

**Mottagare**

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[vera-lisa.stohr.thorell@regeringskansliet.se](mailto:vera-lisa.stohr.thorell@regeringskansliet.se)

Er ref KN2024/01420

Vår ref RE2024026

**Svar på remiss av promemorian förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur**

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen i Sverige. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

**Bakgrund**

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att granska och föreslå förändringar i förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Syftet är att förbättra stödet för icke-publik laddinfrastruktur. Både myndighetens förslag och utredningsdirektiven finns tillgängliga på <https://www.naturvardsverket.se/49e807/globalassets/om-oss/slutredovisade-regeringsuppdrag/forslag-pa-forordningsandringar-som-mojliggor-ett-mer-effektivt-framjande-av-icke-publik-laddinfrastruktur.pdf>

**Drivkraft Sveriges synpunkter**

- En förutsättning för en elektrifiering av transportsektorn är att det finns laddningslösningar för de olika behov som finns för den lätta och tunga trafiken. De stöd som finns behöver löpande utvärderas och effektiviseras. Det är därför bra att Naturvårdsverket har undersökt hur den icke publika laddinfrastrukturen kan utvecklas.
- Drivkraft Sverige anser att det är positivt att Energimyndigheten 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 av laddinfrastrukturen.
- Drivkraft Sverige förordar alternativ 1 där icke-publik laddinfrastruktur samlas i Naturvårdsverkets Ladda bilen-stöd, och där "icke publik" definieras som laddningspunkter med en specifik målgrupp, till skillnad från alla bilister. Detta gör det möjligt för stora fastighetsägare att ansöka om stödet, vilket är avgörande för omställningen.

- Det är utmanande för både privatpersoner och företag att förstå var information om olika typer av stöd finns. Det är effektivast om all stödgivning för laddinfrastruktur samlas hos en myndighet. Ett annat alternativ är att stödgivning till utbyggnad av laddinfrastruktur riktad till kommersiella fordon trafiken hanteras av Energimyndigheten och stöd till privata fordon hanteras av Naturvårdsverket.

För den som ska investera i en elektrifierad tung lastbil underlättar det om stöd till inköp av fordonet och stöd till laddinfrastruktur hanteras av en och samma myndighet då fordonsinköp och byggande av laddinfrastruktur hänger tätt ihop gällande den tunga trafiken.

- Det är positivt att stöd kan lämnas till laddning hos budbils- och transportfirmor, av taxibilar och för vissa besökande.

#### **3.7.1 - Möjliga stödnivåer enligt statsstödsreglerna**

- Drivkraft Sverige anser att differentiering av stödnivåer baserat på ett företags storlek inte är konkurrensneutralt. Stödnivåerna bör i stället baseras på klimatnyttan.
- Stödnivåerna måste vara rimliga. Det bör vara det faktiska behovet av laddinfrastruktur som ska styra snarare än efter möjligheten att få stödet i sig.

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

- **Sökanden ska styrka behovet av stöd genom en oberoende marknadsundersökning**
- Drivkraft Sverige anser att kravet på att sökande ska bevisa behovet av stöd genom en oberoende marknadsundersökning ökar kostnaderna, fördröjer och komplicerar ansökningsprocessen. Den aktör som ansöker om stöd till en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten enligt artikel 36a punkt 10 är själv bäst lämpad att bedöma behovet och lönsamheten av investeringen.

## Övriga synpunkter

### Kapacitetskartor

Laddoperatörsbranschen efterfrågar kapacitetskartor som ger en översikt över tillgänglig kapacitet i elnätet, vilket hjälper aktörer att fatta välgrundade beslut om var och hur nya anslutningar kan genomföras. Kapacitetskartor skulle kunna samordnas med granskningar av markbehov för laddning, vilket bidrar till en mer effektiv planeringsprocess.

### Stödgivning

En av de större kostnadsposterna vid etablering av laddinfrastruktur är kopplat till framdragningskostnader av näteffekt. Drivkraft Sverige vill upplysa Naturvårdsverket om att en allt för hög anslutningskostnad kan få som konsekvens att aktören därav beslutar att inte genomföra en etablering även om det finns ett tydligt laddbehov vid platsen. Ett exempel är när en laddoperatör som etablerar sig först på en specifik plats får en orimligt stor anslutningsavgift jämfört med andra företag som etablerar sig på samma plats därefter.

Stockholm den 6 februari 2025

Jessica Alenius  
VD

Thomas Schölin  
Ansvarig e-Mobility