöver den aktör som söker stöd även vara ägare av fordonen, och dessutom redovisa vilken utsläppsreduktion åtgärden skulle innebära. Semi-publik laddning för kommersiella transporter är dock typiskt en laddpunkt på en terminal, som används av flera olika transportbolag men däremot inte är öppen för alla (allmänheten).

Definitionerna försvårar alltså för exempelvis fastighetsägare eller tredjepartsaktörer att investera i laddinfrastruktur på terminaler. Det finns exempel på hur aktörer placerat en laddstation utanför ett staket för att få stöd för publik laddning, men låter fordonet parkera och ladda på insidan av staketet vid laddning. Handlingsprogrammet bör vara pådrivande för mer ändamålsenliga definitioner i EU-regelverken och om frågan inte löses på EU-nivå behöver frågan hanteras på något sätt i kommande statsstöd.

- **Laddning behöver inte vara uppdelat i AC-och DC-laddning i statsstöden.** Power Circle anser att uppdelningen av AC-och DC-laddning inte längre nödvändigtvis är ändamålsenlig då den inte säger något om användningsfallet, speciellt inte nu när elektrifieringen tunga fordon tar fart och lätta fordon har större batterier och kan ta emot större och större laddeffekter. Power Circle förespråkar en uppdelning baserat på koncept snarare än teknik, exempelvis (men inte uteslutande) laddning hemma/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. Det kan också vara rimligt att göra skillnad på lätta och tunga fordon, då dessa segment har olika behov. Power Circle har tidigare spelat in detta i remissvaret till Promemoria 2022-04-26 Ändringar i förordningen om stöd till lokala klimatinvesteringar.
- **Teknikneutralitet och långsiktiga spelregler är viktigt.** Långsiktiga spelregler och teknikneutrala stöd är viktigt för att främja teknikutveckling, innovation och nya affärsmodeller. Idag är stöden till stor del fokuserade på statisk laddning via kontaktdon vilket även är den mest mogna tekniken, men exempelvis semidynamisk eller induktiv laddning kan komma att spela en viktig roll för kommersiella transporter vid exempelvis av- och omlastning. Stöd och regelverk måste därför vara öppna för den typen av lösningar när dessa väl kommer, samt vara byggda på ett sådant sätt att det går snabbt att uppdatera förordningar och kriterier när t.ex. nya standarder kommer. Power Circle ser t.ex. mycket positivt på att den senaste uppdateringen av förordningen för Klimatklivet öppnade upp tydligare för en sådan utveckling med avseende på t.ex. induktiv laddning.
- **Försäljning av el.** Power Circle får flertalet frågor från aktörer, både privata och kommersiella, vad som gäller för att sälja el för fordonsladdning i olika sammanhang. Vi upplever att det är svårt att läsa sig till vad som tydligt är tillåtet och inte. Detta skapar osäkerhet för nya aktörer som vill etablera laddning. Vi efterfrågar därför att en punkt i handlingsprogrammet är ett tydliggörande av de regelmässiga förutsättningarna för att etablera, driva och ta betalt för laddning.
- **Innovativa affärsmodeller.** Nya affärsmodeller, som t.ex. olika leasinglösningar eller mobila laddstationer, försvåras av dagens stödsystem där t.ex. den som har fordonen eller fastighetsägaren i vissa fall måste göra investeringen trots att det finns andra bolag som har laddning som kärnverksamhet. Vid en översyn av stöden kan ett perspektiv vara hur man kan möjliggöra nya affärsmodeller men fortfarande garantera nyttan med infrastrukturen.
- **Premiera delning och placering av laddinfra som når flera parkeringsplatser.** För en samhällsekonomisk utbyggnad av laddinfrastruktur är det inte säkert att varje fordon behöver en egen laddare varje dag, beroende på batteristorlek, körsträcka etc. Smarta lösningar som tillgodoser många laddbehov med mindre resurser borde premieras.
- **Samfälligheter.** Situationen för samfälligheter har länge varit komplex och svår när det gäller att etablera laddinfrastruktur. Nu har förutsättningarna tydliggjorts i Energimyndighetens rapport ER 2021:24, samt ett förslag om att utreda kostnad för

anläggningsbeslut som stödgrundande kostnad i statsstöd. Dock behöver uppföljning ske och om en förbättring av situationen inte sker behöver ytterligare åtgärder vidtas.

- **Rätt att ladda.** Som tidigare nämnt är det av yttersta vikt att de som bor i flerbostadshus också får tillgång till laddning. Här har man i andra länder infört lagstiftning för att fastighetsägare inte ska kunna neka installation av laddplats för hyresgäster på oskälig grund, vilket också utförligt beskrivs i Energimyndighetens rapport ER 2021:24. Skrivningarna om att medlemsländerna ska arbeta aktivt med hyresgästers rätt att ladda skärps även i det nya förslaget på EPBD-direktiv. Power Circle ser positivt på Elektrifieringskommissionens initiativ Klart för Laddplats där fastighetsägare kan förbinda sig till att arbeta aktivt med etablering av laddning, men handlingsprogrammet bör utvärdera om ytterligare åtgärder krävs för att elektrifieringen inte ska riskera att bromsas upp.
- **Stöd till laddinfrastruktur i hela landet.** Handlingsprogrammet bör ha en strategi för hur laddning ska tillgängliggöras i områden där trafikflödet är lågt men där det finns ett behov för god rörlighet. Det har historiskt varit svårt att få aktörer att bygga ut laddning på vissa av dessa platser, även med generösa statsstöd, på grund av bristande lönsamhet. Handlingsprogrammet bör undersöka vilken typ av driftstöd eller andra incitament som gör utbyggnaden lättare för aktörerna, eller om den typen av utbyggnad ska hanteras på något annat sätt, exempelvis om staten eller offentlig sektor ska ta ansvar för den typen av laddinfrastruktur.
- **Hantering av vilotider kopplat till laddinfrastruktur och tung transport.** Ett problem som lyfts av aktörer är att i det fall ett fordon laddats klart på mindre tid än den lagstadgade vilotiden på 45 min för yrkeschaufförer, så får inte chauffören flytta fordonet för att låta någon annan ladda. Det vore bra om en modell tas fram för att lösa den problematiken, t.ex. en laddinfrastruktur som når flertalet uppställningsplatser, eller ett undantag i reglerna för att flytta sig från laddplats till uppställningsplats på samma site.

Det skriftliga inspelet har tagits fram av David Mowitz och Johanna Barr, experter på 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.