

# *Bra laddinfra = fler köper elbil*

*Vem sätter då fart på byggandet?*

## **Logiska aktören inom publik laddning är/kan vara:**

- Elproducenter (90% av laddningen i hemmet = ökad försäljning)
- Nätbolag (Lokala, på samma sätt som en laddare)
- Elhandelsbolag (Som kan stärka sitt varumärke...?)
- Laddoperatörer (Kundvolym, kompetens + attrahera kapital)
- Trafikverket (Har liknande "elektrifieringsroll" inom tågsektorn)
- Oljebolag (för att dom redan driver mackar)

## **Men ...rätt vanligt att man svarar ...**

- Kommuner ...!?



# Hur resonerar man bland kommunerna idag?

## Summering av vanliga ställningstaganden

1. Kommuner har **aldrig drivit bensinmackar**, så varför skall man då bygga publika snabbladdningsstationer?
  - Att det ändå har hänt är kopplat till att stora kommuner haft råd
  - och att det finns kommunala bolag
2. **Kommunalt ägda nätbolag** är ju i "branschen" (och lokala, precis som laddplatser)
  - ...och många lokal elbilar ökar ju det kommunala elbolagets försäljning (gungor och karuseller)
  - Normalt har man vinster att ta från:
    - Nätbolag i Boden mindre kommun kan lätt omsätta 100 SMEK, (Inte ovanligt med 25% i vinst)
    - + enklare att ta från "kassan" när det inte är kommunen direkt.
  - Tydligt budskap när man skaffar elbil till energibolaget och kör på "lokal/egen el"
  - = Bygger iaf varumärket, även om det är svårt med lönsamheten i början
3. Om kommunen **inte äger bolag i kraftsektorn, gäller punkt 1 ovan:**
  - Då ligger det egna fokuset på att sätta upp wallboxar för normalladdning (Typ: Fastighetsbolaget).
  - Primärt för den egna verksamheten, sekundärt för att ortens gäster skall kunna ladda.
  - Och.. **Allt vanligare att kommunerna aktivt pekar ut vart publika snabbladdare skall stå.**

# Nya lagförslag

## ”Ren-Energi-paketet”

- Nya regler redo för beslut av regeringen under 2022
- Förslag om energilager och laddpunkter:  
*-”Huvudregeln i förslaget är att elnätsföretag inte får äga eller driva energilagring-anläggningar och laddpunkter då dessa tjänster ska erbjudas av aktörer på den konkurrensutsatta marknaden.”*

**= Kommuner får agera i linje med punkt 1 eller 3 i förra bilen.**

Så.... Nån av dom andra då.. 😊  
..vi kikar närmare på problemet..

Vi har en uppdelning av kraftsektorn där:

- **Bolag som producerar och säljer energi** per kWh får rejält ökad affärsvolym:
  - I hem och på arbetsplatser
  - Via redan befintliga elmätare och under fri konkurrens
  - ....och som därigenom **saknar incitament att investera lokalt**
- **Nätbolag inte får investera** i laddinfrastruktur
  - Och intäktmodellen för kraftfulla laddare primärt bygger på hög abonnerad effekt.
- **Publik snabbladdning** i stället drivs inom **separata affärsenheter**
  - Där kostnad för abonnerad effekt är väldigt hög
  - Och där nyetablering i de flesta fall kräver investeringsstöd.

**Viss tröghet i arbetet med att minska vårt beroende av olja...**

EUROPEISKA UNIONEN  
Europasiska regionala utvecklingsfonden

Bra laddinfra = fler köper elbil  
Vem sätter då fart på byggandet?

Logiska aktören inom publik laddning är/kan vara:

- Elproducenter (90% av laddningen i hemmet = ökad försäljning)
- Nätbolag (Lokala, på samma sätt som en laddare)
- Elhandelsbolag (För att dom kan stärka sitt varumärke)
- Laddoperatörer (Varumärkesstärkande och samlad kompetens)
- Trafikverket (Har samma uppdrag inom tågsektorn)
- Oljabolag (för att dom driver mackar)

Men ...rätt vanligt att svaret blir...

- Kommuner ...!?



...fortsättning  
följer ...