



2025-02-07

kn.remissvar@regeringskansliet.se
vera-lisa.stohr.thorell@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2024/01420
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande Remiss av Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av förslaget

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.

Förslag på ändringar rör i huvudsak förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

Enligt förslaget ska målgruppen och stödet utvidgas och omfatta fler laddtyper än tidigare, stöd ska kunna 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.

Ansöknings- och prövningsförfarandet föreslås 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 (Klimatklivet) föreslås i stället prövas enligt förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Detta ska ge ökade förutsättningar för att få stöd,



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

eftersom kraven på att redovisa beräknad klimatnytta minskar och att ansökningar kan lämnas in löpande under året.

Förslaget 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.

Stödnivåer föreslås enligt nedan:

- Sökande som enbart prövas enligt förordning 2019:525, 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.

Förslaget ser 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.

Remissynpunkter

Svensk Kollektivtrafik är positiv till förenklingar av regelverk som minskar arbetsbördan hos både sökande och beslutande. Att öka antalet laddplatser är viktigt för transportsystemets omställning.

För våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna RKM, är det dock viktigt att stödet inte bara beviljas för själva laddaren. En förutsättning för att laddaren ska fungera är att det finns tillräcklig elkapacitet framdragen till platsen (depå eller ändhållplats) för att laddaren ska fungera. Medlemmar har sökt medel från Klimatklivet och endast beviljats finansiering för laddaren och inte elinfrastrukturen som krävs för att få fram elkapacitet till laddplatsen. Elinfrastrukturen omfattar anslutningsavgiften till elnätet samt nätstation, vilket är minst lika kostsamt, ofta mer kostsamt, än själva laddutrustningen. På många ställen är RKM "den första kunden" vilket gör att de tar hela kostnaden vilket andra i ett senare skede kan ha nytta av.

Förslagen på förordningsändringar behandlar dock inte dessa frågor, vilket är en brist. Den översyn av stödformer och reglering som Naturvårdsverket och



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Energimyndigheten i förslaget föreslår i 5.9 anser vi måste adressera dessa frågor. Med anledning av de höga anslutningsavgifterna och kostnaden för nätstationer finns en stor risk att elektrifieringen annars avstannar och att vi därmed inte når globala, nationella, regionala och lokala miljömål.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK
Johan Wadman
VD