

Politik och kommunikation
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 promemoria om kompletterande bestämmelser till EU förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

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 om kompletterande bestämmelser till EU förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och vill framföra följande synpunkter.

Generella synpunkter

Energiföretagen ser positivt på att promemorian tydliggör hur EU förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (nedan kallad "AFIR") kommer att efterlevas och följas upp i Sverige.

Vi välkomnar att Energimyndigheten anges som tillsynsansvarig för flera områden, detta ligger väl i linje med Energimyndighetens nyligen utökade samordningsansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur i Sverige. Vi förordar att det nationella handlingsprogram som ska tas fram enligt AFIR inkorporerar de många goda förslag som lyftes fram av Energimyndigheten och Trafikverket i [handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas](#) som rapporterades den 1 december 2023.

AFIR är ett omfattande regelverk med ett antal detaljerade krav för den publika laddinfrastrukturen, exempelvis gällande laddningspunkters funktion och utformning i AFIR artikel 5. EU-kommissionen har aviserat att de kommer att publicera en så kallad *guideline*¹ för att förtydliga den praktiska innebörden av kraven. Denna guideline förväntas publiceras enbart några veckor innan AFIR börjar tillämpas den 13 april 2024. EU-kommissionen arbetar också med att ta fram delegerade akter som kommer detaljera AFIR-kraven ytterligare. För marknadsaktörerna kan det finnas tidsmässiga utmaningar när det gäller att efterleva kraven i AFIR i och med att till exempel förändrade krav på hård- och mjukvara behöver analyseras och sedan ofta kravställas, upphandlas och levereras från underleverantörer. Exempelvis finns fortsatt vissa frågetecken gällande vilka

¹ Även kallad "Q&A"

betallösningar för laddpunkter under 50 kW som är tillåtna enligt AFIR artikel 5. Detta bör berörda myndigheter beakta när det gäller tillsyn av marknadsaktörernas efterlevnad av kraven den första tiden efter att AFIR börjar tillämpas, särskilt då guidelines och delegerade akter kommer publiceras strax före att regelverket börjar tillämpas.

Specifika synpunkter

- Angående kapitel 2: "EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel":
 - Det anges att AFIR krävställer hur många laddningsstationer för lätta och tunga motorfordon det ska finnas i en medlemsstat. Detta stämmer inte riktigt, då AFIR istället ställer krav på en viss samlad mängd publik laddeffekt i relation till antalet el- respektive laddhybridbilar, samt även att det ska finnas en viss mängd utbyggd effektnivå gällande publik snabbbladdning längs TEN-T vägnätet.
- Angående kapitel 4.1 "Bevakning av genomförandet av det nationella handlingsprogrammet och av måluppfyllnaden":
 - Det föreslås att Energimyndighetens första rapportering till regeringen om hur utbyggnaden av infrastrukturen fortlöper ska ske senast den 1 maj 2025. Enligt AFIR artikel 14 p1 ska dock varje medlemsstat redan till den 31 december 2024 ta fram ett utkast till nationellt handlingsprogram. Det bör därför utvärderas om Energimyndighetens rapportering bör tidigareläggas.
- Angående kapitel 4.3 "Analys av laddning av elfordon och dess påverkan på energisystemet":
 - Det föreslås att Energimarknadsinspektionen ska utföra analyser om laddning av elfordon och dess påverkan på energisystemet och om dubbelriktad laddning (AFIR art 15.3 och 15.4). Vi anser att även Energimyndigheten och Svenska kraftnät bör involveras i analyserna då dessa organisationer har både kunskap och direkt koppling till frågeställningarna om laddning av elfordon och dess påverkan på energisystemet.
- Angående kapitel 5 "Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser":
 - Lagen om infrastruktur för alternativa drivmedel föreslås träda i kraft först 31 december 2024, AFIR börjar dock tillämpas redan den 13 april 2024. Det bör tydliggöras vad detta innebär för myndigheternas tillsynsroll och eventuella möjligheter till förelägganden etc. under perioden 13 april – 31 december.



Åsa Pettersson
vd Energiföretagen Sverige