

## Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur KN2024/01420 - Remissvar från 2030-sekretariatet

### Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

Vi välkomnar regeringens mål att åstadkomma ett förenklat, lättbegripligt, konsekvent och bredare stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur, och ställer oss i huvudsak bakom Naturvårdsverkets förslag inklusive ambitionen att implementera dem till 1 juli. Vi vill samtidigt betona att förslagen inte räcker för att motverka negativa signaler såsom skattesänkningar på fossila drivmedel eller slopade/minskade stimulanser för eldrivna fordon. Det är därför av stor vikt att dessa och kompletterande förslag hanteras skyndsamt.

### Bakgrund

Naturvårdsverket har av regeringen fått i uppdrag att se över hur förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon bör förändras för att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Såväl myndighetens förslag som utredningsdirektiv finns på <https://www.naturvardsverket.se/49e807/globalassets/om-oss/slut-redovisade-regeringsuppdrag/forslag-pa-forordningsandringar-som-mojliggor-ett-mer-effektivt-framjande-av-icke-publik-laddinfrastruktur.pdf>

### Synpunkter

Idag är det, som Naturvårdsverket visar (se diagram nedan), otydligt och överlappande vilket stöd den som vill etablera laddinfrastruktur ska söka. Det ger en osäkerhet bland användarna, ökar administrationen, ger onödiga kostnader och försvårar omställningen.

Tabell 1. Stöd att söka för utbyggnad av laddinfrastruktur.

| Stöd                                                | Inriktning                           | Typ av laddning                                                              | Ansvarig myndighet                | Sökande                                                                              | Fordon som laddas                        |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Klimatklivet – publik laddinfrastruktur             | För tunga och lätta fordon.          | Publik laddning.                                                             | Naturvårdsverket                  | Organisationer som vill erbjuda publik laddning.                                     | Verksamhetsfordon och privatägda fordon. |
| Klimatklivet – laddinfrastruktur som inte är publik | För tunga och lätta fordon.          | Icke-publik laddning, semi-publik laddning och laddning vid gästparkeringar. | Naturvårdsverket                  | Alla typer av organisationer förutom privatpersoner.                                 | Verksamhetsfordon.                       |
| Klimatklivet – Ladda bilen                          | I huvudsak för boende och anställda. | I huvudsak icke-publik laddning.                                             | Naturvårdsverket                  | Arbetsgivare, hyresvärdar, bostadsrättsföreningar, samfälligheter.                   | I huvudsak privatägda fordon.            |
| Regionala elektrifieringspiloter                    | För tunga fordon.                    | Semi-publik och publik snabbladdning.                                        | Energimyndigheten                 | Organisationer som vill erbjuda publik eller semi-publik laddning till tunga fordon. | Verksamhetsfordon (tung trafik).         |
| Infrastruktur för snabbladdning längs större vägar  | För tunga och lätta fordon.          | Publik snabbladdning.                                                        | Trafikverket                      | Organisationer som vill erbjuda publik laddning.                                     | Privatägda fordon och verksamhetsfordon. |
| Skatteavdrag för grön teknik                        | Laddningspunkter för lätta fordon.   | Icke-publik laddning.                                                        | Skatteverket                      | Privatpersoner.                                                                      | Privatägda fordon.                       |
| Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)            | För tunga och lätta fordon.          | Publik snabbladdning.                                                        | Trafikverket* (CEF-sekretariatet) | Organisationer som vill erbjuda publik laddning.                                     | Privatägda fordon och verksamhetsfordon. |

Naturvårdsverket sammanfattar sina förslag med att ”En konsekvens av att inte ändra regleringen är att utbyggnadstakten avseende laddinfrastruktur riskerar att bli för låg”. Vi är därför övergripande mycket positiva till förändringsförslagen och att de föreslås införas redan 1 juli i år. Vi konstaterar dock att ett liknande uppdrag till Energimyndigheten ska slutredovisas den 1 mars och att det kan komma kompletterande förslag där som bör hanteras samfällt.

## Förordat förslag

Vi förordar liksom myndigheten ”*Lösningalternativ 1*”, där icke-publik laddinfrastruktur samlas i en utveckling av Naturvårdsverkets Ladda bilen-stöd, och där ”icke publik” definieras som allt som har en avgränsad målgrupp till skillnad från samtliga bilister. Det möjliggör för stora fastighetsägare att söka stödet, vilket är avgörande för omställningen. Dock ser vi gränsdragningsproblem som snarast bör klargöras, främst avseende vad som räknas som icke publik respektive allmän, men också avseende vilka som får söka stöd – t.ex. har frågor om statliga myndigheters och bolags möjligheter att söka stöd.

Det är klokt att beräknad *klimatnytta och återbetalningstid inte* blir avgörande för stödet – dels för att osäkerheten om vilken klimatnytta en enskild laddplats får alltid är betydande, dels för att en utbyggd laddinfrastruktur också där klimatnyttan vid en första anblick är liten kan vara betydande för hela omställningen. Hit hör t.ex. gästparkeringar vid hotell, campingar och liknande samt verksamhetsfordon med kort körsträcka.

Vidare är det positivt om *ansökan kan ske kontinuerligt*, som det redan är för Ladda Bilen-bidraget. Att bidraget åtminstone delvis kan betalas ut innan laddinfrastrukturen är utbyggd är en viktig reform för flera aktörer som t.ex. har svårt att ta lån.

Vi är också positiva till *konkurrensutsatta anbudsförfaranden* som komplement till ansökningar. Myndigheten bör kunna peka ut ett område, en sträcka eller en yrkeskategori där omställningen är särskilt angelägen och i behov av stöd och begära in anbud för dessa, som en fortsättning på det arbete länsstyrelserna påbörjat, och i linje med Norges stöd för att elektrifiera rutter. Då kan förhandsbesked ges om troligt stöd, vilket underlättar för sökanden. Vi delar dock Naturvårdsverkets bild att det långtifrån alltid är lämpligt och att utformningen är grannlaga så att inte ”dumsnåla” lösningar vinner. Formellt kan det vara rimligt att låta Naturvårdsverket avgöra detta, men vi föreslår att ett råd med marknadens parter sätts samman för att bland annat ge synpunkter kring detta.

*Stödnivåerna* är väl avvägda, med maximalt 50 procent av de stödberättigande kostnaderna, vilket tillsammans med övriga begränsningar gör att GBER och de minimis-förordningen uppfylls. Om inte schablonbelopp införs, är högst 15 000 kronor per laddpunkt för växelströmsladdning upp till 23 kW tillräckligt; den begränsande faktorn har varit utbetalningstider och byråkrati. Att inte ha någon formell gräns för bidragsbeloppet för laddningspunkter med högre effekt och/eller likströmsladdning är också klokt, liksom att bidrag ska kunna även till andra tekniska lösningar än Typ 2, Combo 2/CCS, inklusive exempelvis induktiv laddning, batteribyte och MCS.

Att kräva en oberoende *marknadsundersökning* för att styrka behovet av laddningspunkten ser vi som otympligt, kostsamt och utan större faktiskt värde – en sådan studie blir mycket snabbt föråldrad eftersom både laddinfrastrukturen och elfordonsparken byggs ut. Därför är det klokt att tillfällena där detta krävs minimeras. En ansvarig myndighet bör årligen sammanställa

behovet såväl geografiskt som per lokalitet och kund-/fordonstyp, t.ex. för taxinäringen, vid rastplatser, för campingplatser etc.

*En myndighet* bör hantera stödet för laddinfrastrukturen, i linje med Naturvårdsverkets konstaterande att ”Det är svårt att navigera mellan dagens olika stöd. Ur sökandes perspektiv skapar nuvarande ansvarsfördelning och reglering problem med att överblicka vad olika stöd riktar sig till och hur de förhåller sig till varandra”, och en fördel med *alternativ 1* är att det kan gälla för lätta såväl som för tunga fordon – åkerier, kommuner och andra hanterar båda dessa fordonstyper. Det är olyckligt att Naturvårdsverket i budgetunderlaget för 2025–2027 föreslår att Energimyndigheten ska hantera laddinfrastruktur för tung trafik och Naturvårdsverket stödet för lätt trafik. Om det inte är möjligt att samla allt stöd hos en aktör bör alla stöd ha en gemensam 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 uppnått.

## Kompletterande förslag

Vi har på annan plats framfört en lång rad förslag på hur omställningen till elektromobilitet kan påskyndas, inklusive ett förtida remissvar på Utredningen om elektrifierade transporter (SOU 2024:97) som i hög grad hanterar samma frågor. I direkt anslutning till Naturvårdsverkets förslag, har vi ett antal förslag till kompletteringar:

- **Fokus samhällsnytta.** Naturvårdsverket anger klokt att klimatnytta inte ska beräknas per laddplats, vilket bör kompletteras med vilka nyttor som premieras när ansökningar bedöms. Hit hör förutom klimat, effektbalans, energi- och flexibilitetstjänster.
- **Stöd till markarbete och annat förarbete.** Idag kan laddstöd. Inte gå till viktiga etableringar där elen måste dras fram, då det 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. Därför bör det vara möjligt att söka medel för markarbete, liksom 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.
- **Driftsstöd.** 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 beställa elfordon, ofta med långa leveranstider. Det betyder stora kostnader innan betydande intäkter kommer, för bl.a. garantiåtaganden, service och underhåll, vilket kan innebära att många avstår från att etablera laddinfrastruktur och redan har lett till konkurser. Det bör därför finnas möjlighet att söka ett driftsstöd för det första året, vilket om också stöd till vätgasanläggningar ska inkluderas blir än viktigare.
- **Hyresmöjlighet.** Idag går stöd för laddplatser till aktörer själva avser äga dessa, men vi ser exempelvis för solceller en framväxande marknad för uthyrning och det bör vara möjligt att söka stöd för sådana lösningar också inom laddinfrastruktur.

- **Uppgradering.** Det bör entydigt vara möjligt att söka stöd också för uppgradering av befintliga laddplatser, vilket kan vara ett kostnadseffektivt sätt att öka kapaciteten.
- **Justeringar inom befintlig ansökan bör vara möjliga.** Idag innebär mindre justeringar till att en beviljad ansökan måste dras tillbaks och göras om, t.ex. när man på grund av markförhållanden behöver flytta laddplatsen ett par hundra meter. Det bör kunna ske inom ramen för befintlig ansökan, och tidsramen för att fullgöra projekten bör kunna förlängas utifrån att fordon och laddinfrastruktur ibland dröjer.
- **Handläggningstider måste kortas,** vilket Naturvårdsverkets förslag ger förutsättningar för, men inte garanterar. Med schabloner och i förväg beslutade behovskartläggningar (se ovan) skapas förutsättningar för detta, men vi tror också att förstärkningar på myndigheten kan behövas.
- **Stöd till energilager** bör samordnas med laddstödet, så att laddplatser kan nyttja el som lagrats då den varit billig och i överflöd (t.ex. nattetid).
- **Kapacitetskartor** bör införas så snart det är möjligt, i första hand genom Svenska Kraftnät. Detta lägger grunden för att kunna bedöma potentialen att anlägga ny laddinfrastruktur, särskilt för tunga fordon med höga effektbehov. Detta bör kunna samordnas med en granskning av behovet av mark för laddning.
- **Laddplatser utformning.** Det är angeläget att det är lätt att hitta laddplatser och den standard för vägvisning som finns bör vara rekommendation vid finansiering av publik och semi-publik laddning. Betallösningar bör uppfylla AFIR och andra reglementen, men inte vara mer långtgående. Tillgänglighetsanpassningen bör rekommenderas följa den standard som är under framtagande, och säkerhetskrav följa senast antagna protokoll. Där så är lämpligt bör laddningen kunna användas av olika fordonskategorier.
- **Kategoriskifte.** En icke-publik laddpunkt som fått stöd enligt GBER kan i princip inte omvandlas till publik då stödet inte testats enligt detta reglemente. När nu reduktionsplikten 1 juli också ska inkludera publik laddning, kan detta ge angelägna kompletterande intäkter om man tillåts byta kategori och det bör utvärderas hur det kan ske.
- **Samordning.** Energimyndighetens samordningsuppdrag för laddningsinfrastruktur bör kompletteras antingen genom att vidga uppdraget eller genom att ge andra myndigheter nya uppdrag. Det kan vara lämpligt att samordningen sker hos Energimyndigheten medan de faktiska bidragen hanteras av Naturvårdsverket.

## Avslutande ord

Samtidigt med denna remiss har Trafikanalys presenterat Utredningen om elektrifierade transporter (SOU 2024:97), vars arbete överlappar Naturvårdsverkets, och 1 mars ska Energimyndigheten slutredovisa sitt liknande uppdrag, utöver deras tidigare genomförda insamling av underlag om laddinfrastruktur. Våra förslag och tankar kring dessa finns på vår webbplats.

Övergripande delar vi Trafikanalys konstaterande att ”Om elektrifieringen ska kunna skalas upp behöver TCO (total cost of ownership) för ett elfordon vara i paritet med eller lägre än för fossilfordon”. Det uppnås genom en stegvis höjning av priset på fossila drivmedel, en reduktionsplikt där förnybara drivmedel och eldrift inte ställs mot varandra utan nivån successivt

höjs så att båda delar av omställningen gynnas, en förstärkt bonus-malus beskattning av fordon så att inköp av eldrivna fordon gynnas samt starkare stimulans för användning av elfordon så att de stannar i landet. Sådana insatser ligger utanför det uppdrag Naturvårdsverket fått denna gång, men är nödvändiga att ta med i det fortsatta arbetet.

*För 2030-sekretariatet, den 6 februari 2025*

Mattias Goldmann

[Mattias.goldmann@2030sekretariatet.se](mailto:Mattias.goldmann@2030sekretariatet.se)