



Svensk branschöverenskommelse för förenklad laddning vid publika snabbladdningsstationer



Inledning

En tredjedel av Sveriges nationella utsläpp av växthusgaser kommer från transportsektorn. Redan år 2030 ska utsläppen från inrikes väg- och sjötransport ha minskat med 70 procent och till 2045 ska vi nå nettonollutsläpp enligt de nationella målen. De färdplaner som tagits fram inom transportsektorn visar att elektrifiering är en av de viktigaste åtgärderna.

Vid årsskiftet 2021/2022 fanns det drygt 120 000 elbilar i Sverige. Enligt Mobility Swedens prognos kommer ungefär var tredje ny bil som registreras 2022 vara en elbil. Trenden är tydligt på uppåtgående. Samtidigt visar en Sifo-undersökning av Skellefteå Kraft att kundernas upplevelse av räckviddsångest och brist på publika laddstationer kan sätta käppar i hjulen för elbilsköp. En väl utbyggd laddinfrastruktur är därför en förutsättning för att elektrifieringen av transportsektorn ska lyckas.

Utbyggnaden av laddinfrastruktur befinner sig i kraftig tillväxt och präglas av en snabb förändringstakt till följd av bland annat den snabba tillväxten av elbilar. De laddoperatörer som står bakom denna överenskommelse kommer göra allt de kan för att, på marknadsmässiga grunder, bygga ut laddinfrastrukturen i den takt som krävs för att möta kundernas behov. Ett exempel på detta är att laddstationerna stöttar OCPP¹ (eller motsvarande öppet protokoll) för kommunikation mellan fordonet och laddstationen, vilket möjliggör framtida flexibilitetstjänster för att stötta elsystemet. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen är dock en del av en större elektrifiering av samhället och det är många parter, till exempel elnätsföretag, kommuner och laddoperatörer, som behöver samverka för att säkerställa att detta sker så effektivt som möjligt.

Majoriteten av laddningen sker i hemmen men det är viktigt att det fungerar att ladda bilen även publikt. För att en elbilist ska kunna dra nytta av alla snabbbladdare behöver det vara möjligt att ad hoc-ladda, utan att vara avtalskund, på ett enkelt sätt. Priset för ad hoc-laddning kan då givetvis komma att skilja från det pris som erbjuds om kunden väljer att bli avtalskund hos berörd aktör.

Prisinformationen ska vara tydlig och transparent gentemot kunderna, det gäller såväl enhetspriset för laddning som möjligheten att jämföra priset mellan olika laddoperatörer och med priset för hemmaladdning.

Nuvarande och kommande regelverk

Laddoperatörer arbetar löpande med att kommunicera och tydliggöra sina erbjudanden gentemot kunderna. Om det ändå uppstår situationer där konsumenter upplever att prisinformationen varit otydlig eller vilseledande hanteras detta genom de befintliga lagar och regler som finns för att säkra konsumentskyddet. Laddoperatörerna eftersträvar en god dialog med Konsumentverket vid behov av uppföljning av sådana fall.

Åtagandena nedan adresserar situationen på marknaden idag. Vid framtida förändringar, till exempel i form av ändrade marknadsförutsättningar, teknikutveckling eller nya regelverk, kan åtagandena komma att uppdateras.

¹ Open Charge Point Protocol

En referensgrupp med representanter från berörda laddoperatörer och branschorganisationer kommer löpande att bevaka detta. Exempel på regelverksområden att bevaka är:

- » Omställningen till fossilfria transporter regleras till stor del av EU-regelverk vilket är positivt eftersom transportsektorn i allra högsta grad är internationell och både kunder och leverantörer gynnas av att regelverken är harmoniserade över landsgränserna. I nuläget pågår ett arbete inom EU med att ta fram en EU-förordning (AFIR) som kommer att ställa krav på varje land när det gäller utbyggnaden av laddinfrastruktur, bland annat när det gäller möjligheterna att ad hoc-ladda och genomföra digitala betalningar. När AFIR är infört är det primärt detta regelverk som kommer att reglera branschen när det gäller betalningslösningar, prisinformation etcetera.
- » Idag saknas reglering för mätning av likström (DC) som används vid snabbbladdning. Arbete pågår med att definiera och standardisera krav på mätning, vilket väntas efterföljas av ny reglering. Detta kan medföra behov av uppgradering av befintlig laddinfrastruktur varvid åtagandena kan komma att behöva anpassas.

Våra åtaganden för att förenkla ad hoc-laddning på publika snabbbladdare (50 kW och över):

- 1 En elbilskund ska kunna ad hoc-ladda, utan att det föregåtts av avtalstecknande, och betala med betal- eller kreditkort. Elbilskunden erbjuds att antingen betala fysiskt eller digitalt (till exempel via QR-kod till hemsida eller i app).
- 2 Vilket enhetspris som gäller för laddning ska vara tydligt och lättillgängligt för elbilskunden innan laddning påbörjas. Enhetspriset visas digitalt på laddstationen eller i det digitala prisgränssnittet med tydlig hänvisning på laddstationen.
- 3 Priset för ad hoc laddning anges i huvudregel² per kWh. Minutavgift kan tillkomma för att minimera risken för köbildning samt optimera laddning för kund.

Branschöverenskommelsen har tagits fram av Drivkraft Sverige (drivmedelsbolagens branschorganisation), Energiföretagen Sverige (energibolagens branschorganisation) och Mobility Sweden (fordonstillverkarnas branschorganisation) den 9 maj 2022.

Följande laddoperatörer har anslutit sig till branschöverenskommelsen. Majoriteten av laddstationerna uppfyller åtagandena, resterande kommer att uppdateras under 2022.

Circle K
E.ON
Gävle Energi
Göteborg Energi

Ionity
Mer
Mälarenergi
OKQ8

Preem
Recharge
ST1
Vattenfall InCharge

² En branschöverenskommelse får inte strida mot det konkurrensrättsliga regelverket, därför får åtagandena inte hindra laddoperatörerna att erbjuda kunderna alternativa lösningar, till exempel andra prissättningsmodeller för ad hoc laddning. Därför anges i åtagandena att priset för ad hoc laddning anges i huvudregel per kWh.

Kontaktpersoner

Martin Olin

martin.olin@energiforetagen.se
08-677 26 35

Thomas Schölin

thomas.scholin@drivkraftsverige.se
070-429 60 10

Mazdak Haghanipour

mazdak.haghanipour@mobilitysweden.se
073-096 56 91

