

Energisystem
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på SOU 2024_97 mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 500 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 *SOU 2024_97 mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet* och har följande synpunkter.

Bakgrund

Koldioxidnivån i atmosfären fortsätter att öka, mätningar från [NOAA Global Monitoring Laboratory](#) visade nyligen att dygnsvärden för första gången registrerats på över 430 ppm. Samtidigt framgår av ett antal aktuella rapporter från OECD¹, Klimatpolitiska rådet², Trafikverket³, och Naturvårdsverket⁴ att Sveriges klimatomställning bromsat in.

En stor del av minskningen av Sveriges klimatutsläpp de kommande åren behöver ske i transportsektorn. Även om biodrivmedel och transporteffektivitet kommer vara viktiga verktyg på vägen så är elektrifiering den mest kostnadseffektiva lösningen för fossilfria vägtransporter. Elektrifieringen sker i praktiken i samband med försäljning av nya fordon. Varje nytt elfordon som rullar ut på våra vägar och ersätter ett fossildrivet fordon leder till minskade klimatutsläpp. På motsvarande sätt leder varje nytt bensin- eller dieselfordon till att vi tappar takten i klimatomställningen.

Sverige har en stark fordonsindustri som tydligt signalerar att de vill gå över till elfordon. En ökad elektrifieringstakt i Sverige stärker den svenska hemmamarknaden för elfordon vilket i förlängningen skulle gynna de svenska fordonstillverkarna i den globala konkurrensen. Det finns därmed stora nyttor med att maximera elektrifieringstakten, för klimatet men även för svenska jobb och välfärd. Omställningen är dock komplex och många olika delar i såväl transportsystemet som elsystemet kommer att påverkas. I vissa delar behöver regelverk och styrmedel ses över och anpassas. Energiföretagen välkomnar därför

¹ OECD [miljöprestationsgranskning](#)

² Klimatpolitiska rådets [rapport](#)

³ Trafikverkets preliminära [analys](#)

⁴ Naturvårdsverkets [rapportering till regeringen](#)

utredningens uppdrag att undanröja hinder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn.

Utredningen har fokuserat på nätanslutning av laddinfrastruktur, vilket är helt rimligt i och med att den stora utmaningen som låg på bordet i juni 2023 när regeringen beslutade om utredningen handlade just om detta. Även om det nu, under våren 2025, fortfarande finns kvar en del anslutningsutmaningar kan vi också konstatera att det faktiskt byggts väldigt mycket laddinfrastruktur de senaste två åren. Samtidigt har elfordonsförsäljningen tappat fart jämfört med tidigare prognoser, till stor del beroende på försämrade ekonomiska incitament för elfordon då elbilspremien tagits bort, bränsleskatten och reduktionsplikten har sänkts samtidigt som energiskatten för el har indexerats upp. Utvecklingen med mer laddinfrastruktur och färre elbilar än planerat har lett till överskott av laddinfrastruktur på många platser och laddoperatörerna vittnar om ekonomiska utmaningar att hålla laddstationerna i drift på grund av låg nyttjandegrad. Det största hindret i nuläget är således den låga andelen elfordon i nyförsäljningen vilket bör adresseras⁵ genom att öka incitamenten för kunderna att välja elfordon. Sådana åtgärder har inte legat i fokus för utredningen men är viktigt att beakta när det gäller vilka utredningsförslag som prioriteras för genomförande.

Övergripande synpunkter

Energiföretagen anser att utredningens förslag om att möjliggöra för undantag för elektrifierade transporter nattetid i städer samt att underlätta för samfälligheter att installera laddinfrastruktur är mycket välkomna och bör genomföras så snart som möjligt. Däremot avstyrker Energiföretagen förslagen om att möjliggöra "energihubbar" för transportsektorns behov samt att möjliggöra för dispens från kravet på nätkoncession då dessa förslag är alltför långtgående och inte bedöms vara samhällsekonomiskt effektiva.

Vidare anser Energiföretagen att utredningens bedömning om kapacitetskartor bör nyanseras vad gäller kartornas nyttor och utmaningar, samt att det svenska införandet av EU-kraven att offentliggöra kapacitetsinformation genomförs med särskilt fokus på kostnaderna och i nära samverkan elnätsföretagen.

Energiföretagen instämmer i behovet av en nationell styrning och samordning för en effektiv elektrifiering av transportsektorn. Snarare än en ny utredning bör dock uppgiften tilldelas Energimyndighetens existerande samordningsfunktion för utbyggnaden av laddinfrastruktur.

⁵ Delvis kommer detta hanteras i miljömålsberedningen pågående översyn av klimatmålen för 2030 samt i styrmedelsutredningen. Givet vikten av att snabbt öka elektrifieringstakten bör dock åtgärder som kan genomföras direkt inte avvakta dessa pågående aktiviteter.

Specifika synpunkter

Undantag för elektrifierade transporter (kapitel 6)

För att öka takten av transportsektorns elektrifiering behövs stärkta incitament för kunderna att välja elfordon. Energiföretagen Sverige tillstyrker därför förslag om utökade möjligheter för kommuner att ge undantag för elektrifierade transporter. Med tystgående ellastbilar öppnas nya möjligheter för transporter under tider då bullriga diesellastbilar inte är tillåtna. Det kan också öka nyttjandegraden av ellastbilar då ett åkeri kan öka antalet dygnsskift som fordonet kan användas. Sammantaget bör förslaget leda till att kundernas vilja att investera i ellastbilar ökar. Genom att flytta vissa transporter till nattetid kan också en positiv följeffekt erhållas i form av minskad trängsel i trafiken under dagtid.

En konsekvens av förslaget kan bli att elnätet belastas mer dagtid om fordon laddas inför nattleveranser. Risk finns även för högre belastning vid laddning morgon och sen eftermiddag/kväll, vilket kan öka behovet av nätförstärkningar alternativt att kunderna investerar i lokala energilager för att minska effektopparna.

Underlätta för samfälligheter att installera laddinfrastruktur (kapitel 7)

Precis som utredningen konstaterar är möjligheten till hemmaladdning en förutsättning för många för att kunna äga och köra elbil. Energiföretagen tillstyrker därför förslaget att förenkla för samfälligheter att installera laddpunkter på gemensamma parkeringar. Detta är något vi efterfrågat länge eftersom dagens krav på anläggningsbeslut hos Lantmäteriet, som både tar lång tid och kostar mycket pengar, gör att många samfälligheter tvekar till att installera laddpunkter. Sammantaget bör förslaget leda till att fler kunder väljer elfordon då tillgång till hemmaladdning är en viktig förutsättning för många.

Förslag på åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov (kapitel 11)

Sammankoppling av interna nät

Energiföretagen avstyrker utredningens förslag om att det ska införas en ny bestämmelse i IKN-förordningen som gör det möjligt att koppla samman två eller flera interna nät.

Syftet med förslaget anges vara att möjliggöra "energihubbar" för transportsektorns behov. Den föreslagna bestämmelsen är dock inte begränsad till elektrifiering av transportsektorn utan gäller generellt för alla typer av interna nät på vilka överföring för annans räkning är tillåten. Den enda begränsningen utgörs av att det krävs beaktansvärda skäl. Energiföretagen anser att förslaget är alltför långtgående och riskerar att leda till att interna nät byggs samman på ett sätt som skapar parallella nät, vilket varken är förenligt med syftet med koncessionsregelverket i ellagen eller samhällsekonomiskt effektivt. Det kan även finnas elsäkerhetsmässiga negativa aspekter på att koppla ihop interna nät.

I utredningen anges att förslaget till bestämmelse kodifierar den praxis som utvecklats på området genom Mark- och miljööverdomstolens avgörande i mål nr M 494-23. Energiföretagen anser att man bör vara försiktig med att dra alltför generella slutsatser av detta avgörande. Målet avsåg en ledning mellan ett bostadshus och en laddstolpe vilken var belägen knappt 5 meter från bostadshuset. Domstolen uttalade att vissa av undantagen i IKN-förordningen förefaller förutsätta att två icke koncessionspliktiga nät ska kunna kopplas samman och pekade i det sammanhanget på undantaget i 6 § som just handlar om en situation där el överförs mellan ett bostadshus och en anläggning som inte är avsedd för bostadsändamål. Vidare bedömde domstolen att det uttalade syftet med 22 b § talar för att en starkströmsledning ska kunna anläggas mellan ett bostadshus och en laddstolpe "på det sätt som nu ansöpts om". Enligt Energiföretagens uppfattning kan detta avgörande inte anses ge stöd för att det generellt, oavsett typ av interna nät och omständigheterna i det enskilda fallet, skulle vara tillåtet att bygga samman interna nät. Utredningens förslag utgör därmed inte en kodifiering av praxis utan går väsentligt längre.

I konsekvensanalysen anges att påverkan på elnätsföretagen bedöms vara relativt liten. Det saknas dock en närmare analys av i vilken utsträckning interna nät kan förväntas kopplas ihop och vilka konsekvenser detta skulle kunna få för nätkoncessionshavaren och dennes kundkollektiv. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska det i det enskilda fallet göras en bedömning av om det föreligger beaktansvärda skäl. Inom ramen för bedömningen ska hänsyn tas dels till hur överföringen mellan de interna näten påverkar den nätverksamhet som bedrivs av nätkoncessionshavaren, dels till kostnaderna för att ansluta berörda elanvändare till nätkoncessionshavarens nät. Energiföretagen vill understryka att även om bedömningen i ett enskilt fall kan landa i att påverkan på elnätsföretaget i just det fallet är liten så kan den sammantagna påverkan av många sådana fall ändå bli mycket stor. Eftersom bestämmelsen dessutom inte är begränsad till elektrifiering av transportsektorn, utan föreslås gälla för alla typer av interna nät, är konsekvenserna mycket svåra att överblicka. Energiföretagen anser även av detta skäl att den föreslagna bestämmelsen inte bör införas. Huvudregeln i ellagen anger att en starkströmsledning inte får byggas och användas utan nätkoncession. IKN-förordningen är en undantagsförordning och den bör inte ges alltför stort tillämpningsområde.

Dispens

Utredningen föreslår en ny bestämmelse i ellagen som möjliggör för nätmyndigheten att ge dispens från kravet på nätkoncession. Dispens får enligt förslaget endast meddelas om det aktuella ledningsnätet bedöms kunna bidra till ett effektivt utnyttjande av elnätet och inte begränsar nätkoncessionshavaren att bygga och underhålla sitt elnät på ett rationellt sätt.

Energiföretagen anser att det är oklart hur bedömningen ska göras av om den aktuella ledningen/ledningsnätet bidrar till ett mer effektivt nätutnyttjande eller inte. Den föreslagna bestämmelsen riskerar vidare att få ett alltför omfattande

tillämpningsområde. Energiföretagen avstyrker därför förslaget i dess nuvarande utformning.

Rätt utformad kan en dispensmöjlighet vara motiverad men den bör ha ett mer begränsat tillämpningsområde, såsom exempelvis i enskilda situationer där kravet på nätkoncession är orimligt med hänsyn till teknik, kostnad, säkerhet och en rationell nätutbyggnad. Hur en sådan dispensregel ska vara utformad behöver dock utredas närmare.

Förslag om att elnätsföretagen ska offentliggöra kapacitetskartor (kapitel 12)

Enligt det uppdaterade elmarknadsdirektivet (EU) 2024/1711 artikel 31.3 ska systemansvariga för distributionssystem på ett transparent sätt offentliggöra tydlig information om tillgänglig kapacitet för nya anslutningar inom sitt verksamhetsområde, med hög rumslig detaljnivå. Direktivet specificerar dock inte att detta måste ske i form av kapacitetskartor, vilket utredningen skriver i första stycket i kapitel 12.1.1. Däremot instämmer Energiföretagen i utredningens bedömning att kravet rimligen bör kunna uppfyllas i form av en kapacitetskarta även om det kan vara för tidigt att utesluta andra sätt att offentliggöra information om tillgänglig kapacitet.

I november 2023 publicerades EU:s handlingsplan för elnät, den så kallade Grid Action Plan⁶. Som åtgärd nr 6 i handlingsplanen fick Entso-E och EU DSO Entity i uppgift att till juni 2025 enas om harmoniserade definitioner för information om elnätens tillgängliga kapacitet samt att upprätta en EU-gemensam översikt. Utfallet av denna åtgärd bör beaktas inför utvärdering av behov för svenska föreskrifter.

Det pågår just nu mycket utveckling inom ramen för elnätsföretagens arbete med nätanalys, digitalisering, behovs- och kapacitetsprognoser, nätutvecklingsplaner etc. Ett harmoniserat införande av de nya EU-kraven på branschnivå är önskvärt, men eventuella föreskrifter bör utformas på ett sätt som inte hämmar den pågående branschutvecklingen på både svensk och europeisk nivå. Mer specifika instruktioner bör hanteras i handböcker, branschvägledningar och dylikt, snarare än i föreskrifter, för att på ett enklare sätt kunna uppdateras i takt med att det nämnda området utvecklas och därmed inte riskera att vara ett hinder för ett införande på nationell nivå som är harmoniserat med de nya EU-kraven.

Det viktiga är att den kapacitetsinformation som publiceras kan läsas, förstås och jämföras av de olika typer av kunder som använder den och att informationen gör nytta. För detta behövs gemensamma begrepp och definitioner, till exempel övergripande vad kapacitetsinformation är och vilken information som är intressant för olika kundtyper. Utredningen föreslår att

Energimarknadsinspektionen ska föreskriva om vilken metod som ska användas för att beräkna den lediga kapaciteten i elnätet. Men eftersom behoven och förutsättningarna av att informera om kapacitet kan variera mellan olika nätområden bör en sådan metod inte detaljera själva kapacitetsberäkningen utan i stället bestå av gemensamma kriterier, i form av till exempel begrepp och definitioner, som underlag för beräkningarna. Enligt resonemanget ovan passar en sådan metodbeskrivning bättre i branschvägledning än i föreskrift.

Utredningen föreslår att kravet på elnätsföretagen att uppdatera kapacitetsinformationen minst en gång i kvartalet bör framgå av ellagen. Att detaljreglera elnätsföretags skyldigheter i det här avseendet i lag anser vi vara alltför långtgående. Som nämnts ovan sker en omfattande utveckling inom områden som rör informationshantering och digitalisering. Innan det tydligare har

⁶ [EUR-Lex - 52023DC0757 - EN - EUR-Lex](#)

utkristalliserats på vilket sätt elnätsföretagen lämpligen uppfyller den här skyldigheten är det olämpligt att cementera alltför mycket instruktioner i lagstiftning. Instruktioner som kontinuerligt kan uppdateras i takt med utvecklingen är att föredra.

De specifika krav som ställs i EU-lagstiftningen är det som behöver ligga till grund för den svenska implementeringen. Gällande eventuella önskemål om krav som går utöver det som framgår av EU-lagstiftningen, är det viktigt att ambitionen är i balans mellan administrativ börda och vilken nytta som kan uppnås. Vid alltför höga ambitioner riskerar den administrativa bördan för både elnätsföretag och kunder att bli orimligt stor.

Fördelar och utmaningar med kapacitetskartor

Kapacitetskartor har vissa uppenbara fördelar, exempelvis:

- För många av de aktörer som planerar att etablera större anläggningar är information om kapacitetsläget i elnätet avgörande för planeringen av sina projekt. Detta gäller för anslutning av såväl laddstationer som för industrier, sol- och vindproduktion, batterier etc. Kapacitetskartor kan ge värdefull vägledning för anslutande kunder om var i elnätet det finns tillgänglig kapacitet, vilket kan minska både administration och ledtider för såväl kunden som elnätsföretaget.
 - Detta gäller särskilt de fall då kunden sonderar olika platser inför beslut om var man vill ansluta, då det finns potential i att kapacitetskartor kan minska antalet parallella anslutningsärenden för samma planerade anläggning.
 - Om kapacitetskartan även inkluderar möjligheten att ansluta med villkorade nätavtal, vilket kan möjliggöra snabbare anslutning i områden med kapacitetsbrist, förbättras transparensen gentemot kunderna ytterligare.
 - Om kapacitetskartor harmoniseras på europeisk nivå förenklas också möjligheten för internationella aktörer att etablera sig i flera länder.
- Kundföreträdare efterfrågar ofta transparent och tydlig information om kapacitetsläget i elnätet, detta gäller såväl nationellt som på EU-nivå. Kapacitetskartor ligger i linje med behoven att kunna dela information mellan aktörer som behöver gå takt och kunna fatta informerade och snabba beslut för att klara klimatomställningen.
- Det kan gynna relationen mellan elnätsföretaget och kunden att ha tillgång till en gemensam information/karta över kapacitetssituationen.

Men, det finns också vissa utmaningar som gör att det går att ifrågasätta om kapacitetskartor i praktiken kommer att få så stor påverkan på anslutningsprocessen som utredningen förutspår:

- Informationen om tillgänglig kapacitet är en ögonblicksbild av en föränderlig situation påverkad av ständigt pågående processer, detta gäller särskilt för så kallade "maskade nät" på regionnätetsnivå. Det innebär att en kartbild som publiceras riskerar att snabbt bli obsolet om det till exempel tillkommer en nyanslutning i det aktuella området. Enligt EU-direktivet ska informationen uppdateras var tredje månad – under en sådan relativt lång tidsperiod kan mycket hända som påverkar kapacitetssituationen. Detta betyder att kunden inte alltid kommer kunna lita på att informationen stämmer, kapacitetskartor bör därför ses som ett komplement till den ordinarie nätanslutningsprocessen där elnätsföretaget informerar kunden om vilka förutsättningar som finns för anslutning på en viss plats.
- EU-direktivet syftar till att ge vägledning för alla typer av anslutande kunder. I utredningens fokus är de kunder som installerar laddinfrastruktur, för dessa styrs dock behovet av laddinfrastruktur primärt av transportbehoven och trafikflöden, snarare än tillgången till elnätskapacitet. Många laddaktörer etablerar laddinfrastruktur på platser där det redan finns ett serviceutbud som är lämpligt att kombinera med en laddstation, till exempel vid vägre Restauranger, köpcenter och turistdestinationer. Införandet av kapacitetskartor skulle kunna vägleda kunderna i vilken ordning platser väljs ut för etablering av laddinfrastruktur vilket kan underlätta laddoperatörernas planering och minska administration, det är dock mindre troligt att de väljer att etablera laddinfrastruktur på helt andra platser bara för att det finns ledig elnätskapacitet.
- Elnätsföretagets bedömning av om det finns kapacitet på en viss plats i elnätet bygger på nätanalyser som ofta kan vara komplicerade och som beaktar många olika parametrar. En alltför stor tilltro till att använda kapacitetskartor för att ge kunden en enkel och tydlig bild riskerar att leda till förenklingar som inte fullt ut representerar verkligheten. I värsta fall kan det leda till att kunden missar möjligheter till anslutning, såsom i dessa hypotetiska exempel:
 - Det saknas kapacitet i nuläget på platsen där kunden önskar ansluta, vilket gör att kapacitetskartan "visar rött". Elnätsföretaget arbetar dock med nätförstärkning vilket gör att det kommer att finnas kapacitet om ett år – vilket inte framgår i kapacitetskartan.
 - Elnätet är ansträngt där kunden önskar ansluta och kapacitetskartan "visar rött". Kundens planerade anläggning har dock en förbrukningsprofil som inte förstärker sammanlagringseffekterna med övriga kunder i elnätet (till

exempel anslutning av depåladdning nattetid på en plats där elnätet i övrigt är ansträngt dagtid). Om elnätsföretaget hade fått möjlighet att analysera den specifika anläggning som kunden avser att ansluta så hade möjligen en överenskommelse om anslutning trots allt kunnat komma på plats.

- Precis som utredningens konsekvensanalys beskriver kommer krav på kapacitetskartor öka elnätsföretagens administrativa uppgifter och kostnader, särskilt i ett inledande skede när kraven ska implementeras. För att hitta rätt nivå mellan de nyttor som kapacitetskartor ska bidra med och elnätsföretagens ökande kostnader och administration är det av största vikt att regelverk tas fram i nära samverkan med elnätsföretagen. Alltför höga krav på detaljerad information om kapacitetsläget från elnätsföretagen bedöms indirekt även kunna leda till att informationen som behöver begäras in av kunderna också ökar, vilket riskerar leda till ökad administration även för kunderna.

Säkerhet och sekretess behöver beaktas

Elnät är en kritisk och samhällsviktig infrastruktur, därför behöver krav på att offentliggöra information om tillgänglig kapacitet utformas med hänsyn till relevanta säkerhetsaspekter.

Önskemål om transparens avseende kapacitetsläget från kunder som vill ansluta till nätet är något som ska beaktas. För att underlätta för elektrifieringen är det ett rimligt krav att kapacitetsläget till en viss nivå måste vara känt. Samtidigt kan vi konstatera att förfrågningar från både befintliga kunder om önskade effekttökningar samt från nya kunder som vill ansluta ofta är omgärdat av sekretess. Ambitionen för elnätsföretagen att vara transparenta kan därför aldrig vara högre än att åtagande avseende sekretess kan hållas.

Möjlighet till undantag

Enligt EU-direktivet får medlemsstaterna besluta om undantag för kraven på att offentliggöra kapacitetsinformation för integrerade elföretag med färre än 100 000 anslutna kunder eller för de som betjänar små enskilda system. Enligt utredningens ställningstagande bör utgångspunkten vara att alla distributionsnätsföretag tar fram och publicerar kapacitetskartor. Energiföretagen anser dock att möjligheten till undantag för mindre elnätsföretag bör utvärderas vidare när de specifika kraven på informationsinnehåll och gemensamma kriterier för beräkningarna har tagits fram och att elnätsföretagens ökade administration och kostnader därmed har kunnat utvärderats mer noggrant. Det är inte säkert att den ökande administrationen och kostnaderna överstiger nyttorna för små elnätsföretag.

Nationell styrning och samordning för en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn (kapitel 13)

Energiföretagens instämmer i utredningens konstaterande att en övergripande och samlad planering och dialog med särskilt fokus på effekt- och markfrågorna är nödvändig för utbyggnaden av laddningsinfrastruktur. Detta gäller särskilt för tunga fordon då snabbladdning och laddning vid större lastbils- och bussdepåer kommer kräva höga effekter. För att klara anslutning av denna laddinfrastruktur kommer elnätet behöva byggas ut och förstärkas. Utmaningen är att elnätsförstärkningar ofta är förknippade med långa tillståndsprocesser och tar många år att slutföra – betydligt längre tid än etableringen av själva laddutrustningen. Därför skulle elektrifieringen av transportsektorn kunna påskyndas om elnätsförstärkningar påbörjas innan laddbehovet uppstår.

Det behövs därför en samlad och gemensam bild över var, när och hur den tunga trafiken kommer behöva ladda framöver. Eftersom elnätet måste kunna möta alla kunders energi- och effektbehov i ett visst område räcker det inte med att utgå från ett enskilt åkeris laddbehov. Det behöver tas fram gemensamma laddprognoser, på både regional och nationell nivå, för laddning av tunga fordon. Dessa prognoser kan sedan användas som input in till elnätsföretagens nätutvecklingsplaner och underlag för proaktiva elnätsinvesteringar.

Utredningen tar inte ställning till om den önskade nationella samordningen kan anses ligga inom ramen för Energimyndighetens samordningsuppdrag för laddningsinfrastruktur eller om det finns behov av kompletterande insatser. I stället föreslår utredningen att regeringen tillsätter en ny utredning som tydliggör behovsbilden av nationell styrning och samordning för elektrifieringen av transportsystemet. Energiföretagens anser att Energimyndighetens samordningsuppdrag är en lämplig funktion för den nationella styrningen och samordningen. Behovet av ytterligare utredning av behovsbilden bör vara ytterst begränsat och riskerar att leda till pausade aktiviteter under utredningstiden. Därför önskar vi snarare att regeringen tydliggör att nationell styrning och samordning ingår i det befintliga samordningsuppdraget till Energimyndigheten och att, om så behövs, ytterligare medel och resurser tillsätts för Energimyndighetens samordningsarbete.



Åsa Pettersson
Vd, Energiföretagen Sverige