



SWEDISH  
ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
AGENCY

SKRIVELSE  
2024-06-20

Ärendenummer:  
NV-09152-23

# Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Redovisning av regeringsuppdrag

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>FÖRSLAG TILL FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR</b>	<b>7</b>
Förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon	7
Förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar	15
<b>1. UPPDRAG OCH GENOMFÖRANDE</b>	<b>19</b>
1.1 Uppdraget	19
1.2 Utgångspunkter och avgränsningar	19
1.3 Definitioner och begrepp	21
1.4 Genomförande	22
<b>2. NULÄGESBESKRIVNING</b>	<b>23</b>
2.1 Stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur	23
2.2 Statsstödsregler för laddinfrastruktur	24
2.3 Nuvarande stödgivning inom Klimatklivet	25
<b>3. PROBLEMANALYS</b>	<b>30</b>
3.1 Behovet av laddinfrastruktur	30
3.2 Fler bör få stöd för laddning	31
3.3 Vad aktörer efterfrågar	31
3.4 Gränsdragningar mellan stöd skapar otydlighet	32
3.5 Bestämmelser vid stöd till laddningspunkter på gästparkeringar	33
3.6 Förutsättningarna att införa ett konkurrensutsatt anbudsförfarande	34
3.7 Möjliga och motiverade stödnivåer	35
<b>4. LÖSNINGSALTERNATIV</b>	<b>39</b>
4.1 Nollalternativet – ingen åtgärd	39
4.2 Lösningalternativ 1: Förtydligad gränsdragning mellan stöden inom Klimatklivet	40
4.3 Lösningalternativ 2: Förtydligat stöd för boende och anställda	44
4.4 Andra alternativ som övervägts	45
4.5 Jämförelse av alternativen	46
<b>5. NATURVÅRDSVERKETS FÖRSLAG</b>	<b>49</b>
5.1 Ändrad gränsdragning mellan Naturvårdsverkets stödordningar	49
5.2 Införande av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande	50
5.3 Förslag till ändrade stödnivåer	52
5.4 Särskilda krav för stöd till laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten	53

5.5	Förslag på övriga ändringar i förordning 2019:525	54
5.6	Förslag på ändringar i förordning 2015:517	59
5.7	Förslag till ikraftträdande	60
5.8	Finansiering av förslagen	61
5.9	Stödformer och reglering behöver ses över	61
<b>6.</b>	<b>KONSEKVENSER AV FÖRSLAGEN</b>	<b>63</b>
6.1	Övergripande konsekvenser av förslagen	63
6.2	Offentligfinansiella konsekvenser	63
6.3	Konsekvenser för Naturvårdsverket	64
6.4	Konsekvenser för andra statliga myndigheter	66
6.5	Konsekvenser för kommuner och regioner	68
6.6	Konsekvenser för företag och organisationer	68
6.7	Konsekvenser för konkurrensen	70
6.8	Konsekvenser för hushåll	71
6.9	Miljömässiga konsekvenser	71
6.10	Överensstämmelse med EU-rätt	72
6.11	Osäkerheter och övriga konsekvenser	73
6.12	Behov av särskilda informationsinsatser	74
<b>7.</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>75</b>

# Sammanfattning

Naturvårdsverket har 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. En anledning till detta är ändringar i statsstödsreglerna som öppnar upp för att fler aktörer kan få stöd för investeringar i laddinfrastruktur. I denna skrivelse redovisas regeringens uppdrag till Regeringskansliet.

Genom de ändringar som Naturvårdsverket föreslår förbättras möjligheterna att ansöka om det så kallade *Ladda bilen-stödet*, både för den som söker stöd för laddning för boende hos fastighetsägare med många fastigheter samt för den som söker stöd för laddning av verksamhetsfordon i mindre transportintensiva verksamheter. Även laddinfrastruktur som är tillgänglig för en avgränsad grupp av allmänhet omfattas av de föreslagna ändringarna, såsom laddning för kunder och besökande vid gästparkeringar vid hotell, campingar eller andra utflyktsmål.

Förslag på ändringar rör i huvudsak förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Naturvårdsverket lämnar förslag på vissa följdändringar i förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar så att författningarnas definitioner, hänvisningar och krav för ansökningar harmonierar.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

## Fler laddtyper och aktörer omfattas

Stödet kan idag ges till i huvudsak boende och anställda. Genom Naturvårdsverkets förslag utvidgas målgruppen och stödet omfattar fler laddtyper än tidigare. Utöver en utökad målgrupp som kan söka stöd för laddning för anställda och boende kan stöd lämnas för laddning hos budbils- och transportfirmor, av taxibilar och för vissa besökande. Stöd kan med ändringar lämnas till *icke-publik laddning* och även så kallad *semi-publik laddning*.

## Förenklingar för icke-publik laddning av tunga och lätta transportfordon

Ansöknings- och prövningsförfarandet förenklas för icke-publik laddning av både tunga och lätta transportfordon som är knuten till en viss verksamhet, till exempel fordon som används av hantverkare eller transportföretag. De som tidigare kunnat söka stöd för investeringar i icke-publik laddinfrastruktur enligt förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar föreslås i stället prövas enligt förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Det ger ökade förutsättningar för dessa att få stöd, eftersom kraven på att redovisa beräknad klimatnytta minskar och att ansökningar kan lämnas in löpande under året.

## Laddinfrastruktur vid gästparkeringar

Genom ändringar kan stöd lämnas till laddinfrastruktur vid gästparkeringar, till exempel vid hotell och campingar. Den kan av statsstödsrättsliga skäl inte anses vara tillgänglig för en definierbar grupp av användare, utan användarna betraktas

som en begränsad grupp av en allmänhet. Statsstödsregler (artikel 36a i 2023 års version av den allmänna gruppundantagsförordningen för statsstöd, GBER) avgör hur ansökningar för laddinfrastruktur vid gästparkeringar kan prövas. I vissa fall kommer det att krävas offentligt samråd eller en oberoende marknadsundersökning.

### Konkurrensutsatt anbudsförfarande

Naturvårdsverket lämnar förslag som ger möjlighet till konkurrensutsatt anbudsförfarande. Utlysningar föreslås ske vid särskilda tillfällen efter avstämning med Energimyndigheten så att utlysningarna är riktade till områden eller sektorer där en särskild ekonomisk stimulans är motiverad. Det behöver säkerställas att inte alla kan få stödet i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. För att följa kraven i GBER om vad förfarandet ska uppnå ges möjlighet att göra justeringar inför varje utlysning.

### Ändrade stödnivåer

Naturvårdsverket har haft i uppdrag att se över stödnivåerna för stödet och föreslår följande:

- Sökande som enbart prövas enligt förordning 2019:525, alltså inte berörs av GBER, beviljas som mest 50 procent av investeringskostnaden.
- Sökande som prövas enligt de minimis-förordningen beviljas som mest 50 procent av investeringskostnaden.
- Sökande som prövas enligt statsstödsreglerna utan att det sker genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 36a punkt 6 GBER) beviljas som mest 20 procent för ett stort företag, 40 procent för ett medelstort företag och 50 procent för ett litet företag.
- Möjligt stöd anpassas till aktuella behov för de aktörer som ges stöd i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 36a punkt 4 GBER) i samband med en utlysning.

Maxbeloppet för laddning till och med en maximal laddningseffekt på 23 kW AC föreslås till 15 000 kronor per laddningspunkt, i likhet med tidigare.

Naturvårdsverkets analyser ger inte anledning att ändra maxbeloppet per laddningspunkt för AC-laddning.

För AC- och DC-laddning från 23 kW införs inget maxbelopp, eftersom kostnaderna för installationer med högre effekt kan skilja sig betydligt. Det kan gälla kostnaderna för kablage, elinstallation eller nätanslutning.

### Konsekvenser och kostnader som följer av förslagen

Naturvårdsverket bedömer att föreslagna ändringar leder till en snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur. De bedöms innebära att både fler och en större bredd av aktörer kan söka stöd, samt att stöd möjliggörs för fler användargrupper.

På en övergripande nivå bedöms konsekvenserna som övervägande positiva. Föreslagna ändringar bedöms möjliggöra ett mer effektivt främjande av utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur och i förlängningen bidra till positiva effekter på klimat, hälsa, marknad och miljö.

En del av finansieringen kan ske inom befintliga ekonomiska ramar. Eftersom kostnadsökningen inte fullt ut kan finansieras med befintliga anslag lämnar Naturvårdsverket ett förslag till regeringen om att öka anslagsposten för administration med 5 miljoner kronor årligen. De direkta kostnader som uppstår rör främst anpassning och effektivisering av ansökningsförfarandet och handläggningen i förhållande till den prövning som föreslås enligt förordning 2019:525, de minimis-förordningen och GBER, samt en ökad mängd ärenden.

#### En bredare översyn av reglering och stöd till laddinfrastruktur

Naturvårdsverket anser att det behövs en översyn av stöden till laddinfrastruktur. 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. Det finns ett behov av att med bred ansats se över reglering och stödformer för att samordningen mellan myndigheter ska kunna ske effektivt och för att undvika överlapp mellan stöd.

Sammanslagningar av reglering skulle till exempel kunna öka effektiviteten och underlätta för de som vill söka stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur att hitta rätt bland stödformerna. Att myndigheterna fördelar stöd till laddinfrastruktur enligt en och samma förordning kan vara ett sätt att förenkla ytterligare för myndigheter och stödmottagande aktörer, och därmed också ett sätt att underlätta elektrifieringen.

För att underlätta elektrifieringen av transportsektorn behövs ökad kunskap både om behov av och hinder för utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur.

# Förslag till författningsändringar

## Förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon

*dels* att 2–5, 6, 8, 9, 10, 12–15 och 19 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i förordningen ska införas nya bestämmelser i 5 a, 9 a–9 c och 11 a §§ med följande lydelse,

*dels* att det i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska införas en ny bestämmelse av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

I denna förordning betyder

elfordon: elbilar och laddhybridbilar som är laddningsbara från elnätet

laddningspunkt: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas.

laddningspunkt: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas, *och*

*laddningspunkt för publik användning: en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten utan att tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp.*

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse och kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

3 §

Bidrag får endast ges för laddningspunkter som, när de har installerats,

1. finns på en fastighet som den som ansöker om bidraget äger eller innehar med särskild rätt,

2. är placerade vid en bostad eller en arbetsplats och är avsedda att huvudsakligen användas av dem som bor i bostaden eller av dem som är anställda på arbetsplatsen,

2. inte är avsedda för publik användning,

3. är installerade av ett sådant elinstallationsföretag eller en sådan elinstallatör som avses i elsäkerhetslagen (2016:732),

4. är förberedda för elmätning och debitering av elkostnad och utrustas med minst de uttag eller anslutningsdon för elfordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2 eller av typ Combo 2 som beskrivs i standarden EN 62196-3.

4. är utrustade i enlighet med teknisk specifikation som följer av en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/988, och

5. är förberedda för elmätning och debitering av elkostnad.

Om ansökan avser bidrag som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 och en laddningspunkt med en effekt som uppgår till högst 22 kW, ska laddningspunkten kunna stödja smarta laddningsfunktioner.

4 §

Bidrag till företag får endast ges i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 56 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 eller i

Bidrag till företag får endast ges i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36a i kommissionens förordning (EU) nr



kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

651/2014 eller i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

5 §

Bidrag får inte ges till åtgärder som

1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag eller annan författning eller enligt villkor i ett tillstånd, eller

2. berättigar till *bidrag* enligt *förordningen (2017:1318) om bidrag till privatpersoner för installation av laddningspunkt till elfordon.*

2. berättigar till *skattereduktion för installation av grön teknik enligt inkomstskattelagen (1999:1229).*

5 a §

*Stöd får endast ges till en sökande som bedöms ha ekonomisk och operativ förmåga att fullgöra sina skyldigheter enligt villkoren för bidraget.*

*Vid bedömning av sökandens ekonomiska och operativa förmåga får hänsyn tas till*

*1. ekonomiska rapporter, såsom årsredovisning, balans- och resultatrapporter,*

*2. skatteskulder, andra skulder och anmärkningar,*

*3. lagöverträdelse eller korruption under fem år före ansökan som avser organiserad brottslighet, bestickning, korruption, bedrägeri, penningtvätt, finansiering av terrorism, terroristbrott, brott med anknytning till terroristverksamhet eller människohandel, och*

*4. misstankar om brott enligt punkten ovan.*

*Naturvårdsverket får hämta in de uppgifter som behövs för att genomföra bedömningen i andra stycket och som avser sökanden, dess företrädare, ägare och motsvarande avseende organisationer inom samma koncern samt verklig huvudman.*

6 §

Bidragsberättigande kostnader är material- och arbetskostnader för åtgärder som vidtas efter att denna förordning trätt i kraft och som behövs för att installera en laddningspunkt, såsom kostnader för laddbox *och* framdragning av el.

Bidragsberättigande kostnader är material- och arbetskostnader för åtgärder som vidtas efter att denna förordning trätt i kraft och som behövs för att installera en laddningspunkt, såsom kostnader för laddbox, framdragning av el *och* *effektförsörjning*.

Arbetskostnader är bidragsberättigande endast om de avser arbete som utförs av någon som är godkänd för F-skatt eller, i fråga om ett utländskt företag, har ett intyg eller en annan handling som visar att företaget genomgår motsvarande kontroll i fråga om skatter och avgifter i sitt hemland.

8 §

Bidrag får ges *som ett engångsbelopp* med högst 50 procent av de bidragsberättigande kostnaderna, *dock högst 15 000 kronor per laddningspunkt*.

Bidrag får ges med högst 50 procent av de bidragsberättigande kostnaderna.

*För en laddningspunkt för växelströmsladdning (AC-laddning) med en effekt som uppgår till högst 23 kW får bidrag lämnas med högst 15 000 kronor per laddningspunkt.*

*Om bidrag ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får andra bidragsnivåer än de som anges i första och andra styckena användas. Bidragsnivån ska offentliggöras inför varje prövningstillfälle.*

9 §

*En ansökan om bidrag ska innehålla*

*Om bidraget avser en åtgärd som inte utförts innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket, ska ansökan innehålla*

1. uppgifter om sökanden och på vilken fastighet laddningspunkten ska installeras,

2. uppgifter om när åtgärden *har utförts eller* är avsedd att utföras,

3. uppgifter som visar att kraven i 3 § *och 6 § andra stycket* är uppfyllda,

2. uppgifter om när åtgärden är avsedd att utföras,

3. uppgifter som visar att kraven i 3 § är uppfyllda,

4. en förteckning över kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna som det söks bidrag för,

5. *specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaden för de åtgärder som har utförts när ansökan görs, och*

6. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd.

4. en förteckning över *de uppskattade* kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna det söks bidrag för, *och*

5. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd.

#### 9 a §

*Om bidraget avser en åtgärd som har utförts när ansökan kommit in till Naturvårdsverket, ska ansökan innehålla*

1. uppgifter om sökanden och på vilken fastighet laddningspunkten har installerats,

2. uppgifter om när åtgärden har utförts,

3. uppgifter som visar att kraven i 3 § och 6 § andra stycket är uppfyllda,

4. en förteckning över kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna som det söks bidrag för,

5. *specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaderna som det söks bidrag för,*

6. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd, och

7. underlag enligt Naturvårdsverkets anvisningar som visar att åtgärden är kostnadseffektiv, om ansökan avser en laddningspunkt för likström eller en laddningspunkt som har en högre effekt än 23 kW.

#### 9 b §

*Om ansökan avser ett företag, ska den också innehålla uppgifter om företagets*

*namn, antal anställda, årsomsättning och balansomslutning.*

9 c §

*Om ansökan avser bidrag som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 och avser en laddningspunkt som kommer vara tillgänglig för allmänheten ska sökanden styrka behovet av laddningspunkten genom en oberoende marknadsundersökning på sätt som anges i artikel 36a punkt 10 och 11 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.*

10 §

Ansökan ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till Naturvårdsverket i det formulär som Naturvårdsverket anvisar.

*Ansökan ska lämnas in senast sex månader efter att den åtgärd som ansökan avser har utförts.*

*Om ansökan avser en åtgärd enligt 9 a § ska ansökan lämnas in senast sex månader efter att åtgärden har utförts.*

En ansökan som avser stöd enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 ska lämnas in innan arbetet med åtgärden har inletts.

11 a §

*Naturvårdsverket får besluta att bidrag ska sökas inom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.*

*Naturvårdsverket anger antalet prövningstillfällen för konkurrensutsatt anbudsförfarande per år och publicerar uppgifter om prövningstillfällena på sin webbplats.*

*När bidrag ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska bidraget ges till den eller de åtgärder som vid prövningstillfället uppfyller ställda krav och bäst uppfyller ställda urvalskriterier. Naturvårdsverket får meddela andra krav utöver de som anges i 9–9 c §§. Naturvårdsverket ska offentliggöra urvalskriterier och*

*ytterligare krav inför varje  
prövningstillfälle och senast sex veckor  
före sista ansökningsdag.*

*I ärenden där stöd ges genom ett  
konkurrensutsatt anbudsförfarande får  
en sökande rätta, förtydliga eller  
komplettera en ansökan eller en  
handling som lämnats in av sökanden  
tillsammans med ansökan endast om  
Naturvårdsverket tillåter eller begär  
det. En sådan åtgärd ska vara förenlig  
med principerna om likabehandling och  
öppenhet.*

*I ärenden där stöd ges genom ett  
konkurrensutsatt anbudsförfarande ska  
Naturvårdsverket inte tillämpa  
bestämmelserna i 10 och 25 §§  
förvaltningslagen (2017:900) om  
partsinsyn och kommunikation.*

#### 12 §

Naturvårdsverket prövar *frågor om  
bidrag.*

Naturvårdsverket prövar *ansökningarna  
och beslutar om bidrag.*

#### 13 §

I ett beslut att ge bidrag ska Naturvårdsverket ange

1. att bidragsmottagaren, på begäran av myndigheten, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av bidraget, och
2. de övriga villkor som behövs för att säkerställa att kraven enligt denna förordning uppfylls och att syftet med bidraget enligt 1 § tillgodoses.

Om bidraget avser en åtgärd *som inte  
är utförd*, ska Naturvårdsverket i  
beslutet ange när åtgärden senast ska  
vara utförd.

Om bidraget avser en åtgärd *enligt 9 §*  
ska Naturvårdsverket i beslutet ange när  
åtgärden senast ska vara utförd.

#### 14 §

Ett bidrag får *inte betalas ut innan den  
åtgärd som bidraget avser har utförts.*

Ett bidrag får *betalas ut i omgångar.  
Dock får högst 75 procent av  
bidragsbeloppet betalas ut innan en  
åtgärd har slutförts.*

15 §

Om Naturvårdsverket har beslutat att ge bidrag för en åtgärd *som inte har utförts*, ska en slutlig begäran om utbetalning av bidraget ha kommit in till Naturvårdsverket inom tre månader från det att åtgärden, enligt Naturvårdsverkets beslut, senast ska vara utförd. Till begäran om utbetalning ska bidragsmottagaren bifoga specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaden.

Om Naturvårdsverket har beslutat att ge bidrag för en åtgärd *enligt 9 §*, ska en slutlig begäran om utbetalning av bidraget ha kommit in till Naturvårdsverket inom tre månader från det att åtgärden, enligt Naturvårdsverkets beslut, senast ska vara utförd. Till begäran om utbetalning ska bidragsmottagaren bifoga specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaden *som bidragsmottagaren beviljats bidrag för samt uppgifter som visar att kraven i 6 § andra stycket är uppfyllda.*

*Om bidraget avser en laddningspunkt för likström eller en laddningspunkt som har en högre effekt än 23 kW, ska begäran om utbetalning innehålla det underlag som Naturvårdsverket anvisar som visar att åtgärden är kostnadseffektiv.*

*Begäran om utbetalning ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till Naturvårdsverket i det formulär som Naturvårdsverket anvisar.*

19 §

Mottagaren av ett bidrag som har betalats ut enligt denna förordning är återbetalningsskyldig, om

1. det finns grund för det enligt 17 §, eller
2. bidraget helt eller delvis inte har utnyttjats eller använts för det ändamål som det har getts för.

På det belopp som mottagaren av ett bidrag är återbetalningsskyldig för ska ränta *enligt räntelagen (1975:635)* betalas.

På det belopp som mottagaren av ett bidrag är återbetalningsskyldig för ska ränta *betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att Naturvårdsverket framställt krav på betalning med grund i beslut om återkrav enligt 20 § och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.*

### Övergångsbestämmelser

1. *Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2025.*
2. *Äldre bestämmelse gäller för ansökningar som kommit in till Naturvårdsverket före ikraftträdandet.*

## Förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar

*dels* att 10 § 3 ska upphöra att gälla,

*dels* att 2, 10, 10 a, 11, 12, 17 b §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska införas en ny bestämmelse av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

I denna förordning betyder

växthusgas: koldioxid, metan, dikväveoxid, fluorkolväten, perfluorkolväten, svavelhexafluorid eller kvävetrifluorid,

laddningspunkt för AC-laddning: en laddningspunkt för växelström där el kan överföras till elfordon,

laddningspunkt för DC-laddning: en laddningspunkt för likström där el kan överföras till elfordon,

*elfordon: elbilar och laddhybridbilar som är laddningsbara från elnätet,*

lätt lastbil: en lätt lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,

lätt buss: en lätt buss enligt lagen om vägtrafikdefinitioner,

buss i klass I: en buss enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som

1. har en maximal transportkapacitet om minst 15 passagerare,
2. är konstruerad med utrymme för stående passagerare,
3. inte är utrustad med bälten, och
4. används för stadstrafik,

personbil: en personbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, och

konkurrensutsatt anbudsförfarande: ett sådant förfarande som avses i artikel 2.38 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

#### 10 §

Stöd som avser en laddningspunkt för AC-laddning eller DC-laddning av elfordon får ges endast om laddningspunkten

1. är förberedd för elmätning och debitering av elkostnad,

2. utrustas på ett sådant sätt att informationen om laddningspunkten kan förmedlas i realtid, i de fall laddningspunkten är tillgänglig för allmänheten, *och*

3. *placeras så att den kan anses bidra till en ändamålsenlig fördelning av laddningspunkter i det aktuella området.*

1. är förberedd för elmätning och debitering av elkostnad, *och*

2. utrustas på ett sådant sätt att informationen om laddningspunkten kan förmedlas i realtid, i de fall laddningspunkten är tillgänglig för allmänheten.

Stödet får ges med högst 50 procent av investeringskostnaden om

1. stödet beviljas i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013, eller

2. laddningspunkten inte är tillgänglig för allmänheten.

Stöd får inte ges till laddningspunkter som installeras i privata hushåll.

#### 10 a §

Om en laddningspunkt som avses i 10 § utrustas med uttag eller don för kabelanslutning för fordon ska uttaget eller donet vara utformat i enlighet med *typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2 för AC-laddning eller typ Combo 2 som beskrivs i standarden EN 62196-3 för DC-laddning.*

Om en laddningspunkt som avses i 10 § utrustas med uttag eller don för kabelanslutning för fordon ska uttaget eller donet vara utformat i enlighet med *teknisk specifikation som följer av en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG,*



97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG,  
2007/23/EG, 2009/23/EG och  
2009/105/EG samt om upphävande av  
rådets beslut 87/95/EEG och  
Europaparlamentets och rådets beslut  
1673/2006/EG, i lydelsen enligt  
Europaparlamentets och rådets  
förordning (EU) 2023/988.

#### 11 §

En ansökan om stöd ska göras  
skriftligen och lämnas till länsstyrelsen i  
det län där åtgärden ska genomföras.

En ansökan om stöd ska göras  
skriftligen och lämnas *elektroniskt*  
*enligt länsstyrelsens anvisningar* till  
länsstyrelsen i det län där åtgärden ska  
genomföras.

#### 12 §

En ansökan om stöd ska innehålla

1. uppgifter om sökanden, åtgärdens plats och åtgärdens start- och slutdatum,
2. en beskrivning av åtgärden och dess finansiering, genomförande och tidsplan,
3. en förteckning över kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna som det söks stöd för,
4. en lönsamhetskalkyl,
5. en beskrivning av hur stor minskning av utsläppen av växthusgaser som åtgärden beräknas medföra i förhållande till om åtgärden inte genomförs och en redovisning av de uppgifter som använts vid beräkningen av utsläppsminskningen,
6. en beskrivning dels av hur åtgärden kan bidra till spridning av teknik och till marknadsintroduktion, dels av åtgärdens effekter på andra miljömål, människors hälsa och sysselsättning,
7. i förekommande fall, en beskrivning av samverkan och synergieffekter med andra verksamheter eller projekt, och
8. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd.

*Om stöd ges genom ett  
konkurrensutsatt anbudsförfarande får  
Naturvårdsverket lämna anvisningar om  
att ansökan ska innehålla andra  
underlag än vad som anges i första  
stycket. Anvisningarna ska  
offentliggöras inför varje  
prövningstillfälle.*

17 b §

I ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska Naturvårdsverket inte tillämpa bestämmelserna i 10 och 25 §§ förvaltningslagen (2017:900) om partsinsyn och kommunikation.

I ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska Naturvårdsverket *eller länsstyrelsen* inte tillämpa bestämmelserna i 10 och 25 §§ förvaltningslagen (2017:900) om partsinsyn och kommunikation.

Övergångsbestämmelser

1. *Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2025.*
2. *Äldre bestämmelse gäller för ansökningar som kommit in till Naturvårdsverket före ikraftträdandet.*

# 1. Uppdrag och genomförande

## 1.1 Uppdraget

Naturvårdsverket har fått i uppdrag att lämna förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.<sup>1</sup> I uppdraget har det ingått att:

- Lämna förslag på 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.
- Analysera och lämna förslag på hur ett konkurrensutsatt anbudsförfarande enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden (GBER) enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget kan utformas för att lämna stöd till installation av icke-publik laddinfrastruktur.
- Lämna förslag på lämpliga och samhällsekonomiskt motiverade stödnivåer utifrån GBER oavsett om stöd lämnas inom ramen för en utvecklad stödordning eller genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- Vid behov, lämna förslag på kompletterande ändringar i förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar för att åstadkomma ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.

Bakgrunden till uppdraget är bland annat ändringar i EU:s statsstödsregelverk (GBER) som möjliggör för fler aktörer att ta del av stöd för icke-publik laddinfrastruktur. Regeringen uttrycker också att en ökad elektrifiering av transportsektorn är central för att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU.<sup>2</sup>

## 1.2 Utgångspunkter och avgränsningar

Klimatklivet är ett investeringsstöd vars huvudsakliga syfte är att minska utsläppen som påverkar klimatet och som gör det möjligt att satsa på fossilfri framtidsteknik och grön omställning. Naturvårdsverket administrerar två stöd för utbyggnaden av laddinfrastruktur inom Klimatklivet: ”Ladda bilen”, som avser laddning för boende och anställda, och ”Lokala klimatinvesteringar” som är en bredare stödform, men också innefattar stöd till laddinfrastruktur. Stöden beskrivs närmare i kapitel 2.

De två stöden styrs av två separata förordningar, förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon (Ladda bilen) och

---

<sup>1</sup> Regeringsbeslut 2023-12-21 (KN2023/04639 m.fl.)

<sup>2</sup> Skr. 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll.

förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. För att minska risken för otydligheter mellan de två stödformerna har en tydlig gränsdragning mellan stöden varit en central utgångspunkt i arbetet med uppdraget.

Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804 (AFIR)<sup>3</sup>, antagen den 13 september 2023, innebär specifika krav om utformning av publik laddinfrastruktur riktad direkt mot den som tillhandahåller laddinfrastrukturen. I AFIR fastställs bindande nationella mål som ska leda till utbyggnaden av tillräcklig infrastruktur för alternativa drivmedel i unionen för bland annat vägfordon. AFIR innehåller också tekniska specifikationer och krav samt regler för nationella handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur. Inriktningen och specifikationer i AFIR har varit vägledande i genomförandet av uppdraget.

Vi har utöver beslutet om uppdraget till Naturvårdsverket samt miljö- och klimatmålen haft följande utgångspunkter i genomförandet av uppdraget:

- Regleringen ska ge förutsättningar för tydlighet för dem som ansöker om stöd och i handläggningen av stödet.
- Handlägningsprocessen ska ge förutsättningar för måluppfyllelse, effektivitet och ekonomisk kontroll.
- Påverkan på administrativa kostnader bör stå i proportion till kostnader för annan likvärdig verksamhet inom staten.
- Digitaliseringens möjligheter tas till vara.

Uppdraget är avgränsat till att föreslå ändringar av stödet till icke-publik laddinfrastruktur, mer specifikt det stöd som beviljas enligt förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. I uppdraget har det inte ingått att utreda behov av ändringar, annat än för att möjliggöra för fler att ta del av stödet samt att utreda hur ett konkurrensutsatt anbudsförfarande kan utformas.

I uppdraget fokuserar vi på förordningsändringar för att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Däremot har vi inte analyserat behov av ändringar för att främja stöd till och utbyggnad av publik laddinfrastruktur eller laddinfrastruktur för andra fordonstyper, såsom båtar eller arbetsfordon. Publik laddinfrastruktur behandlas i den mån vi har behövt klargöra skillnader och gränsdragningar mellan målgrupper och stödformer. I den mån följdändringar krävs i andra förordningar lämnar vi sådana förslag.

Vi har inte utrett ändringar av stödgivning utöver den som Naturvårdsverket ansvarar för. Vi har alltså inte utrett ändringar av ansvarsfördelning mellan myndigheter. De ändringsförslag som lämnas utgår därmed från dagens ansvarsfördelning mellan myndigheter.

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

## 1.3 Definitioner och begrepp

Vi utgår från den begreppslista som tagits fram av Energimyndigheten i slutrapporten *Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas* (Energimyndigheten 2023) samt definitioner i AFIR. Vissa begrepp är dock anpassade till syftet med uppdraget och Naturvårdsverkets stödgivning. Några begrepp som används i redovisningen är:

- *Laddningspunkt*: Ett uttag eller anslutningsdon som syftar till att överföra energi till ett elfordon åt gången. I förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon definieras laddningspunkt som ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas.
- *Laddning för allmänhet*: Avser här laddning för allmänhet på en plats eller i en fastighet som är öppen för allmänheten, oavsett om infrastrukturen är belägen på allmän eller privat mark och oavsett om begränsningar eller villkor gäller för tillträde till platsen eller fastigheten. Med allmänhet avses en krets av användare som inte är definierbar, det vill säga det går inte att peka ut vilka användarna är.
- *Laddning för anställda*: Avser här anställda vid en arbetsplats på en aktuell fastighet vilka laddar fordon som de använder för privat bruk, typiskt sett för att ta sig till och från arbetsplatsen.
- *Laddning för boende*: Avser här sådan laddinfrastruktur som används av boende i en bostad av varaktig karaktär.
- *Laddning vid gästparkering*: Avser här sådan laddinfrastruktur där tillträde till laddningen är begränsat till en viss allmän användargrupp. Laddningspunkterna är då tillgängliga för en avgränsad grupp av allmänhet, såsom en parkering som bara får användas av kunder och besökare.
- *Icke-publik laddning*: Laddning som endast är tillgänglig inom den egna organisationen eller verksamheten. Exempel på icke-publik laddning är laddningspunkter som är placerade vid en bostad och används av de boende, eller vid en verksamhet och används av verksamheten själv eller av dem som arbetar där.
- *Publik laddning*: Laddning som är tillgänglig för vem som helst att använda på lika villkor utan att tillträdet är begränsat till en viss grupp av allmänhet, exempelvis längs landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum. Användning på lika villkor avser både tillträde till laddningsstationen och pris för överförd energi.
- *Semi-publik laddning*: Laddningspunkter som är tillgängliga för en avgränsad målgrupp och som inte är tillgängliga för allmänheten. Målgruppen är en definierbar krets av användare. Det som skiljer den semi-publika laddningen från den icke-publika är att den är tillgänglig för personer eller organisationer utanför den egna organisationen.

## 1.4 Genomförande

Arbetet med regeringsuppdraget har genomförts mellan februari och juni 2024.

Naturvårdsverket har haft dialog med Energimyndigheten, Trafikverket och Länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning (LEKS). Dialoger med andra myndigheter har förts i syfte att diskutera lösningsförslag samt för att samordna arbetet med det här uppdraget med andra uppdrag och andra stödformer med liknande syften.

Vi haft dialog med bransch-och intresseorganisationer som är verksamma på marknaden för icke-publik laddinfrastruktur. Bransch- och intresseorganisationer som lämnat synpunkter är Fastighetsägarna, Mobility Sweden, Power Circle, Sveriges allmännytta, Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Transportföretagen. Även elnätsföretaget Ellevio och Aneo (leverantör av laddtjänster) har lämnat synpunkter. Dialogerna med bransch- och intresseorganisationer har utgått från två centrala teman: övergripande marknadsmässiga behov samt stödets utformning.

På Naturvårdsverket har följande personer huvudsakligen arbetat med uppdraget: Anna Brengesjö, Jessica Sedin, Elisabeth Gärdin, Hans Hjortsberg och Maria Bond (projektledare).

Beslut om denna redovisning har fattats av generaldirektören Björn Risinger den 20 juni 2024 (NV-09152-23).

## 2. Nulägesbeskrivning

I detta kapitel ges en övergripande beskrivning av stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur i Sverige idag. Vi beskriver de två stöd inom Klimatklivet som Naturvårdsverket har för att bevilja stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur: det stöd som uppdraget fokuserar på, som riktas till boende och anställda, samt det bredare stödet till lokala klimatinvesteringar.

### 2.1 Stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur

Flera myndigheter administrerar stöd för att främja en utbyggnad av laddinfrastruktur. Myndigheter som hanterar stöd idag är Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Trafikverket och Skatteverket. I Tabell 1 listas de stöd som finns att söka för utbyggnad av laddinfrastruktur.

**Tabell 1. Stöd att söka för utbyggnad av laddinfrastruktur.**

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

\* Trafikverket handlägger CEF-ansökningarna inom transport för Sverige. Ansökningar prövas av EU-kommissionen efter att de godkänts av medlemslandet där ansökan lämnas in. Alla beviljade ansökningar har inte passerat Trafikverket utan kan ha godkänts av andra länder.

Samma typ av åtgärd kan idag rymmas inom flera av de parallella stöden för laddinfrastruktur, såsom publik och semi-publik laddinfrastruktur för tunga fordon. Som exempel kan stöd till semi-publik laddinfrastruktur för tunga fordon beviljas både inom Klimatklivet, av Naturvårdsverket, och inom stödet till regionala elektrifieringspiloter, som hanteras av Energimyndigheten.

Eftersom stöd till laddinfrastruktur hanteras inom olika stödformer och av olika myndigheter krävs samordning och kontroller för att förhindra dubbelfinansiering, särskilt i de fall när samma typ av åtgärd kan prövas inom olika stödformer. Energimyndigheten har i samband med regleringsbrevet för 2024 fått ett utökat ansvar att arbeta mer övergripande med samordning av laddinfrastruktur; detta med syfte att främja en effektiv utbyggnad.

## 2.2 Statsstödsregler för laddinfrastruktur

Stöd till företag ska prövas enligt EU:s statsstödsregelverk. Under 2023 beslutades EU-kommissionens reviderade allmänna gruppundantagsförordning, GBER, som reglerar statsstöd. I denna revidering inkluderades förändringar av artikel 36a som rör statsstöd till laddinfrastruktur.

Möjligheterna för installation av laddningspunkter öppnas upp genom de ändrade statsstödsreglerna. Stöd till laddinfrastruktur har nu samlats under en artikel, oavsett vem som ska vara användare av den. Enligt tidigare utformning av artikel 36a kunde stöd endast beviljas till laddinfrastruktur avsedd för allmänheten, och då enbart med prövning genom konkurrensutsatt anbudsförfarande. Dessförinnan prövades stöd till laddinfrastruktur för allmänheten enligt artikel 56. Laddinfrastruktur som ger en miljöförbättring i den egna verksamheten har kunnat prövas utifrån fasta stödnivåer enligt artikel 36.

Genom artikel 36a, som den nu är utformad, möjliggörs stöd oavsett typ av laddinfrastruktur, liksom att prövning nu är möjlig antingen genom konkurrensutsatt anbudsförfarande eller enligt fasta stödnivåer. Det gäller oavsett om laddinfrastrukturen ska användas av allmänhet eller av en definierbar krets av användare.

Stöd till företag ska prövas enligt EU:s statsstödsregelverk. Prövning av stöd till laddinfrastruktur får ske enligt artikel 36a GBER punkt 4 eller punkt 6, alternativt de minimis-förordningen. Dessa alternativ åskådliggörs i Tabell 2.



**Tabell 2. Möjliga prövningsförfaranden av stöd till laddinfrastruktur enligt statsstödsregelverket.**

<b>GBER Konkurrensutsatt anbuds förfarande</b>	<b>GBER Fasta stödnivåer</b>	<b>De minimis</b>
Artikel 36a punkt 4.	Artikel 36a punkt 6.	De minimis-förordningen.
Konkurrens mot andra anbud ska göra att inte alla som söker beviljas stöd.  På förhand fastställda kriterier ska uppfyllas.	Alla som söker kan beviljas stöd.	Alla som söker kan beviljas stöd.
100 % stöd är möjligt (punkt 5).	Begränsning av stödandel enligt fast nivå: 20 % till stora företag. Högre stödandel möjlig för små och medelstora företag.	Begränsning av sammanlagt stöd av mindre betydelse (de minimis) över tre år.
Ansökan behöver tas emot som anbud i särskilda utlysningar.	Ansökningar kan tas emot löpande.	Ansökningar kan tas emot löpande.

## 2.3 Nuvarande stödgivning inom Klimatklivet

### 2.3.1 Klimatklivets stöd till laddning för boende och anställda

I nuläget medger förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon, stöd till laddinfrastruktur avsedd att användas av i huvudsak boende i en bostad och anställda på en arbetsplats. I Tabell 3 illustreras översiktligt vad det befintliga stödet riktar sig till.

**Tabell 3. Stöd till laddinfrastruktur som prövas enligt förordning 2019:525 (nuläge).**

<b>Indelning</b>	<b>Icke-publikt i huvudsak för boende</b>	<b>Icke-publikt i huvudsak för anställda</b>
<b>Vem laddar</b>	I huvudsak boende i bostäder.	I huvudsak anställd personal vid en arbetsplats.
<b>Vem söker</b>	Fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och samfälligheter.	Fastighetsägare och arbetsgivare.
<b>Fordonstyper</b>	I huvudsak privatägda fordon.	

Stödet beviljas enligt förordningen till *i huvudsak boende och anställda*. Rekvisitet *i huvudsak* innebär att laddinfrastrukturen som beviljats stöd till viss del även kan användas för annan typ av laddning, såsom laddning av besökandes fordon eller fordon som används av en verksamhet. Däremot medges inte stöd till laddinfrastruktur som till betydande del syftar till att nyttjas av den typen av användare. Sådana ansökningar kan i vissa fall i stället beviljas stöd enligt förordning 2015:517.

Vad som avses med *i huvudsak* framgår inte av förordning 2019:525. I skattelagstiftningen har begreppet jämförelsevis getts betydelsen cirka 75 procent, vilket kan ge viss vägledning.<sup>4</sup> Naturvårdsverkets uppfattning är dock att huvudsakligen ska förstås som *i övervägande del*.

Stöd till företag ska enligt 3 § förordning 2019:525 uppfylla villkoren som ställs i artikel 56 GBER alternativt de minimis-förordningen. Maximal stödandel är 50 procent och maximalt stödbelopp begränsas till 15 000 kronor per laddningspunkt.

Tabell 4 nedan visar hur sökanden prövas, det vill säga om sökanden prövas enligt statsstödsregler eller inte definieras som företag och därmed inte prövas enligt statsstödsreglerna.

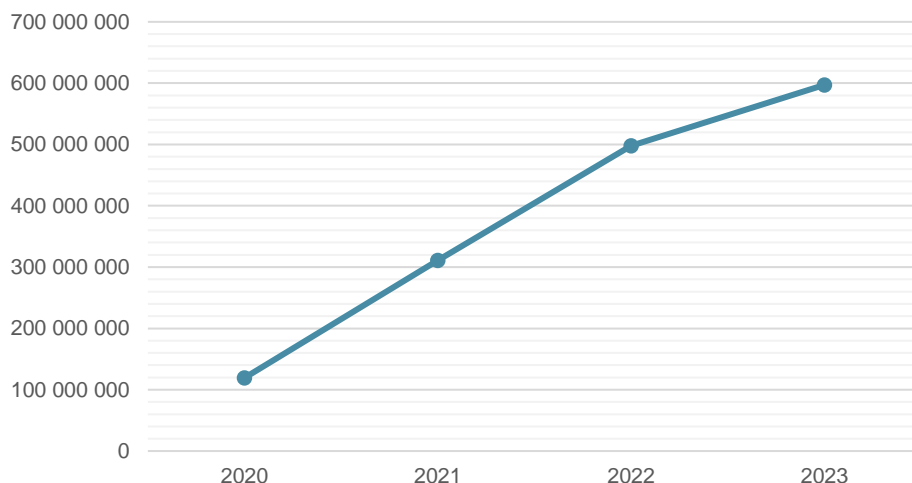
**Tabell 4. Förutsättningar för prövning av stöd enligt förordning 2019:525 (nuläge).**

Typ av organisation	Företag enligt statsstödsregelverket.	De som inte definieras som företag.
Regelverk	Förordning 2019:525 och de minimis-förordningen.	Förordning 2019:525.
Nuvarande maximal stödnivå	50%; maxbelopp 15 000 kr per laddningspunkt.	

De som söker stöd kan vara företag, bostadsrättsföreningar, offentlig verksamhet, föreningar med flera. Som översiktligt illustreras i nedanstående figurer har antalet ansökningar och utbetalat stöd stadigt ökat under 2020–2023. Mest stöd har erhållits av bostadsrättsföreningar.

Figur 1 visar den snabba ökningen över tid i utbetalat stödbelopp. Under 2020 beslutade Naturvårdsverket om utbetalningar av totalt närmre 120 miljoner kronor. Under 2023 beslutade Naturvårdsverket om utbetalningar på cirka 598 miljoner kronor.

**Figur 1. Beslut om utbetalt stödbelopp inom Ladda bilen under 2020–2023 (totalt, kr).**

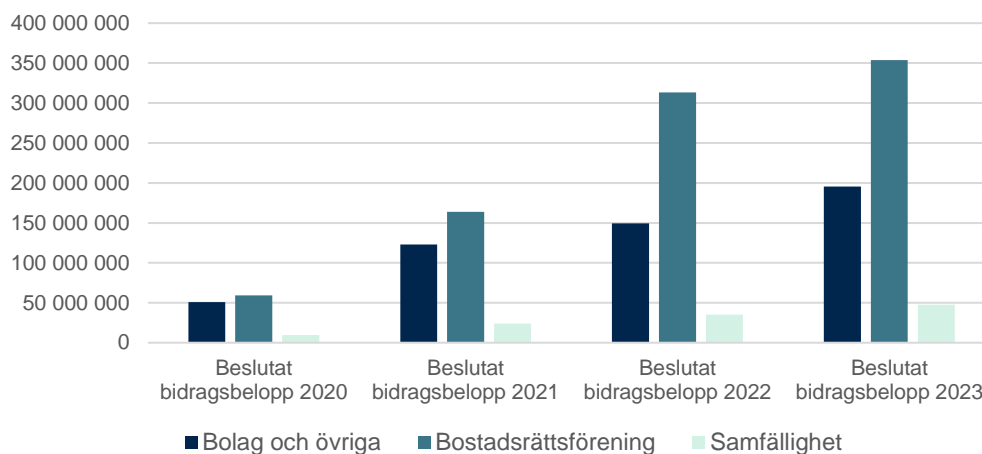


Källa: Uppgifterna är hämtade från ärendehanteringssystemet lipax Case.

<sup>4</sup> Se prop.1999/2000:2 s. 498.

Vilka som sökt stödet och beviljats stöd fördelar sig enligt Figur 2 nedan. Av 2023 års totala beslutade stödbelopp beviljades bostadsrättsföreningar cirka 59 procent, samfälligheter motsvarande 8 procent, samt företag och övriga organisationer, såsom stiftelser eller kommuner, närmare 33 procent. Fördelningen över tid är relativt jämn, men ett visst skifte syns över tid med en något ökad andel beviljat stöd till bostadsrättsföreningar och en något minskad till samfälligheter.

**Figur 2. Beslut om utbetalat stödbelopp inom Ladda bilen uppdelat på organisationstyp 2020–2023 (kr).**



Källa: Uppgifter hämtade från ärendehanteringssystemet lipax Case.

Not: I kategorin "Bolag och övriga" ingår utöver företag bland annat kommuner, stiftelser, trossamfund och ideella föreningar.

### 2.3.2 Klimatklivets stöd till lokala klimatinvesteringar

Laddinfrastruktur som inte är berättigad till stöd enligt förordning 2019:525, det vill säga att den huvudsakligen *inte* ska användas av boende och anställda, kan prövas enligt förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Ansökan görs till länsstyrelsen, och Naturvårdsverket beslutar om stödet.

I Tabell 5 nedan sammanfattas de typer av laddning som stödgivningen till laddinfrastruktur i huvudsak omfattar, som därmed inte kan beviljas stöd enligt förordning 2019:525.

**Tabell 5. Den stödgivning till laddinfrastruktur som kan prövas enligt förordning 2015:517 (nuläge).**

Indelning	Icke-publik eller semi-publik laddning för verksamhetsfordon	Publik laddning
Vem laddar	Firmor, föreningar eller offentlig verksamhet.	Allmänheten.
Vem söker	Transportföretag, budbilsföretag, taxibolag, hantverkarfirmor, kommuner, regioner idrottsföreningar, bilfirmor m.fl.	Fastighetsägare, laddoperatörer m.fl.
Fordonstyper	Verksamhetsfordon (lastbilar, skåpbilar, hemtjänstbilar, demobilar etc.).	Privata fordon och verksamhetsfordon.

Företag och offentliga aktörer är de vanligaste stödmottagarna när det gäller både publik och icke-publik laddinfrastruktur. Den största andelen av det beviljade stödet går till utbyggnad av publik laddinfrastruktur.

Gemensamt för ansökningar, med undantag för den publika laddinfrastrukturen, är att beräkning av varaktig klimatnytta är ett viktigt kriterium för att beviljas stöd.<sup>5</sup> Klimatnyttan är inte ett kriterium när prövning sker genom konkurrensutsatt anbudsförfarande, vilket tillämpas för publik laddning. Då är det i stället särskilda krav, sökt stöd och så kallat konkurrensbelopp baserat på laddstationens effekt som är av betydelse.<sup>6</sup> Otillräcklig klimatnytta är en vanlig orsak till avslag för icke-publik laddinfrastruktur.

Behovet av stöd till publik laddinfrastruktur utreds idag genom skriftliga offentliga samråd som administreras av länsstyrelsen, enligt krav som följer av GBER och som beskrivs närmare i avsnitt 3.2.2.

Tabell 6 visar hur sökande i nuläget prövas enligt förordning 2015:517. När företag söker stöd för laddinfrastruktur som inte ska vara publik prövas ansökan enligt 8 § förordningen 2015:517 samt i första hand artikel 36a punkt 6 GBER, med fasta stödnivåer utifrån företagsstorlek. Om den sökande inte ska betraktas som företag prövas ansökan endast enligt 9 § förordning 2015:517. De minimis-förordningen tillämpas restriktivt och i första hand när stöd inte medges enligt GBER.

<sup>5</sup> Se 4 § förordning 2015:517.

<sup>6</sup> Se 4 a § förordning 2015:517.

**Tabell 6. Förutsättningar för prövning av stöd enligt förordning 2015:517 (nuläge).**

<b>Typ av organisation</b>	Offentlig verksamhet, föreningar etc. som <b>inte ska prövas som företag-</b>	De som <b>ska prövas som företag</b> och söker för annat än publik laddinfrastruktur.	Alla som söker för publik laddinfrastruktur <b>ska prövas som företag.</b>
<b>Regelverk</b>	9 § förordning 2015:517	8 § förordning 2015:517 samt artikel 36a p. 6 GBER eller de minimis-förordningen.	8 § förordning 2015:517 samt GBER artikel 36a p 4 (konkurrens-utsatt anbuds-förfarande).  Behov utreds genom samråd.
<b>Nuvarande maximal stödnivå</b>	50 %	20 % till stora företag, 40 % till medelstora företag, 50 % till små företag alternativt 50 % enligt de minimis-förordningen	70 %

## 3. Problemanalys

I detta kapitel redogör vi översiktligt för de analyser som ligger till grund för våra lösningsalternativ och slutliga ändringsförslag.

### 3.1 Behovet av laddinfrastruktur

Trots en betydande expansion råder enighet om att utbyggnadstakten för laddinfrastruktur behöver öka om klimatmål ska nås. Den europeiska biltillverkarföreningen ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) beräknar behovet till tre miljoner icke-publika laddningspunkter för tunga och lätta transportbilar i EU fram till år 2030. Behovet av icke-publika laddningspunkter för personbilar beräknas till 29,4 miljoner för samma period.<sup>7</sup> Boston Consulting Group (2022) menar att Sverige har behov av tre miljoner laddstationer för personbilar till 2050 för att klara den pågående elektrifieringen.<sup>8</sup>

Det vanligaste sättet att ladda personbilar är genom icke-publik laddning vid en bostad eller på en arbetsplats.<sup>9</sup> För boende, anställda och verksamheter behöver laddning i normalfallet ske där bilen ska parkeras. Även när det gäller verksamhetsfordon utgör icke-publik laddning den huvudsakliga användningen. Energimyndigheten bedömer att 80–95 procent av den totala laddningen av elbilar sker genom icke-publik laddning.<sup>10</sup> Enligt en avhandling från 2019 är laddning i hemmet med låga effekter viktigast för elbilsägaren, liksom för flexibiliteten i elsystemet.<sup>11</sup>

Publik laddinfrastruktur är central för att nå mål om en hög andel elfordon och främja rörlighet. Utbyggnaden av publik, icke-publik och även så kallad semi-publik laddning är beroende av varandra och behöver ske parallellt. Konkurrensverket har i en rapport från 2024 bland annat lyft fram att ett ökat antal icke-publika och semi-publika hem- och destinationsladdningar kan vara ett sätt att minska efterfrågan på publika lågeffektladdare.<sup>12</sup>

I rapporten lyfter Konkurrensverket också fram bristen på analyser om framtida behov av laddinfrastruktur. Det finns idag inte någon officiell statistik över laddinfrastrukturen eller dess utveckling. I ett regeringsuppdrag, som slutrapporteras i slutet av 2024, ska Energimyndigheten redovisa statistik för laddinfrastruktur och bidra med en metodutveckling för att kunna kvantifiera

---

<sup>7</sup> ACEA (2022), s. 20.

<sup>8</sup> Boston Consulting Group (2022), s. 26. För vidare läsning om kunskapen om laddinfrastruktur för vägtrafik, se Trafikutskottets rapport (2023/24:RFR7).

<sup>9</sup> Energimyndigheten (2023), s. 91.

<sup>10</sup> Energimyndigheten (2023), s. 23

<sup>11</sup> Taljegård (2019).

<sup>12</sup> Konkurrensverket (2024), s. 55.

antalet icke-publika laddningspunkter i Sverige.<sup>13</sup> Brist på underlag om behov bekräftas i de kontakter Naturvårdsverket haft med andra myndigheter under arbetet med uppdraget.

## 3.2 Fler bör få stöd för laddning

För vissa grupper är det svårt eller omöjligt att få stöd genom någon av Naturvårdsverkets två stödformer för laddinfrastruktur. Det gäller till exempel de som vill söka stöd för:

- boendeladdning hos fastighetsägare med många fastigheter,
- laddning avsedd för besökande som nyttjar gästparkeringar på till exempel hotell och campingar, eller
- verksamhetsfordon med korta årliga körsträckor.

I nuläget är stödet till laddning för boende och anställda enligt förordning 2019:525 begränsat när det gäller stödbelopp för företag som har ett stort fastighetsbestånd, även om åtgärderna i sig kan vara stödberättigande. Begränsningen utgörs av takbeloppet för stöd enligt de minimis-förordningen samt att företagen idag inte kan prövas enligt GBER. Det beror på att förordning 2019:525 i nuläget medger prövning enligt artikel 56 i GBER, som inte längre är tillämplig för laddinfrastruktur. Eftersom förordning 2015:517 inte får tillämpas för ansökningar som berättigar till stöd enligt 2019:525 kan de inte heller prövas enligt denna förordning.

Stöd till laddinfrastruktur riktad främst till andra än boende och anställda är inte möjligt att bevilja enligt förordning 2019:525. Enligt förordningen ska laddningspunkterna användas av *i huvudsak* boende eller anställda, vilket medger att laddningspunkterna i mindre omfattning även kan användas av andra, som besökare. Det är även möjligt för en arbetsgivare att ladda verksamhetsfordon vid laddningspunkter för anställda, men bara om den huvudsakliga laddningen utgörs av anställdas privatfordon.

Enligt förordning 2015:517 är möjligheterna till stöd för laddinfrastruktur till verksamhetsfordon i praktiken begränsade. En vanlig orsak till att sökande nekas stöd är att verksamheten inte är transportintensiv nog för att åtgärden ska ge en tillräckligt hög klimatnytta. Att visa en viss klimatnytta är en förutsättning för att stöd ska kunna lämnas. I många fall är det också svårt att visa på den klimatnytta som en enskild laddningspunkt leder till, såsom laddinfrastruktur vid gästparkeringar för tillfälliga boendegäster.

## 3.3 Vad aktörer efterfrågar

Naturvårdsverket har i uppdraget inhämtat synpunkter från ett antal aktörer med intresse av stöd till utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur. Flera aktörer

---

<sup>13</sup> Regeringsbeslut 2022-05-05 (I2022/01060).

(bransch-, intresse- och arbetsgivarorganisationer) uttrycker att ett stödsystem med enkla ansökningsförfaranden och korta ledtider är mer efterfrågat än höga stödnivåer. Likaså beskrivs ett löpande ansökningsförfarande som eftersträvansvärt.

När det gäller teknik, affärslösningar och affärsmodeller efterfrågas ett stödsystem som möjliggör för olika tekniker och som inte begränsar teknikval eller hindrar utveckling av nya affärsmodeller. Aktörerna bekräftar bilden av en snabb utveckling, om än i varierande grad. Olika förutsättningar för tunga och lätta fordon ses av vissa aktörer som ett skäl att särskilja stöd till dessa.

En intervjustudie framtagen av samverkansplattformen Closer, för projektet REEL (Regional Electrified Logistics), visar att aktörer inom sektorn för tunga transporter inte bara har behov av laddning med snabb effekt utan också laddning på låga effekter.<sup>14</sup> Studien visar att det största behovet utgörs av laddning vid den egna anläggningen eller vid kundanläggningar. Av studien framgår att drygt hälften av aktörerna i intervjustudien anser att dagens stödsystem i alltför hög grad fokuserar på publik laddinfrastruktur. Aktörer som intervjuats lyfter behovet av stöd till icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur, som möjliggör stöd för laddning vid egna eller kunders anläggningar.

Flera av de intervjuade aktörerna i studien har sökt stöd för icke-publik laddinfrastruktur. De beskriver ansökningsprocessen inom Klimatklivet som utmanande, på grund av svårigheten att lämna korrekta beräkningar för utsläppsminskning och lönsamhet.<sup>15</sup> Enligt aktörerna är det en försvårande omständighet att stöd endast kan sökas under specifika tidsperioder. Långa ledtider från ansökan till beslut innebär också att kostnadsprognosen i ansökan inte alltid stämmer med den slutliga kostnaden.

### 3.4 Gränsdragningar mellan stöd skapar otydlighet

Naturvårdsverket har i handläggningen av stöden till laddinfrastruktur, samt i arbetet med detta uppdrag, fått synpunkter om att gränsdragningen mellan de två olika stödformerna inom Klimatklivet upplevs som otydlig. Avgränsningen mellan stödordningarna är svår att hantera, inte bara för utomstående utan även för myndigheten vid vägledning och prövning av stödet.

En problematik uppstår i samband med bedömning av användningsgrad (som beskrivs i avsnitt 2.3). Om andra än boende och anställda utgör en liten del får stöd ges enligt förordning 2019:525. Då får förordning 2015:517 inte tillämpas. När gruppen boende och anställda inte kan anses vara de huvudsakliga användarna

---

<sup>14</sup> Closer, Lindholmen Science Park AB (2022).

<sup>15</sup> Det gäller stöd som sökts för icke-publik laddinfrastruktur enligt förordning 2015:517.



gäller det omvända, det vill säga stöd ska då endast sökas enligt förordning 2015:517.

Att olika stödformer skapar en otydlighet, och att de dessutom hanteras av olika myndigheter, har framförts som problematiskt av flera aktörer både tidigare<sup>16</sup> och i arbetet med detta uppdrag. Att samordningen av och processerna för stödgivning, samt stödets utformning, behöver ses över för att förenkla för dem som söker stöd har förts fram.

### 3.5 Bestämmelser vid stöd till laddningspunkter på gästparkeringar

För laddningspunkter vid gästparkeringar följer särskilda krav för laddinfrastruktur tillgänglig för allmänheten. Det följer av att gästparkeringar inte är tydligt avgränsade för en *definierbar krets av användare*, utan kan nyttjas av *en viss allmän användargrupp*.<sup>17</sup> I AFIR och GBER har denna åtskillnad en betydelse. När målgruppen för laddinfrastrukturen utgör en definierbar krets av användare menar Naturvårdsverket att laddningsinfrastrukturen inte ska betraktas som tillgänglig för allmänheten. En tydlig definition av vad som menas med *tillgänglig för allmänheten* saknas dock i GBER, vilket kan göra det svårt att dra en skarp gräns för när en laddningspunkt ska anses tillgänglig för allmänheten. I gränsdragningsfall får det i stället avgöras i det enskilda ärendet. Skälen till att det finns en osäkerhet i tolkningen av vad som ska betraktas som tillgängligt för allmänheten förklaras vidare i avsnitt 6.10 (om överensstämmelsen med EU-rätt).

Artikel 36a i 2023 års GBER innehåller särskilda krav för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. För det första finns ett krav på att ge användarna icke-diskriminerande tillträde till laddningspunkterna, inbegripet när det gäller tariffer, autentisering och betalningsmetoder samt andra användarvillkor.<sup>18</sup> För det andra finns ett krav på att behovet av stöd till investering i laddinfrastruktur för allmänheten ska fastställas genom ett öppet offentligt samråd eller en oberoende marknadsundersökning. Det gäller när fordonstypen utgör en viss andel av registrerade fordon.<sup>19</sup> Laddningspunkter avsedda att användas av tunga elfordon, som utgör en liten andel av Sveriges fordonsflotta, omfattas därmed för närvarande inte av kravet på behovsutredning. Däremot kommer behovsutredning att krävas för infrastruktur som ska användas för laddning av andra fordonstyper om användargruppen är att betrakta som en allmänhet. Prövning ska då ske mot GBER.

<sup>16</sup> Se till exempel Energimyndigheten (2023) och Sveriges riksdag (2024).

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Se skäl 11.

<sup>18</sup> Artikel 36a punkt 8 GBER.

<sup>19</sup> Se artikel 36a punkt 10 och punkt 11 andra stycket GBER.

Mot bakgrund av att olika behov och förutsättningar kommer att gälla för de aktörer som förväntas söka stödet, liksom för åtgärderna, blir det en utmaning att organisera offentliga samråd som passar och tar hänsyn till dessa.

## 3.6 Förutsättningarna att införa ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

Ett konkurrensutsatt anbudsförfarande definieras enligt artikel 2.38 GBER som *ett icke-diskriminerande anbudsförfarande som möjliggör för tillräckligt många företag att delta och där stödet beviljas antingen på grundval av det ursprungliga anbud som anbudsgivaren lagt eller på grundval av ett enhetspris*. Budget eller volym med anknytning till anbudsförfrandet utgör en bindande begränsning som innebär att inte alla anbudsgivare kan erhålla stöd.

Den konkurrens som ska uppnås genom förfarandet avser konkurrens om stödet, enligt Naturvårdsverkets tolkning. Om det råder marknadsmässig konkurrens eller inte mellan de sökande kan inte vara en förutsättning för att uppfylla avsikten med prövningsförfarandet för icke-publik laddinfrastruktur. I stället gäller att sökande ska konkurrera genom sökt stödbelopp. Av artikel 36a GBER följer att minst 70 procent av de urvalskriterier som används ska avse stöd i förhållande till projektets bidrag till miljömål, exempelvis stöd som begärs per laddningsstation. Hur mycket stöd som begärs ska utgöra grunden för att fördela stödet i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

### 3.6.1 Utmaningarna med ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

Det finns flera utmaningar vid utformningen av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande för icke-publik laddinfrastruktur. Ett problem är att kostnaderna kan påverkas av faktorer som den sökande inte alltid styr över, såsom markförhållanden eller kostnader för nätanslutning. Förfarandet kan innebära att aktörer som har relativt höga kostnader kommer att ha svårt att få stöd, vilket kan uppfattas som orättvist. En utmaning blir att utforma kriterier som gör att inte bara de billigaste laddningspunkterna kan få stöd, exempelvis enkla väggmonterade laddningspunkter med låg effekt. Stödet bör inte exkludera dyrare laddinfrastruktur med högre effekter eller installationer som kräver mer markarbete eller ökad nätkapacitet. Kriterierna får inte heller innebära att introduktion av ny teknik missgynnas på ett sätt som hindrar teknikutveckling. I ett konkurrensutsatt anbudsförfarande behöver målgruppen samtidigt utformas så att anbuderna i utlysningen är jämförbara och innebär konkurrens om stöd på lika villkor.

### 3.6.2 Förfarandet kräver flexibilitet

Ett konkurrensutsatt anbudsförfarande kräver flexibilitet i utformningen. I artikel 36a GBER anges att om utformningen av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande inte säkerställer en effektiv konkurrens så ska det korrigeras i de efterföljande anbudsförfrandena, till exempel genom minskad budget eller volym. Myndigheten

behöver ges möjlighet att göra sådana justeringar av prövningsförfarandet över tid. Det bör därför inte på förhand vara reglerat i författning hur ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska genomföras.

## 3.7 Möjliga och motiverade stödnivåer

### 3.7.1 Möjliga stödnivåer enligt statsstödsreglerna

Artikel 36a i 2023 års version av GBER föreskriver andra stödnivåer till företag än den som i nuläget följer av förordning 2019:525. Följande stödnivåer är möjliga:

- Om det stödsökande företaget är ett stort företag kan stöd utgå med som mest 20 procent av de stödberättigande kostnaderna enligt artikel 36a punkt 6 GBER.
- Om det stödsökande företaget är ett medelstort företag får stödet uppgå till 40 procent av de stödberättigande kostnaderna, enligt artikel 36a punkt 6 GBER.
- Om det stödsökande företaget är ett litet företag får stödet uppgå till 50 procent av de stödberättigande kostnaderna, enligt artikel 36a punkt 6 GBER.
- Om stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande finns det enligt artikel 36a punkt 5 GBER möjlighet att ge stöd till 100 procent av de stödberättigande kostnaderna.

### 3.7.2 Samhällsekonomiskt motiverade stödnivåer

Det är generellt motiverat med statliga stöd (subventioner) när ett stöd ökar välfärden i samhället, vilket sker när nyttan med ett stöd överstiger kostnaderna för samhället som helhet. Stöd som ger incitament till olika aktörer att bygga ut laddinfrastruktur har positiva effekter för samhället som gör det lämpligt med statliga stöd.<sup>20</sup> En subvention till utbyggnad av laddinfrastruktur kan sänka användarens kostnad för laddning till nivåer som är mer optimala ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

En avvägning krävs gällande stödnivåerna (andelen stöd per installation). Vid stödnivåer som är för låga för att vara samhällsekonomiskt lönsamma kan ambitionen om en snabb utbyggnadstakt bli svår att uppnå. Alltför generösa stödnivåer kan å andra sidan innebära ett ineffektivt användande av statliga medel. För att staten ska hushålla med resurser är det lämpligt att försöka säkerställa att stöden behövs för att investeringen ska ske, det vill säga att investeringen inte skulle genomförts utan det statliga stödet (så kallad additionalitet).

Idealiskt är att nivån på ett stöd är i paritet med den nytta som uppnås för samhället. Givet att kostnader och nyttor är kända kan de jämföras för att utforma

---

<sup>20</sup> När utbyggnaden inte sker i tillräckligt snabb takt (när det finns s.k. nätverksexternaliteter) innebär stöd för att öka takten en positiv förändring ur ett samhällsperspektiv.

lämplig stödnivå. Endast vissa kostnader och nyttor kan tas med i analysen eftersom de delvis är okända.

Olika faktorer behöver vägas in när maximalt stödbelopp per laddningspunkt fastställs. En begränsning av maximalt stödbelopp per laddningspunkt har fördelen att det minskar risken för att stödet baseras på orimligt höga kostnader. Resurserna för den granskning av kostnadsunderlag som åligger Naturvårdsverket att göra kan då effektiviseras och hållas nere. Risken med att inte införa en begränsning av maximalt stödbelopp kan på motsvarande sätt kompenseras av en mer detaljerad kontroll av redovisade kostnader. För att hålla nere kostnader för handläggning och kontroll kan det vara motiverat att begränsa stödbeloppet och införa ett maximalt stödbelopp per laddningspunkt. Detta för att möjliggöra ett så enkelt handlägningsförfarande som möjligt.

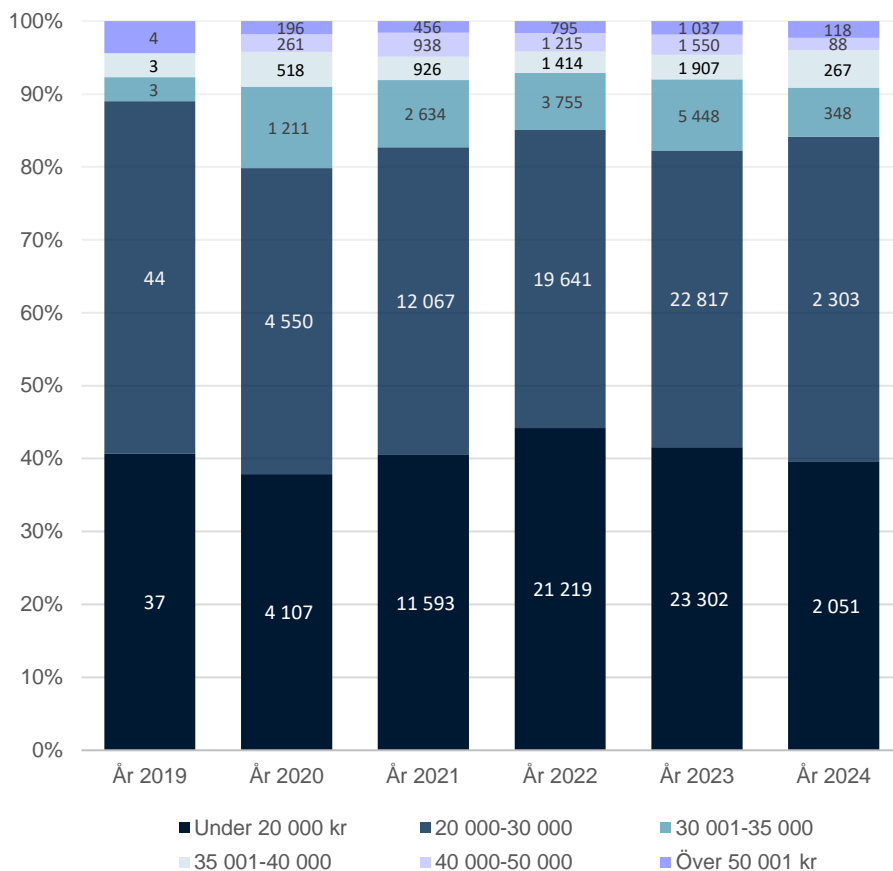
När högre stödnivå bedöms bidra till målet med stödet (omställningen till hållbara transporter) kan det vara lämpligt med en mer detaljerad kontroll. Med tanke på den stora volymen av ärenden är det motiverat att hålla nere kostnaderna för handläggning.

### 3.7.3 Erfarenheter av stödnivåerna i förordning 2019:525

Från 2019, när stödet infördes, till i dag har kostnaden och stödet per laddningspunkt för de beviljade ansökningarna fördelats enligt Figur 3. Figuren visar att kostnadsnivån de senaste åren understiger 30 000 kronor per laddningspunkt för cirka 80–85 procent av de beviljade ansökningarna. För samtliga aktörer (sökanden) är medelkostnaden för en laddningspunkt 23 270 kronor. Det innebär att stödet i genomsnitt är 11 635 kronor vid en stödnivå på 50 procent.

Antalet ansökningar och beviljade laddningspunkter har ökat markant för varje år, trots att stödnivåerna varit desamma sedan stödet infördes. Tillsammans med analys av beviljat genomsnittligt stöd tyder det på att det inte finns några uppenbara skäl att höja stödnivån när det gäller de vanligast förekommande typansökningarna, som är effektnivåer till och med 22,2 kW AC.

**Figur 3. Kostnad per laddningspunkt för laddningspunkter som beviljats stöd enligt förordning 2019:525, 2019–2024\*.**



Källa: Uppgifterna är hämtade från ärendehanteringssystemet lipax Case.

\*Gäller från 2019-11-25 då de första ansökningarna gjordes. För 2024 redovisas uppgifter till och med 2024-03-08.

### 3.7.4 Erfarenheter av stödnivåerna i förordning 2015:517

Jämförbar statistik för stöd som beviljats till laddinfrastruktur enligt förordning 2015:517 finns för publik laddinfrastruktur. Den genomsnittliga kostnaden per laddningspunkt för effektnivåer på 11 kW respektive 22,2 kW är enligt Naturvårdsverkets statistik högre för publik laddinfrastruktur än för infrastruktur som beviljats enligt förordning 2019:525. I genomsnitt är kostnaden för en publik laddningspunkt 45 000–48 000 kronor. En viktig skillnad är att publik laddinfrastruktur medför tillkommande kostnader för att uppfylla särskilda krav, såsom betallösningar och tillgänglighetsanpassningar, jämfört med motsvarande icke-publik laddinfrastruktur. Kostnader och stödnivåer överensstämmer i övrigt förhållandevis väl med de i samma effektspann som beviljats stöd enligt förordning 2019:525.

För snabbbladdning är kostnaderna betydligt högre, men varierar stort mellan olika ansökningar. En representativ snittkostnad är därför svår att fastställa. Kostnaden

påverkas i högre grad av de förutsättningar som gäller på den enskilda fastigheten, såsom kostnader för nätanslutning.

För stöd enligt förordning 2015:517 gäller sedan flera år maximalt 50 procent i stödandel för icke-publik laddinfrastruktur. Något som pekar på behov av en högre stödnivå har inte framkommit i hanteringen av stödet.

I februari 2024 publicerades en utvärdering av Klimatklivets effekter under 2020–2022.<sup>21</sup> En slutsats är att det finns en additionalitet för stöd till utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur, det vill säga att investeringarna och utsläppsminskningarna bedöms ha uppkommit till följd av stödet. Graden av additionalitet varierar, bland annat beroende på typ av laddinfrastruktur. Generellt bedöms större investeringar vara mer beroende av stödet för att investeringen ska bli av, samtidigt som stöd bedöms vara viktigare för mindre aktörer.

---

<sup>21</sup> Naturvårdsverket (2024). Utvärdering av Klimatklivet – Investeringsstödet effekter 2020–2022. Genomförd av WSP Sverige AB på uppdrag av Naturvårdsverket.

## 4. Lösningalternativ

I detta kapitel redovisas de lösningalternativ som Naturvårdsverket har övervägt för att anpassa förordning 2019:525 mot ändringarna i GBER samt för att möjliggöra för fler aktörer att söka stödet. I nästa kapitel (kapitel 5) sammanfattar vi det förslag som vi lämnar till regeringen samt våra motiveringar.

I samtliga lösningalternativ som övervägts kan stöd lämnas i förenlighet med statsstödsregler. Samtliga ger också möjlighet till konkurrensutsatt anbudsförfarande som ett komplement till ett löpande ansökningsintag utan konkurrens och med fasta stödnivåer.

Följande två lösningförslag redovisas, varav Naturvårdsverket förordar den förstnämnda:

- 1) En ändring som innebär ett mer renodlat stöd till icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar, samlat i en stödordning.
- 2) En ändring som innebär ett stöd till icke-publik laddinfrastruktur avgränsat till boende och anställda.

Utöver de alternativa lösningar som övervägts beskriver Naturvårdsverket det så kallade nollalternativet samt kortfattat även andra lösningförslag som har övervägts.

### 4.1 Nollalternativet – ingen åtgärd

Innan lösningalternativen beskrivs kortfattat den situation som uppstår om ingen åtgärd vidtas, det så kallade nollalternativet.

En central konsekvens av att inte ändra regleringen är att EU:s reviderade statsstödsregler inte tillämpas. Utan ändringar kan viktiga aktörer vara fortsatt förhindrade att erhålla stöd och ha otillräckliga incitament att investera. Följden av det är att en potentiellt viktig utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur uteblir. Nuvarande oklarheter kring gränsdragning mellan Naturvårdsverkets stödformer kommer att kvarstå.

Antalet ansökningar har ökat markant över tid med de senaste årens satsningar på laddinfrastruktur. Med dagens tidskrävande ansöknings- och prövningsförfarande förväntas det att bli ett växande problem, med ännu längre ledtider mellan ansökan och beslut. Ändringar är alltså angelägna inte bara för att göra det möjligt för fler att söka stödet utan också för att anpassa förfarandet till den situation som råder idag.

En konsekvens av att inte ändra regleringen är att utbyggnadstakten avseende laddinfrastruktur riskerar att bli för låg. Otillräckliga möjligheter att ladda fordon innebär att fordon drivna med fossilt bränsle inte ersätts i den takt som krävs för att nå uppsatta klimatmål. Det motverkar intentionerna med uppdraget samt den

inriktning som beskrivs i klimathandlingsplanen.<sup>22</sup> En snabb elektrifiering av fordonsflottan är också väsentlig för att minska andra luftutsläpp. Om inga åtgärder vidtas försvåras därmed också möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsmål och internationella åtaganden på luftområdet.<sup>23</sup>

## 4.2 Lösningalternativ 1: Förtydligad gränsdragning mellan stöden inom Klimatklivet

Alternativet innebär att icke-publik laddinfrastruktur samlas under en stödordning inom Naturvårdsverket. Förslaget innebär en förenkling för vissa sökande och av vissa bedömningar. Till skillnad från stöd som ges enligt förordning 2015:517 kommer beräknad klimatnytta och återbetalningstid inte att vara avgörande vid stöd till laddinfrastruktur för verksamhetsfordon.

Tillämpning av GBER vid stödgivningen möjliggörs, antingen genom konkurrensutsatt anbudsförfarande eller med begränsning genom fasta stödnivåer.

För sökande av stöd till laddinfrastruktur för boende och anställda som inte ska prövas som företag enligt statsstödsregelverket förändras inte stödgivningen nämnvärt jämfört med nuläget.

I Tabell 7 framgår hur lösningen hanterar gränsdragningen mellan de två förordningarna inom Klimatklivet, förordning 2019:525 och förordning 2015:517.

**Tabell 7. En ändrad gränsdragning mellan stöden inom Klimatklivet.**

Förordning	2019:525	2015:517
Typ av laddinfrastruktur	Icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar.	Publik laddinfrastruktur.

### 4.2.1 En förenkling för vissa sökande

Förslaget innebär att ansöknings- och prövningsförfarandet kan förenklas för vissa ärenden. En förenkling sker genom att vissa typer av ansökningar som idag prövas enligt förordning 2015:517, i stället prövas utifrån andra förutsättningar enligt förordning 2019:525.

För stöd till laddningspunkter som ska användas för laddning av organisationers verksamhetsfordon kommer inte klimatnytta i det enskilda fallet att vara avgörande. Det innebär större möjligheter att beviljas stöd för verksamheter som har korta årliga körsträckor, eller av andra skäl har svårt att visa styrkta

<sup>22</sup> Skr. 2023/24:59.

<sup>23</sup> Se exempelvis beskrivning av behov av minskning av luftutsläpp i luftvårdsprogrammet: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/nationellt-luftvardsprogram/> (hämtat 2024-03-20).



beräkningar om varaktig utsläppsminskning som laddinfrastrukturen förväntas leda till.

Den sökande är inte begränsad till särskilda omgångar, vilket bland annat underlättar för sökanden att kunna lämna in ansökan i nära tid till den tidpunkt när investeringen planeras, vilket påverkas av olika förutsättningar såsom säsong, styrelsebeslut med mera.

#### 4.2.2 Vem kan söka stödet?

Tabell 8 visar vilka som kan söka stödet och vilka användarna av laddinfrastrukturen kan vara.

**Tabell 8. Målgrupper för stödet enligt förordning 2019:525.**

Icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar	
<b>Vem laddar</b>	Till exempel boende, anställda, hantverkarföretag, budbilsfirmor, taxiföretag, transportföretag, åkeriföretag vid lastbilscentral, hotellgäster och campinggäster.
<b>Vem söker</b>	Fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, samfälligheter, verksamhetsutövare eller någon annan med särskild rätt till fastigheten.
<b>Fordonstyper</b>	Privatägda fordon och verksamhetsfordon (tung och lätta elfordon).

Laddinfrastruktur som är tillgänglig för en begränsad grupp av allmänhet inkluderas för att möjliggöra stöd till laddinfrastruktur på gästparkeringar som används av besökare, till exempel vid utflyktsmål, hotell eller campingar. Sådan laddinfrastruktur kan komplettera den publika laddinfrastrukturen, till exempel på platser där en användare vistas en längre tid men sällan och/eller oregelbundet.

Laddning vid gästparkeringar kommer enligt förslaget också att kunna samnyttjas av besökande och boende, eller för laddning av verksamhetens egna och anställdas privata fordon. Sker prövning enligt GBER måste dock laddinfrastrukturen vara tillgänglig på lika villkor för hela användargruppen.<sup>24</sup>

#### 4.2.3 Hur ansökningar prövas

Sökande som inte ska prövas som företag prövas enbart enligt bestämmelserna i förordning 2019:525. Tabell 9 visar uppdelningen i prövningsförfarande samt de föreslagna stödnivåerna.

<sup>24</sup> Se artikel 36a punkt 8 GBER.

**Tabell 9. Prövning enligt statsstödsregelverket.**

Typ av organisation	Företag			Bostadsrättsföreningar, stiftelser och annan verksamhet som inte räknas som företag.
EU-regelverk	<b>Statsstödsregelverk - möjliga prövningsalternativ vid stöd till företag</b>			Statsstödsregelverk tillämpas inte
	GBER Artikel 36a p. 4 (konkurrensutsatt anbudsförfarande)	GBER Artikel 36a p. 6	De minimis-förordningen	
Tillåtna stödnivåer enligt EU-regelverk	100 %	20 % till stort företag 40 % till medelstort företag 50 % till litet företag	100 % med takbelopp för totalt stöd enligt de minimis-förordningen.	
Stödnivåer enligt lösningsförslag	Begränsning regleras genom utlysningsskriterier	Max 20 % till stora företag. Max 40 % till medelstora företag. Max 50 % till små företag.  Maxbelopp 15 000 kr t.o.m. 23 kW AC-laddning.  Inget maxbelopp över 23 kW vid AC-laddning eller för DC-laddning.	Max 50 %  Maxbelopp 15 000 kr t.o.m. 23 kW AC-laddning.  Inget maxbelopp från 23 kW vid AC-laddning eller för DC-laddning.	Max 50 %  Maxbelopp 15 000 kr t.o.m. 23 kW AC-laddning.  Inget maxbelopp från 23 kW vid AC-laddning eller för DC-laddning

Nedan illustreras två exempel för hur olika tänkbara aktörer prövas i lösningsalternativet (se tabellerna 10 och 11 nedan). Det ena typfallet illustrerar ansökningar från aktörer som *inte* prövas enligt statsstödsregler, det andra olika typer av ansökningar som gör det.

**Tabell 10. Typfall - sökande som inte bedöms som företag enligt statsstödsregelverket och därmed inte faller under statsstödsregelverket.**

Vem laddar	Boende	Kommunens hemtjänst
Vem söker	Bostadsrättsförening	Kommun
Fordonstyper	Privata bilar	Hemtjänstfordon
Regelverk	Prövning endast enligt förordning 2019:525.	

**Tabell 11. Typfall - Sökande som enligt statsstödsregelverket bedöms som företag och därmed faller under statsstödsregelverket.**

<b>Vem laddar</b>	Anställda vid företaget.	Taxifirman.	Företaget som söker.	Boende.	Besökande som nyttjar parkering reserverad för besök.	Besökande som nyttjar gästparkering med tillfälligt p-tillstånd.
<b>Vem söker</b>	Budbilsfirma	Taxifirma	Transportfirma	Fastighetsägare	Fastighetsägare	Museum
<b>Fordonstyper</b>	Privata bilar	Taxibilar	Budbilar och lastbilar	Privata bilar	Privata bilar	Privata bilar
<b>Regelverk</b>	Prövning enligt förordning 2019:525 samt statsstödsregelverk.					
<b>Behovsutredning</b>	Behovsutredning krävs inte enligt GBER.				Behov ska utredas genom offentligt samråd eller oberoende marknadsundersökning vid prövning enligt GBER.	

#### 4.2.4 För- och nackdelar med lösningsalternativ 1

Mycket talar för att det är resurseffektivt att pröva stöd till icke-publik laddinfrastruktur inom en stödordning, oavsett användare och typ av fordon som ska laddas. Lösningen bör stimulera utbyggnadstakten av laddinfrastruktur. Fler åtgärder och organisationstyper kan berättigas stöd.

Förslaget innebär en förenkling för vissa sökande och av vissa bedömningar jämfört med nollalternativet, som för stödgivning till laddinfrastruktur för verksamhetsfordon och av underlag som den sökande kommer att behöva redovisa i ansökan. Ändringen ger förutsättningar för att ledtiden från ansökan till beslut kan hållas kort. Ändringen tillgodoser i möjligaste mån marknadens behov, där omfattningen av vad som behöver redovisas i ansökan är begränsad till vad som är nödvändigt.

Utformningen bedöms innebära att laddinfrastrukturen i högre grad kan anpassas utifrån den sökandes behov i stället för att den sökande behöver separera eller avgränsa sina installationer för att passa utformningen av ett stödsystem.

Kommunikationsmässigt finns fördelar. Det blir en förhållandevis ren gränsdragning mellan de två stöden inom Klimatklivet. Det minimerar också antalet olika stödformer till icke-publik laddinfrastruktur och möjliggör ”en väg in” för den typen av ansökningar hos Naturvårdsverket. Utmaningarna med att förklara skillnaderna mellan de stöd som olika myndigheter hanterar kvarstår dock.

För laddning vid gästparkeringar finns det viss risk för problem vid gränsdragning gentemot stödet till publik laddinfrastruktur enligt förordning 2015:517.

Vägledning och e-tjänstens utformning är viktig för att minimera otydlighet.

Genom att fler kan söka ökar också antalet ansökningar, vilket innebär ökad arbetsbelastning hos Naturvårdsverket. Fler ansökningar och ökad fördelning av medel leder till ökat behov av systematik och kontroller. För närvarande finansieras

stödet av EU:s återhämningssfond, vilket medför höga krav på dokumentation i ärendehantering.

Prövning av fler typer av ansökningar och en större mängd innebär behov av förändringar i arbetssätt och en utveckling av IT-stöden på Naturvårdsverket. Detta är dock nödvändigt oavsett om förordningsändringar genomförs, eftersom antalet ansökningar har ökat kraftigt sedan stödet infördes. Befintliga IT-stöd är inte anpassade för nuvarande volymer.

Prövning av ansökningar enligt GBER kräver en högre grad av kvalificerad handläggning. Med en revidering i enlighet med GBER och införandet av ett konkurrensutsatt anbuds förfarande blir det ett mer komplicerat system, med en mer krävande handläggning i dessa delar. Detta sker dock oavsett alternativ, eftersom samtliga lösningar som övervägts innebär anpassning mot GBER och att konkurrensutsatt anbuds förfarande möjliggörs.

## 4.3 Lösningalternativ 2: Förtydligat stöd för boende och anställda

Det som här kallas alternativ 2 bedöms som den lösning som innebär minsta möjliga förändring, för att anpassa förordningen mot statsstödsregelverket och samtidigt kunna utforma det för möjligheten till ett konkurrensutsatt anbuds förfarande.

Förslaget innehåller en viss justering av målgrupp för laddningen, detta i syfte att tydliggöra nuvarande gränsdragning mot annat stöd. Likt lösningalternativ 1 ger denna lösning möjlighet att ge stöd till laddinfrastruktur för boende och anställda hos fastighetsägare med stora fastighetsbestånd.

### 4.3.1 Gråzonen som följer av "i huvudsak" tas bort

I detta alternativ finns inte rekvisitet *i huvudsak* med. Laddningspunkterna ska med andra ord endast användas av boende och anställda. Rekvisitet tas bort i syfte att tydliggöra vilka stödet är avsett för och komma till rätta med svårigheten att fastställa när stödet kan anses att i huvudsak bidra till laddning för boende och anställda.

En konsekvens är att det inte längre blir möjligt med ett visst samnyttjande av laddningspunkten, eftersom laddning för andra än boende och anställda utesluts.

### 4.3.2 Vem kan söka stödet?

Stödmöjligheterna för icke-publik laddinfrastruktur ökar för vissa genom anpassningen mot GBER. Möjligheterna till stöd enligt förordning 2019:525 minskar samtidigt för andra grupper genom att rekvisitet *i huvudsak* tas bort. Samtidigt tydliggörs det att de i stället prövas enligt förordning 2015:517. Tabell 12 visar vilka sökande och användare som stödet riktar sig till i alternativ 2.

**Tabell 12. Ett förtydligad stöd till boende och anställda.**

Indelning	Icke-publikt enbart för boende	Icke-publikt enbart för anställda
Vem laddar	Boende i bostäder.	Anställd personal.
Vem söker	Fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och samfälligheter.	Arbetsgivare och fastighetsägare.
Fordonstyper	Privatägda fordon (lätta elfordon).	

### 4.3.3 Hur ansökningar prövas

Prövning i lösningsalternativ 2 sker som i lösningsalternativ 1, det vill säga så som beskrivs i avsnitt 4.2.3 och Tabell 9. Det sker enligt förordning 2019:525 och i tillämpliga fall statsstödsregelverket. Även stödnivåerna är desamma och följer likt prövningen i övrigt av vilken organisation som söker.

Stöd till laddinfrastruktur som omfattas av förordning 2015:517 påverkas inte i detta lösningsalternativ. Laddinfrastruktur som ska användas i annat syfte än för laddning av boendes och anställdas privata fordon faller in under förordning 2015:517, oavsett grad av användning.

### 4.3.4 För- och nackdelar med lösningsalternativ 2

Alternativet innebär en mindre förändring jämfört med alternativ 1. Även om förslaget bedöms leda till att stödmöjligheterna för icke-publik laddinfrastruktur ökar något för vissa bedömer Naturvårdsverket att resursbehovet för att genomföra förändringen inte står i proportion till nyttan.

Det krävs även i denna lösning ett arbete med att anpassa IT-stöd, vägledning och handläggningsprocesser. Även med denna lösning behöver Naturvårdsverkets e-tjänst och ärendehanteringssystem anpassas för att kunna ta emot ansökningar genom konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Krav på behovsutredning kommer inte att vara aktuellt för någon ärendetyp, eftersom den laddinfrastruktur som stödet omfattar endast riktar sig till en definierbar krets av användare, inte till allmänheten.

Användningen blir mindre flexibel och färre sökanden omfattas än i alternativ 1. Stödet är tydligt riktat mot laddning för boende och anställda. Fördelen av det är att det blir tydligt, men nackdelen är att laddinfrastrukturen inte kan komma till användning för andra.

Alternativ 2 bedöms främja utbyggnaden, men i otillräcklig utsträckning i förhållande till behovet av utbyggnad och nödvändiga anpassningar av IT-stöd.

## 4.4 Andra alternativ som övervägts

Naturvårdsverket har under arbetet också övervägt två ytterligare lösningsalternativ. En lösning som tidigt övervägdes utgick från en gränsdragning mellan stödsystem utifrån maximal tillförd effekt (kW) från en laddningspunkt,

med önskat syfte att förenkla för vissa sökande. En sådan lösning uteslöts eftersom en gräns i effekt inte är i linje med aktörernas behov och tekniska förutsättningar.

Att särskilja stöd utifrån effekt (kW) skulle innebära att förordning 2019:525 skulle omfatta stöd till laddinfrastruktur oberoende av användargrupp, liksom förordningen 2015:517. Laddning med låga effekter är intressant även för tunga fordon. Att sätta en gräns utifrån effekt skulle därför leda till att laddinfrastruktur för tunga fordon omfattades av ytterligare ett stödsystem.

Den som vill söka stöd bör uppfatta en stödform utifrån hur ansökan ska lämnas in, inte utifrån den förordning som ansökan prövas mot. Att det sker en anpassning i relation till hur de sökande uppfattar stödet var också en signal från flera aktörer som medverkade i de dialoger som genomförts med berörda branscher. Gränsdragning utifrån effekt bedöms inte innebära en förenkling utifrån sökandes perspektiv.

Ytterligare en lösning som övervägts är att utforma stödet enligt det vi här kallat alternativ 2, med ett stöd inriktat på endast laddning för boende och anställda, men med tillägget att öppna upp för stöd även till laddning vid gästparkeringar. En sådan utformning skulle utesluta möjligheten till förenkling av stöd för laddning avsedd för verksamhetsfordon. Naturvårdsverket valde att inte utreda detta alternativ vidare. Baserat på de kontakter som handläggare vid Naturvårdsverket har haft med aktörer finns det behov av att kunna söka stöd för laddning vid gästparkeringar.

Laddning vid gästparkeringar kräver behovsutredning i ärenden som prövas mot GBER. Eftersom gästparkeringar inte förväntas svara för en större del av ansökningsvolymen bedöms de ökade resurser som skulle behövas inte motsvara nyttan med att enbart inkludera denna mindre grupp av sökande. De omfattande förändringar i hanteringen av stödet som skulle krävas gör det rimligt att vid en ändring av stödet också inkludera andra aktörer och laddtyper.

## 4.5 Jämförelse av alternativen

### 4.5.1 Prövning enligt GBER möjliggörs i båda alternativen

Både alternativ 1 och 2 är utformade för att möjliggöra för fler att kunna söka och erhålla stöd för laddinfrastruktur. Genom båda alternativen ges organisationer med stora fastighetsbestånd möjlighet att beviljas stöd i större utsträckning än idag. Båda lösningsalternativen medger prövning enligt GBER. De har också gemensamt att författningsändringen ger myndigheten möjlighet att utforma konkurrensutsatt anbudsförfarande parallellt med löpande intag av ansökningar.

Båda förslagen innebär en minskad gränsdragningsproblematik mot förordning 2015:517. Skärningen av vilka som är stödberättigade enligt 2019:525 skiljer sig däremot mellan de båda alternativen.

### 4.5.2 Jämförelse av tydlighet och flexibilitet

Alternativ 1 åstadkommer en tydligare gränsdragning än alternativ 2. Till exempel kan målgruppen för laddinfrastruktur som en fastighetsägare installerar för vara andra än boende och anställda, såsom budbilsfirmor eller hantverkarföretag som har behov av fordon i sin verksamhet.

Flexibilitet i användningen av laddningspunkten bedöms vara större i alternativ 1 än i alternativ 2. Detta eftersom möjligheten till samnyttjande av andra än boende och anställda inte finns i alternativ 2.

Jämfört med nollalternativet, det vill säga att inte göra någon ändring alls, bedöms fördelen med alternativ 2 vara att skillnaderna mellan stödordningarna tydliggörs, vilket överväger nackdelen med att nyttjandemöjligheterna blir mer begränsade.

### 4.5.3 Jämförelse utifrån administration och marknadsbehov

Ur handläggarsynpunkt bedöms alternativ 1 bli tydligast vid tillämpning, jämfört med övriga lösningsalternativ som övervägts. Prövningsgrunderna kommer att vara tydligare. Alternativ 1 innebär en relativt tydlig gränsdragning att vägleda sökande utifrån, eftersom det kommer vara den publika laddinfrastrukturen som hanteras separat och i samma förfarande som tidigare.

Prövningen av ansökningar bedöms bli mer likvärdig i alternativ 1. En anledning är att utsläppsberäkningar för enskilda ansökningar för icke-publik laddning inte längre kommer att ligga till grund för prövningen. Alternativ 1 kan underlätta för verksamheter som har en fordonsflotta som har behov av icke-publik laddinfrastruktur med både normal- och snabbladdning, det vill säga både låga och höga laddningseffekter. Sådana aktörer kan lämna in en samlad ansökan som täcker in flera effektnivåer (kW) och kommer inte att begränsas av svårigheter i att redovisa klimatnytta för en sådan åtgärd.

Alternativ 1 bedöms möta behovet av ett enkelt stödsystem för både icke-publik laddinfrastruktur och depåladdning. Samtidigt har branschaktörer framfört en önskan om att frångå även en alltför rigid uppdelning mellan icke-publik och publik laddning, med motiveringen att nyttjandegrad och lönsamhet skulle öka med mer flexibilitet avseende av vem och hur olika typer av laddinfrastruktur kan nyttjas. Naturvårdsverket anser dock att GBER ställer upp hinder för flexibel laddning som möjliggör både publik och icke-publik användning, då artikel 36a punkt 8 innebär att laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska tillhandahållas på icke-diskriminerande villkor. Naturvårdsverket tolkar bestämmelsen som att det inte är möjligt att exempelvis begränsa allmänhetens tillgång till laddningspunkten till vissa tider då den används icke-publikt, utan att tillträdet ska vara icke-diskriminerande vid alla tidpunkter.

### 4.5.4 Ansvaret för tung trafik i alternativen

Naturvårdsverket har i budgetunderlaget för 2025–2027 föreslagit att Energimyndigheten ska ges ett tydligare uppdrag för laddinfrastruktur avsedd för

tung trafik, medan Naturvårdsverket behåller stödet för den lätta trafiken inom Klimatklivet.

Det kan finnas fördelar med ett nischat stöd som avser tung trafik, då författningen kan anpassas helt utifrån specifika behov av effekter (kW), kostnader eller genomförandetid för en investering. Det har i dialoger med intresseorganisationer framkommit förslag om en stödordning som kombinerar stöd för investeringar i tunga fordon tillsammans med laddinfrastruktur för tung trafik.

Vid behov av alternativa lösningar, med en annan gränsdragning mellan olika myndigheters stödgivning, behöver sådana lösningar utredas ytterligare. Det skulle innebära en större och mer omfattande ändring av författningar än de alternativ som övervägts här.

Alternativ 1 inkluderar stöd till laddinfrastruktur för tunga fordon och bedöms vara den lösning som bäst svarar mot uppdraget. Att samla stöd till icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar inom en förordning och hantera det stödet inom en myndighet bedöms främja icke-publik laddinfrastruktur. Handläggare på Energimyndigheten har ställt sig positiva till en sådan utformning, i relation till befintliga stöd och deras uppdrag att samordna laddinfrastruktur.

#### **4.5.5 Lösningalternativ 1 bidrar till ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur**

Naturvårdsverket bedömer sammanfattningsvis att alternativ 1 är det förslag som bäst möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur och åstadkommer den önskvärda förändringen. I nästkommande kapitel sammanfattas Naturvårdsverkets förslag till regeringen.



## 5. Naturvårdsverkets förslag

I det här kapitlet presenteras förslaget till regeringen som syftar till att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.

### 5.1 Ändrad gränsdragning mellan Naturvårdsverkets stödordningar

#### Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att förordning 2019:525 ändras så att bidragsberättigade åtgärder innefattar laddinfrastruktur som används av en bestämd krets av användare samt laddinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten, men där användandet är begränsat till en viss allmän användargrupp, såsom kunder och besökande.

Avgränsningen föreslås formuleras så att bidraget endast får ges till laddningspunkter som inte är avsedda för publik användning, som enligt förslaget definieras som laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten utan att tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp.

#### Motivering

Utöver att öka möjligheten till stöd för organisationer med stora fastighetsbestånd ger förslaget också utrymme för stöd till många olika typer av verksamheter som behöver laddinfrastruktur för att ställa om till eldrivna verksamhetsfordon. Förslaget öppnar också upp för stöd till laddinfrastruktur för besökande vid gästparkeringar, som komplement till den publika laddinfrastrukturen. Nuvarande begränsning avseende användning för i huvudsak boende och anställda tas därmed bort, vilket möjliggör användning för en vidare användargrupp.

Genom att utforma ett stödsystem som omfattar all icke-publik laddinfrastruktur begränsas den sökande inte utifrån effekt eller de fordonstyper för vilka laddinfrastrukturen ska användas. Förordning 2015:517 föreslås fortsatt omfatta den laddinfrastruktur som inte kan erhålla stöd enligt förordning 2019:525, primärt publik laddinfrastruktur och laddinfrastruktur med annan laddteknik än den som faller inom förordning 2019:525.

När företag ansöker om bidrag kommer det att vara möjligt att pröva ansökan mot GBER eller de minimis-förordningen. Vilket av dessa som är mest fördelaktigt för ett sökande företag beror på omständigheterna i det enskilda fallet. För ett stort eller medelstort företag kan det vara mer förmånligt att prövas via GBER om företaget avser att installera ett stort antal laddningspunkter, medan det kan vara mer förmånligt att prövas via de minimis-förordningen om det rör sig om ett mindre antal laddningspunkter, eftersom det möjliggör högre stödnivåer. För att

uppnå transparens och likabehandling i handläggningen finns det skäl att fastställa när stöd ska ges genom GBER respektive de minimis-förordningen.

Eftersom GBER specifikt reglerar stödgivning till investeringar i laddningsinfrastruktur bedömer Naturvårdsverket att GBER bör tillämpas i första hand. Detta trots att det kan vara mer fördelaktigt för en sökande om de minimis-förordningen tillämpas.

Gästparkeringar bör enligt Naturvårdsverkets uppfattning vanligtvis tillhandahålla ett mindre antal laddningspunkter som nyttjas i begränsad utsträckning. Det innebär att de i utformning och till användning har mer gemensamt med icke-publik laddinfrastruktur än publik. När en ansökan rör laddning på gästparkeringar bör avsteg kunna göras från huvudregeln att tillämpa GBER och istället tillämpa de minimis-förordningen. Naturvårdsverket bedömer att behovet av behovsutredning är begränsat när en åtgärd avser gästparkering och ser en fördel i om sådana ansökningar kan hanteras utan att sökanden ska behöva uppfylla kravet på behovsutredning enligt artikel 36a punkt 10 GBER.

## 5.2 Införande av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

### Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att förordning 2019:525 kompletteras med en bestämmelse som möjliggör prövning genom konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Naturvårdsverket föreslår även en möjlighet att, vid tillämpning av konkurrensutsatt anbudsförfarande, begränsa vissa bestämmelser i förvaltningslagen om kommunikation, partsinsyn och komplettering av underlag. Förslaget ger utrymme för Naturvårdsverket att ange särskilda krav om vad ansökan ska innehålla när konkurrensutsatt anbudsförfarande tillämpas.

### Motivering

Naturvårdsverket bedömer att det är möjligt att utforma konkurrensutsatta anbudsförfaranden som följer av artikel 36a GBER för stöd till den typ av laddinfrastruktur som förslaget omfattar och som beskrivs i avsnitt 5.1. Det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ställer dock krav på handläggningsförfarandet och även avsteg från den löpande ansökningsprocessen.

Ett konkurrensutsatt anbudsförfarande kräver en tydlig kommunikationsinsats inför varje utlysning där fastställda kriterier publiceras. En e-tjänst behöver också anpassas för att kunna hantera de ansökningar som kommer in genom en separat utlysning, med de särskilda bedömningsgrunder som krävs vid ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Sammantaget innebär det en hantering som är resurskrävande i förhållande till stödgivning som sker genom löpande ansökningsförfarande.

Naturvårdsverket ser en risk i att nyttan med ett konkurrensutsatt anbudsförfarande inte står i proportion till den arbetsinsats som krävs för genomförandet. För att säkerställa att nyttan står i proportion till kostnaderna för ett konkurrensutsatt

anbudsförfarande föreslår vi att förordningen ger Naturvårdsverket möjlighet att avgöra i vilka fall det är lämpligt att komplettera ordinarie ansökningsförfarande med en utlysning för prövning genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. I den avvägningen behöver hänsyn tas till omställningstakten. En bedömning bör innefatta om en sektor eller ett geografiskt område är i särskilt behov av stöd och av högre stödandel för att en effektiv utbyggnadstakt ska uppnås.

För att upprätthålla ett konkurrensutsatt anbudsförfarande med en effektiv konkurrens om stödet bör Naturvårdsverket få möjlighet att inför varje prövningstillfälle utvärdera och bedöma vilka krav och urvalskriterier som behöver ställas upp, och vid behov justeras, inför ett prövningstillfälle. Om det i förordningen anges kriterier, samt hur urval och begränsning ska ske, ges ingen möjlighet till justeringar om det visar sig att en effektiv konkurrens inte kan uppnås. Därför föreslås en flexibel utformning som säkerställer att principerna för ett konkurrensutsatt anbudsförfarande upprätthålls.

För att fortsatt kunna tillämpa sekretess för affärshemligheter mellan parterna under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande behövs ett undantag från rätten till partsinsyn. Naturvårdsverket föreslår därför att möjligheten till partsinsyn enligt 10 § förvaltningslagen ska begränsas.

Eftersom syftet med det konkurrensutsatta anbudsförfarandet är att stöd ska fördelas genom effektiv konkurrens mellan samtliga sökanden behöver det finnas klara spelregler för samtliga. Alla sökanden ska behandlas lika och hanteringen ska präglas av transparens och tydlighet. För att uppnå detta behöver Naturvårdsverket, i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, kunna begränsa en enskilds möjlighet att komplettera, förtydliga eller rätta en inlämnad ansökan eller handlingar som lämnats in tillsammans med ansökan. Det bör därför införas en bestämmelse som innebär att en sökande endast om Naturvårdsverket tillåter eller begär det får rätta, förtydliga eller komplettera en ansökan eller en handling som lämnats in tillsammans med ansökan.

Vid konkurrensutsatt anbudsförfarande kan andra underlag än vad som normalt begärs in med ansökan behöva inhämtas. Naturvårdsverket föreslår därför att ett sådant undantag från vad ansökan ska innehålla skrivs in i förordningen.

Enligt 25 § förvaltningslagen (2017:900) ska en myndighet innan den fattar beslut i ett ärende underrätta den som är part om allt material av betydelse för beslutet och ge parten tillfälle att inom en bestämd tid yttra sig över materialet, om det inte är uppenbart obehövligt. Det bör införas en bestämmelse i förordningen som innebär att Naturvårdsverket inte ska tillämpa 25 § förvaltningslagen i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Regleringen får genom förslaget en utformning som motsvarar den som gäller på upphandlingsområdet, se till exempel 1 kap. 3 a § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

## 5.3 Förslag till ändrade stödnivåer

### Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att stödnivåerna fastställs till nivåer enligt nedan:

De aktörer som endast prövas enligt förordning 2019:525 (och inte mot GBER eller de minimis-förordningen) kan som mest beviljas 50 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det högsta möjliga bidragsbeloppet per laddningspunkt är dock begränsat till 15 000 kronor när det gäller laddningspunkter för växelströmsladdning med en effekt som är högst 23 kW. Det föreslås inget högsta möjliga bidragsbelopp för laddningspunkter med högre effekt än 23 kW eller för laddningspunkter för likströmsladdning.

De aktörer som prövas mot de minimis-förordningen kan som mest beviljas 50 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det högsta möjliga bidragsbeloppet per laddningspunkt är begränsat till 15 000 kronor när det gäller laddningspunkter för växelströmsladdning med en effekt som är högst 23 kW. Det föreslås inget högsta möjliga bidragsbelopp för laddningspunkter med en högre effekt än 23 kW eller för laddningspunkter för likströmsladdning.

De aktörer som prövas enligt artikel 36a punkt 6 GBER kan som mest beviljas 20 procent av de stödberättigande kostnaderna om sökanden är ett stort företag, 40 procent om sökanden är ett medelstort företag och 50 procent om sökanden är ett litet företag. Det högsta möjliga bidragsbeloppet per laddningspunkt är begränsat till 15 000 kronor när det gäller laddningspunkter för växelströmsladdning med en effekt som är högst 23 kW. Det föreslås inget högsta möjliga bidragsbelopp för laddningspunkter med en högre effekt än 23 kW eller för laddningspunkter för likströmsladdning.

För de aktörer som prövas mot artikel 36a punkt 4 GBER (konkurrensutsatt anbuds-förfarande) anpassas möjlig stödandel till varje utlysning. En hög andel lämnas endast vid särskilda skäl. En viss del egenfinansiering bör alltid eftersträvas. Inget högsta möjliga bidragsbelopp föreslås.

### Motivering

Naturvårdsverket har i dialoger med andra myndigheter och branschaktörer uppfattat höga stödandelar som mindre betydelsefulla än en enkel stödform som möjliggör korta ledtider och snabba besked.

Analyser av beviljade stödbelopp under 2020–2023 har visat att dessa hittills underskrider maxbeloppet per laddningspunkt för en majoritet av de ansökningar som beviljats. Stödet beviljas idag i huvudsak för effekter upp till och med 22,2 kW AC. Av det skälet ser Naturvårdsverket ingen anledning att ändra maxbeloppet för denna typ av laddningspunkt.

Naturvårdsverket har inte identifierat något skäl till att höja den stödandel som en sökande som mest kan beviljas.

Behov av ändrade stödnivåer har inte framförts vid de dialogmöten som Naturvårdsverket har hållit med externa aktörer och med Energimyndigheten. Det

förslag som Naturvårdsverket lämnar kommer dock att generera ansökningar avseende andra typer av laddningspunkter, som i många fall är dyrare än de med lägre effekter. Naturvårdsverket föreslår därför en begränsning endast i stödnivå och inte av maxbelopp för laddningspunkter för växelströmsladdning med högre effekter (det vill säga högre än 23 kW) samt laddningspunkter för likströmsladdning.

Laddningspunkter för växelströmsladdning med effekter till och med 22,2 kW utgör en stor del av de investeringar som beviljats stöd och där bedöms beloppsgränsen 15 000 kronor per laddningspunkt fortfarande ligga på rätt nivå. För att täcka in dessa effekter föreslås beloppsgränsen alltså tillämpas på laddningspunkter för växelströmsladdning med effekter på till och med 23 kW. Högre kostnader förväntas vara aktuella vid installation av laddningspunkter för likströmsladdning och laddningspunkter för växelströmsladdning med högre effekter än 23 kW. För sådana laddningspunkter är det därför rimligt att begränsa maximal stödandel, men däremot inte stödbelopp.

För bidragsgivning enligt konkurrensutsatt anbudsförfarande bedömer Naturvårdsverket att det är rimligt att inte specificera stödnivån i förordningen utan att ha en flexibilitet i varje utlysning, och bestämma en lämplig stödnivå utifrån hur förutsättningarna ser ut vid en aktuell utlysning. Det underlättar för Naturvårdsverket att inom det konkurrensutsatta anbudsförfarandet anpassa utlysningar och stödnivåer till rådande teknik- och kostnadsutveckling.

## 5.4 Särskilda krav för stöd till laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten

### Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att kravet på icke-diskriminerande tillträde för användare m.m. i artikel 36a punkt 8 GBER ska anges som villkor för beslutet att bevilja ansökan.

Naturvårdsverket föreslår att sökanden ska styrka behovet av stöd enligt artikel 36a punkt 10 och 11 GBER genom en oberoende marknadsundersökning.

### Motivering

***Krav avseende icke-diskriminerande tillträde för användare m.m. ska ställas som villkor för beslutet att bevilja ansökan***

Naturvårdsverket föreslår inte någon förordningsändring för att uppfylla kravet i artikel 36a punkt 8, om att laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten ska ge icke-diskriminerade tillträde för användare, inbegripet användarvillkor, samt att avgifter som tas ut av andra än stödmottagaren eller stödmottagarna ska motsvara marknadspriserna. I förordning 2015:517 finns inte heller någon bestämmelse som genomför bestämmelsen enligt artikel 36a punkt 8. Vid stödgivning inom förordning 2015:517 ställs villkor motsvarande

bestämmelsen i artikel 36a punkt 8, i beslutet att bevilja stöd. Naturvårdsverket föreslår att liknande villkor även ska ställas i beslut att bevilja stöd enligt förordning 2019:525, till laddningspunkter som ska vara tillgängliga för allmänheten. Om en sökande inte efterlever villkoret finns det möjlighet för Naturvårdsverket att återkräva bidraget enligt 19 och 20 §§ jämte 17 § 3 förordning 2019:525.

***Sökanden ska styrka behovet av stöd genom en oberoende marknadsundersökning***

Naturvårdsverket föreslår att kravet på att fastställa behovet av stöd till en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten vid provning enligt artikel 36a punkt 10, ska styrkas genom en oberoende marknadsundersökning. Behovsutredningen kommer att behöva anpassas till typen av laddinfrastruktur och de förväntade användarna. Därför bedöms det vara mest resurseffektivt att ansvaret för att visa på behovet läggs på den sökande. Det kan finnas intresse för branschorganisationer att samordna sådana marknadsundersökningar för sina medlemmar. På så sätt kan kostnaderna för att genomföra en sådan undersökning hållas nere i varje enskilt ärende. Naturvårdsverket anser att en marknadsundersökning kan vara oberoende även om det är en sökande som initierar den, såvida den som genomför marknadsundersökningen är oberoende i förhållande till den sökande.

Kravet på behovsutredning gäller inte om rena elfordon utgör mindre än tre procent av det i Sverige totala antalet registrerade fordon i samma kategori. Baserat på 2023 års statistik innebär det att om åtgärden avser laddningspunkter för tunga lastbilar krävs inte någon oberoende marknadsundersökning. Kravet på behovsutredning gäller inte heller vid provning enligt de minimis-förordningen.

Naturvårdsverket föreslår att skyldighet att styrka behovet av laddningspunkten genom en oberoende marknadsundersökning införs som en ny 9 c § i förordning 2019:525.

## 5.5 Förslag på övriga ändringar i förordning 2019:525

### **Naturvårdsverkets förslag**

Naturvårdsverket föreslår:

- att det förs in två olika bestämmelser i förordning 2019:525 om vad en ansökan ska innehålla, utformade beroende på om installation utförts när ansökan ges in, eller om den inte utförts vid denna tidpunkt.
- att bidrag ska kunna ges inte bara till laddningspunkter av typ 2 eller Combo 2, utan även andra tekniska lösningar, under förutsättning att de utrustas i enlighet med teknisk specifikation som följer av europeisk standard.
- att ett krav på att laddningspunkter med en högsta effekt på 22 kW ska stödja smarta laddningsfunktioner införs i förordning 2019:525.

- att bidrag inte får ges till åtgärder som berättigar skattereduktion för grön teknik enligt inkomstskattelagen (1999:1229).
- en ny bestämmelse som ger rättsligt stöd att genomföra kontroller av sökanden i syfte att undersöka ekonomisk brottslighet, förekomst av ekonomiska oegentligheter eller organiserad brottslighet samt terrorisminblandning.
- att det i förordning 2019:525 förtydligas att kostnader för effektförsörjning ska vara bidragsberättigande.
- att sökanden ska visa att åtgärden är kostnadseffektiv.
- att det i förordning 2019:525 införs ett krav på att ett företags ansökan om bidraget ska innehålla uppgifter om företagets namn, antal anställda, årsomsättning och balansomslutning.
- att det i förordning 2019:525 ska anges att Naturvårdsverket prövar ansökningarna och beslutar om bidrag.
- att det inte ska krävas att åtgärden som bidraget avser ska vara utförd innan bidraget betalas ut. Det ska således vara möjligt att betala ut bidrag i förskott. Dock ska högst 75 procent av beloppet kunna betalas ut innan åtgärden slutförts. Bidrag ska därtill kunna betalas ut i omgångar, och inte enbart som ett engångsbelopp.
- att det införs ett formkrav för den begäran om utbetalning som sökanden ska ge in.
- att ränta vid återkrav ska betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att Naturvårdsverket framställt krav på betalning med grund i beslut om återkrav och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

## **Motivering**

### ***Bestämmelser om vad en ansökan ska innehålla***

I ärenden där installationen inte utförts innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket kommer vissa handlingar att kunna ges in först tillsammans med begäran om utbetalning. I ärenden där installationen redan utförts när ansökan kommer in ska alla handlingar i ärendet ges in tillsammans med ansökan. Ändringen är ett led i att börja handlägga ärenden där åtgärden införts innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket i ett steg, i stället för i två steg som i nuläget. Innan handläggning i ett steg införs behöver dock ett sådant förfarande utredas i förhållande till möjligheten att överklaga beslut enligt 24 § förordning 2019:525. Ändringarna föreslås införas i 9 § och en ny 9 a §.

### ***Bidrag ska kunna ges till laddningspunkter med andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2***

Förslaget innebär att det ska finnas förutsättningar för att ge stöd till laddningspunkter med andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2 enligt standarderna EN 62196-2 och EN 62196-3. Naturvårdsverket anser dock att den tekniska lösningen fortsatt ska följa en teknisk specifikation som följer av europeisk standard.

Energimyndigheten har i uppdraget framfört vikten av att möjliggöra stöd till tekniska lösningar som följer andra EU-standarder än de två som nu finns beslutade. Därför föreslås en författningsändring som möjliggör en sådan tillämpning. I nuläget innebär ändringen ingen skillnad i hantering, men när nya standarder väl har beslutats kan ändringen öppna upp för stöd till exempelvis betydligt högre effekter, så kallat Megawatt charging system (MCS). Andra tekniska lösningar än laddningspunkter är dock inte stödberättigade enligt förordning 2019:525.

***Smart laddning ska vara möjligt vid laddningspunkter med lägre effekt***

Av artikel 36a punkt 13 följer att om stöd beviljas till utbyggnad av ny laddningsinfrastruktur som möjliggör överföring av el med en högsta uteffekt som understiger eller motsvarar 22 kW måste infrastrukturen kunna stödja smarta laddningsfunktioner. Av artikel 2.102e GBER följer att smart laddning är en laddningsfunktion där intensiteten i den el som överförs till batteriet justeras i realtid, utifrån information som tas emot genom elektronisk kommunikation. Smart laddning gör det möjligt att anpassa laddningen efter tillgången på el, genom att exempelvis reducera effekten under vissa tider eller att påbörja laddningen vid en senare tidpunkt.

Förslaget syftar till att genomföra motsvarande krav i artikel 36a punkt 13 GBER, och ska därför enbart gälla ärenden som prövas mot GBER. Kravet föreslås införas i 3 § förordning 2019:525.

***Avgränsning i förhållande till skattereduktion för grön teknik***

Förslaget innebär att hänvisningen till förordning (2017:1318) om bidrag till privatperson för installation av laddningspunkt till elfordon i 5 § 2 förordning 2019:525 ersätts av en hänvisning till skattereduktion för grön teknik enligt inkomstskattelagen (1999:1229). Förslaget är en konsekvens av att bidraget enligt förordning 2017:1318 ersatts av skattereduktion för grön teknik enligt inkomstskattelagen.

***Rättslig grund för prövning av en sökandes ekonomiska och operativa förmåga***

Naturvårdsverket får vid revisioner – bland annat från kommissionen – anmärkningar om att ytterligare kontroller av de sökande behöver göras för att undvika bedrägerier och andra oegentligheter med bidragsmedlen. Behov av att kunna kontrollera de sökande i större omfattning än vad som sker i nuläget har lyfts fram i samband med detta. Naturvårdsverket anser att det saknas rättsligt stöd för att genomföra mer omfattande kontroller av personuppgifter som kan ha koppling till lagöverträdelser. Sådana personuppgifter kan dock vara av vikt att inhämta för att upptäcka om företrädaren för en sökande utgör en risk för bidragsmedlen på grund av dennes inblandning i exempelvis ekonomisk eller organiserad brottslighet.

Den rättsliga grunden behöver utformas på ett sätt som ger möjlighet att avslå en ansökan om Naturvårdsverket bedömer att den sökande inte har ekonomisk och/eller operativ förmåga att leva upp till villkoren för stödet. Den nya bestämmelsen föreslås införas i en ny 5 a §.



***Kostnader för effektförsörjning är bidragsberättigande***

Om stöd till laddningspunkter med högre effekt kommer att handläggas inom förordning 2019:525 kommer det finnas behov av att kunna ge stöd till åtgärder som avser ellagring för effektförsörjning till laddningspunkten. När laddningspunkter har en högre effekt finns en större risk för att effektförsörjningen via elnätet är otillräcklig, vilket kan ersättas med kompletterande effektförsörjning genom ellager. Av artikel 36a punkt 3 GBER följer att investeringskostnader för lagringsenheter för lagring av el endast är stödberättigande om elen som lagras är förnybar. Naturvårdsverket vill understryka att det inte rör sig om kostnader för stora batterier som stödmottagaren kan använda till annat än laddningspunkten, utan endast lagringsenheter som installeras i syfte att minska laddningspunktens effektbehov. En närmare specificering av vad som är stödberättigande kostnader får lämnas i vägledning.

Förtydligandet avser den, enligt Naturvårdsverkets mening, redan nu befintliga möjligheten att ge stöd till effektförsörjning, vilket kan vara nödvändigt för att laddningspunkter med högre effekt ska fungera. Förtydligandet föreslås införas i 6 §.

***Sökanden ska visa att åtgärden är kostnadseffektiv***

Förslaget avser att begränsa risken för att stöd söks för en åtgärd som inte är kostnadseffektiv och säkerställa att den sökande har valt det bästa prisalternativet för kvalitetsmässigt jämförbara installationer. Naturvårdsverket anser att denna risk är särskilt stor när åtgärden avser en laddningspunkt för vilket det inte finns någon begränsning av högsta möjliga stödnivå, det vill säga laddningspunkter för växelströmsladdning med effekt högre än 23 kW samt laddningspunkter för likströmsladdning. När stödet avser åtgärder som utförts när ansökan kommer in till Naturvårdsverket föreslås kravet införas i en ny 9 a §. När stödet avser åtgärder som inte utförts när ansökan kommer in till Naturvårdsverket föreslås kravet införas i 15 §.

***Företag ska ge in uppgifter om företagets storlek***

Uppgifterna gör det möjligt att bedöma om företaget är litet eller medelstort, vilket kan vara nödvändigt för att avgöra berättigad stödnivå enligt artikel 36a punkt 6 GBER. Förslaget har samma utformning som 13 § förordning 2015:517 och föreslås införas i en ny 9 b §. Naturvårdsverket anser dock att bestämmelsen i 13 § förordning 2015:517 har vissa brister. Dels framstår det som att den ska tillämpas även när ett företag söker stöd genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande eller med stöd av de minimis-förordningen, trots att det i de fallen inte är nödvändigt att göra en bedömning av om företaget är ett litet eller medelstort företag. Dels ger den inte stöd för att begära in uppgifter om andra företag i sökandens koncern, vilket kan vara nödvändigt för att göra en bedömning av företagets storlek. Dels ger bestämmelsen inte stöd för att begära in uppgifter om företagets ägarstruktur, vilket krävs för att pröva omfattningen av ett enda företag enligt de minimis-förordningen.

***Naturvårdsverket prövar ansökningarna och beslutar om bidrag***

Förslaget speglar bättre Naturvårdsverkets uppgift än den nuvarande utformningen

av bestämmelsen, det vill säga att Naturvårdsverket prövar frågor om bidraget. Förslaget är utformat i enlighet med 16 § första stycket förordning 2015:517 och föreslås införas i 12 § förordning 2019:525.

#### ***Utbetalning i förskott samt i flera omgångar ska vara möjligt***

I nuläget får ett bidrag inte betalas ut innan den åtgärd som bidraget avser har utförts. Bestämmelsen kan dock utgöra hinder vid större eller mer komplexa åtgärder, där genomförandet tar lång tid och sökanden därför kan ha behov av förskottsutbetalning. Sådana åtgärder förekommer i princip inte i nuläget. Om det ska finnas möjlighet att bevilja stöd till omfattande åtgärder bör det dock finnas möjlighet till förskottsutbetalning i enstaka fall. Dock får högst 75 procent av beloppet betalas ut innan en åtgärd har slutförts. Naturvårdsverket bedömer att det kan vara möjligt att reglera förskottsutbetalning genom villkor för beslutet, jämför 13 § 2 förordning 2019:525. Grundregeln bör dock, som i nuläget, vara att bidraget inte får betalas ut innan åtgärden utförts.

Bestämmelsen om förskottsutbetalning och delutbetalning är utformad i enlighet med 19 § första stycket förordning 2015:517 och föreslås införas i 14 § förordning 2019:525. Till följd av ändringen ska begränsningen i 8 §, att bidrag endast kan betalas ut som ett engångsbelopp, tas bort.

#### ***Formkrav för begäran om utbetalning***

Ett formkrav för begäran om utbetalning skulle göra det tydligare när en sådan begäran ska anses ha kommit in till Naturvårdsverket. Att fastställa tidpunkten för när en begäran om utbetalning kommit in är avgörande för om bidraget ska betalas ut eller inte, varför ett förtydligande formkrav är angeläget. Begäran om utbetalning föreslås vara skriftlig, lämnas elektroniskt till Naturvårdsverket i det formulär som Naturvårdsverket anvisar. Ändringen föreslås införas i 15 § förordning 2019:525.

#### ***Ny reglering av ränta vid återkrav***

Förslaget innebär att regleringen av ränta vid återkrav i 19 § förordning 2019:525 ändras för att likna den bestämmelse som finns i 23 § förordning 2015:517. Delar av bestämmelsen i förordning 2015:517, att ränta ska beräknas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav fattades, innebär dock praktiska svårigheter för Naturvårdsverket. Enligt myndighetens rutin för betalningskrav fakturerar Statens servicecenter sådana krav. Förfallodatum är på förhand reglerat och det finns inte utrymme för individuell anpassning av förfallodatum. För att rent praktiskt kunna hantera fordran på återbetalning, och fortsätta att administrera betalningskrav på det sätt som reglerats med Statens servicecenter, behöver räntan beräknas med början en månad efter det att Naturvårdsverket framställt krav på betalning.

## 5.6 Förslag på ändringar i förordning 2015:517

### Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att:

- begreppet elfordon ska definieras i förordning 2015:517.
- att det inte ska ställas krav på placering av laddningspunkten i förordning 2015:517.
- bidrag ska kunna ges till laddningspunkter med uttag eller don som är utformade enligt andra tekniska lösningar än typ 2 eller Combo 2, under förutsättning att de utrustas i enlighet med teknisk specifikation som följer av europeisk standard.
- det ska införas ett formkrav avseende ansökan i förordning 2015:517.
- det ska finnas en möjlighet att kräva särskilt underlag i ansökan vid stödgivning genom konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska länsstyrelsen inte tillämpa bestämmelserna i 10 och 25 §§ förvaltningslagen (2017:900).

### Motivering

#### *Ny definition av elfordon*

Naturvårdsverket ser behov av att, i likhet med i förordning 2019:525, föra in en definition av ”elfordon” i förordning 2015:517, med samma lydelse och innebörd. Begreppet förekommer i förordning 2015:517 utan att det definieras.

#### *Krav på placering av laddningspunkt ska utgå*

Av 10 § 3 förordning 2015:517 följer ett krav på att laddningspunkten ska placeras så att den kan anses bidra till en ändamålsenlig fördelning av laddningspunkter i det aktuella området. Naturvårdsverket bedömer att kravet endast är relevant för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. I dessa fall följer krav på behovsutredning genom offentligt samråd eller oberoende marknadsundersökning enligt artikel 36a.10 GBER. Naturvårdsverket anser att kravet på ändamålsenlig fördelning säkerställs genom behovsutredningen och att det därför inte behöver regleras särskilt. Kravet i 10 § 3 förordning 2015:517 bör därför utgå.

#### *Bidrag ska kunna ges till laddningspunkter med uttag eller don som följer andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2*

Liksom i förordning 2019:525 anser Naturvårdsverket att det i förordning 2015:517 finns behov av att öppna upp för andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2 enligt standarderna EN 62196-2 respektive EN 62196-3. Det finns redan i nuläget en möjlighet att ge stöd till laddningspunkter med andra tekniska lösningar än uttag och don, men när laddningspunkten är utrustad med uttag eller don finns ett krav på att dessa ska vara utformade i enlighet med typ 2 och Combo 2. Naturvårdsverket anser dock att den tekniska lösningen fortsatt ska följa en teknisk

specifikation som följer av europeisk standard. Ändringen föreslås införas i 10 a § förordning 2015:517.

***Formkrav för ansökan***

I likhet med i förordning 2019:525 bör det i förordning 2015:517 finnas formkrav för en ansökan, detta i syfte att minska administration och manuell hantering. Naturvårdsverket anser att det är lämpligt att kräva att ansökan ska lämnas elektroniskt och att länsstyrelsen ska ha möjlighet att anvisa om hur det elektroniska ansökningsförfarandet ska gå till. Ändringen föreslås införas i 11 § förordning 2015:517.

***Möjlighet att kräva annat underlag i ansökan vid konkurrensutsatt anbuds-förfarande***

När stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande har Naturvårdsverket enligt 4 a § förordning 2015:517, möjlighet att använda andra urvalskriterier än de som anges i 4 §. Som en följd av att andra urvalskriterier används kan ansökan behöva innehålla annat underlag än vad som följer av 12 §. I nuläget saknar dock Naturvårdsverket stöd för att kräva att ansökan innehåller annat underlag. En ändring föreslås därför att införas i 12 § förordning 2015:517.

***Förvaltningslagens regler om partsinsyn och kommunikation ska inte heller gälla hos länsstyrelsen, i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande***

I ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande ska Naturvårdsverket inte tillämpa reglerna om partsinsyn och kommunikation i 10 respektive 25 §§ förvaltningslagen (2017:900); detta enligt 17 b § förordning 2015:517. Bestämmelsen har införts för att kunna upprätthålla sekretess för affärshemligheter mellan de sökande under ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande. Regeln innebär att Naturvårdsverket inte kan lämna ut anbud och andra handlingar till andra sökande utan föregående sekretessprövning. Regeln är dock inte tillämplig hos länsstyrelsen, som också förvarar anbud enligt 11 § förordning 2015:517. För att upprätthålla sekretess för affärshemligheter, och därmed konkurrens, i ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande behöver 17 b § även vara tillämplig hos länsstyrelsen.

## 5.7 Förslag till ikraftträdande

**Naturvårdsverkets förslag**

Naturvårdsverket föreslår att ändringarna träder i kraft den 1 juli 2025. Ändringarna i förordning 2019:525 och förordning 2015:17 föreslås träda i kraft samtidigt.

**Motivering**

Den föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet tar hänsyn till behovet av anpassningar i Naturvårdsverkets verksamhet samt till remittering av förslag. Förslaget tar hänsyn till att IT-system och e-tjänster behöver utvecklas innan ändringar träder i kraft. Med rådande ärendemängd finns därtill behov av att

hantera de ärenden som prövas enligt den befintliga förordningen innan en ny förordning blir gällande.

## 5.8 Finansiering av förslagen

### Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att regeringen avsätter ytterligare 5 miljoner kronor årligen inom anslaget 1:16 (anslagspost 6, administration) för kostnader som uppstår till följd av föreslagna ändringar.

### Motivering

Naturvårdsverkets nuvarande ekonomiska ramar rymmer vissa av de kostnader som uppstår med förslagen. Med förslagen kommer dock kostnaderna att öka för att hantera en ökad ärendemängd samt de ärenden som ska prövas enligt GBER och i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Utöver personalkostnader tillkommer avskrivningskostnader för IT-investering.

Naturvårdsverket kan finansiera en del av ändringarna genom befintliga anslag (1:16 avseende klimatinvesteringar samt förvaltningsanslaget). Dock bedömer Naturvårdsverket att nuvarande ramar inte fullt ut ger utrymme för den hantering och handläggning som krävs om ändringar ska genomföras.

## 5.9 Stödformer och reglering behöver ses över

### Naturvårdsverkets bedömning

Naturvårdsverket bedömer att det behövs en översyn av stödformer och reglering för att underlätta för sökande av stöd och för samordning mellan myndigheter.

### Motivering

Stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur hanteras idag av flera olika myndigheter. Att det är flera myndigheter som hanterar stöd, som ibland riskerar att täcka in samma typer av installationer, medför behov av samordning. Det finns också risk för dubbelfinansiering. Branschrepresentanter och myndigheter, inklusive Naturvårdsverket, upplever svårigheter med att navigera bland de många olika stödformerna. Det skapar också en otydlighet för dem som vill söka stöd. För att underlätta elektrifieringen kan det finnas skäl att se över om stöd till laddinfrastruktur kan lämnas enligt en och samma förordning. Det skulle kunna förbättra möjligheten att samordna stöd mellan myndigheter och förenkla för den sökande.

Energimyndigheten har föreslagit en översyn av de stöd som finns för utbyggnad av laddinfrastruktur. Naturvårdsverket delar uppfattningen att stödgivningen som helhet bör ses över.

I uppdraget till Naturvårdsverket har det inte ingått att de över ansvarsfördelningen mellan myndigheter eller att se över om stödformer kan samlas i färre stödordningar.

## 6. Konsekvenser av förslagen

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av förslagen. Det finns vissa svårigheter när det gäller att bedöma vissa konsekvenser, eftersom information och kunskap om behov och intresse från marknadsaktörer och andra delar av samhället är begränsad. Vi har inhämtat viss kunskap genom dialoger med externa aktörer och andra myndigheter har gett indikationer om hur aktörer kan komma att påverkas av förslaget. Våra analyser är fokuserade på det vi bedömer är centrala konsekvenser.

### 6.1 Övergripande konsekvenser av förslagen

Naturvårdsverkets förslag inkluderar ett antal förändringar, där de mest betydande i huvudsak avser:

- Nya möjligheter till stöd till företag som har behov av att göra flera investeringar; detta genom att prövning kan ske enligt artikel 36a i GBER.
- Utökade möjligheter att få stöd för utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur genom en ändring av vilka som får stöd enligt vilken stödordning. Stöd möjliggörs för fler genom att förordning 2019:525 föreslås innefatta icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar.
- Möjlighet att lämna stöd genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande i de fall särskild ekonomisk stimulans är motiverad och kan påskynda utbyggnaden av icke-publika laddinfrastruktur.
- Anpassade stödnivåer baserade på kostnader för laddningspunkters effekt.
- Förenklingar av ansökningsförfarandet och i handläggningen, i den mån det är möjligt givet statsstödsregler, och för att möjliggöra rättssäker prövning.
- Ökad möjlighet att ge stöd till ny, men beprövad, teknik enligt beslutad EU-standard.

Förslagen innebär att fler och en större bredd av aktörer kan söka stöd. Stöd möjliggörs också för fler typer av användargrupper.

Trots en del osäkerheter bedöms föreslagna ändringar som övervägande positiva. De bedöms möjliggöra ett mer effektivt främjande av utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur och i förlängningen bidra till positiva effekter på klimat, hälsa, marknad och miljö.

### 6.2 Offentligfinansiella konsekvenser

Förslagen bedöms innebära ökade kostnader i form av behov att hantera en ökad mängd ärenden samt för att göra nödvändiga justeringar i arbetssätt och IT-system.

Det handlar om anpassningar för att leda sökanden rätt och för att säkerställa att nödvändiga uppgifter samlas in för fortsatt prövning. Kostnaden för utveckling av IT-system följer inte specifikt av förslagen utan grundar sig också i att stödet ökat betydligt de senaste åren. Anpassningar behöver göras mot bakgrund av de senaste årens ökning av antalet ärenden, utbetalt stöd samt för att effektivisera handläggningen. Vi bedömer inte att föreslagna ändringar driver andra offentliga kostnader i betydande utsträckning.

Den ökade mängden ärenden över tid samt förslagen, som innebär att stödet öppnas upp för fler och i delar innebär en mer komplicerad hantering, medför högre kostnader för handläggning och administration av stödet. Se förslag i avsnitt 5.8. om att avsätta medel för Naturvårdsverkets fortsatta hantering och handläggning, där en kostnadsuppskattning samt förslag till finansiering framgår.

## 6.3 Konsekvenser för Naturvårdsverket

Fler kan söka och få stöd genom Naturvårdsverkets förslag. Det innebär en ökad arbetsbörda för handläggning som i sin tur leder till ökat behov av vägledning, ekonomihantering, juriststöd och administration.

En väl anpassad e-tjänst och tillhörande ärendehanteringssystem kan ge möjligheter till förbättring genom ökad tydlighet och verktyg för effektivisering. En sökande ska inte behöva kunna statsstödsregelverket för att söka stöd, och inte heller behöva kunna svara på om stöd ska ges med stöd av GBER eller de minimis-förordningen. För den sökande bör ansökningsprocessen utgå från vem som ska använda aktuell laddningspunkt och hur mycket stöd sökanden behöver. För att lotsa sökanden rätt, i förhållande till vem sökanden är, behöver Naturvårdsverkets e-tjänst utvecklas. En väl utformad e-tjänst är också nödvändig för en effektiv handläggning med korta handläggningstider.

Genom effektivisering kan resurser i högre grad styras mot kontroller och mer kvalificerat handläggningsarbete.

Om de ändringar Naturvårdsverket föreslår genomförs, liksom de verksamhetsanpassningar som då kommer att krävas, kan vissa kostnadsbesparingar förväntas. Detta genom effektiviseringar i form av sänkt genomsnittskostnad per ärende. Ur ett helhetsperspektiv är det dock kostnadsdrivande att hantera en större mängd ansökningar.

### Förändrad handläggningsprocess

Förslagen förväntas innebära att delar av handläggningen kan bli effektivare. Vissa nya målgrupper tillkommer, medan andra flyttas från ett mer arbetskrävande förfarande enligt förordning 2015:517 till att prövas i ett enklare förfarande enligt 2019:525. Sammantaget förenklas hanteringen av de ansökningar som kommer att omfattas av förordning 2019:525 i stället för förordning 2015:517. Det kommer dock fortfarande finnas behov av kvalificerad handläggning i hanteringen av en betydande del av dessa ärenden. Det finns erfarenhet och vana inom



Naturvårdsverket att hantera flertalet av ärendetyperna, vilket bör nyttjas i fortsatt arbete.

Prövning enligt förslagen anpassning mot GBER ställer vissa krav på utökad utredning, jämfört med hur sökande idag prövas enligt 2019:525.

Utredningsbehovet innefattar till exempel att bedöma kostnadsunderlag och inlämnade marknadsundersökningar i de fall sådana krävs. Arbetet med utlysningförfaranden kan också kräva en annan typ av handläggarkompetens än den som stödet enligt förordning 2019:525 kräver idag.

Konkurrensutsatt anbuds förfarande kommer att betraktas som ett separat stödsystem jämfört med det löpande ansökningsförfarandet, eftersom förutsättningarna för dem som söker kommer att skilja sig mycket åt. Detta trots att stödgivningen styrs av en förordning och att samma e-tjänst tillämpas. Det är viktigt att beakta detta i kommunikationsarbetet och i anpassningen av e-tjänsten för att underlätta så mycket som möjligt för de sökande.

### Utveckling av Naturvårdsverkets IT-system och e-tjänst

Naturvårdsverkets förslag innebär att nuvarande e-tjänst för att ta emot ansökningar samt ärendehanteringssystem behöver anpassas. Det är avgörande att alla ansökningar kan tas emot elektroniskt eftersom ärendemängden förväntas öka. Det är också nödvändigt att e-tjänsten möjliggör att alla uppgifter som behövs för prövningen lämnas in tillsammans med ansökan. E-tjänsten behöver också anpassas till att ta emot ansökningar i särskilda utlysningar med konkurrensutsatt anbuds förfarande. Systemen behöver utformas för automatiserade kontroller, bland annat för att motverka risken för fusk.

Naturvårdsverket har redan sedan tidigare identifierat behov av att utveckla befintliga IT-system för att åstadkomma bättre kontrollfunktioner inom systemet samt för att sökanden ska kunna få svar snabbt på ansökan. En uppskattning av kostnadsökningarna för Naturvårdsverket är cirka 1,2–1,5 miljoner kronor per år i avskrivningskostnader till följd av investeringen.

### Riskhantering och riskbedömning

Genom att nivån av utredning totalt sett ökar av förslagen samt att totalt beviljat stödbelopp enligt förordning 2019:525 förväntas öka krävs mer dokumentation, juridisk och ekonomisk kontroll samt riskbedömning hos Naturvårdsverket. Kontroller och efterkontroll blir centrala för att undvika felaktiga utbetalningar.

Naturvårdsverket bedömer att det är en skäligen avvägning att prioritera möjlighet till stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur, genom att inte reglera maximalt stödbelopp för höga effekter, utan i stället utöka detaljnivån vid kontroller för att säkerställa att de stödberättigande kostnaderna som en sökande redovisar är skäliga. Naturvårdsverket kan i de fallen granska kostnadsunderlag mer ingående samt göra en bedömning av huruvida den sökande har valt en kostnadseffektiv lösning. Det blir särskilt viktigt i ärenden där kostnaden överstiger 15 000 kronor per laddningspunkt.

Att anpassa graden av kontroll utifrån sökt stöd och reglera maxbelopp där det bedöms vara möjligt anser Naturvårdsverket är ett resurseffektivt sätt att hantera handläggningsförfarandet.

### Information och kommunikation

Om förslag till ändringar implementeras behöver Naturvårdsverket tillhandahålla kommunikationsmaterial till länsstyrelserna, informera berörda aktörer och anpassa kommunikationen på den externa webben.

Mot bakgrund av erfarenheter av hanteringen av stöd enligt förordning 2019:525 sedan 2019 bedömer Naturvårdsverket att det är angeläget att kommunikationen anpassas och utformas utifrån ett användarperspektiv.

Ett tydligt medskick från branschaktörer och andra myndigheter under genomförandet av uppdraget har varit att förutsättningar för tydlig kommunikation krävs i det fortsatta arbetet. Naturvårdsverket behöver till exempel ge länsstyrelserna förutsättningar för att dels kunna informera om stödgivningen, dels ta del av underlag om resultat och beviljat stöd.

## 6.4 Konsekvenser för andra statliga myndigheter

Vi bedömer inte att våra förslag innebär betydande kostnader för andra myndigheter än Naturvårdsverket.

### 6.4.1 Energimyndigheten

Energimyndigheten påverkas i egenskap av samordnande myndighet för laddinfrastruktur. Vi bedömer inte att förslagen driver betydande kostnader för samordningen.

Naturvårdsverket kommer att behöva samverka med Energimyndigheten i hanteringen av stödet, till exempel vid bedömning av behov av stöd samt för utformningen av de krav och kriterier som ställs upp vid ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. På så sätt kan föreslagna ändringar innebära viss ökad arbetsmängd för myndigheten.

Publik och viss typ av semi-publik laddinfrastruktur för tunga fordon kan i nuläget få stöd både via Naturvårdsverket och genom Regionala elektrifieringspiloter, som Energimyndigheten hanterar. Naturvårdsverket bedömer inte att gränsdragning mot Energimyndighetens eller andra myndigheters stödgivning blir svårare eller bli mer krävande att hantera om förslag genomförs.

Nuvarande parallella stödformer till publik och semi-publik laddinfrastruktur för tung trafik kommer att kvarstå och kräva fortsatt vägledningsbehov. Vi bedömer inte att förslagen i sig driver ökade kostnader för att samordna stöden till publik laddinfrastruktur och semi-publik laddinfrastruktur för tung trafik.

## 6.4.2 Länsstyrelserna

Länsstyrelserna påverkas på så sätt att deras arbetsmängd minskar något jämfört med nollalternativet. Detta genom att en ärendetyp lyfts bort från att prövas enligt förordning 2015:517 för att istället prövas enligt förordning 2019:525.

Länsstyrelsen kan med föreslagna ändringar fokusera på mer komplexa ansökningar.

Länsstyrelserna hanterar idag ansökningar om icke-publik laddinfrastruktur, som prövas enligt förordning 2015:517. De blir med föreslagna ändringar inte involverade i varje enskilt ärende som gäller icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning på gästparkeringar. Länsstyrelserna kan idag tillföra synpunkter i enskilda ärenden genom yttranden utifrån lokala och regionala perspektiv. Att länsstyrelserna i stället skulle fokusera på strategiskt arbete och samlade kommunikationsinsatser bedöms vara ett bättre nyttjande av deras resurser när det gäller just de nämnda typerna av laddinfrastruktur. När det gäller enskilda etableringar med publik laddinfrastruktur har länsstyrelsernas synpunkter ett större mervärde.

Länsstyrelserna har en viktig roll i utbyggnaden av laddinfrastruktur ur ett strategiskt perspektiv och i att kommunicera den utveckling som sker regionalt. På kort sikt kan länsstyrelsernas arbete med att kommunicera om stödgivningen öka.

Fortsatt samverkan behövs för att ge länsstyrelserna förutsättningar att arbeta mer övergripande med främjandet av utbyggnaden av laddinfrastruktur samt möjliggöra för länsstyrelserna att kommunicera om olika former av stödgivning och om genomförda projekt i länet. Naturvårdsverket kommer att behöva samverka med länsstyrelserna för att informera om den förändrade stödgivningen om den beslutas, liksom om konsekvenserna för aktörer som vill söka stöd. Ett informationsutbyte som möjliggör detta behöver säkerställas.

Den e-tjänst och de rapporteringsformulär som används för stöd enligt förordning 2015:517 och som länsstyrelserna ansvarar för kommer att behöva anpassas utifrån den föreslagna ändringen, eftersom en viss typ av ansökningar inte längre ska omfattas. Dessa justeringar bedöms dock inte vara så omfattande att de driver betydande kostnader.

## 6.4.3 Trafikverket

Våra förslag till ändringar i 2019:525 bedömer vi inte har några direkta konsekvenser för Trafikverkets verksamhet. Trafikverkets hantering av stödet till snabbladdningsstationer, ett investeringsstöd till publika laddstationer, påverkas inte. Föreslagen gränsdragning mellan publik laddinfrastruktur, gentemot icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar, innebär att en stödform hos Naturvårdsverket renodlas med inriktning mot publik laddinfrastruktur. Stöd enligt förordning 2019:525 kommer med förslagen därmed inte att gå till sådan typ av infrastruktur som Trafikverkets stödgivning avser.

#### 6.4.4 Övriga myndigheter

Myndigheter som vi inte bedömer kommer att påverkas eller direkt beröras av ändringsförslagen är exempelvis Boverket, Elsäkerhetsverket och Utbetalningsmyndigheten. De behöver dock få information om ändringarna.

### 6.5 Konsekvenser för kommuner och regioner

Ändringarna som föreslås kommer möjliggöra för kommunala bolag att söka stöd för laddinfrastruktur vid sina hyresfastigheter, utan begränsning i antal åtgärder. Vi bedömer att det kommer att finnas ett intresse för att söka stöd inte minst från större kommunala bostadsbolag.<sup>25</sup> Ändringar gör det även möjligt att bevilja stöd till en kommun som tillhandhåller laddningspunkter på gästparkeringar, vilket tidigare inte varit möjligt via förordning 2019:525.

En kommun kan också ha behov av stöd till laddinfrastruktur som är avsedd att användas i den egna verksamheten för laddning i huvudsak av verksamhetens egna fordon. Det kan vara inom till exempel hemtjänst eller fastighetsskötsel. Sådan användning omfattas idag inte av stödet enligt förordning 2019:525. Behovet att söka stöd för installation för fordon som används i verksamheten kan tillgodoses genom föreslagna ändringar i 2019:525. Sådana ansökningar kan idag prövas enligt förordning 2015:517, men kan ha svårt att visa tillräcklig klimatnytta för att beviljas stöd.

Sammanfattningsvis bedöms kommuner inte få ökade kostnader av förslagen, utan främst påverkas positivt, eftersom möjligheten att söka stöd för och bygga ut laddinfrastruktur ökar.

Naturvårdsverket bedömer inte att förslagen påverkar den kommunala självstyrelsen eller innebär någon i övrigt nämnvärd påverkan exempelvis avseende kommunala befogenheter, skyldigheter, organisation eller verksamhetsformer.

### 6.6 Konsekvenser för företag och organisationer

Förslagen bedöms inte få betydande negativa effekter för företags eller organisationers arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Snarare bedöms företag och organisationer generellt gynnas av förslagen då möjligheten att söka stöd utökas. I redogörelsen av konsekvenser har vi därmed inte fokus på uppskattningar av kostnader, utan på andra konsekvenser av förändringarna.

---

<sup>25</sup> Eftersom kommunala bostadsbolag hanteras som företag/bolag beskrivs de i viss utsträckning också i 6.5 nedan.

### 6.6.1 Störst förändring för större fastighetsbolag

Den största förändringen sker för vissa företag. Företag som prövats enligt de minimis-förordningen och passerat gränsen för taket i de minimis kan med ändringarna prövas med grund i artikel 36a punkt 4 eller 6 i GBER. En konsekvens för fastighetsbolag är att fastighetsägare med stort fastighetsbestånd kommer att kunna beviljas stöd för boendeladdning genom ändringarna. Det inkluderar större kommunala fastighetsbolag. Naturvårdsverket bedömer inte att ändringarna har stora konsekvenser för enskilda firmor, som i regel är små och kan beviljas stöd enligt de minimis-förordningen.

Olika grupper av användare faller utanför stöden idag. Utöver att ansökningar för boendeladdning hos fastighetsägare med många fastigheter kan inkluderas utökas också möjligheterna till stöd för laddning vid gästparkeringar, till exempel vid hotell.

Laddinfrastruktur avsedd för laddning av verksamhetsfordon i verksamheter med korta årliga körsträckor ges utökade möjligheter att få stöd genom förslaget. Som utformningen ser ut nu, i nollalternativet, platsar endast mer transportintensiva verksamheter inom 2015:517 på grund av kravet på uppvisad klimatnytta.

Positiva konsekvenser uppstår därmed för näringsverksamheter såsom campingar, hotell med flera. Naturvårdsverket bedömer att det är ett segment som med ändringarna kommer att visa intresse för att söka stöd. Naturvårdsverket kan idag inte bevilja stöd till dessa aktörer och har samtidigt upplevt ett uttryckt intresse från dessa i handläggarkontakter och i vägledning.

Vi förväntar oss ett större intresse från kommunala bostadsbolag än större kommersiella aktörer med stort eget kapital och andra planeringshorisonter för sin verksamhet. Vi har dock inte gjort beräkningar av detta eller uppskattat detta mer precist.

Ändringarna vi föreslår innebär inga förändringar för så kallade enkla bolag. Enkla bolag kan fortsatt inte söka stöd i egenskap av ett enkelt bolag, däremot finns det inga hinder för en juridisk person som ingår i det enkla bolaget att söka stöd.

### 6.6.2 Konsekvenser för övriga organisationsformer

För samfälligheter eller bostadsrättsföreningar förutser vi inte lika stora förändringar som för företag.

Merparten av de som söker stöd enligt förordning 2019:525 har sedan 2019 varit bostadsrättsföreningar. För bostadsrättsföreningar sker ingen betydande skillnad i möjligheten att söka och erhålla stöd. Vi bedömer att de fortsatt kommer att vara en målgrupp som främst har intresse av att söka stöd för laddinfrastruktur med låga effekter. Våra förslag skulle dock kunna öka intresset för dyrare teknik, det vill säga laddning med högre effekter. Genom förslagen kan de också söka stöd även för parkeringar som är reserverade för besökande, något som inte varit möjligt tidigare då stödet varit riktat till laddning i huvudsak för boende.

Bostadsrättsföreningar som bedriver någon form av näringsverksamhet kopplad till åtgärden de söker stöd för (exempelvis uthyrning av lokaler eller parkeringsplatser, där hyresgästen har möjlighet att använda laddningspunkten) kommer fortsatt att träffas av statsstödsregelverket. Dessa kan med förslagen prövas både enligt de minimis-förordningen samt enligt GBER och därmed också genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Gällande samfälligheter bedömer vi att förslagen inte innebär någon betydande skillnad. Det har dock uppmärksammats att samfälligheter kan ha olika hinder för att installera för laddning (se SOU 2021:48, SOU 2022:21 och dir.2023:80). Att antalet samfälligheter som söker stöd för att installera laddinfrastruktur är litet i relation till bostadsrättsföreningar och fastighetsbolag bedöms bland annat bero på de hinder som beskrivs i utredningar, det vill säga kravet på omprövning av anläggningsbeslut hos Lantmäteriet och de kommunala lantmäterimyndigheterna.

Gällande trossamfund, exempelvis Svenska kyrkan, sker ingen förändring när det gäller laddinfrastruktur avsedd för deras anställda. Med förslagen kan de liksom idag få stöd. Däremot ger förslagen dessa organisationer möjligheten att beviljas stöd för laddinfrastruktur avsedd för elfordon som används i verksamheten, utöver laddning av anställdas privata bilar.

## 6.7 Konsekvenser för konkurrensen

Ambitionen i förslaget, att förenkla och effektivisera ansökningsförfarandet, bedöms kunna gynna mindre aktörer med begränsad administrativ kapacitet och därmed minska skillnaden mot större aktörer. Det kan vara fördelaktigt ur konkurrenssynpunkt.

I utvärderingen av Klimatklivet (2024) nämns att det finns vissa indikationer på att stödmottagare kan ha konkurrensfördelar. Det beskrivs att en komplicerad ansökningsprocess kan gynna större aktörer, exempelvis på grund av att dessa ofta har en högre administrativ kapacitet. Att små företag kan beviljas en högre stödandel skulle delvis kunna kompensera detta. I intervjuer med aktörer har också stöd lyfts fram som en faktor som gynnat etableringen på marknaden av små aktörer. En snedvridning av konkurrens har inte kunnat påvisas i utvärderingen av Klimatklivet.

Konkurrensverket (2024) drar slutsatsen att det för närvarande finns begränsade indikationer om snedvriden konkurrens på marknaden för laddinfrastruktur i Sverige, men att konkurrenssituationen snabbt kan förändras. Naturvårdsverket noterar att Konkurrensverket genomför en fördjupad studie av konkurrensen från offentliga aktörer, såsom kommunala bolag, på marknaderna för laddinfrastruktur och laddtjänster.

Konkurrensverket (2024) menar vidare att det inte går att dra tydliga slutsatser ifall statliga medel skapar snedvriden konkurrens utifrån existerande kunskap. Konkurrensverket pekar också på olika hinder för att studera konkurrensen på marknaden för laddinfrastruktur. Bland annat finns begränsade data och svårigheter med att mäta marknadsandelar. Det rör sådant som tillgänglig kapacitet,

kapacitetsutnyttjande, antal laddningspunkter, lokalisering, geografisk distribution samt drifts- och ägarstruktur.

Förslaget om ett införande av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande innebär en konkurrens om stöd, men bedöms inte innebära en otillbörlig, marknadsmässigt snedvriden konkurrens eller missgynnande av berörda aktörers konkurrenskraft, varken i ett nationellt eller internationellt perspektiv. Förslaget är lagt i enlighet med statsstödsreglerna och utformat så, att om negativa konkurrens effekter eller andra oönskade effekter från tidigare prövningstillfällen skulle uppstå, så har Naturvårdsverket möjlighet att inför varje prövningstillfälle justera vilka urval som görs och vilka kriterier som ställs upp för stödberättigande. Detta syftar till att säkerställa att tillräcklig konkurrens om stöd kan uppnås, men bedöms även öka förutsättningarna för att undvika eventuella negativa marknadsmässiga konkurrens effekter. Med det sagt kommer det att finnas utmaningar med att fastställa kriterier och krav för anbud som innebär att konkurrens om stödet sker på lika villkor.

## 6.8 Konsekvenser för hushåll

Vi bedömer att förslagen inte innebär några direkta ökade kostnader eller andra negativa konsekvenser för hushåll. Stödet har haft boende och anställda, det vill säga privatpersoner, som sin primära målgrupp och syftet att möjliggöra laddning vid bostad respektive arbetsplats. Med förslagen utökas möjligheterna att söka och erhålla stöd för laddning i anslutning till en bostad eller arbetsplats, genom att stödet med ändringen kan beviljas till fler olika typer av aktörer. Möjligheterna till laddning för hushåll som har sitt boende i ett flerbostadshus bedöms öka med förslaget.

Innehav och köp av elfordon (personbilar) förklaras i ganska hög grad av socioekonomiska faktorer. De med tillgång eller möjlighet att skaffa ett elfordon påverkas positivt av förslaget. Påverkan bedöms dock vara marginell och nyttorna för hushållen i sin helhet bedöms överväga potentiella nackdelar, såsom risken att stödet fördelas ojämnt.

Personer och enskilda hushåll boende i småhus, till exempel i villa eller sådana radhus som inte ingår i en samfällighet, är inte målgrupper för stödet och påverkas inte av våra förslag.

## 6.9 Miljömässiga konsekvenser

Föreslagna ändringar förväntas leda till en snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur. Det bedöms ge förutsättningar för att lättare kunna ersätta fordon som drivs med fossila drivmedel med laddbara fordon.

Naturvårdsverket bedömer, i likhet med utvärderingen av Klimatklivet (2024), att stöd till laddinfrastruktur generellt leder till additionella utsläppsminskningar av växthusgaser och att stödet tidigarelägger och påskyndar elektrifieringen av transporter. Stöd till laddinfrastruktur ger positiva externa effekter genom att skapa

samhällsekonomiskt goda incitament för aktörer. Stödet gynnar därmed marknadens funktion och kan styra aktörerna på ett sätt som också är gynnsamt för miljön. Naturvårdsverket bedömer att de ändringar som föreslagits som gör att fler aktörer kan få ta del av stöd främjar den utvecklingen.

Exakt storlek på dessa effekter är svårt att uppskatta, då det bland annat beror på hur många som söker, hur användningsgraden ser ut samt hur marknaden för laddinfrastruktur och laddbara fordon utvecklar sig. Naturvårdsverkets bedömning är dock att förändringarna i förslaget är verkningsfulla i den meningen att de bör kunna påskynda och underlätta utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle och därmed underlätta att nationella och internationella klimatmål uppnås.

Även om det kan vara svårt att uppskatta omfattningen kan det noteras att färre fossila fordon och en utökad elektrifiering av fordonsflottan också leder till minskade luftföroreningar. Det bidrar både till positiva hälsoeffekter och ökade förutsättningar att nå luftrelaterade miljömål.

## 6.10 Överensstämmelse med EU-rätt

Förslaget bedöms vara förenligt med AFIR, statsstödsregler och EU-rätten i övrigt.

Naturvårdsverket bedömer att semi-publik laddningsinfrastruktur inte ska anses tillgänglig för allmänheten. Det finns dock en viss osäkerhet i den tolkningen.

Av artikel 36a punkt 8 GBER följer att om en laddningspunkt är öppen för tillträde för andra användare än stödmottagaren eller stödmottagarna ska stöd endast beviljas för uppförande, installation, uppgradering eller utvidgning av laddnings- eller tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och som ger icke-diskriminerande tillträde för användare. Bestämmelsen kan tolkas som att laddningspunkter som avses att användas av andra användare än stödmottagaren alltid ska anses tillgänglig för allmänheten. Naturvårdsverket anser dock att en sådan tolkning får orimliga konsekvenser. Det skulle exempelvis innebära att laddningspunkter som en arbetsgivare tillhandahåller till anställda eller som en hyresvärd tillhandahåller till boende ska anses tillgängliga för allmänheten, och därmed omfattas av kravet på icke-diskriminerande villkor i artikel 36a punkt 8. Naturvårdsverket bedömer att det inte kan ha varit avsikten med bestämmelsen.

En sådan tolkning, det vill säga att laddningspunkter som ska användas av annan än stödmottagaren alltid ska anses tillgänglig för allmänheten, strider även mot beskrivningen av vad som menas med tillgänglig för allmänheten enligt AFIR. Av skäl 11 till AFIR följer uttryckligen att laddningspunkter till vilka tillträdet är begränsat till en begränsad, bestämd personkrets, till exempel vid parkeringsplatser i kontorsbyggnader som endast anställda eller behöriga personer har tillträde till, inte bör anses vara tillgängliga för allmänheten.

Naturvårdsverket bedömer att avsikten i AFIR är att en laddningspunkt ska kunna användas av andra än stödmottagaren utan att den ska anses tillgänglig för allmänheten. Det gäller under förutsättning att tillträdet är begränsat till en bestämd



personkrets, såsom anställda vid en arbetsplats eller medlemmar i ett bildelningssystem.

Enligt Naturvårdsverkets definition av semi-publik laddning är tillträdet till laddningspunkten begränsat till en viss bestämd personkrets. Vi anser därför att semi-publik laddningsinfrastruktur inte ska anses tillgänglig för allmänheten. Om tillträdet däremot är tillgängligt för en obegränsad del av allmänheten, eller visserligen begränsat, men då till en viss allmän användargrupp som alla kan ha möjlighet att vara en del av, är laddningspunkterna tillgängliga för allmänheten.

## 6.11 Osäkerheter och övriga konsekvenser

Förutom ovan nämnda effekter finns även en del övriga konsekvenser. Stöd till laddinfrastruktur, och Naturvårdsverkets förslag, bedöms exempelvis bidra till förbättrad marknadsintroduktion och spridning av teknik relaterat till laddinfrastruktur.

Förslagen bedöms inte ha några betydande konsekvenser för exempelvis sysselsättning, jämställdhet och integration. Däremot finns skillnader i nyttjande av och tillgång till både laddinfrastruktur och eldrivna fordon, bland annat på grund av socioekonomiska faktorer (se till exempel Trafikanalys 2023).

När det gäller regionala effekter finns en risk att stödet och etableringen av laddinfrastruktur inte sker jämnt inom landet. En del områden kan ha en snabb utveckling medan andra halkar efter. I en utredning från 2023 lyfts att offentliga subventioner eller snabbspår för investeringar kan vara särskild motiverade för att motverka risker för att situationer uppstår där fossila drivmedel är dyra samtidigt som elektrifierade alternativ saknas.<sup>26</sup>

När det gäller osäkerhetsfrågor finns det en betydande osäkerhet både om behovet av stöd och lämplig stödnivå till laddinfrastruktur för olika aktörer. Information finns i regel inte insamlad, sammanställd och uppdelad på olika tänkbara aktörer på området. Att Energimyndigheten fått ansvar för att framställa statistik kring laddning förväntas bidra till att över tid minska problemet med bristande underlag och ovisshet om aktuella behov.

I beskrivningen av konsekvenserna har Naturvårdsverket bland annat utgått från information och statistik som samlats in via de som tidigare sökt stöd, exempelvis angående kostnader och stödnivå. Information har också hämtats in från myndigheter och intresseorganisationer. När regelverket förändras och nya grupper inkluderas i förändrade stödsystem finns trots det en osäkerhet i hur många som kommer söka, i vilket syfte och för vilken typ av installation. Det medför en relativt stor osäkerhet för exempelvis kostnadsuppskattningar och vad som är att betrakta som lämpliga stödnivåer.

Teknikutveckling, risken för inlåsnings effekter och prisutveckling de kommande åren skapar också en osäkerhet. Det gör det särskilt viktigt att en utvärdering sker

---

<sup>26</sup> Hassler (2023).

efter några år, med bättre underlag om kostnadsbild och hur berörda aktörer agerar när regelverk förändras. För att säkerställa att konsekvenser, stöd och stödnivåer är proportionerliga bedömer Naturvårdsverket därför att det kan vara lämpligt med en utvärdering efter 3–5 år efter att förändringarna trätt i kraft.

## 6.12 Behov av särskilda informationsinsatser

Naturvårdsverket bedömer att det behövs informationsinsatser för att kommunicera om ändringar i förordning 2019:525, om de beslutas. Flertalet intresse- och branschorganisationer har uttryckt behov av att bli informerade om ändringarna samt att få målgruppsanpassad information att sprida i sina kanaler. Att förklara skillnader mellan olika stöd och mellan de stöd som administreras av olika myndigheter bedömer vi blir av särskild betydelse.

Naturvårdsverket avser att fortsätta samarbetet med Energimyndigheten kring samordning och kommunikation av de stöd för laddinfrastruktur som Naturvårdsverket administrerar, liksom samarbetet med länsstyrelserna genom Länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning (LEKS).

## 7. Källförteckning

### **Författning**

#### *Svensk rätt*

Förordningen (2017:1318) om bidrag till privatpersoner för installation av laddningspunkt till elfordon.

Förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon.

Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon.

Förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

Förvaltningslagen (2017:900).

Inkomstskattelagen (1999:1229).

Lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag.

Lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).

Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Räntelagen (1975:635).

#### *EU-rätt*

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

### **Offentligt tryck**

#### *Svenskt offentligt tryck*

Prop. 2020/21:1 Budgetproposition för 2021.

Prop.1999/2000:2 Inkomstskattelagen.

Skr. 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll.

#### *EU-dokument*

Europeiska kommissionen, Meddelande från kommissionen – Riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 (2022/C 80/01).

Europeiska kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

#### **Webbsida**

Naturvårdsverket, Nationellt luftvårdsprogram

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/nationellt-luftvardsprogram/> (besökt 2024-04-30).

Statistiska centralbyrån, Fordonsbestånd 2023

[https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.scb.se%2Fcontentassets%2F16d5da22fcb047c08e8ede9d46596465%2Ffordon\\_2023\\_24\\_0222.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.scb.se%2Fcontentassets%2F16d5da22fcb047c08e8ede9d46596465%2Ffordon_2023_24_0222.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK) (besökt 2024-05-13).

#### **Övriga publikationer**

ACEA (2022). European EV Charging Infrastructure Masterplan, mars 2022.

Boston Consulting Group (2022). Nordic Net Zero – The Green Business Opportunity, april 2022.

Closer, Lindholmen Science Park AB 2022-10-31, REEL - Regional Electrified Logistics – Report based om interviews with logistics actors.

Energimyndigheten (2023). Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Slutrapport. ER 2023:23.

Hassler (2023). Sveriges klimatstrategi 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit for 55. Klimat- och näringslivsdepartementet.

Konkurrensverket (2024). Utbyggnaden av laddinfrastruktur för elfordon – effekter av styrmedel på laddinfrastrukturmarknaden. Författare: Nanna Fukushima (VTI) och Roger Pyddoke (VTI). Uppdragsforskningsrapport, februari 2024.

Naturvårdsverket (2024). Utvärdering av Klimatklivet – Investeringsstödet effekter 2020–2022. Genomförd av WSP Sverige AB. ISBN 978-91-620-7133-2.

Sveriges riksdag (2024). Planera laddinfrastruktur för vägtrafik – en kunskapsöversikt. Rapporter från riksdagen 2023/24:RFR7 (Trafikutskottet).

Taljegård, Maria (2019). Electrification of Road Transportation – Implications for the Electricity System, akademisk avhandling, Chalmers tekniska högskola.

Trafikanalys (2023). Vem väljer en elbil? De svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider. Rapport 2023:2.