



e-MOBILITY 2025

Hur ökar vi tempot?

Välkommen

Jessica Alenius, VD Drivkraft Sverige

Våra medlemmar och partners

CIRCLE 

st1



NESTE

OKQ8



 Lantmännen



milence 



SCANDINAVIAN
TANK STORAGE



 inter terminals



 RECHARGE

NORDIC  STORAGE®

e-on
Drive

Program – del 1 13.00-14.30

Inledning

Johan Davidson, Statssekreterare hos infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson

Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

*Mattias Viklund, Generaldirektör Trafikanalys
Tobias Henmark, Ansvarig e-mobility, Preem
Håkon Vist, VD Recharge*

Utblick – hur går omställningen i olika delar av världen?

Martina Wikström, Senior research fellow på UC Davis samt skribent på nyhetsbrevet OmEV

Program – del 2 15.00-16.00

Presentation av Novus-undersökning om utbyggnad av laddinfrastruktur

Jessica Alenius, VD Drivkraft Sverige

Prisutdelning ”Årets effektivaste elnätsbolag 2025”

Thomas Schölin, Ansvarig e-Mobility, Drivkraft Sverige

Prisutdelare: Fredrik Reinfeldt, Ordförande Drivkraft Sverige

Pannelsamtal: Hur ökar vi tempot?

Johan Söderberg, Director Fuel & E-mobility, Circle K

Pär Möller, VD, Mer Sverige

Cathrin Idén, Network Sales Manager Nordics, Milence

Inledning

Johan Davidson, Statssekreterare hos
infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson

Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Mattias Viklund, Generaldirektör Trafikanalys

Mot en effektiv elektrifisering av transportsystemet



Våra direktiv

- **Utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter**
- **Förenklad installation av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar**
- **Kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur, inklusive:**
 1. Tydliggöra problembilden
 2. Utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning, aktörsdialog och processutveckling
 3. Möjliga åtgärder för att förkorta ledtiderna
- **Ytterligare regelhinder**





Några utgångspunkter i vårt arbete

- Bred genomlysning
- Befintliga styrmedel i form av stöd och skatter tas upp som bakgrundsinfo, men ej mer än så
- Ej mer reglering än nödvändigt
- Viktigt att skilja på:
 1. Förutsättningarna för olika marknadssegment/trafikslag
 2. Olika former av laddning
 3. Nuläge vs framtida behov



Utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifiering

- Typexempel: tunga fordon får idag inte av bullerskäl köra i stadsmiljö nattetid, men försöksverksamhet visar att det kan finnas goda skäl att undanta elektrifierade lastbilar från detta förbud.
- Vi föreslår en ny bestämmelse i 10 kap trafikförordningen (1998:1276):
- ”Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil som meddelas av en kommun i ett bullerkänsligt område får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas.”
- Ger ökad nyttjandegrad och förbättrar kalkylen för åkerier som använder elfordon och jämför TCO (Total Cost of Ownership) med dieselfordon.
- Efterfrågad åtgärd som ökar incitamenten till elektrifiering och därmed klimatvinster.



Andra åtgärder för att främja elektrifiering i stadsmiljö?

- Det finns befintliga och potentiella åtgärder som kan vidtas för att ytterligare främja elektrifiering i urbana miljöer. Det kan handla om förbud mot viss trafik i vissa zoner eller om användning av bussfiler.
- Nuvarande reglering i trafikförordningen har inte som syfte att främja den omställning som elektrifiering innebär.
- Vi föreslår därför att det görs en bred översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö och relaterad lagstiftning. Här bör man se över om:

bestämmelserna bör utvecklas för att främja elektrifieringen av transportsektorn och uppnå andra transportpolitiska målsättningar, samt om dessa bestämmelser bör samordnas författningsmässigt.



Underlätta för samfälligheter att bygga laddningsinfrastruktur

- Viktigt att boende i samfälligheter också har goda möjligheter till hemmaladdning, då sådan är avgörande för elektrifiering på bred front.
- Därför föreslår vi ny bestämmelse i lagen om förvaltning av samfälligheter som innebär att en samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning som avser en parkeringsplats eller ett garage, får installera laddningsinfrastruktur där, utan hinder av 18 § andra stycket SFL.



Underlätta för samfälligheter att bygga laddningsinfrastruktur, forts.

- Om installationen innebär merkostnader av betydelse och inte är förutsatt i anläggningsbeslutet ska beslutet om åtgärden fattas på föreningsstämman med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.
- Flera lösningar har diskuterats – detta är en enkel och tydlig lösning som underlättar för samfälligheter, samtidigt som det finns ett minoritetsskydd.
- Ny reglering: behov av information till samfällighetsföreningar från **Lantmäteriet**, förenat med vissa kostnader (ca 400-500 tkr).



Kunskapsunderlag om nätanslutning

- Kraftigt ökat elbehov inom industrin – med stora geografiska variationer
- Transportsystemets elbehov är i relation till industrins relativt begränsat – här är behovet som störst i de tre storstadsregionerna
- Göteborg sticker ut, eftersom den industriella efterfrågan också är stor
- Grundläggande problem: långa ledtider för nätanslutning
- Orsaker som lyfts fram: nätförstärkning tar tid, personalbrist, interna processer, brist på elnätskapacitet och bristfällig information från sökanden
- Ej stora geografiska skillnader när det gäller ledtiderna



Kunskapsunderlag om nätanslutning, forts.

- Utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning, aktörsdialog och processutveckling beskrivs.
- Befintliga förslag för att förkorta ledtiderna och effektivisera nätanslutningsprocessen beskrivs.
- Många av de förslag som lyfts fram, inte minst av Ei, har eller kommer att omsättas i faktiska åtgärder, och kommer att få effekt.
- Utredningen lyfter särskilt fram två åtgärdsområden, med stor potential att effektivisera anslutningsprocessen och även i övrigt ha en positiv effekt på elektrifieringen av transportsektorn.

Energihubbar

- Omslagsbilden visar tydligt hur energi- och transportsystemet blir alltmer integrerat. Energihubbar är ett sätt att dra nytta av denna integration.
- En energihubb hanterar genom interna elnät energibehov både för lagring, produktion och konsumtion samt för energisystemet i sin helhet.
- Inte minst intressant för elektrifierad sjö- och luftfart. En flygplats eller hamn har också potential att utgöra en energihubb, där anläggningen inte bara tillhandahåller energi för transport utan också optimerar användningen av energi inom området, minskar lokala utsläpp och ger klimatnytta.
- Med energihubbar kan effektoppar hanteras lokalt och därmed kan elnätet utnyttjas mera effektivt.



Energihubbar, forts.

- Energihubbar kan främjas genom att utöka möjligheten att använda interna elnät som inte kräver nätkoncession.
- Det finns redan idag möjlighet att medge undantag från krav på nätkoncession. Vi föreslår två regelförändringar.
- Förordning (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen kompletteras med en ny bestämmelse som reglerar möjligheten att koppla samman ett eller flera interna elnät där överföring för någon annans räkning får ske (om det finns beaktansvärda skäl).
- Ny bestämmelse i ellagen som möjliggör för nätmyndigheten att kunna ge dispens från koncessionsplikten.

- **Nätkoncessionsutredningen** (SOU 2019:30) lämnade i sitt betänkande motsvarande förslag och vår bedömning är att utvecklingen inom elektrifieringen sedan 2019 snarast har accentuerat behovet.



Kapacitetskartor

- Vi föreslår att **distributionsnätsföretag och transmissionsnätsföretag** ska offentliggöra kapacitetskartor som visar var det finns ledig kapacitet för anslutning. **Energimarknadsinspektionen** (Ei) ska meddela föreskrifter om hur ledig kapacitet ska beräknas och redovisas på kapacitetskartan.
- Att kapacitetskartor ska tas fram följer av ändringar i elmarknadsdirektivet och elmarknadsförordningen som beslutades i juni 2024. Med vårt förslag, som innebär ändringar i ellagen, finns en god grund för implementering. En implementeringsprocess pågår på Klimat- och näringslivsdepartementet och vårt förslag är ett avstämt inspel till processen.
- Vi bedömer också att **Svenska kraftnät** bör ges i uppdrag att utreda möjligheterna att utveckla och driva en plattform för en nationell kapacitetskarta.
- Ett verktyg för att göra det enklare för aktörer att hitta lämpliga platser för att etablera sin verksamhet. Med en nationell plattform ökar möjligheten att nå en samordnad och effektiv elektrifiering av transportsektorn.



Konsekvenser

- Små kostnader kopplade till förslagen rörande energihubbar och kapacitetskartor
- Mest påtagliga kostnaden rör behov av viss resursförstärkning på Ei (högst en årsarbetskraft kopplat till reglering om undantag för koncession, ca två årsarbetskrafter kopplade till reglering om kapacitetskartor, ger som mest 3,6 MSEK)

Ytterligare åtgärder för att främja elektrifiering av transportsystemet

Statlig styrning och samordning

- Tempot i elektrifieringen av särskilt de tunga transporterna kommer att behöva öka. Sverige uppnår minimikraven enligt AFIR i nuläget, men det ser sämre ut kommande år. Detta sammanfaller med att fler marknadssegment, utöver personbilar, kommer att behöva ta stora steg i elektrifieringen.
- Transport-, energi-, mark- och tillståndsfrågor. Planeringsprocesser är igångsatta, men behöver fungera i en helhet för att fungera som hjälpmedel istället för resurskrävande pålagor. Näringslivets behov kommer att få en tydligare roll. Beredskapsfrågor kommer att bli mer aktuella.
- I regeringens klimatpolitiska handlingsplan pekas bristande samordning och mobilisering ut som ett potentiellt hinder. Samverkan mellan en rad aktörer är nödvändig.

Ytterligare åtgärder för att främja elektrifiering av transportsystemet

- Energimyndigheten har samordningsansvar, men vi kan inte bedöma om detta är tillräckligt omfattande och inte heller om det är den enda lösningen för att hantera den omfattande omställning som förväntas.
- Vi föreslår därför att regeringen tydliggör behovsbilden gällande nationell styrning och samordning, med syftet att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet. Vi föreslår därtill en särskild granskning av behovet och möjligheterna till mark för laddning.
- I ett sådant arbete bör näringslivets behov stå i tydligt fokus. När det gäller tunga fordon vill vi särskilt lyfta åkeribranschen, det är sist och slutligen åkerier och logistikaktörer som behöver köpa fordonen.

Positiva signaler när det gäller behovet av nationell systemsyn

- Uppdrag till Trafikverket att utreda möjlighet till laddning på rastplatser. Utgångspunkten är att TrV på lämpliga platser ska tillhandahålla viss grundläggande infrastruktur för att möjliggöra laddning. Kommersiella operatörer tar sedan hand om drift och leverans till kunderna. "Infrastrukturpolitiken behöver ha ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och har en tydlig systemsyn."
- Energimyndigheten föreslår en ny inriktning för stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur. Enligt förslaget ska statliga stöd till företag som bygger laddinfrastruktur samlas hos Energimyndigheten för att skapa en mer strategisk och resurseffektiv stödgivning. "För att säkerställa en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur behöver stödgivningen gå från breda mängdstöd till mer strategiska och riktade stöd. Dessa stöd bör baseras på löpande kvalificerade analyser som identifierar var behovet är störst. Samtidigt kan stöd minskas eller fasas ut i segment där kommersiella förutsättningar finns."

Ytterligare åtgärder för att främja elektrifiering av transportsystemet

Ytterligare överväganden

Vi föreslår inte någon mer särskild reglering, men lyfter bland annat att:

- uppdaterade databaser med information om laddningsstationer för elfordon, enligt krav i AFIR, kommer göra det enklare för inte minst större elfordon att hitta lämplig laddningsinfrastruktur
- AFIR (och inhemska initiativ) säkerställer en ökad andel laddningsstationer med öppna betalningslösningar, men området bör följas för att minska risken för konkurrensskadliga inlåsnings effekter
- regelverken kring maximala bruttovikter kontinuerligt bör utvärderas så att elektriska lastbilers möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar säkerställs



Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Mattias Viklund, Generaldirektör Trafikanalys
Tobias Henmark, Ansvarig e-mobility, Preem
Håkon Vist, VD Recharge

Utblick – hur går omställningen i olika delar av världen?

Martina Wikström, Senior research fellow på UC Davis samt skribent på nyhetsbrevet OmEV

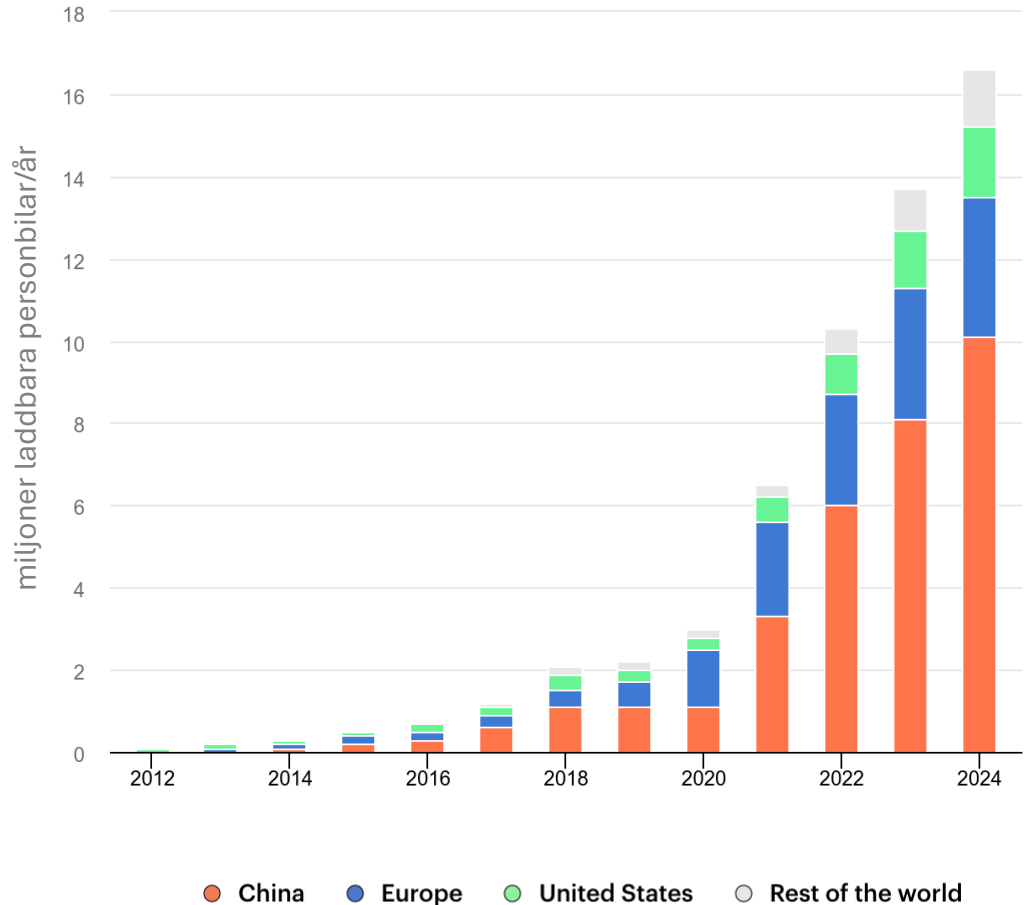
Internationell utblick

Martina Wikström, PhD

Forskare vid ITS - UC Davis
Skrivent på nyhetsbrevet omEV



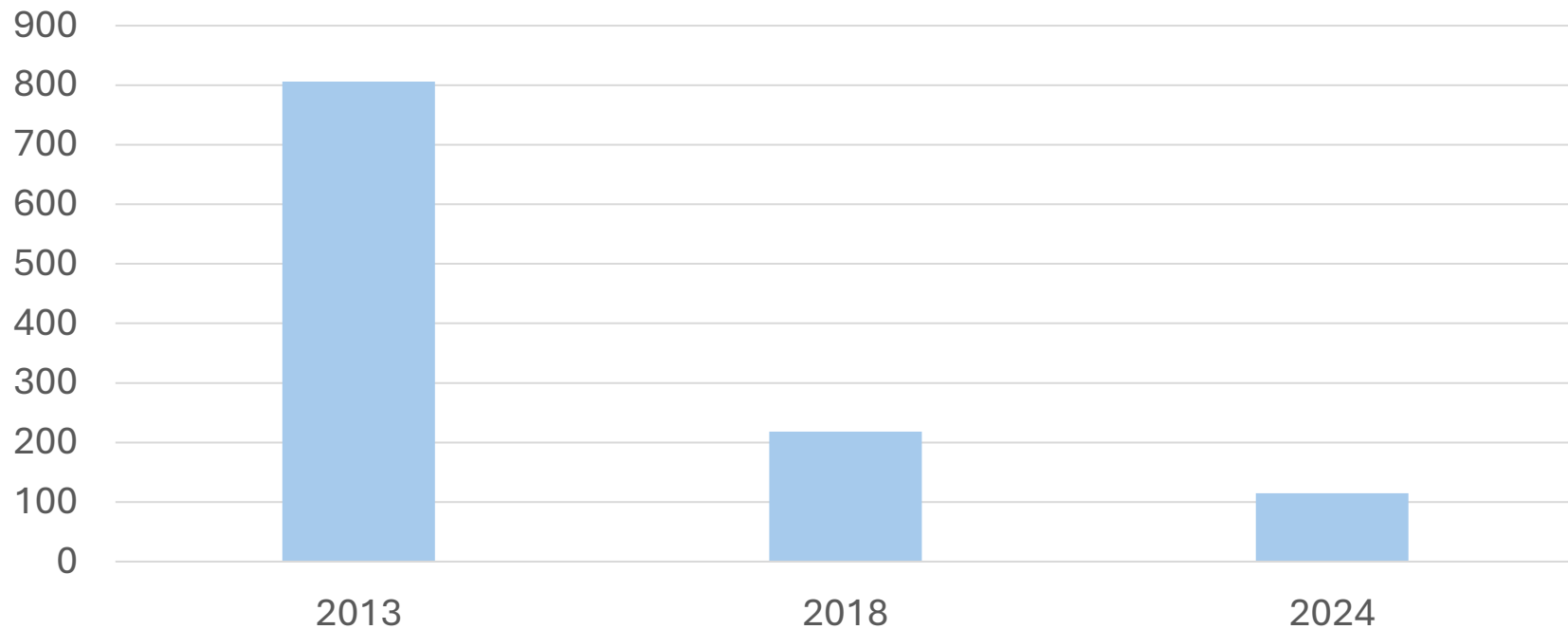
Försäljning laddbara personbilar



Källa: IEA, 2024

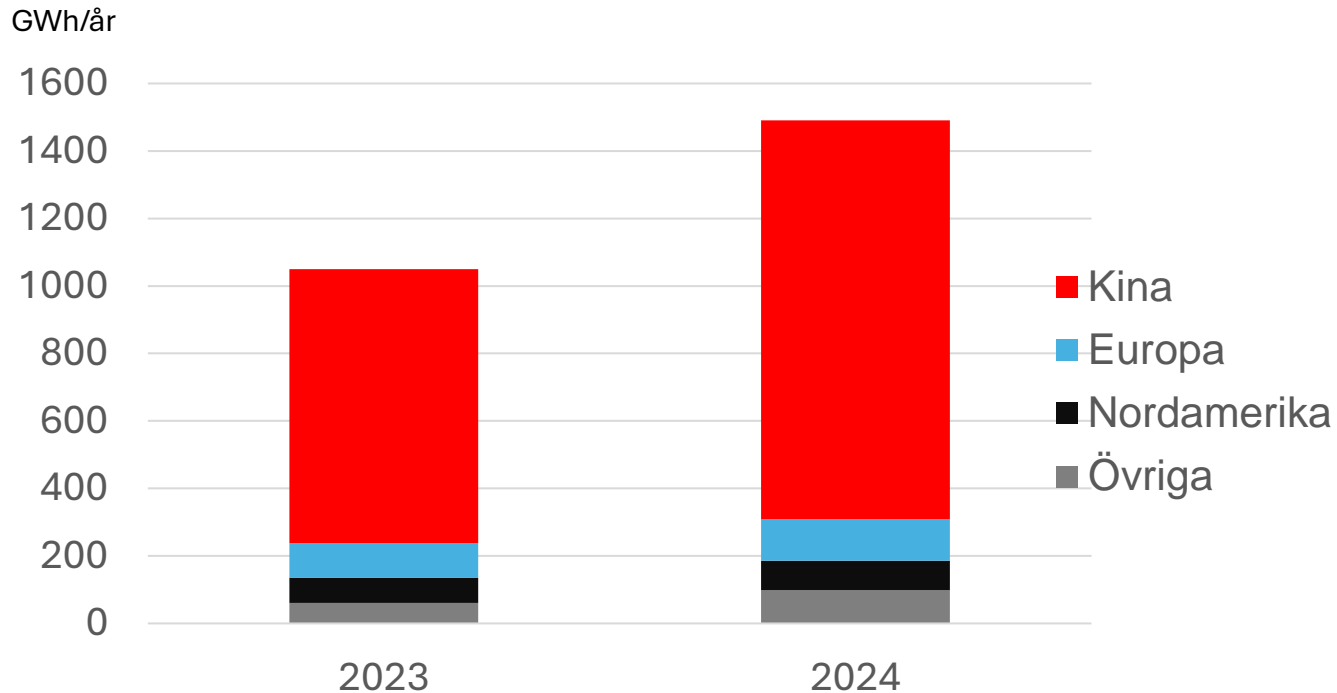
Batteripriserna sjunker

USD/kWh



Källa: BNEF, 2024

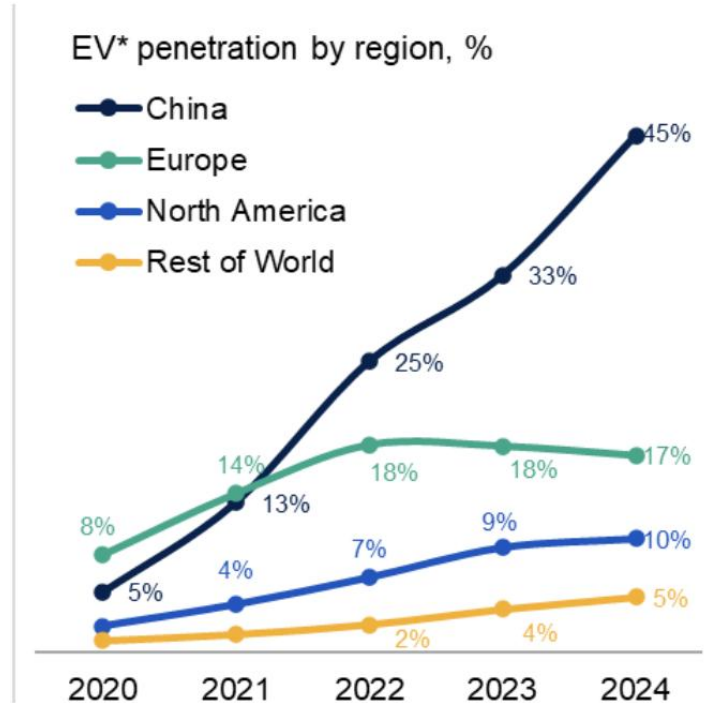
Batteriproduktionen ökar snabbt

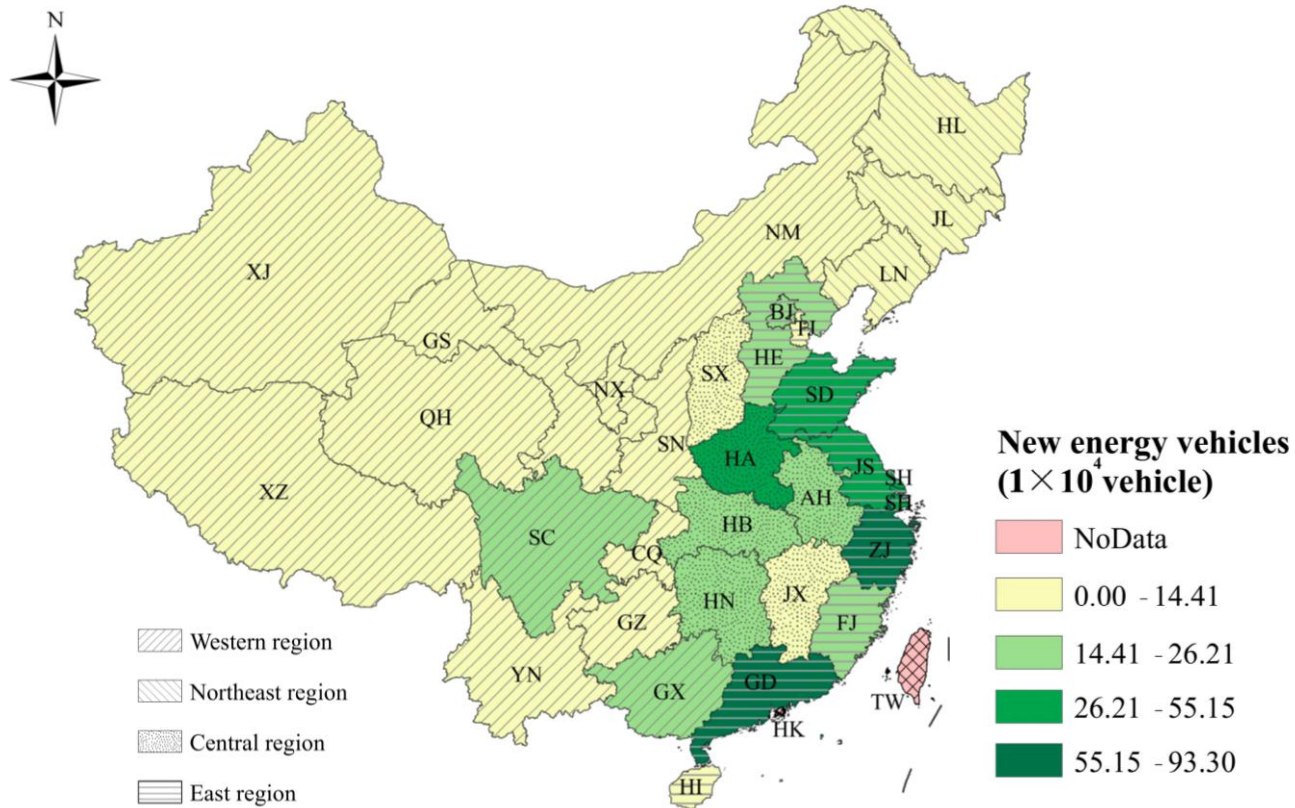


Källa: 2024 Battery Report. Volta Foundation

Försäljningstakt laddbara personbilar

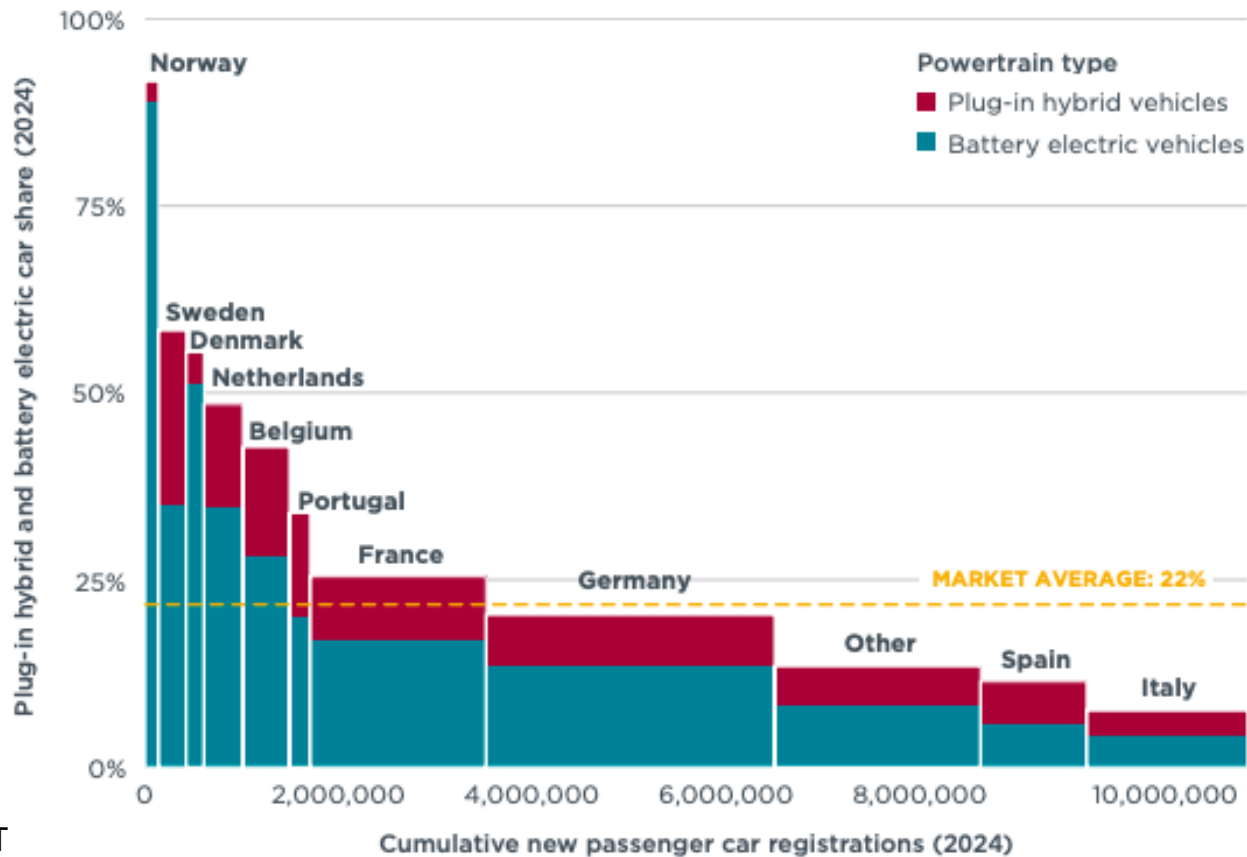
MAJOR REGIONS ON DIFFERENT TRAJECTORIES, AND GROWTH VARIES BY INDIVIDUAL MARKETS



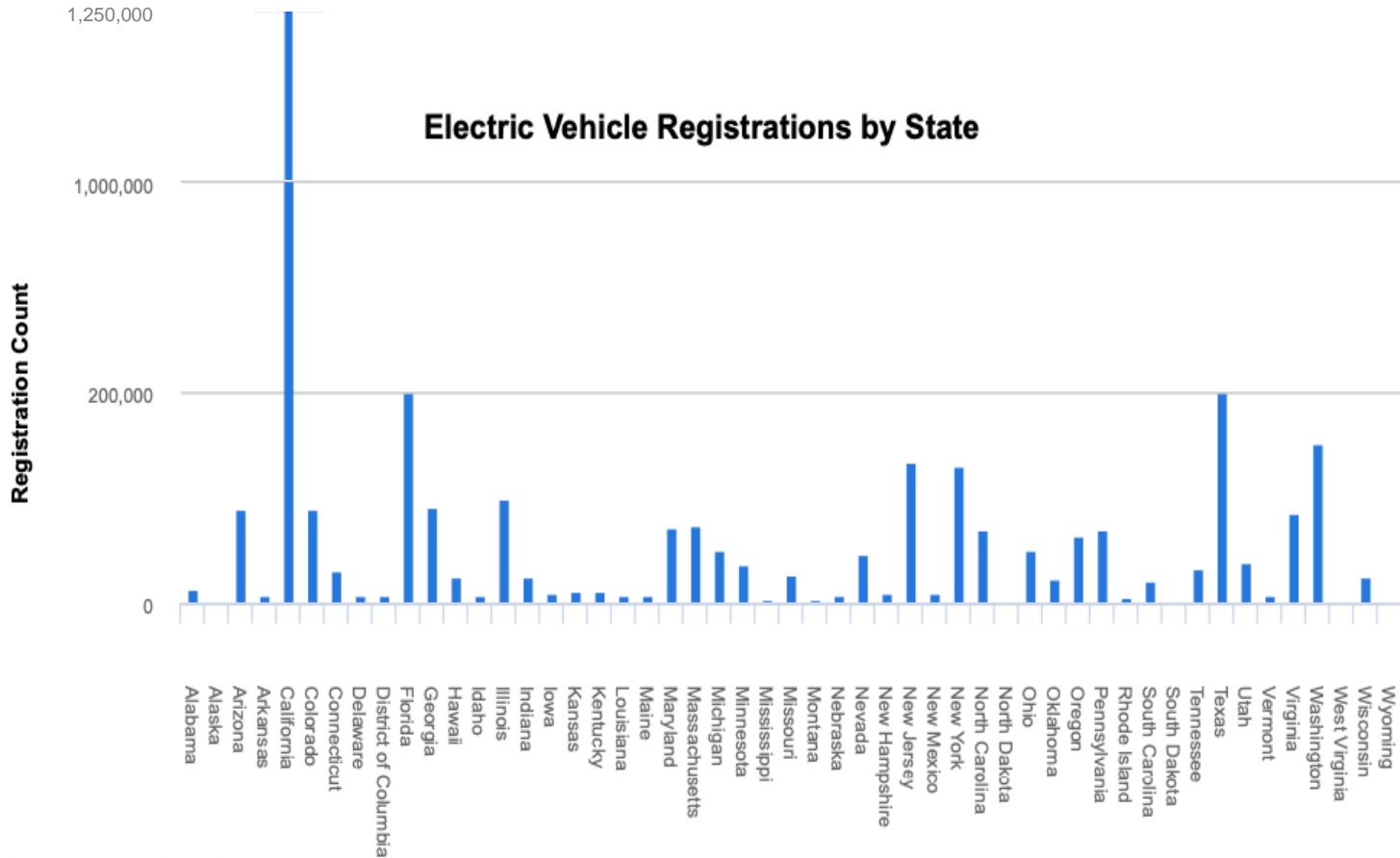


Källa: *Sustainability* **2024**, 16(24), p.11115

Share of plug-in hybrid and battery electric passenger cars by country, including information on market size (total new car registrations)

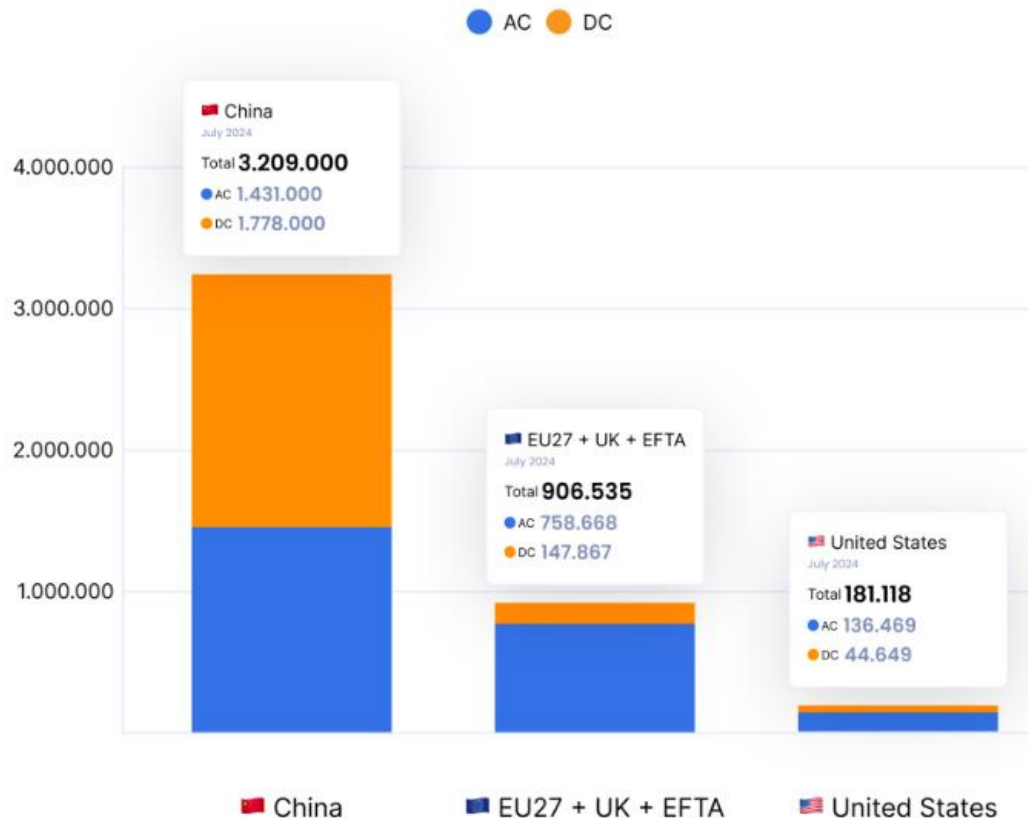


Källa: ICCT



Källa: DoE

Utbyggnad publik laddinfrastruktur globalt



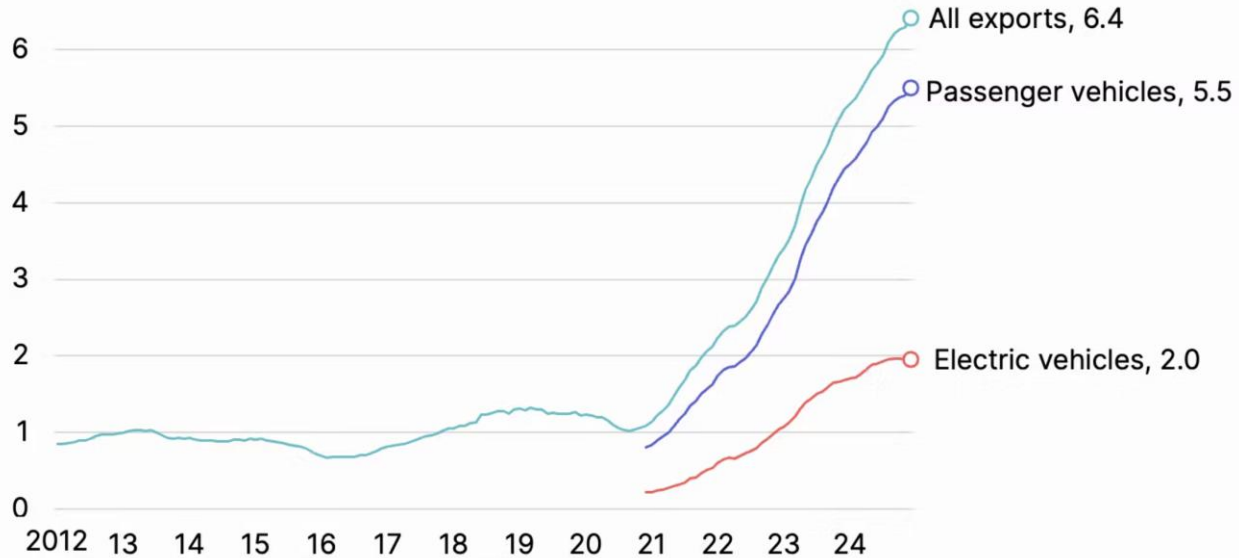
Källa: ESCN, NREL, EAFO

Elektrifiering är geopolitik

The export leader

China exported 6 million+ vehicles total, 5.5 million cars, and 2 million EVs in 2024

7 million vehicles exported from China, trailing 12 months



January 2025

omEV.se

[Publik laddinfrastruktur: Priser, konkurrens och aktörsdynamik](#) 21 februari 2025

[Handlingsplan för fordonsindustrin - EU-kommissionens förslag](#) 6 mars 2025

[USA:s tullar skapar osäkerhet i den nordamerikanska fordonsindustrin](#) 18 mars 2025

[Effektavgift i europeiska länder](#) 20 mars 2025

Paus

Program – del 2 15.00-16.00

Presentation av Novus-undersökning om utbyggnad av laddinfrastruktur

Jessica Alenius, VD Drivkraft Sverige

Prisutdelning ”Årets effektivaste elnätsbolag 2025”

Thomas Schölin, Ansvarig e-Mobility, Drivkraft Sverige

Prisutdelare: Fredrik Reinfeldt, Ordförande Drivkraft Sverige

Panelsamtal: Hur ökar vi tempot?

Johan Söderberg, Director Fuel & E-mobility, Circle K

Pär Möller, VD, Mer Sverige

Cathrin Idén, Network Sales Manager Nordics, Milence

Novus-undersökning om utbyggnad av laddinfrastruktur

Jessica Alenius, VD Drivkraft Sverige

UTBYGGNAD AV LADDINFRASTRUKTUR

Kontakt på Drivkraft Sverige: Jessica Alenius

Kontakt på Novus: Peter Rosin

Datum: 2025-01-22



Stor variation i tid och kostnad för olika projekt

Det finns en stor variation i både kostnader och tidsåtgång, vilket gör det svårt att planera och budgetera för utbyggnaden av laddinfrastruktur på ett effektivt och förutsägbart sätt. Det efterfrågas en mer **enhetlig** och **transparent** process för att minska osäkerheten och förbättra effektiviteten i projektplaneringen.



Tidsspannet för att få en anslutning på plats kan sträcka sig från några månader till flera år.

De svarande beskriver att följande kan påverka tidsåtgången i projekten

- **Nätbolagens storlek:**
- **Kapacitetsbrist:**
- **Byråkratiska steg och interna rutiner:**



De svarande beskriver att kostnaderna för nätanslutning varierar kraftigt beroende på flera faktorer, inklusive

- **Bolagets storlek och arbetsmodell:**
- **Lokal tillgänglighet och kapacitet:**
- **Först på plats:**

Proaktivitet för en smidigare process

Mindre bolag på mindre/medelstora orter lyfts som föredömliga samarbetspartners för laddinfrastrukturprojekt. Deras fokus på lokala förutsättningar och vilja att anpassa sina processer bidrar starkt till att korta långa projekttider.

Här är några av de främsta dragen som kännetecknar deras arbetsätt och som beskrivs som stödjande för effektivare projekt:

- 1. Personlig kontakt och direkt kommunikation**
- 2. Flexibilitet och anpassningsförmåga**
- 3. Proaktiva nätanalyser och kapacitetskontroll**

” Vi kan diskutera effekten vi behöver och om de kan erbjuda det eller lite mindre. Utifrån diskussionen kan vi komma fram till vad som blir bäst. Så jag tycker ändå att när man väl kommer in så kan man diskutera. Lite mer om att lägga sig på en lägre nivå. Och då jobbar vi med andra lösningar som så kallad lastbalansering. Och då kan man få till en laddning i steg ett och sen så kan man förstärka upp effekten senare om man vill det”

Transparens i processen efterfrågas

En högre grad av transparens i både kostnader, tidsramar, nätets kapacitet och handläggning skulle skapa en smidigare, mer förutsägbar och mindre tidskrävande process. Med bättre insyn i dessa områden tror de att laddinfrastrukturen snabbare och enklare kan byggas ut, vilket i sin tur skulle stödja Sveriges omställning till eldriven trafik.

1. Klara kostnadsmodeller och prissättning
2. Tidsramar och handläggningstider
3. Tillgång till kapacitetsinformation

”Det finns ingen transparens i kostnad, vi vet ju inte vad som kostar vad. Vi får bara en klumpsumma i offerten och vi har svårt att bedöma om kostnaderna är rimliga eller inte, för vi vet inte vad den består av.”

Subventioner och möjlighet att bygga på prognos

Sammanfattningsvis pekar de svarande på att stödets nuvarande fokus och tidsramar ofta inte är tillräckligt flexibla för de omfattande projektider och kostnader som utbyggnad av laddinfrastruktur innebär.

1. Begränsningar i tidsramarna för stöd.
2. Stödets fokus på laddstolpar snarare än nätanslutning
3. Bygga på prognos.

”Skulle vi använda prognosen för hur mycket elbilar och elfordon som rör sig på vägarna, då skulle elnätsbolagen kunna bygga ut sina nät på prognos. Det får de inte göra idag. De får bara bygga på efterfrågan. Även om de kan förutse ett behov så får de inte bygga där de förutser det, utan de får bara bygga ut när de får en begäran om att bygga det.”

Förbättringsåtgärder

Tidig kontakt i ärendet och en central kontaktperson

Standardiserade krav och riktlinjer:

Kapacitetskarta (heatmap)

Möjlighet till proaktiv nätutbyggnad

Utveckla subventioner

Svarande önskar ett tidigt besked om kapacitet och kostnadsspann för anslutningen, vilket skulle göra det möjligt att fatta beslut snabbare och undvika att vänta länge för att senare få reda på att anslutning inte är möjlig eller blir för kostsam.

Att standardisera tekniska krav och procedurer mellan olika nätbolag skulle göra processen smidigare och mer förutsägbar. Det finns ett behov av system med ärendenummer och digital uppföljning där man kan spåra var i processen ansökan befinner sig.

Ett återkommande förslag är att skapa en öppen kapacitetskarta (eller "heatmap") där aktörer kan se var det finns tillgänglig kapacitet i elnätet. Detta skulle minska antalet ansökningar på platser utan kapacitet och effektivisera processen genom att dirigera förfrågningar till områden där anslutning är möjlig på kortare tid.

Svarande menar att nätbolagen borde ha möjlighet att bygga ut nätet proaktivt i områden med förväntad hög efterfrågan, som längs motorvägar och stora trafikleder. På grund av nuvarande reglering får nätbolagen endast bygga ut när det finns en faktisk beställning, vilket fördröjer processen.

Stödprogrammen som riktas mot själva laddstolparna kunde även inkludera delar av anslutnings- och nätförstärkningskostnaderna. Detta skulle göra det lättare att finansiera laddinfrastruktur på platser där anslutningskostnader är höga och där nätutbyggnad krävs.

Fler förslag

- Ge kommunerna stöd i form av en "lathund"
- Gör ett undantag i plan och bygglagen (PBL) så att etablering av nätstation endast kräver en bygganmälan i linje med Attefalls- eller Friggebodsreglerna
- Styr offentlig upphandling till fossilfria fordon
- Vi behöver en fungerande andrahandsmarknad för elfordon





ÅRETS EFFEKTIVASTE ELNÄTSBOLAG

Thomas Schölin, Ansvarig e-Mobility, Drivkraft Sverige
Prisutdelare: Fredrik Reinfeldt, Ordförande Drivkraft Sverige

Kriterier ”Årets effektivaste elnätbolag”

1. Personlig kontakt och direkt kommunikation
2. Flexibilitet och anpassningsförmåga
3. Proaktiva nätanalyser och kapacitetskontroll
4. Klara kostnadsmodeller och prissättning
5. Tillgång till kapacitetsinformation
6. Systemstöd och ärendehantering för kund

VINNARE
GÖTEBORG ENERGI



Panel: Hur ökar vi tempot?

Johan Söderberg, Director Fuel & E-mobility, Circle K

Pär Möller, VD, Mer Sverige

Cathrin Idén, Network Sales Manager Nordics, Milence

Följ oss gärna

www.drivkraftsverige.se

LinkedIn

Facebook

Twitter