

transportstrategi@energimyndigheten.se
janina.hirsch@energimyndigheten.se
ellen.silber@energimyndigheten.se

Ett samlat laddstöd – förslag från 2030-sekretariatet

Bakgrund

[Energimyndigheten efterlyser skriftliga synpunkter](#) och inspel vid genomförandet av [regeringsuppdraget om effektivare stöd för laddinfrastruktur](#), som består av tre delar:

1. Förslag till hur olika stöd kan samlas eller samordnas på ett sådant sätt att det tydliggör och underlättar för stödmottagarna. Samt skapar förutsättningar för en mer enhetlig bedömning vid stödgivningen.
2. Hur behovet av stöd till laddinfrastruktur förväntas att utvecklas över tid inklusive en analys av när statligt stöd är motiverat.
3. Hur stödet kan utvecklas för att på längre sikt skapa ett mer robust system genom att exempelvis identifiera platser där det kan finnas behov av extra laddkapacitet, utöver vad som krävs i ett normalläge, och möjlighet till ödrift. Ödrift innebär att ett begränsat område drivs som en "ö" med egen elproduktion, utan koppling till det övriga elnätet.

Uppdragets första två punkter redovisas den 1 mars 2025. Den tredje punkten redovisas senast den 15 december 2025. Energimyndigheten anger särskilt att de önskar svar om brister i dagens stöd för att bygga laddinfrastruktur, ev behov av ytterligare stöd med fokus på platser med låga eller ojämna trafikflöden, framgångsfaktorer för stödgivning, hur införandet av elkrediter i reduktionsplikten påverkar, samt när stöd till publik laddinfrastruktur kan utvecklas.

2030-sekretariatet samlar ledande partners inom elektromobilitet; laddinfrastruktur, vätgas, elvägar, elfordon med mera. Vi har efter internt samråd tagit fram nedanstående riktlinjer för ett mer välfungerande stöd för omställningen.

Sträckor och kluster – inte laddare för laddare

I stället för dagens stöd per laddplats, bör stödet kunna ges till en hel sträcka eller ett kluster av laddplatser i ett större område, t.ex. en stadsdel. Som komplement till ansökningar bör myndigheten kunna peka ut ett område, en sträcka eller en yrkeskategori där omställningen är särskilt angelägen och i behov av stöd. Det vore en fortsättning på det arbete länsstyrelserna påbörjat, och i linje med Norges stöd för att elektrifiera rutter. Det kan leda till att laddinfrastruktur upphandlas med ett omvänt

auktionsförfarande. Då kan förhandsbesked ges om troligt stöd, vilket underlättar för sökanden.

Störst nytta totalt – inte klimatnytta per ansökan

Dagens modell med största klimatnytta per krona och laddplats försvårar för dyra men viktiga etableringar, t.ex. där elen också måste dras fram vilket i nuläget gör ansökan för dyr för att beviljas och där hela kostnaden läggs på den som först vill etablera sig. Resultatet blir en överetablering av laddplatser på "enkla" ställen vilket är suboptimalt för omställningen.

Fokus bör vara på samhällsnytta, med klimat i högsätet men också med effektbalans, energi- och flexibilitetstjänster som parametrar. Klimatnyttan uppnås av elfordonen snarare än laddinfrastrukturen. Det bör också vara möjligt att söka medel för det som möjliggör en effektiv omställning till elektromobilitet, såsom kartläggning av behov, och den som tar kostnaden för att dra fram nytt nät/ökad kapacitet bör kunna få delar av kostnaden återbetald av andra aktörer som nyttjar utbyggnaden.

Laddbehoven ser olika ut och därför bör man kunna söka för alltifrån långsam nattladdning via mellansnabba snabbaddare till ultrasnabbaddare. Även elektrifiering av sjöfart och befintlig tågtrafik bör kunna sökas medel för, vilket också kräver ett vidare fokus än klimatnytta per laddplats.

Driftsstöd – inte bara etablering

Från att en publik laddplats etableras tills den uppnår avsedd volym tar det 12-18 månader även i attraktiva lägen. För åkerier etc kan stödet vara en förutsättning för att kunna beställa elfordon, ofta med långa leveranstider. I båda fallen betyder det stora kostnader innan betydande intäkter kommer, för bl.a. garantiåtaganden, service och underhåll, vilket dels kan innebära att många avstår från att etablera laddinfrastruktur, dels redan har lett till konkurser. Det bör därför finnas ett driftsstöd för det första året, vilket om också stöd till vätgasanläggningar ska inkluderas blir än viktigare.

Schabloner och kontinuerliga ansökningar

Klimatklivet har i nuläget sex månaders väntetid för Ladda Bilen och ingen ansökning öppen alls för annan laddinfrastruktur bl.a. för att det är så många ansökningar att hantera. Den långa handläggningstiden är förödande för näringslivet, och kan kortas genom

- Schablonbaserat stöd per laddpunkt i olika klasser (AC, DC, 11, 22, 50, 150 kW etc); Energimyndighetens stöd är närmast denna modell
- Löpande ansökningar utifrån EU:s de minimis-regler; om det inte går så kan ansökningsperioder vara så täta att det upplevs som en kontinuerlig ansökningsomgång
- Prioriterade sträckor/områden som ges förtur eller räknas upp vid ansökning
- Förhandsbesked som klargör om det är meningsfullt att söka för en viss plats

Framtidssäkring

Det är viktigt att inte i onödan ställa detaljerade krav på laddinfrastruktur, utan öppna för situationsanpassade lösningar. Dock bör krav ställas på statistik och data för uppföljning och kontroll, samt styrbarhet för kapacitetsdelning och förberedelse för vehicle-to-grid (V2G/V2X) och effektbalans. Miljökrav på laddinfrastrukturen kan också ställas.

Fokus

Laddinfrastrukturen för personbilar byggs nu ut i rask takt och kan till stora delar ske på kommersiell grund; bidrag bör från år 2026 kunna fokuseras på områden och situationer där omställningen är svårare eller dyrare. Det gäller t.ex. flerfamiljshus, längs vägar med låg trafik men som ändå är av strategisk betydelse för omställningen enligt EU:s TEN-T, regionala elektrifieringspiloter eller liknande, samt där själva framdriften är dyr.

För tung trafik, sjöfart och på sikt flyg behövs generellt stöd minst till år 2030, som (se ovan) bör utgå ifrån samlad nytta och inte ensidigt utgå ifrån största möjliga klimatnytta per laddplats.

Enkel ansökning – ”one stop shop”

Stöd för laddinfrastruktur ges från Energimyndigheten (elektrifieringspiloterna), Naturvårdsverket (Klimatklivet samt Ladda Bilen) och Skatteverket (skattereduktion för installation av laddningspunkt samt energilager), tidigare har också Trafikverket gett stöd till snabbbladdare. För fordon finns olika stöd för lätta respektive tunga lastbilar och bussar, samt för elbilar vid skrotning av annan bil.

I första hand bör stöd för laddinfrastruktur och elfordon finnas hos en aktör, förslagsvis Energimyndigheten eller Naturvårdsverket. I andra hand bör alla stöd ha en och samma portal, varifrån ansökan automatiskt går till rätt instans. Det blir då också lättare att

informera om möjligheten att söka medel; vi noterar inte minst på tunga sidan att informationskampanjer om vilka stöd man kan söka inte når fram. Detta one-stop-shop bör kombineras med "one pager" för ansökan, vilket exempelvis Smart Oslo redan löst.

Mindre justeringar bör inte som idag leda till att en beviljad ansökan dras tillbaka eller måste göras om; t.ex. kan man på grund av markförhållanden behöva flytta laddplatsen ett par hundra meter vilket ska gå att göra inom ramen för befintlig ansökan. Också tidsramen för att fullgöra projekten kan behöva förlängas utifrån att fordon och laddinfrastruktur ibland dröjer.

Laddning *och* biodrivmedel *och* elektrobränslen

Att reduktionsplikten framgent kan nås genom "inblandning av medel genom förnybara eller andra fossilfria drivmedel, eller leverans av fossilfri el från en publik laddningsstation" är självklart utifrån EU:s förnybartdirektiv RED. Det har dock i närtid inte någon klimatnytta; "Eftersom den el som får tillgodoräknas inledningsvis hade levererats till laddfordon oavsett förslaget, leder denna laddning inte till ytterligare utsläppsminskningar, utan till att användning av fossilfria bränslen ökar för en given nivå på reduktionsplikten så att utsläppen från bensin och diesel ökar". Därtill är föreslagen utformning olycklig då eldrift ställs mot förnybara drivmedel och elektrobränslen; varje kWh publik laddning innebär en lägre andel fossilfritt i bensin och diesel. För att hela *höjningen* från 6% till 10% ska uppnås enbart med el, krävs knappt 3,8 TWh el, medan hela *nivån* nås med 8,6 TWh el, baserat på 2023 års försäljning på 77,5 TWh bensin och diesel, samt utsläpp 26 g CO₂e/kWh för svensk elmix, sätts elen till 0 och/eller minskar försäljningen av fossila drivmedel, krävs betydligt mindre. *Reduktionsplikten bör därför successivt höjas*, så att inte elektrifieringen urholkar omställningen till fossilfria drivmedel vid pump.

Utifrån regeringens starka och välkomna betoning av att klimatmålen ska nås på riktigt bör Sverige för all måluppfyllelse avstå från att använda sig av multiplikatoreffekter. Att nå målen i en tabell med framförhandlade multiplikatorer är av begränsat värde för den klimatutmaning vi står inför. Därtill bör regeringen och Energimyndigheten snarast ge klarhet kring:

- *Vad är en publik laddningsstation?* Promemorians inkluderande av "när tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp, till exempel kunder", innebär att en mycket stor del av laddningen är publik. Intresset för att räknas som publik och få krediter att sälja kan då leda till att arbetsplatser erbjuda laddning mot en så hög kostnad att den i praktiken inte används av allmänheten, men ändå ger krediter.
- *Vems är laddstationen?* Merparten av de laddstationer som finns på drivmedelsbolagens mackar, är uppförda i samverkan med energibolag. För de som inte förutsåg lagförändring, behövs klarhet i vem som har rättigheten till

krediterna.

- Hur hanteras publik laddning som redan delfinansierats med offentliga medel; kan krediterna fullt ut tillfalla driftsaktörerna utan att det räknas som dubbla stöd?
- Hur räknas klimatpåverkan från publik laddning som sålt utsläppsrätter/klimatcertifikat för detta? Utifrån vikten av att klimatnytta inte dubbelräknas i exempelvis hållbarhets- och CSRD-redovisningar kan det mest logiska vara att sådan el får samma klimatpåverkan per energienhet som reduktionspliktsdiesel/bensin, men det skulle allvarligt försvaga argumenten för laddning.

Slutord

2030-sekretariatet med partners tackar för möjligheten att ge synpunkter i detta ärende, men vill också påpeka att liknande processer pågår på många andra håll, såsom med Trafikanalys utredning. Det är inte självklart att de många parallella processerna ger effektivast möjliga utfall, varför vi menar att den samordning vi betonar i stödet för omställningen, också bör gälla myndighets- och utredningsarbetet.

Vi utvecklar i andra remissvar och rapporter hur omställningen bäst kan ske, och står till berörda myndigheters, utredningars och regeringens förfogande för att fördjupa och konkretisera detta.

För 2030-sekretariatet, 2 december 2024

Mattias Goldmann