

Politik och kommunikation  
Sara Emanuelsson, 08-677 26 56

Diarienummer: I2021/ 02043

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se  
cc: anneli.giorgi@regeringskansliet.se

## **Remissvar gällande EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen**

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

### **Sammanfattning**

Energiföretagen ser revideringen av AFID som en helt nödvändig åtgärd, givet Parisåtagandena och den snabba utvecklingen inom ffa elektrifierade transporter. Vi välkomnar förordningens ambitioner att sätta nationella mål för utbyggnad, inriktningen att genom uppkoppling och digitalisering utnyttja elbilarnas bidrag till att balansera ett kraftigt växande effektbehov samt förenklingar för kunderna att kunna ladda ad hoc och använda digital betalning. Förordningsformen väcker vissa frågetecken kring ansvarsfördelningen för uppfyllnad av målen. Vem ska ansvara för utbyggnad i områden med låg efterfrågan och kommer tvingande krav undanröja möjligheterna att stödja sådan utbyggnad? Det kan diskuteras om metoderna att fastställa mål för tillgänglig effekt per elfordon och den geografiska spridningen av laddpunkter är de rätta. Förhållandena skiljer sig både mellan länder och mellan tung och personbilstrafik, varför det inte är givet att "one size fits all".

Avseende betalningslösningar vill Energiföretagen överlag inte se en lagstiftning som föreskriver specifika betalmodeller, då det riskerar att hämma konkurrens och utveckling av nya affärer och branscher. Fri prissättning är en grundläggande konkurrensrättslig princip som bör värnas.

### **Allmänt**

Energiföretagen konstaterar att såväl teknikutvecklingen som reformtakten har varit snabb inom transportområdet under de senaste åren. Nationellt har det fattats en rad beslut som tar oss närmare 2030-målet på 70 procents minskade koldioxidutsläpp. Även på EU-nivå har det relativt nyligen tagits initiativ som styr

mot förbättrad CO<sub>2</sub>-prestanda, koldioxidsnålare offentlig upphandling och inte minst laddinfrastrukturutbyggnad i direktivet om byggnaders energiprestanda. Som en nödvändig anpassning till Parisåtagandena har EU:s klimatmål sedan dess skärpts vilket också ställer krav på betydligt högre omställningstakt.

Sedan direktivet om utbyggnad av alternativa bränslen antogs 2014 har det skett en kraftig, men ojämn, utveckling av ffa elektrifierade fordon. Även utbyggnadstakten av nödvändig infrastruktur har varit ojämn över EU. För att gods och medborgare ska kunna röra sig smidigt över EU:s gränser krävs att infrastrukturen för alternativa bränslen regleras på ett enhetligt sätt. Därför är det nödvändigt och mycket välkommet att EU-kommissionen nu ser över rubricerade AFID-direktiv (nu som förordning, nedan förkortad AFIR).

Energiföretagens allmänna hållning när det gäller transportsektorns omställning är alla lösningar kan ha en roll att spela, över tid och i olika sektorer, och teknikneutralitet bör råda. Det är därför välkommet att AFIR tar ett helhetsgrepp och fortsatt inkluderar en bredd av alternativa bränslen. Dessvärre vidhåller kommissionen även i detta paket av transportreglering en olycklig fokusering på "tail pipe emissions" där man reglerar fordon och bränslen separat, istället för en "well-to-wheel"-ansats, som skulle ge en rättvisare jämförelse och starkare styrning mot koldioxidneutralitet. Här skulle behövas ett omtag i den europeiska lagstiftningen som Energiföretagen dock inte bedömer som genomförbart, givet inriktningen på de förslag som nu ligger på bordet.

Elfordon är dock på stark framväxt och det är därför mycket positivt att AFIR lägger vikt vid och skärper målsättningar för och regleringen av laddinfrastrukturen. Förslaget är ambitiöst och innehåller flera positiva inslag, såsom nationella mål för utbyggnad av laddinfrastruktur, vilket Energiföretagen har efterfrågat i sin tidslinje för fossilfria transporter, och att denna infrastruktur ska vara uppkopplad och digital.

Energiföretagen konstaterar att gällande regelverk i AFID inte tycks ha givit önskvärt avtryck, med ett väldigt heterogent genomslag för infrastruktur för alternativa bränslen. I vad som kan misstänkas vara ett försök att åtgärda detta, har kommissionen omvandlat direktivet till en direkt gällande förordning, riktad till medlemsstaterna som ska sätta nationellt bindande mål, ta fram nationella regelverk och rapportera både planer och framsteg till kommissionen. Då ekosystemet kring laddning omfattar en bredd av aktörer, och en rad faktorer spelar in om en snabb utbyggnad blir framgångsrik, vore det också välkommet om staten tar en mer aktiv och pådrivande roll i fråga om utbyggnadens förutsättningar.

Givet rådande problem med lokal kapacitetsbrist och överföringsbegränsningar i stamnätet kommer det att vara en utmaning att möjliggöra elnätskapacitet till framtida laddstationer med högt effektbehov längs med vägar, i städer, vid hamnar och flygplatser tom 2030. Här spelar framförallt staten en roll i att korta tillståndsprocesser och ge såväl elnätsföretag och Svenska kraftnät möjlighet att bygga nät på prognos. Likaså i fråga om etablering och drift av den ännu

utvecklade infrastrukturen för motorvägladdning av tunga lastbilar krävs statlig planering, upphandling och finansiering.

Dessa komplexa beroendeförhållanden väcker frågor om vilken aktör som är ansvarig och ska bära kostnader för ev. olönsam utbyggnad, och på vem ansvaret faller på om Sverige inte skulle uppnå sina nationella mål enligt förordningens art. 16.

## **Specifikt**

### **Art 3.1**

Kommissionen frångår här den tidigare modellen, där det skulle finnas en laddpunkt på tio laddfordon. Det är välkommet att man här tar bättre hänsyn till BEVs och PHEVs olika behov. Den gamla modellen vore, givet en utveckling mot ökad räckvidd, Sveriges relativt goda förutsättningar för hemladdning och ökad laddeffekt, inte längre helt relevant. Antalet elbilar och utbyggnaden måste gå hand i hand, och utbyggnaden bör i första hand vara marknadsdriven. Det är inte givet att ett nyckeltal som väljs idag är hållbar över tid eller geografi.

Energiföretagen vill uppmuntra Infrastrukturdepartementet till att i dialog med marknadsaktörerna föra en diskussion kring vad som kan vara en rättvisande beräkningsmetod, och använda sig av ett sådant underlag i EU-förhandlingarna.

Ett trubbigt mått kan leda till utbyggnad på platser där laddning inte efterfrågas. Det kan i sin tur leda till bakslag liknande etanolutbyggnaden, men väcker också frågor kring vem ska stå för kostnaderna för icke efterfrågade laddpunkter? I delar av landet har det ju redan idag visat sig svårt att väcka intresse för regeringens "vita fläck"-stöd. Grundregeln är dock att statsstöd inte får betalas ut för att klara bindande krav.

### **Art 3.2**

Förslaget att etablera laddplatser för lätta fordon var sjätte mil längs TEN-T-vägnätet framstår som något överambitiöst då elbilar som säljs på den europeiska marknaden får allt längre räckvidd. Däremot skulle effektkraven kunna ökas, för att undvika köbildning vid laddpunkterna. Det kan m a o vara bättre att satsa på glesare noder med större effekt, där tillgänglig nätkapacitet också måste få verka styrande. Ett mer flexibelt, genomsnittligt, täthetsmått hade därför varit att föredra (en princip som också bör vara applicerbar för art 4, tunga fordon).

### **Art 4**

Utgångspunkterna för laddning av tunga fordon skiljer sig väsentligt från lätta. Det är inte givet att det är nödvändigt eller ekonomiskt försvarbart att bygga ut ett publikt laddnätverk med samma täthet för tunga fordon, då körmonster och laddbeteenden kan förväntas skilja sig åt. Det kan motivera en glesare publik täckning längs TEN-T nätverken och istället inrikta de nationella planerna på att reglera att laddning med tillräckligt hög effekt ska finnas på alla truckstop/logistikcentraler, och kanske i likhet med EPBD sätta en procentsats på antal parkeringsplatser/lastkajsplatser som ska ha laddning.

Elektrifieringskommissionen bedriver här ett arbete som borde kunna ge input i diskussionerna.

### **Art 5.2**

Energiföretagen stödjer allmänt ambitionen att erbjuda kunden en icke-diskriminerande tillgång till laddnätverk samt att underlätta kundens betalning, däribland genom ad-hoc-betalning. Flexibilitet i val av betalmetod och prissättning är dock mycket viktig för konkurrens och utveckling av nya affärer och branscher, varför vi välkomnar att det öppnas för flera alternativa betallosningar i 5.2 a-b. Vi läser in att appar täcks in i 5.2.a(iii), men detta är något som kanske bör tydliggöras i artikeln.

(iii) devices using an internet connection with which for instance a Quick Response code **or application** can be specifically generated and used for the payment transaction

I fråga om 5.2 b) är det Energiföretagens tolkning att för laddare över 50kW måste alla nyinstallationer fr o m förordningens ikraftträdande ha antingen fysisk kortläsare eller "devices with contactless functionality". Efter 2027 måste alla, dvs även existerande, ha något av dessa båda alternativ.

Förutsatt att vår tolkning att man från och med 2027 kan välja efterinstallation med endera alternativet stämmer, kan vi acceptera art 5.2b). Eftersom det behövs flexibilitet för framtida teknikutveckling bör inte fysiska kortläsare vara det enda tillåtna betallosningen. Digital betalning genom "contactless functionality" ger kunden samma möjligheter till en betydligt lägre kostnad. Exakt vad som ligger i begreppet "contactless functionality" kan dock behöva förtydligas, t ex att blippfunktion ingår.

### **Art 5.3**

Är inte hänvisningen till paragraf 3 felaktig? Borde det inte vara till paragraf 2?

### **Art 5.4**

En icke-diskriminerande prissättning skulle innebära att laddoperatören måste ge en ad-hoc-laddande slutkund samma villkor som en E-mobility Service Provider (EMSP) som agerar grossist eller återförsäljare. Förutom att detta är en form av prisreglering som vi inte bedömer är förenlig med EU-rätten, torde den slå undan benen för EMSPs. Laddoperatören vill heller inte ikläda sig en priskontrollerande roll.

### **Art 5.5**

Energiföretagen välkomnar kraven på att ad-hoc-priser ska vara tydligt redovisade, samt att man begränsar sig till att peka ut de alternativ som i förekommande fall ska kunna kommuniceras. Energiföretagen vill emellertid inte se en lagstiftning som föreskriver en specifik betalmodell, då det riskerar att hämma konkurrens och utveckling av nya affärer och branscher. Det torde inte heller finnas stöd i den rättsliga grunden art 91 (gemensamma regler för internationella transporter) och därtill stå i direkt strid med konkurrensreglerna i FEUF art 101.

**Art 5.7 och 5.8**

Energiföretagen välkomnar att alla laddpunkter ska vara uppkopplade. Den förväntade snabba elektrifieringen i samhället ställer stora krav på redan hårt belastade elsystem. Ett uppkopplingskrav innebär en omistlig möjlighet att kunna minska belastningen och underlätta laststyrning.

På motsvarande sätt stödjer vi att krav på smart laddning ställs, men anser att kravet även bör kunna omfatta högeffektsladdning. Dock ger varken definitionen av smart laddning i art 2 eller Annex II en heltäckande bild av vad man lägger i begreppet smart laddning, t ex avseende IT-säkerhet eller om man baserar sig ISO 15118 standarder för kommunikation mellan bil och laddstation.



Åsa Pettersson

VD, Energiföretagen Sverige