



En policyrapport om styrmedel för elektrifieringen av kommersiella transporter

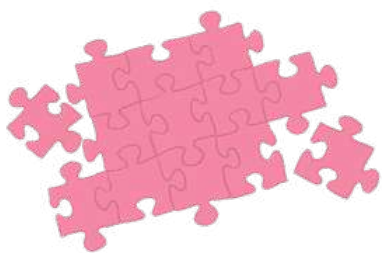
POWER CIRCLE

Electricity for sustainable energy



November 2022

*Utsläppen från
transporter ska minska
med 70 % till år 2030*



*Syftet med rapporten
är att ge en översikt
över viktiga styrmedel
för elektrifieringen*

Inledning

År 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser om det klimatpolitiska målet ska uppnås. Som ett delmål ska utsläppen från inrikes transporter minska med 70 % till år 2030.

Elektrifiering är en nyckelstrategi för omställningen av såväl persontransporter som godstransporter. Inriktningen från EU är tydlig med skärpta utsläppskrav. De stora lastbilstillverkarna har satt upp mål om nollutsläpp från nya lastbilar senast år 2040, och Volvo kommunicerade nyligen att 70 % av nya lastbilar i Europa ska gå på el år 2030. Välriktade styrmedel och regelverk som sätter spelreglerna kommer att krävas på såväl EU-nivå som på nationell nivå för att möjliggöra utvecklingen.

Elektrifieringen skapar förändring för många aktörer inom energi- och transportsektorn och behovet av kunskap är stort. I denna översikt har Power Circle sammanställt de viktigaste styrmedlen för att accelerera elektrifieringen av lätta och tunga lastbilar. Sammanställningen har gjorts utifrån de styrmedel som fanns på plats i augusti 2022 då studien genomfördes.

Sammanställningen riktar sig mot aktörer som vill gå över till elektriska lastbilar, bygga laddinfrastruktur, samt myndigheter och beslutsfattare. Syftet är att skapa en översikt och att adressera den spretighet som ibland upplevs inom policyområdet, men också att visa på den vikt det politiska stödet har för att stötta företagen och skynda på omställningen.



Hur hänger lagstiftningen ihop?

EU-förordningar & direktiv

En förordning gäller direkt som om det vore svensk lag från och med dagen förordningen träder i kraft, medan ett direktiv ska implementeras i medlemsländernas egen lagstiftning och ofta lämnar större utrymme för tolkning. Medlemsländerna får då en viss tid på sig för att implementera direktivet.

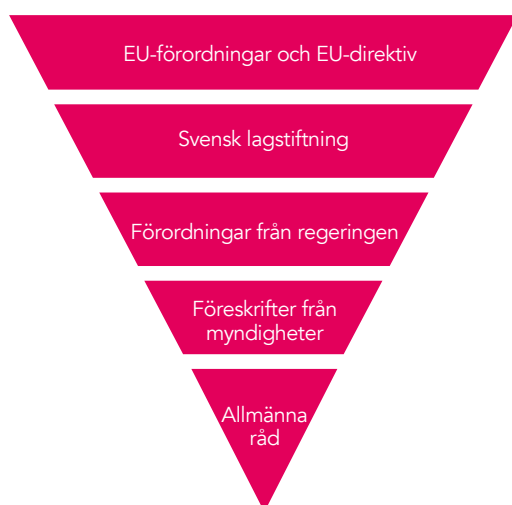
Vad är statsstöd?

Ekonomiskt stöd med offentliga medel som delas ut av offentlig sektor så som staten, kommuner och landsting, men också av offentligt ägda bolag.

De styrmedel vi har idag regleras och begränsas av lagstiftning. Generellt sett gäller att EU-lagstiftning är överordnad svensk lagstiftning, samtidigt som EU:s inflytande i sig bygger på överenskommelser mellan medlemsländerna. Det finns flera olika verktyg och typer av rättsakter som EU kan använda sig av för att utföra sin politik, men några av de mest relevanta som behandlar och reglerar e-mobilitet och statsstöd är direktiv och förordningar. Exempel på ett EU-direktiv som påverkar eldrivna transporter är Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID), som nu är föreslaget att bli en förordning (AFIR) och då direkt bindande.

Nationellt gäller svensk lagstiftning. Riksdagen utfärdar lagar och regeringen utfärdar förordningar, som t.ex. kan reglera hur en myndighet får utforma eller lämna ut ett stöd. I lagar eller förordningar kan myndigheter i sin tur ges mandat att utfärda föreskrifter för en mer detaljstyrd reglering. Alla dessa författningar är bindande. Till sist finns också allmänna råd som ger generella rekommendationer kring hur en föreskrift kan tillämpas. Allmänna råd är dock inte bindande.¹

När det gäller stöd till exempelvis laddinfrastruktur så har EU särskilda regler som begränsar handlingsutrymmet för medlemsstaternas nationella utdelning av statsstöd. Detta för att konkurrensen ska snedvridas så lite som möjligt på den europeiska marknaden och för att skattepengar ska användas effektivt.²



¹ [Naturvårdsverket. Vad betyder orden?](#)

² [Upphandlingsmyndigheten. State aid guidance](#)





Artikel 36a i GBER infördes 2021 och berör specifikt villkor för stöd till publik laddinfrastruktur

Utdelning av statsstöd får i regel inte ske utan att det i förhand finns godkännande från EU-kommissionen. Undantagsfall när godkännande från kommissionen inte behövs är till exempel när stöden utformas i enlighet med de krav som anges i den *allmänna gruppundantagsförordningen* (GBER) eller när stödet per mottagare är max 200 000 euro över en tre-årsperiod, samt följer de krav som finns i förordningen om *stöd av mindre betydelse*. Många av de stöd till fordon och laddinfrastruktur som finns i Sverige idag är utformade efter dessa förordningar.

Den allmänna gruppundantagsförordningen - GBER

Den allmänna gruppundantagsförordningen, även kallad GBER, är en förordning som möjliggör att statsstöd kan lämnas enligt särskilda villkor utan att EU-kommissionen först måste godkänna stödet. För varje stödkategori som förekommer i förordningen finns det regler som anger när stödet får ges, hur det ska utformas och hur mycket stöd som får lämnas i det enskilda fallet.

Den 23 juli 2021 förändrades förordningen och en ny artikel 36a infördes som specifikt berör villkor för stöd för publik laddinfrastruktur, vilket inte funnits tidigare. Artikel 36a beskriver vilka typer av kostnader för uppförande, installation eller uppgradering av infrastrukturen som är stödberättigande, samt till vilken grad. Artikel 36a beskriver också andra villkor, t.ex. användarvillkor och affärsmässiga villkor som ska uppfyllas för att stöd ska kunna ges ut.

Redan hösten 2021 påbörjades en ny revision av förordningen, med anledning av att kommissionen gör en översyn av statsstödsreglerna för att ligga i linje med EU:s strategi the European Green Deal. Viktiga förändringar i förslaget är att inkludera investeringsstöd till förvärv, leasing eller konvertering av fordon; icke-publik laddinfrastruktur; samt energilagring och förnybar elproduktion kopplat till laddinfrastruktur.



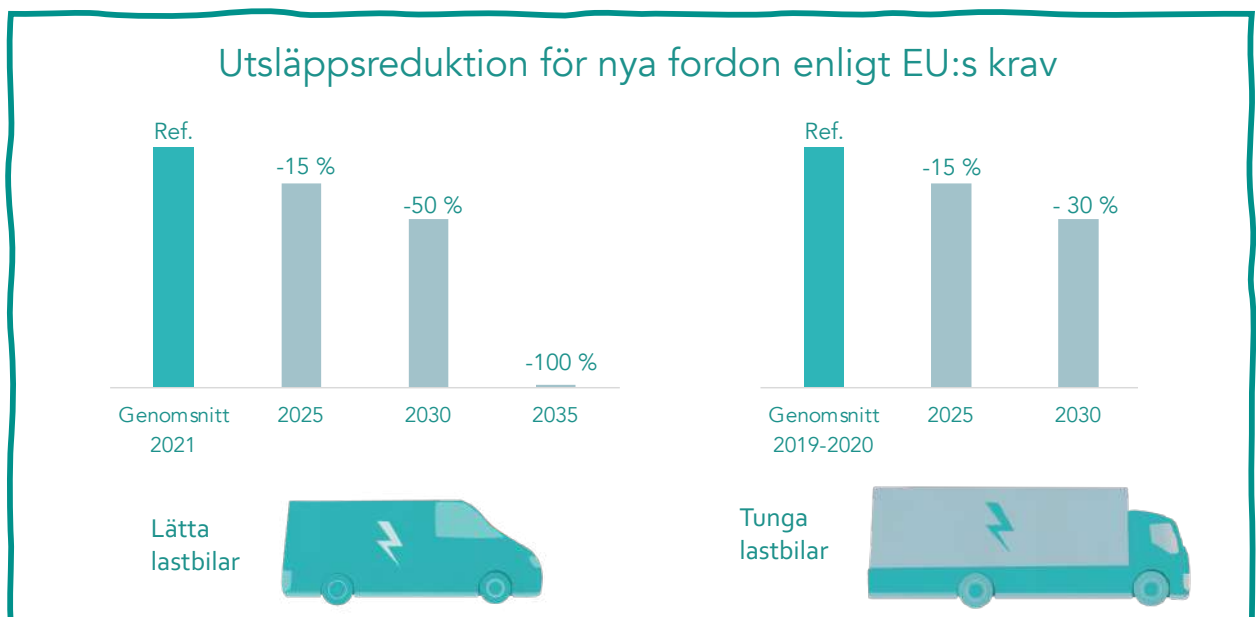
Styrmedel för elfordon

EU:s utsläppskrav

Från 2035 får endast nollutsläppsfordon säljas inom det lätta fordonsegmentet

EU:s utsläppskrav anger maximalt tillåtna utsläpp per km för nya fordon som säljs på marknaden. Dagens krav för lätta lastbilar innebär att utsläppen ska reduceras med 15 % till 2025 och med 31 % till 2030. Som del av Fit for 55-paketet som lanserades sommaren 2021 föreslogs nya nivåer på 50 % till 2030 och 100 % till 2035, vilket innebär att endast nollutsläppsfordon får säljas från och med 2035 inom det lätta segmentet. Uppdatering: EU-parlamentet och medlemsstaterna antog nya förslaget i oktober 2022.³

När det gäller tunga lastbilar är de nuvarande kraven från EU att utsläppsnivåerna ska minska med 15 % till 2025 och 30 % till 2030 jämfört med 2019 års nivå. Nivåerna ska dock ses över i slutet av 2022 och möjliga mål till 2035 och 2040 ska utvärderas.⁴



³ EU (2022). Deal confirms zero-emissions target for new cars and vans in 2035

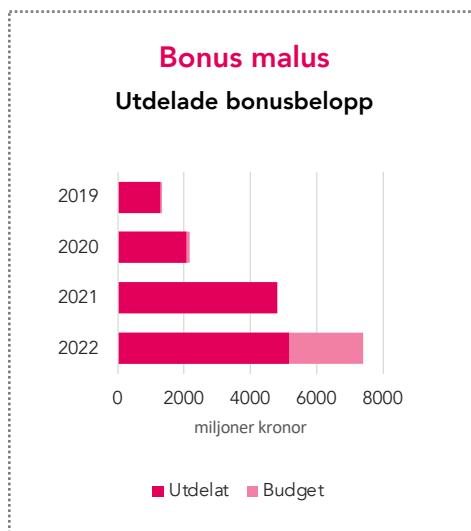
⁴ EU (2022). Reducing CO₂ emissions from heavy-duty vehicles





Bonus Malus

Bonus malus är ett styrmedel som ger stöd (bonus) till inköp av nya lätta fordon med låg klimatpåverkan. Samtidigt belastas nya fordon som genererar höga utsläpp med högre skatt (malus) under de tre första åren som fordonet är skattepliktigt. Fordonstyper som inkluderas i bonussystemet är personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Stödet kan delas ut till både fysiska personer och företag. Mobility Sweden menar att bonus malus bör ta hänsyn till att lätta lastbilar ligger steget efter personbilar i utvecklingen, bland annat genom att fasa ut bonusen under längre tid.⁵



Utbetalningar av bonus har ökat kraftigt de senaste åren med den höga försäljningen av laddbara fordon. Delvis för att adressera detta infördes 2022 bland annat ett maxtak på 700 000 kronor per fordon för att omfattas av bonus-systemet, samt att utsläppskraven för vilka fordon som omfattas av malus-delen sänks. Från 2023 var även en skärpning planerad av den undre gränsen för genomsnittligt koldioxidutsläpp för att kunna få bonus.⁶

 **Maximal bonus**

	Elbilar	Laddhybrider
< april 2021	60 000 kr	60 000 kr
< 11 juli 2022	60 000 kr	45 000 kr
< 31 dec 2022	70 000 kr	20 000 kr
> 31 jan 2023	50 000 kr	10 000 kr

Gäller fordon beställda senast 8 november 2022.

Uppdatering: Klimatbonusen avskaffades från och med 9 november 2022. Klimatbonusfordon köpta eller beställda senast 8 november kommer fortsatt vara berättigade utbetalning av stöd enligt tidigare fastställda krav. Malus-delen lämnas dock oförändrad. För att möjliggöra kvarvarande utbetalningar höjs anslagen för klimatbonus tillfälligt under 2023.⁷

⁵ Mobility Sweden (2022). BIL Swedens yttrande avseende Trafikanalys uppdrag

⁶ Transportstyrelsen (2022). Beräkna din preliminära bonus

⁷ Miljödepartementet (2022). Uppdatering: Klimatbonusen upphör 8 november





Klimatpremien

Energimyndigheten betalar ut en klimatpremie för miljölastbilar, däribland tunga elektriska lastbilar över 3,5 ton, samt vissa elektriska arbetsmaskiner och traktorer. Berättigade att söka är företag, kommuner och regioner. Premien kan uppgå till max 20 % av fordonets inköpspris. Även fordon som leasas kan vara stödberättigade.⁸



Genom klimatpremien kan en elektrisk lastbil få 20 % av inköpspriset i investeringsstöd

I den föregående regeringens budget var 330 miljoner kr avsatta för stöd till ellastbilar.⁹ En grov uppskattning är att detta räcker till lika många, dvs 330, lastbilar. Planerade siffror för 2023 och 2024 var 345 miljoner kr respektive år. Trafikanalys har föreslagit att klimatpremien förlängs till 2026 med ökade anslag, eftersom totalkostnadsparitet inte förväntas uppnås förrän fram mot år 2030.¹⁰

Uppdatering: Aviserade medel för klimatpremien i regeringens budget är 462 miljoner kr år 2023, 452 miljoner kr år 2024 och 42 miljoner kr år 2025.¹¹



Undantag för B-körkort

Under 2020 fick Transportstyrelsen i uppdrag att utreda möjligheten att tillåta fordon som överstiger 3,5 ton (men inte överstiger 4,25 ton) och drivs av alternativa bränslen att köras endast med B-körkort. Undantaget skulle göra att den maximala lastvikten inte skulle bli lidande, trots att fordon med batterier är

⁸ Energimyndigheten (2022). Om klimatpremien

⁹ Miljödepartementet (2022). Fler fordon och arbetsmaskiner ska omfattas av regeringens klimatpremie

¹⁰ Trafikanalys (2022). Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

¹¹ Regeringen (2022). Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård





tyngre än konventionella fordon. En regeländring skulle medföra ett större antal chaufförer med körkortsbehörighet, något som kan spela en betydande roll då det idag råder brist på förare med C-körkort.

Undantaget för lätta lastbilar upp till 4,25 ton är en grundförutsättning för elektrifieringen av dessa fordon

Transportstyrelsen kom fram till att det inte bör införas undantagsmöjligheter i körkortslagen. I stället ansågs det finnas effektivare sätt att möta de behov som ligger bakom intresset för undantagsmöjligheten, till exempel en internationell överenskommelse på EU-nivå.¹² Inom branschen ses denna regeländring dock som en grundförutsättning för att elektrifieringen inom detta fordonsegment ska lyckas. Flera remissinstanser lyfter att det finns EU-direktiv som redan ger möjlighet för medlemsstater att införa detta undantag, samt att det redan gjorts i länder såsom Danmark, Nederländerna, Spanien, och Tyskland.¹³,¹⁴

Andra styrmedel

Andra sätt att driva elektrifieringen är via upphandlingskrav, miljözoner, sänkt förmånsbeskattning

Lastbilar kan även söka investeringsstöd via Klimatkli-
vet. Andra sätt att driva elektrifieringen är exempelvis genom upphandlingskrav eller lokala miljözoner. EU ställer krav på offentligt upphandlade lätta och tunga lastbilar genom Clean Vehicles Directive, där en viss andel behöver vara nollutsläppsfordon efter 2025. Kommuner har rätt att införa miljözon klass 1, 2 och 3, där klass 3 endast tillåter nollutsläpps- eller gasfordon. Sänkt förmånsbeskattning gynnar omställningen av tjänstebilar. Ytterligare ett sätt att främja omställningen skulle kunna vara olika stöd för brukandet av fordon.

¹² Transportstyrelsen (2020). Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B

¹³ Energigas Sverige (2022). Remiss I2021/02956

¹⁴ BIL Sweden (2022). Remiss I2021/02956





Styrmedel för laddinfrastruktur

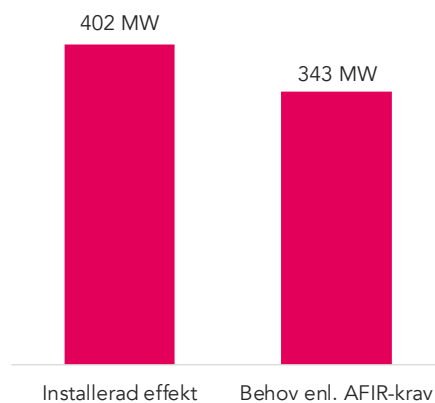
AFID och AFIR

Alternative Fuels Infrastructure Directive, även kallat AFID-direktivet, är ett EU-direktiv som sedan 2014 reglerar uppbyggnaden av framför allt den publika infrastrukturen för alternativa bränslen i medlemsländerna genom minimikrav. Direktivet ställer också krav på att medlemsstaterna ska ta fram nationella handlingsprogram för infrastrukturen.¹⁵

Den 14 juli 2021 publicerade EU-kommissionen ett förslag på ett reviderat AFID inom ramen för Fit for 55-paketet. I detta föreslås att direktivet görs om till en förordning (AFIR), vilket alltså är ett starkare styrmedel - och förslaget innehåller flera intressanta policyförändringar. I stället för krav på laddpunkter i relation till antal laddbara fordon (CPEV) föreslås krav på utbyggd effekt i förhållande till storlek på flottan av lätta fordon. Förslaget innehåller även minimikrav för utbyggnaden av laddinfrastruktur för lätta och tunga fordon längs TEN-T nätverket med avseende på avstånd och möjlig effekt. Dessutom föreslås nya uppdaterade definitioner, krav på bättre användarinformation och hårdare reglering av betallosningar. Uppdatering: EU-parlamentet antog förslaget i oktober 2022 och nästa steg är att inleda förhandlingar med medlemsländerna.¹⁶

Krav enligt AFIR

För lätta fordon föreslås krav om 0,66 kW installerad publik laddning per laddhybrid och 1 kW installerad publik laddning per elbil. Dessa krav uppfylls i dagsläget i Sverige.



(Beräkningar baserade på siffror från ELIS september 2022)

¹⁵ EU (2021). Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

¹⁶ EU (2022). Parliament adopts its position on AFIR





**Totalt har över 2 400
laddstationer beviljats
över 766 miljoner kronor
i stöd genom klimatklivet**

Klimatklivet

Klimatklivet är Naturvårdsverkets klimatinvesteringsprogram inom vilket bidrag ges till företag, kommuner, regioner och organisationer som vill genomföra åtgärder för att reducera växthusgasutsläpp. Klimatklivet startades 2015 och har sedan dess delat ut 10,2 miljarder i stöd för klimatinvesteringar. Inom Klimatklivet ges stöd för utbyggnad av både publik och icke-publik laddinfrastruktur och fram till 30 september 2022 har totalt 2 437 ansökningar, som motsvarar stödbelopp på över 766 miljoner, beviljats till laddstationer.¹⁷

Publik laddinfrastruktur

Ansökan för stöd till publik laddinfrastruktur görs via separata utlysningar. Upp till 70 procent av investeringskostnaden kan beviljas i stöd och under 2022 har två utlysningar genomförts.¹⁸

Processen för stöd till publik laddning har under 2022 förändrats på grund av nya bestämmelser i artikel 36a, som innebär att ansökningar numera görs genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Utöver detta kommer hänsyn tas till marknadens behov av stöd till ny laddinfrastruktur. Länsstyrelserna ansvarar för detta genom att ta in synpunkter inför nya utlysningssomgångar. På Naturvårdsverkets hemsida publiceras kartor över vilka geografiska områden som är öppna för ansökningar. Gå till kartverktyget [här](#).

Publik laddinfrastruktur

Utlisningar inom fyra kategorier

- Publik DC-snabbbladdning för tunga fordon
- Publik DC-laddning för lätta fordon längs med större vägar
- Publik DC-laddning för lätta fordon inom tätorter
- Publik AC-laddning för lätta fordon inom tätorter och vid publika slutdestinationer och knutpunkter

¹⁷ [Naturvårdsverket \(2022\). Resultat för klimatklivet](#)

¹⁸ [Naturvårdsverket \(2022\). Laddning för allmänheten - publik laddinfrastruktur](#)





Icke-publik DC-laddning

Ansökan för stöd till icke-publik laddinfrastruktur riktar sig mot företag som vill söka stöd för icke-publik laddinfrastruktur i form av DC-laddning avsedd för transportfordon, skåpbilar eller motsvarande. Det kan till exempel handla om laddstationer som sätts upp på terminaler eller depåer. Hur hög stödandel som går att få påverkas av företagets storlek. Dock kan icke-publik laddinfrastruktur som mest erhålla stöd motsvarande 50 procent av investeringskostnaden.

**Icke-publik laddning
vid exempelvis depåer
och terminaler kan få upp
till 50 procent stöd.**

Uppdatering: Regeringen har i budgeten aviserat en riktad satsning på laddinfrastruktur via Klimatklivet på totalt 1,4 miljarder kr under åren 2023-2025. En ytterligare särskild satsning på laddinfrastruktur, däribland laddning för tunga fordon, på 2,6 miljarder har också aviserats. Stödet är teknikneutralt. ¹⁹

Ladda bilen

Ladda bilen är ett stöd som kan sökas löpande för installation av laddstation med typ 2-uttag för elbilar vid bostäder eller arbetsplatser. För att vara stödberättigad ska laddstationen i huvudsak användas av boende eller anställda. Bostadsrättsföreningar, organisationer samt företag är berättigade att söka och kan få bidrag på upp till 50 procent, dock högst 15 000 kr per laddpunkt. Laddinfrastruktur som måste sättas upp enligt lag eller liknande kan inte få stöd. Ladda bilen är riktat mot personbilar, men det finns ingenting som hindrar att söka för laddning av lastbilar. Kriterierna gör dock att det troligen passar främst för laddning av lätta lastbilar.



¹⁹ Regeringen (2022). Satsningar för att förbättra villkoren för landsbygden.



Regionala elektrifieringspiloter

Energimyndigheten fick under 2022 i uppdrag att hantera ansökningar och utbetalningar av stöd för regionala elektrifieringspiloter. Stödet syftar till att påskynda elektrifiering av tunga godstransporter och ska användas till utbyggnaden av publik snabbbladdning i regionala nätverk. Varje laddningspunkt ska individuellt kunna leverera minst 350 kW, och minst 175 kW vid lastbalansering mellan flera laddningspunkter. Det är även möjligt att få stöd för vätgastankstationer. Stödet täcker 100 % av investeringskostnaden och ett krav är att de beviljade projekten delar med sig av lärdomar.

Elektrifieringspiloter

Bedömningskriterier

Strategisk placering

I vilken grad lokaliseringen av laddstationen anses strategisk för att påskynda elektrifieringen av tunga godstransporter.

Genomförbarhet

I vilken grad anses projektet vara genomförbart sett till faktorer som projektmål, tidsplan och budget.

Berättigade att söka är exempelvis företag, aktörer från offentlig sektor och institut. Det anses positivt om de sökande är en kombination av olika typer av aktörer.

Totalt utlysta medel var i utlysningen 2022 1 543 miljoner kronor och resulterade i att totalt 139 laddstationer beviljades stöd. Dessa måste vara driftsatta senast hösten 2023. Energimyndigheten har publicerat en [karta](#) över var beviljade laddstationer ska byggas. Beviljade projekt kommer även kunna söka ytterligare stöd för utveckling, demonstration, och innovationskluster kopplat till elektrifieringspiloterna.



Vita sträckor

Trafikverket har definierat "vita sträckor" som sträckor som saknar DC-laddning på 50 kW eller mer, samt har minst 10 mil mellan befintliga laddstationer med snabb-laddning.

För att få stöd behöver nya laddstationer kunna leverera 150 kW.

Se kartor över vita sträckor [här](#).

"Vita sträckor"-stödet

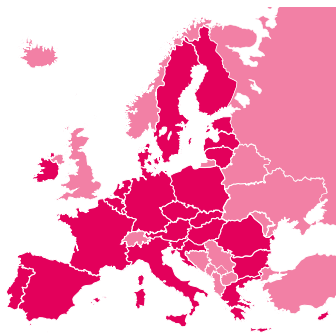
Via Trafikverket har det funnits möjlighet att söka stöd för snabbladdningsstationer i anslutning till större vägar med syftet att säkerställa grundläggande tillgång till laddning i hela landet. Budgeterat stöd var 150 miljoner för utdelning mellan 2020 - 2022 och det var möjligt att få 100 % av investeringskostnaden beviljad. Senaste utlysningen var i oktober 2022.

Ansökningar beviljas utifrån lokalisering längs prioriterade vägnät för långväga personresor, men kan även användas av åtminstone kommersiell lätt trafik.

Fonden för ett sammanlänkat Europa

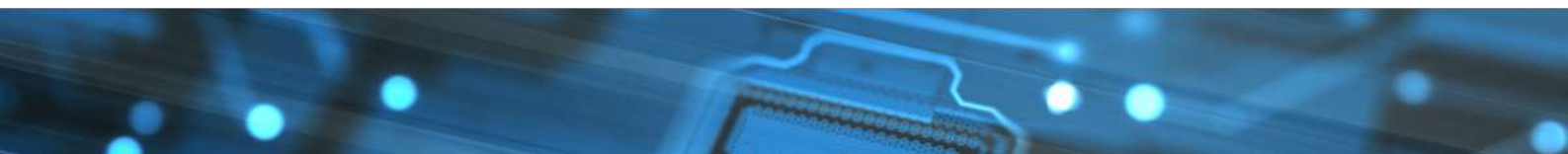
Fonden för ett sammanlänkat Europa, eller CEF, är ett av EUs stödinstrument för perioden 2021 - 2027, med syfte att främja tillväxt, arbetstillfällen och konkurrenskraft genom investeringar i europeisk infrastruktur. Stöder är brett och omfattar flera områden.

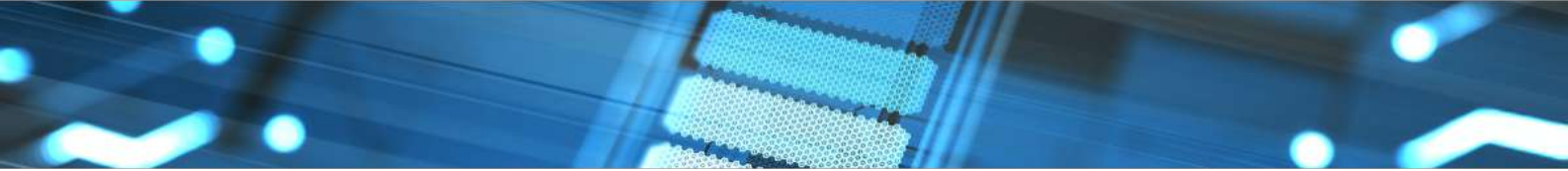
CEF Transport fokuserar på gränsöverskridande projekt och projekt som syftar till att ta bort flaskhalsar eller överbrygga saknade länkar i olika delar av transportnätet. CEF ger finansiering till projekt som har koppling till TEN-T, de transeuropeiska nätverken för transporter. Stöd kan exempelvis ges för investeringar i laddinfrastruktur och i Sverige har bland annat projekten GREAT, High speed mobility across Europe och Mecor beviljats stöd för laddstationer. Trafikverket ansvarar för att koordinera de svenska ansökningarna. Två utlysningar är planerade till år 2023.



TEN-T

Ett övergripande transportnätverk som binder samman alla regioner inom Europa, och ett stomnätverk, som kopplar ihop viktiga noder i det övergripande nätverket.





Andra styrmedel



Det finns ett antal andra styrmedel som påverkar utbyggnaden av laddinfrastruktur. EU-direktivet EPBD som finns implementerat i plan- och bygglagen ställer exempelvis krav på laddningspunkter och förberedelser för laddinfrastruktur i byggnader.

EU-direktivet REDIII innehåller skrivningar om hur energilager kan samverka med smarta laddningslösningar och V2G. Från svenskt håll finns även ett undantag i ellagen som möjliggör utbyggnad av nät utan nätkoncession om syftet i huvudsak är att tillgodose elbehov hos elfordon.

Översikt över stöd för laddinfrastruktur till lätta och tunga lastbilar



	Del av klimatklivet							Regionala elektrifieringspiloter	Vita sträckor	CEF	Ny satsning 2023-2025
	Publik DC - Lätta	Långa större vägar	Publik DC - Lätta i tätort	Publik DC - Tungta	Publik AC - Lätta	Icke-publik DC	Ladda bilen				
Publik	X	X		X				(X)	X	X	
Icke-publik					X	X					
Publik			X				X	(X)	X	X	
Icke-publik					X	(X)					X





Potentiella barriärer i dagens styrmedel



Generellt upplevs spretighet och komplexitet i styrmedlen vilket skapar otydlighet kring vilket stöd en aktör ska söka

De regelverk och stöd som finns bidrar på många sätt till att påskynda elektrifieringen av kommersiella transporter. I diskussioner med branschrepresentanter har det lyfts att mycket i dagens system fungerar bra, men att det också finns förbättringspotential för att åstadkomma en ännu snabbare omställning. Med fokus på laddinfrastruktur har ett antal barriärer identifierats.

Generellt upplevs en spretighet och komplexitet bland styrmedlen. Det finns många olika stöd med olika kriterier hos olika myndigheter, vilket skapar en otydlighet kring vilket stöd en aktör ska söka för den åtgärd som planeras. Framförhållningen vid nya utlysningar är ibland kort. För att adressera detta skulle ansökningsperioderna behöva bli mer förutsägbara eller till och med löpande, och själva ansökningsförfarandet mer standardiserat. Tydlig information kring när utlysningar öppnar och vilka kriterier som behöver uppfyllas blir extra viktigt när projekten behöver involvera samverkan mellan flera aktörer.



En helhetssyn på stöd till laddinfrastruktur efterfrågas. Otillräcklig elnätskapacitet eller dyr elnätsanslutning kan fördröja eller förhindra utbyggnaden. Utöver installation och hårdvara skulle exempelvis elnätsanslutning, drift, batterilager och lokal elproduktion kunna vara stödberättigat. I nuläget går det inte få stöd för energilager enligt GBER, men både lager och produktion finns med i det nya förslaget. Dock finns inget på EU-nivå som förhindrar stöd för elnätsanslutning.





Teknikneutralitet och långsiktiga spelregler är viktigt för att främja teknikutveckling, innovation och nya affärsmodeller.

Publik laddning

”En laddstation som är tillgänglig för allmänheten att använda på lika villkor. Detta avser både pris för överförd energi samt tillträde till laddstationen under dygnets alla timmar.”¹⁷

Ikke-publik laddning

För att beviljas stöd till ikke-publik laddning behöver den aktör som söker stöd även vara ägare av fordonen, och dessutom redovisa vilken utsläppsreduktion åtgärden skulle innebära.¹⁸

Definitionerna av publik och ikke-publik laddning begränsar utbyggnad och nya affärsmodeller

Teknikneutralitet och långsiktiga spelregler är viktigt för att främja teknikutveckling, innovation och nya affärsmodeller. Till exempel så har stöden hittills varit fokuserade på statisk laddning via kontaktdon, trots att semidynamisk laddning via elvägsteknik kan komma att spela en viktig roll för kommersiella transporter vid exempelvis av- och omlastning. Det finns även önskemål om stöd för att kunna arbeta med förutsättningsskapande, till exempel för en kommun eller region som kartlägger behov eller utreder lämpliga platser.

En konkret och viktig begränsning ligger slutligen i definitionerna av publik och ikke-publik laddning som begränsar utbyggnaden av semi-publik laddning. Semi-publik laddning för kommersiella transporter är typiskt en laddpunkt på en terminal eller logistikhub som används av flera olika transportbolag men däremot inte är öppen för allmänheten. Upplägget rymmer inte inom någon av definitionerna vilket gör det svårt för exempelvis fastighetsägare eller tredjepartsaktörer att söka stöd för laddinfrastruktur på dessa platser. Detta trots att cirka 10 % av laddningen förväntas ske semi-publikt²⁰.

Dessutom försvåras olika finansieringslösningar och affärsmodeller, exempelvis leasing av laddinfrastruktur, av hur dagens stödsystem är utformade för ikke-publik laddning.

²⁰ Läs mer om laddbehovet från lätta och tunga lastbilar i rapporten [Effektbehovet från elektrifierade transporter](#)

²¹ [Naturvårdsverket \(2022\). Kriterier och urvalsprocess för stöd till publik laddinfrastruktur](#)

²² [Naturvårdsverket \(2022\). Ikke-publik laddning](#)

Sammanfattning

Elektrifieringen har blivit ett viktigt medel för att nå de klimatpolitiska målen. För att skapa förutsättningar för utvecklingen av eldrivna transporter krävs styrmedel på flera olika nivåer. De styrmedel vi har idag regleras och begränsas av lagstiftning, där förslag och regleringar på EU-nivå ofta mynnar ut i nationella styrmedel.

Viktiga regulatoriska styrmedel som direkt rör fordon är EU:s utsläppskrav och ekonomiska styrmedel i form av investeringsstöd till anskaffning av fordon - som bonus-malus och klimatpremien. För den publika laddinfrastrukturen kommer AFIR bli ett viktigt styrmedel så snart färdigförhandlat på EU-nivå. Därtill är de direkta investeringsstöden till utbyggnad av laddinfra viktiga för att stötta utvecklingen, många ingår i Klimatklivet.

En stor del av de styrmedel som idag finns upplevs av branschen fungera bra. En viss otydlighet upplevs i vilka stöd som ska sökas för vilka åtgärder och det efterfrågas tydligare helhetssyn och långsiktighet i utformningen av stöden. Två konkreta saker som försvårar är definitionen av publik och ickepublik laddning, samt hur olika finansieringslösningar, som leasing, kan ingå. Branschen skulle också vilja se ett undantag som gör att elfordon på 3,5-4,5 ton får köras på B-körkort.

Policyrapporten är en ögonblicksbild av de styrmedel som fanns på plats i augusti 2022. För att fortsätta stötta elektrifieringen framåt kommer det vara viktigt att det politiska stödet bibehålls genom välriktade styrmedel som skapar förutsägbarhet för investeringar.