

Politik och kommunikation
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) regler för statliga elvägar

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.

Energiföretagen Sverige ("Energiföretagen") har tagit del av promemorian och vill framföra följande synpunkter.

Generella kommentarer

Energiföretagen är övergripande positiva till utredningens förslag. Vi stödjer till exempel förslagen kring ansvar och roller för brukaravgifter. Trafikverket bör dock utreda vidare hur brukaravgiften i praktiken kan tas ut på ett enkelt och hanterbart sätt för kunderna. Vi anser även att investeringskostnaderna behöver beaktas i brukaravgiften.

En utgångspunkt för utredningen var att elvägar ska hanteras som icke koncessionspliktiga nät (IKN). Detta är sannolikt en god idé då det bland annat förenklar roller och ansvar. En utmaning är dock att det reviderade elmarknadsdirektivet anger att slutna distributionssystem som överför el för annans räkning ska betraktas som elnätsföretag.

Utredningens omfattning innefattar förslag till regelverk för byggande, drift och underhåll av elvägar. I den mån som elvägar etableras i framtiden är det sannolikt att dessa kommer att vara komplement till batteriförsedda fordon som laddas vid laddstationer längs vägar och hem/depå-laddare. Energiföretagen vill därför poängtera vikten av att laddningsbehovet för alla elektrifierade transporter belyses i kommande utredningar.

Specifika kommentarer

- Utredningens förslag till ansvar och roller vid drift och förvaltning av elvägar ligger i linje med Energiföretagens tidigare inspel till utredningen om behovet av en enkel, tydlig och kostnadseffektiv hantering för elvägsanvändarna.
 - Genom att, som utredningen föreslår, låta elnätsföretaget ansvara endast för mätning i elvägens anslutningspunkt och att elvägsanläggningen bildar ett icke-koncessionspliktigt nät där Trafikverket ansvarar för mätning och fakturering av fordonen skapas en enkel och kostnadseffektiv hantering.
 - Värdet för kunderna att själva kunna teckna elavtal med elhandelsföretag är sannolikt begränsat. Tvärtom skulle ett förfarande där alla kunder själva tecknar separata elavtal skapa merarbete för kunderna, inte minst för utländska fordon som behöver teckna svenska elavtal. Därför är vi positiva till förslaget att Trafikverket tecknar elavtal och att kunden betalar för använd el genom brukaravgiften.
- Investeringskostnaderna för elvägar är betydande. I utredningens förslag ingår dock dessa kostnader inte i prissättningen mot kund vilket kommer få konsekvensen att de statliga elvägarna har en betydligt lägre avgift jämfört med andra aktörer som etablerar elvägar. Det blir sannolikt utmanande för till exempel en privat aktör att motivera sina avgifter när kunden lätt kan jämföra med de lägre avgifterna för de statliga elvägarna.
- Olika kundsegment har varierande grad av kunskap och nyttjandegrad, vår bedömning är att kunderna framförallt kommer att efterfråga en enkel och tydlig prissättning. Vi stöder därför utredningens förslag om hantering av brukaravgifter med ett totalpris inkluderande alla kostnadskomponenter inklusive uppmätt kWh. Däremot är det troligtvis inte lämpligt att i lag detaljreglera att grunden skall vara kWh, då detta skulle kunna begränsa framtida utveckling och innovationer. Särskilt om detta regelverk för statliga elvägar även skall fungera för framtida privata elvägar. Det kan vara mer lämpligt att "ägaren" av elvägen, det vill säga Trafikverket, får i uppdrag att utreda hur kostnaden i praktiken tas ut, utifrån aspekter som till exempel enkelhet och begriplighet för kunderna. Dessutom bör man även kunna väga in andra aspekter som till exempel styrbarhet, kostnadseffektivitet och tekniska förutsättningar.
- Tillgänglig, och tillräcklig, nätkapacitet kommer att vara helt nödvändigt för att elvägar och stationär laddinfrastruktur ska kunna byggas ut längs vägnätet i den takt som krävs. Därför är det positivt att utredningen föreslår att den som avser att bygga en elväg vid upprättandet av en vägplan alltid ska samråda om nätkapacitet med berörda innehavare av nätkoncession.

- En utgångspunkt i utredningens direktiv är att elvägar är undantagna från koncessionsplikt enligt ellagen. Utredningens förslag bygger således på att elvägar undantas från krav på nätkoncession enligt ellagen i IKN-förordningen. Dock anser Energiföretagen att det inte tydligt framgår av det föreslagna regelverket.
En viktig aspekt i sammanhanget är även att elvägsutredningens resultat stäms av i Energimarknadsinspektionens kommande utredning avseende IKN lagstiftning till följd av det reviderade elmarknadsdirektivet. Direktivet anger att slutna distributionssystem som överför el för annans räkning ska betraktas som elnätsföretag med de skyldigheter som följer (med vissa undantag). Därmed ser Energiföretagen i nuläget stora utmaningar med elvägsutredningens utgångspunkt som förutsätter att överföring av el kan ske för annans räkning inom IKN.
- Utredningens direktiv och förslag gäller statliga elvägar. Utredningen ser dock positivt på att även andra aktörer än staten anlägger elvägar och att utredningens förslag inte ska utgöra hinder för en sådan utveckling. Därför är det viktigt att det framöver även utreds och fastställs ett regelverk för kommuner och privata aktörer som anlägger elvägar.
- Utredningen pekar på att elvägar kan bli ett viktigt sätt att minska utsläppen av växthusgaser inom EU samt att elvägar och elvägssystem i framtiden kan komma att bli föremål för EU-lagstiftning. Det bör inte hindra Sverige för att redan nu införa nationella regler, men såsom kommenteras av utredningen, bör man beakta att dessa regler kan komma att behöva anpassas eller revideras i förhållande till kommande EU-lagstiftning. Det är viktigt att vi framöver inte skapar parallella system i Europa.
- Utredningen föreslår en ändring i väglagen (1971:948) genom införande av en ny paragraf 2 a där det klargörs att en elektrisk anläggning avsedd för överföring av elektrisk energi till fordon under färd utgör en väganordning. Det är viktigt att påpeka att detta är under färd, varför punktladdning inte kan anses vara en väganordning. Det är mycket viktigt att denna begränsning får genomslag i det kommande lagförslaget så att stationer för punktladdning alltid etableras utifrån konkurrens mellan laddstationsaktörer och ansluts till det publika elnätet.



Åsa Pettersson
vd, Energiföretagen Sverige