

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

Klimat- och näringslivsdepartementet  
kn.remissvar@regeringskansliet.se  
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

## **Energiföretagen Sveriges synpunkter på promemorian om ett undantag från krav på laddningspunkter för ideella organisationer**

*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 ett undantag från krav på laddningspunkter för ideella organisationer och vill framföra följande synpunkter.

### **Bakgrund**

Utbyggnaden av laddinfrastruktur är avgörande för att klara elektrifieringen av transportsektorn. Därför är det glädjande att utbyggnadstakten av laddinfrastruktur har varit hög de senaste åren, mellan augusti 2023 och augusti 2024 ökade antalet publika laddpunkter från ca 30 000 till ca 45 000<sup>1</sup> i Sverige. Även om utbyggnaden självklart behöver fortsätta framöver för att möta behoven när transportsektorn elektrifieras finns det nu goda förutsättningar att köra på el i hela landet.

Exakt var och hur mycket laddinfrastruktur som behöver etableras är ofta svårt att definiera i generella termer. Laddbehovet kan variera stort mellan olika typer av platser och transportbehov. Dessutom utvecklas kundernas användande av elfordon och laddinfrastruktur samtidigt som den tekniska utvecklingen på området går framåt i snabb takt. För att inte tvinga fram investeringar i laddinfrastruktur på platser med begränsade laddbehov bör grunden för en samhällsekonomiskt effektiv och ändamålsenlig laddinfrastruktur vara en marknadsbaserad utbyggnad där dimensionering och utformning utgår från det faktiska laddbehovet - det vill säga elbilisters efterfrågan på laddning.

Laddning av fordon sker till största del när fordonet står parkerat över längre tid, vilket oftast innebär vid hemmet eller arbetsplatsen. Denna typ av laddning behöver kompletteras med snabbaddning för att till möjliggöra längre resor och snabba laddstopp. Precis som anges i promemorian gäller det föreslagna undantaget för ideella organisationer primärt så kallad destinationsladdning. Även om vissa parkeringsplatser vid destinationer, till exempel vid en idrottsanläggning

---

<sup>1</sup> <https://powercircle.org/elbilsstatistik/>

eller kyrka, potentiellt sett kan vara lämpliga laddplatser för elbilster att "toppa upp" sitt batteri i samband med ett besök, är det långt ifrån säkert att den genomsnittliga nyttjandegraden kommer vara särskilt hög för laddpunkter på dessa parkeringsplatser.

### **Synpunkter på promemorian**

Energiföretagen tillstyrker förslaget att införa ett undantag för ideella organisationer från kravet i plan- och byggförordningen att tillhandahålla laddningspunkter om man har fler än 20 parkeringsplatser. Vår ståndpunkt baseras på följande argument:

- I och med att hemmaladdning och snabbaddning kommer vara de viktigaste typerna av laddinfrastruktur antas ett undantag för ideella organisationer att etablera destinationsladdning få en ytterst begränsad påverkan på elektrifiering av transportsektorn.
- I stället för tvingande krav är det lämpligare att låta dessa organisationer fatta egna beslut om det finns behov och ekonomiska förutsättningar att installera laddpunkter på sina parkeringsplatser.
  - Detta innebär att laddinfrastruktur i större utsträckning etableras på de specifika parkeringsplatser där det finns efterfrågan på laddning. Den ideella organisationen avgör själv om värdet av att erbjuda laddning överskrider kostnaderna för investering och drift av laddinfrastrukturen.
  - När det införs lagkrav går det inte att samtidigt ge statligt stöd för investering i laddinfrastruktur – vilket är möjligt om installation av laddinfrastruktur i stället sker på eget initiativ. I praktiken kan därför undantaget kunna leda till att mer laddinfrastruktur etableras på de platser där det finns efterfrågan på laddning.
- En påtvingad investering i laddinfrastruktur kan få stor ekonomisk påverkan på ideella organisationer som ofta har en begränsad ekonomi. Det är också långt ifrån säkert att det finns elnätsinfrastruktur framdraget till de parkeringsplatser som berörs - vilket kan leda till en relativt komplex och kostsam installation. Risker är därför att kostnader för laddinfrastruktur får negativ påverkan på de ideella organisationernas verksamhet.
- Det kan finnas en risk att nya krav på att etablera laddinfrastruktur leder till att ideella organisationer skiftar fokus: från att utforska egna kreativa initiativ att etablera laddinfrastruktur, utifrån de möjligheter och efterfrågan på laddning som finns, till att enbart fokusera på att uppnå minimi kravuppfyllnad till lägsta möjliga kostnad.

- De konsekvenser som kravet skulle få för de ideella organisationerna riskerar att skapa en negativ inställning till utbyggnaden av laddinfrastruktur i samhällsdebatten vilket i sin tur riskerar att påverka synen på övergången till elfordon. Detta vore olyckligt i och med att många fler kunder behöver välja att köpa elfordon framöver om vi ska klara klimatmålen.
  - De kommande kraven har uppmärksammats i ett antal artiklar under sommaren där dessa negativa tongångar hos ideella organisationer har kunnat skönjas. Ett undantag skulle sannolikt ge ett positivt avtryck i debatten.



Lina Enskog Broman  
Energiföretagen, Enhetschef Energisystem