



Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se

Vår ref
2025-7

Er ref
MSB2024-05112

Myndigheten för samhällsskydd och
beredskap MSB
651 81 Karlstad

registrator@msb.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på MSB 2024–05112

Remiss om vägledning för säker utbyggnad och användning av ladd infrastruktur för laddbara fordon

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 4700 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Inledning

Sveriges Åkeriföretag har uppmärksammat er remiss och vill inkomma med synpunkter på vägledningen utifrån att åkeriföretagen är användare av laddbara fordon i sin verksamhet och med personal som i praktiken kommer handha momentet att ladda fordon samt ofta också är fastighetsägare. Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att lämna synpunkter på utkastet till vägledning för säker utbyggnad och användning av ladd infrastruktur för laddbara fordon. Vi ser ett stort behov av en samlad, tekniskt korrekt och juridiskt förankrad vägledning som kan ge konkret stöd för näringslivets aktörer – inte minst inom godstransporter och tunga fordon – vid etablering och användning av laddinfrastruktur.

Allmänt om utformning och målgrupp

Det nuvarande dokumentet uppvisar en otydlig målgruppsdefinition och växlar mellan grundläggande konsumentinformation och tekniskt orienterad rådgivning. Vi föreslår att vägledningen tydligare riktas till professionella aktörer inom transport-, energi- och fastighetssektorn. Detta skapar förutsättningar för ett innehåll som uppfyller krav på tydlighet, rättssäkerhet och praktisk tillämpbarhet. Sveriges åkeriföretag ifrågasätter formatvalet (pdf-folder) för ett så omfattande och förändringsbenäget område. En dynamisk och sökbar webbtjänst med länkar till aktuella regelverk, uppdaterade illustrationer och praktiska exempel vore betydligt mer ändamålsenlig. Den bör vara gemensamt förankrad hos berörda myndigheter.

Laddinfrastruktur för tunga fordon och yrkestrafik – kritiska brister

Vi noterar med oro att vägledningen i sin nuvarande form i stort saknar vägledning avseende laddinfrastruktur för tunga elfordon, vilket i praktiken utesluter en stor och växande del av den kommersiella transportsektorn.

För åkerinäringen är det avgörande att vägledningen:

- inkluderar särskilda tekniska och säkerhetsmässiga krav vid utformning av laddplatser för tunga fordon (t.ex. svängradie, skydd mot påkörning, energibehov och elnåtsdimensionering),
- behandlar samordning med andra verksamheter, såsom hantering av brandfarliga varor eller närhet till känslig infrastruktur,
- beskriver förutsättningarna för mobila eller temporära laddlösningar, som ofta är relevanta för anläggningsverksamhet eller vid omlastningshubbar.
- Det föreligger en oklarhet rörande ansvarsförhållandena när laddinfrastruktur är installerad inom en fastighet men själva uttaget för utomhusladdning är placerat på fastighetens fasad eller i dess omedelbara närhet. För att säkerställa rättstillämpning och underlätta bedömningen för berörda försäkringsgivare, bör vägledning i frågan tas fram
- Det bör beskrivas ytterligare flera aktuella metoder för laddning av tunga fordon exempelvis induktiv laddning och konduktiv laddning via skena.

Det är också nödvändigt att vägledningen belyser särskilda frågor som lastbalansering, elförsörjningens robusthet och krisberedskap kopplad till elberoende transporter.

Rättslig struktur och begreppsanvändning

Vägledningen hänvisar i dagsläget översiktligt till EU-förordningar såsom AFIR och EPBD, men ger inte tillräcklig vägledning om de rättsliga krav som dessa ställer på aktörer i praktiken. För att kunna fungera som ett operativt verktyg behöver vägledningen innehålla:

- en sammanfattning av de centrala kraven i tillämplig lagstiftning, inklusive rollfördelning mellan olika aktörer (ägare, brukare, nätägare m.fl.),
- korrekta och enhetliga definitioner i enlighet med EU:s terminologi, särskilt vad gäller begrepp som ”publik laddinfrastruktur”, ”laddpunkt”, ”allmänt tillgänglig laddning” m.fl.

En inkonsekvent begreppsanvändning riskerar att skapa osäkerhet och oavsiktlig rättsosäkerhet vid tolkning och tillämpning.

Behov av kompletteringar och preciseringar

Sveriges Åkeriföretag anser att flera av de råd som ges i dokumentet är alltför vaga för att vara praktiskt användbara. En vägledning som t.ex. talar om ”generösa ytor” eller ”tillräckliga svängradier” utan måttangivelser eller tekniska exempel riskerar att skapa fler frågor än svar. Likaså bör information om säkerhetsrisker, t.ex. brandfara vid batterihantering, kompletteras med konkreta åtgärdsrekommendationer.

För att vägledningen ska vara ett verksamt stöd till näringslivet behöver den ge tydliga exempel, tekniska specifikationer där så är möjligt, samt referenser till normer och standarder.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på MSB:s ambition att bidra till en säker och effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur, men vill understryka att nuvarande utkast inte är tillräckligt för att möta behoven hos kommersiella trafikaktörer, särskilt inom den tunga fordonsflottan.

Vi rekommenderar att vägledningen omarbetas med ett tydligare fokus på yrkestrafikens behov, baseras på aktuella tekniska krav och rättsliga ramar, samt utvecklas till ett levande, digitalt stödmaterial. Vi står gärna till förfogande för fortsatt dialog i frågan.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef

