

## Yttrande angående Remiss av promemorian Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

### Sammanfattning

- Energimyndigheten tillstyrker:
  - att Energimyndigheten ska utöva tillsyn över rätt att engångsladda eller engångstanka, att använda vissa betalningsmetoder och att avstå från automatisk autentisering enligt artiklar 5.1, 5.2 och 7.1 i EU-förordningen (§ 3 punkt 1 i förslag till förordning).
  - att Energimyndigheten ska utöva tillsyn över laddningspunkters funktion och utformning enligt artikel 5.7, 5.8 och 5.10 i EU-förordningen (§ 3 punkt 2 i förslag till förordning).
  - att Energimyndigheten utövar tillsyn över de tekniska specifikationerna för laddningspunkter i punkterna 1.3 – 1.5 i bilaga II i EU-förordningen (§ 3 punkt 4 i förslag till förordning).
  - Att Energimyndigheten utses att samordna de kontakter som kan behövas med andra medlemsstater enligt artiklarna 3.11, 4.9 och 6.2 i EU-förordningen (§ 7 punkt 1 i förslag till förordning).
  - att Energimyndigheten utses som organisation för registrering av identifieringsdata enligt artikel 20.1 i EU-förordningen (§ 8 i förslag till förordning).

- Energimyndigheten avstyrker:
  - att Energimyndigheten ska utöva tillsyn över skyldigheten att förse den nationella åtkomstpunkten med data om infrastruktur och information om programmeringsgränssnitt enligt artikel 20.2 och 20.3 i EU-förordningen (§ 3 punkt 4 i förslag till förordning) och föreslår att Transportstyrelsen blir tillsynsansvarig myndighet för denna punkt.
  
- Energimyndigheten bedömer att:
  - förslaget att Energimyndigheten får i uppdrag att övervaka och samordna det arbete som behövs för att målen för infrastrukturens omfattning enligt EU-förordningen och det svenska nationella handlingsprogrammet uppfylls (§ 7 punkt 2 i förslag till förordning) behöver omformuleras och förtydligas.
  
  - förslaget att Energimyndigheten ges i uppdrag att varje år rapportera till regeringen om hur arbetet med utbyggnaden av infrastrukturen enligt kraven i EU-förordningen och uppfyllandet av det nationella handlingsprogrammet fortlöper (§ 7 punkt 3 i förslag till förordning) bör omformuleras och övervägas att i stället ges som särskilt uppdrag eller regleringsbrevsuppdrag.

## Energimyndighetens ställningstagande

### **3 § punkt 4 Angående nationella åtkomstpunkten (NAP)**

Energimyndigheten föreslår att Transportstyrelsen får tillsynsansvar för skyldigheten att förse den nationella åtkomstpunkten med data om infrastruktur och information om programmeringsgränssnitt enligt artikel 20.2 och 20.3 i EU-förordningen (§ 3 punkt 4 i förslag till förordning.) Transportstyrelsen har redan i dag tillsynsansvar för aktörers rapportering till NAP och Trafikverket handhar NAP. Energimyndigheten bedömer att det är mer effektivt att Transportstyrelsen utövar tillsyn även för denna rapportering till NAP.

EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) hänvisar till ITS-regelverket vad gäller nationella åtkomstpunkten (NAP). Det kan också påpekas att enligt ITS-direktivet kan NAP lösas antingen genom data eller metadata. Sverige har valt att hantera detta som metadata. EU-förordningen (AFIR) anger bara att data ska vara tillgänglig och att den ska göras tillgänglig via NAP. Det är viktigt att denna förordning också hänvisar till att det är metadata som ska tillhandahållas för att bibehålla den befintliga strukturen för NAP.

### **7 § punkt 2 Om uppdrag att övervaka och samordna**

Energimyndigheten bedömer att förslaget att övervaka och samordna det arbete som behövs för att målen för infrastrukturens omfattning enligt EU-förordningen

och det svenska nationella handlingsprogrammet uppfylls behöver omformuleras. Den nuvarande formuleringen bedöms för övergripande och otydlig. Energimyndigheten har inte mandat över en rad av de åtgärder som krävs för att nå målen i EU-förordningen.

Energimyndigheten har fått ett uppdrag om nationell samordning av infrastruktur i regleringsbrevet för 2024 som formuleras på följande sätt:

### **”Nationell samordning av infrastruktur**

Statens energimyndighet ska redovisa vilka åtgärder myndigheten har vidtagit under 2024 och avser att vidta 2025–2026 för att bygga upp och utveckla den nationella samordningen för laddinfrastruktur.”

Bakgrunden till samordningsuppdraget är ett åtgärdsförslag från Energimyndighetens och Trafikverkets gemensamma uppdrag om att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas<sup>1</sup>. Samordningsuppdraget syftar till att främja en ändamålsenlig och effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur för vägtransporter genom bland annat informations- och kunskapspridning, bildandet av plattformar för dialog, omvärldsanalys och deltagande i arbete på EU-nivå och på sikt en samlad stödgivning för laddinfrastruktur.

Samordningsuppdraget innebär delvis arbete med frågor som berör EU-förordningen, men även andra områden; exempelvis att främja olika typer av hemmaladdning och depåladdning. EU-förordningen däremot omfattar, förutom laddinfrastruktur för vägtransporter, även landströmsförsörjning för fartyg i hamnar, möjlighet för flygplan att strömförsörjas när de står parkerade, samt infrastruktur för vätgas och flytande metan.

Energimyndigheten anser att det är viktigt med en tydligare formulering i vad som ingår i det ansvarsområde som föreslås i förordningen, och som följer av EU-förordningen. Energimyndigheten anser också att det bör övervägas om det är mer lämpligt att denna arbetsuppgift ingår i myndighetens instruktion.

Energimyndigheten vill poängtera att EU-förordningens ytterligare ansvarsområden inte ryms inom befintlig budget för samordningsuppdraget för laddinfrastruktur. EU-förordningens omfattning innebär också att det är viktigt att andra myndigheter får uppdrag att bistå i arbetet.

### **7 § punkt 3 Om årlig rapportering till regeringen**

Energimyndigheten bedömer att förslaget i förordningen om att varje år rapportera till regeringen om hur arbetet med utbyggnaden av infrastrukturen

---

<sup>1</sup> Energimyndigheten. Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Slutrapport. ER 2023:23.

enligt kraven i EU-förordningen och uppfyllandet av det nationella handlingsprogrammet fortlöper behöver omformuleras.

Energimyndigheten bedömer att det inte är lämpligt på grund av resursskäl att följa upp hela det nationella handlingsprogrammet varje år, utan den svenska rapporteringen bör följa de krav som ställs i EU-förordningen; att leverera lägesrapporter den 31 december 2027 samt den 31 december 2029. Därtill bör det rapporteringsdatum till regeringen som föreslås i förordningen; 31 maj, också ses över för att ligga i linje med rapporteringsdatumet till EU-kommissionen. Förslagsvis bör rapporteringsdatum till regeringen vara i oktober 2027 samt oktober 2029.

Det finns däremot krav enligt artikel 18.1 i EU-förordningen om en årlig rapportering till EU-kommissionen om total sammanlagd uteffekt för laddning, antal laddningspunkter som var tillgängliga för allmänheten och antalet batteriefordon och laddhybridfordon, i enlighet med krav i bilaga III. Detta ska rapporteras senast 31 mars 2025 och därefter senast 31 mars varje år.

Energimyndigheten anser också att det bör övervägas om kraven på rapportering kan ges som regleringsbrevs- eller som särskilt uppdrag i stället för att styras från förordningen. För att detta arbete ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt är det också viktigt att andra myndigheter får i uppdrag att bistå, bland annat Transportstyrelsen och Trafikverket.

### **6 § Analys av laddning av elfordon och dess påverkan på energisystemet**

Energimarknadsinspektionen föreslås få ansvar för att ta fram underlag enligt artikel 15.3 och 15.4 i EU-förordningen. Energimyndigheten vill poängtera att Energimarknadsinspektionens uppdrag bör utföras i samråd med Energimyndigheten. En del av det underlag som ska tas fram är sådant som Energimyndigheten bland annat tar fram inom sitt arbete med långsiktiga energiscenarier. Utvecklingen av flexibilitetstjänster och dubbelriktad laddning är områden som har betydelse för utvecklingen av laddinfrastruktur, och elsystemet som helhet, vilket är områden som faller under Energimyndighetens ansvarsområden. Det är viktigt med samverkan mellan myndigheter och att de underlag som tas fram inom myndigheter nyttjas på ett effektivt sätt.

### **Bedömning om resurser för utökade arbetsuppgifter**

I promemorian görs bedömningen att utökade arbetsuppgifter ska ske inom befintliga anslag inom respektive utgiftsområde. Vad gäller tillsyn görs i promemorian bedömningen att den främst kommer att ske som stickprovskontroller samt baserat på anmälan från enskilda. Det finns dessutom rättigheter för tillsynsmyndigheter att ta ut avgift för tillsyn.

Energimyndigheten delar inte denna bedömning. EU-förordningen innebär en rad nya arbetsuppgifter och Energimyndigheten gör bedömningen att uppfyllandet av

kraven enligt EU-förordningen bör följas av ändamålsenlig resursförstärkning för den och de myndigheter som ska omfattas av arbetet.

**Angående tidigare remiss (Energimyndighetens dnr 2023-205114)**

I oktober 2023 svarade Energimyndigheten på en remiss som innehöll följande förslag:

”Statens energimyndigheten utövar tillsyn över att artikel 5.3-5.5 i EU-förordningen följs när det gäller kraven på hur priset för laddning av elfordon ska bestämmas.”

Energimyndigheten vill upprepa sitt tidigare svar: ”Energimyndigheten bedömer att tillsynsuppdraget i artikel 5.4 redan i huvudsak är reglerat i Prisinformationslagen för vilken Konsumentverket har tillsyn över. För artikel 5.3 och 5.5 anser Energimyndigheten att det behöver utredas om det på samma sätt finns andra myndigheter som är bättre lämpade att utöva tillsyn över dessa artiklar än Energimyndigheten givet de uppdrag som artiklarna avser.”

Energimyndigheten vill också påpeka att samma formuleringar som finns i artikel 5.3 om att de priser som debiteras av ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande, och i artikel 5.5; rimliga, transparenta och icke-diskriminerande, också återfinns i artikel 7.2 och artikel 7.4 som i stället berör infrastruktur för tankning av vätgas. Energimyndigheten föreslås inte vara tillsynsansvarig myndigheten för hur priset för tankning av vätgas ska bestämmas. Energimyndigheten bedömer dock att tillsynsansvaret för hur priser bestäms för tankning av vätgas och laddning av elfordon bör vara utformat på samma sätt.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Lena Callermo.

Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit chefsjurist Rikard Janson, avdelningschef Gustav Ebenå samt enhetschef Maria Westrin. Föredragande har varit seniora rådgivaren Kristina Holmgren.

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift