



Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Remiss från Klimat- och näringslivsdepartementet
Remisstid den 21 februari 2025

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Klimat- och näringslivsdepartementet har skickat Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag, om förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur, på remiss till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Förslaget syftar till att förbättra möjligheterna att ansöka om och nyttja det s.k. *Ladda bilen-stödet* (2019:525). Naturvårdsverket föreslår förenklade ansökningsprocesser och utökade stödmöjligheter för laddpunkter vid flerbostadshus, arbetsplatser och andra semi-publika miljöer. Det gäller både större fastighetsägare och mindre transportintensiva verksamheter, såsom transport- och taxibolag. Även förslag som gör det möjligt att söka stöd till semi-publik laddinfrastruktur som gästparkeringar ingår.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

Exploateringskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret stödjer lösningsalternativ 1 och anser att det är mycket bra att fler grupper kan ansöka om stöd, exempelvis för semi-publik laddning vid

gästparkeringar, samt att förslaget stärker incitamenten för stora fastighetsbolag att ansöka om stödet genom att maxbeloppet per sökande och år tas bort.

Exploateringskontoret konstaterar att ändringarna kan stötta stadens bostadsbolag att nå stadens högt ställda mål för utbyggnad av laddinfrastruktur då det medger att kommunala bolag ska kunna söka stödet för sina hyresfastigheter utan begränsning. Förslagen kan därför få positiv ekonomisk påverkan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden välkomnar förslagen och stödjer alternativ 1. Staden har som mål att minska trafikens utsläpp med 80 procent och en utsläppsfri innerstad 2030. Förslaget ligger i linje med stadens inriktning med parkering i huvudsak på kvartersmark och laddning i huvudsak vid fordonets primära parkeringsplats.

Trafiknämnden anför att det är ett steg i rätt riktning att inkludera semi-publik laddning men att det är av vikt att förtydliga vilken avgränsad grupp som kan nyttja de semi-publika laddningspunkterna och ju bredare avgränsning, desto mer kostnadseffektiv utbyggnad.

Stockholms Stadshus AB framhåller att semi-publik laddinfrastruktur vid flerbostadshus och arbetsplatser spelar en central roll för att säkerställa flexibel och effektiv utbyggnad. Det är viktigt att tydliga definitioner och effektiva administrativa processer utformas för att underlätta genomförandet.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms stad förordar lösningsalternativ 1 som innebär en förtydligad gränsdragning mellan stöden inom klimatklivet.

Förslaget är i linje med Stockholms stads målsättningar om en utsläppsfri innerstad och en minskning av utsläppen av växthusgaser om 80 procent inom transportsektorn till 2030. Transporter, och i synnerhet vägtrafiken, står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser inom Stockholms stad och en snabb elektrifiering av fordonsflottan är nödvändig för att staden ska nå klimatmålen. En effektiv och ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur behövs för en snabb elektrifiering.

Förslaget ligger också i linje med Stockholms stads utgångspunkt att parkering i huvudsak ska ske på kvartersmark och att laddning i huvudsak ska ske vid fordonets primära parkeringsplats. Förslaget att inkludera semi-publik laddning är ett viktigt komplement och ett steg i rätt riktning. Effektivt nyttjande av all befintlig laddinfrastruktur är en stor del av att minska investeringsbehov och i slutändan användarkostnader. Stockholms stad ser det som viktigt att förtydliga vilken typ av avgränsad grupp av allmänheten som kan nyttja de semi-publika laddningspunkterna för att de ska kunna erhålla stöd. Ju bredare denna avgränsning kan göras, desto mer kostnadseffektivt kan utbyggnaden genomföras vilket i förlängningen minskar behovet av statligt stöd.

Stockholms stad ser mycket positivt på att förslaget stärker incitamenten för stora fastighetsbolag att ansöka om stödet genom att ta bort maxbeloppet per sökande och år. Flera av Stockholms stads fastighetsbolag har högt ställda mål för etablering av icke-publik laddinfrastruktur och den föreslagna förändringen kan därför medföra positiva ekonomiska effekter för bolagen.

Stockholm den 5 februari 2025

Lars Strömgren

Bilaga

Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Redovisning av regeringsuppdrag, dnr KS 2024/1166-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

Klimat- och näringslivsdepartementet har remitterat *Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur, redovisning av ett regeringsuppdrag*, till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Naturvårdsverket föreslår förändringar av *Ladda bilen-stödet* (2019:525) som medför att fler aktörer inkluderas. Genom förslaget blir det möjligt för en utökad målgrupp att söka stöd för laddning för anställda och boende. Stöd ska även kunna ges för laddning hos budbils- och transportfirmor, av taxibilar och för vissa besökande. Dessa aktörer kan sedan tidigare ansöka om stöd genom stödet för *Lokala klimatinvesteringar* (2015:517).

Genom att möjliggöra för dessa aktörer att ansöka om *Ladda bilen-stödet* förväntas förutsättningarna att erhålla stöd öka då redovisningskraven på klimatnytta minskar och det blir möjligt att ansöka om stöd löpande under året. Stödet föreslås inte längre innebära ett maxbelopp per sökande, så som fallet är i dagsläget, vilket gynnar stora fastighetsägare. Förslaget innebär också att stöd kan lämnas till så kallad semi-publik laddning, bland annat gästparkeringar vid hotell.

Naturvårdsverket föreslår att stödet ska vara möjligt att söka genom konkurrensutsatt anbudsfordfarande och i dessa fall kan upp till 100 procent av kostnaderna finansieras. Övriga stödnivåer spänner mellan; upp till 50 procent för små företag, till upp till 20 procent för stora företag. Maxbeloppet per laddningspunkt föreslås ligga kvar på dagen nivå om max 15 000 kr per laddningspunkt.

Naturvårdsverket presenterar två lösningsalternativ där båda alternativen möjliggör för fler aktörer att ansöka om stödet samt underlättar för större fastighetsbolag att beviljas stöd. Skillnaden mellan alternativen är att alternativ 1 möjliggör för semi-publik laddning och även öppnar upp för att söka stöd för laddning av tung trafik. Naturvårdsverket förespråkar alternativ 1.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

Exploateringskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på Naturvårdsverkets förslag och stödjer rekommendationen att införa lösningsalternativ 1. Förslaget är i linje med Stockholms stads målsättningar om en utsläppsfri innerstad och en minskning av utsläppen av växthusgaser om 80 procent inom transportsektorn till 2030. Transporter, och i

synnerhet vägtrafiken, står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser inom Stockholms stad och en snabb elektrifiering av fordonsflottan är nödvändig för att staden ska nå klimatmålen. En effektiv och ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur behövs för en snabb elektrifiering. Förslaget ligger också i linje med att Stockholms stads utgångspunkt att parkering i huvudsak ska ske på kvartersmark och att laddning i huvudsak ska ske vid fordonets primära parkeringsplats.

Stadsledningskontoret anser att det är mycket bra att möjliggöra för fler målgrupper att ansöka om stödet, inklusive möjliggörande av semi-publik laddning vid exempelvis gästparkeringar då det bidrar till ett effektivt användande av laddinfrastruktur.

Vidare ser stadsledningskontoret mycket positivt på att förslaget stärker incitamenten för stora fastighetsbolag att ansöka om stödet genom att ta bort maxbeloppet per sökande och år. Flera av Stockholms stads fastighetsbolag har högt ställda mål för etablering av icke-publik laddinfrastruktur och den föreslagna förändringen kan därför medföra positiva ekonomiska effekter för bolagen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad har som mål att minska trafikens utsläpp med 80 procent och arbetar mot en utsläppsfri innerstad till 2030. Transporter utgör den främsta källan till växthusgasutsläpp i Stockholm och elektrifiering med stöd av ändamålsenlig och tillräcklig laddinfrastruktur är en viktig faktor för att minska dessa utsläpp för att nå stadens mål.

Exploateringskontoret är positivt till de förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Förslaget ligger i linje med stadens inriktning att parkering i huvudsak ska ske på kvartersmark och laddning i huvudsak ska ske vid fordonets primära parkeringsplats.

Exploateringskontoret kan konstatera att föreslagna ändringar inte berör kontorets verksamhet då kontoret endast anlägger publik laddinfrastruktur i samband om- eller nybyggnation av allmän platsmark kopplat till kontorets uppdrag. Kontoret kan även konstatera att föreslagna ändringar kan stötta stadens bostadsbolag att nå stadens högt ställda mål för utbyggnad av laddinfrastruktur eftersom ändringen medger att kommunala bolag ska kunna söka stöd för laddinfrastruktur vid sina hyresfastigheter utan begränsning av antalet åtgärder som utförs. Föreslagen förändring kan därför få en positiv ekonomisk påverkan för bolagen. Exploateringskontoret har i övrigt inga synpunkter på remissen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2024 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar Naturvårdsverkets förslag på förordningsändringar för att främja icke- och semi-publik laddinfrastruktur och stödjer rekommendationen att införa lösningsalternativ 1.

Stockholms stad har som mål att minska trafikens utsläpp med 80 procent och arbetar mot en utsläppsfri innerstad 2030. Transporter, och särskilt vägtransporter, utgör den främsta källan till växthusgasutsläpp i Stockholm och elektrifiering med stöd av ändamålsenlig och tillräcklig laddinfrastruktur är en viktig faktor för att minska dessa utsläpp snabbt. Förslaget ligger även i linje med stadens inriktning att parkering i huvudsak ska ske på kvartersmark och laddning i huvudsak ska ske vid fordonets primära parkeringsplats.

Förslaget att inkludera semi-publik laddning är ett viktigt komplement och ett steg i rätt riktning. Effektivt nyttjande av all befintlig laddinfrastruktur är en stor del av att minska investeringsbehov och i slutändan användarkostnader. Förvaltningen ser det som viktigt att förtydliga vilken typ av avgränsad grupp av allmänheten som kan nyttja de semi-publika laddningspunkterna för att de ska kunna erhålla stöd. Ju bredare denna avgränsning kan göras, desto mer kostnadseffektivt kan utbyggnaden genomföras vilket i förlängningen minskar behovet av statligt stöd. Förvaltningen ser gärna att Naturvårdsverket följer kommande tolkningar av AFIR (Alternativ Fuel Infrastructure Directive 2023/1804) som bland annat innehåller krav på publik laddinfrastruktur och GBER och om möjlig lämnar utrymme för att omvandla semi-publika laddningspunkter till helt publika laddningspunkter.

En viktig förändring som föreslås av Naturvårdsverket är att kommunala bolag ska kunna söka stöd för laddinfrastruktur vid sina hyresfastigheter. Det finns i dagsläget ett maxbelopp per år som i det närmaste gör det ointressant för stora fastighetsägare, såsom Stockholm stads bostadsbolag, att söka stöd. Flertalet bolag inom Stockholms stad har mycket högt ställda mål för utbyggnad av icke- publik laddinfrastruktur där föreslagen förändring kan få stor positiv ekonomisk inverkan.

Förvaltningen ser positivt på förslagets utvidgning av stödberättigande till laddningspunkter avsedda för företag och kommuners verksamhetsfordon. Detta skapar större möjligheter för verksamheter att erhålla stöd.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret välkomnar Naturvårdsverkets förslag på förordningsändringar för att främja icke- och semi-publik laddinfrastruktur och stödjer rekommendationen att införa lösningsalternativ 1.

Stockholms stad har som mål att minska trafikens utsläpp med 80 procent och arbetar mot en utsläppsfri innerstad 2030. Transporter, och särskilt vägtransporter, utgör den främsta källan till växthusgasutsläpp i Stockholm och elektrifiering med stöd av ändamålsenlig och tillräcklig laddinfrastruktur är en viktig faktor för att minska dessa utsläpp snabbt. Förslaget ligger även i linje med stadens inriktning att parkering i huvudsak ska ske på kvartersmark och laddning i huvudsak ska ske vid fordonets primära parkeringsplats.

Förslaget att inkludera semi-publik laddning är ett viktigt komplement och ett steg i rätt riktning. Effektivt nyttjande av all befintlig laddinfrastruktur är en stor del av att minska investeringsbehov och i slutändan användarkostnader. Kontoret ser det som viktigt att förtydliga vilken typ av avgränsad grupp av allmänheten som kan nyttja de semi-publika laddningspunkterna för att de ska kunna erhålla stöd. Ju bredare denna avgränsning kan göras, desto mer kostnadseffektivt kan utbyggnaden genomföras vilket i förlängningen minskar behovet av statligt stöd. Trafikkontoret ser gärna att Naturvårdsverket följer kommande tolkningar av AFIR och GBER och om möjlig lämnar utrymme för att omvandla semi-publika laddningspunkter till helt publika laddningspunkter.

En viktig förändring som föreslås av Naturvårdsverket är att kommunala bolag ska kunna söka stöd för laddinfrastruktur vid sina hyresfastigheter utan begränsning av antalet åtgärder. Det finns i dagsläget ett maxbelopp per år som i det närmaste gör det ointressant för stora fastighetsägare, såsom Stockholm stads bostadsbolag, att söka stöd. Flertalet bolag inom Stockholms stad har mycket högt ställda mål för utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur där föreslagen förändring kan få stor positiv ekonomisk inverkan.

Kontoret ser som positivt förslagets utvidgning av stödberättigande till laddningspunkter avsedda för företag och kommuners verksamhetsfordon där klimatnytta i det enskilda fallet inte längre att vara avgörande. Detta skapar större möjligheter för verksamheter att erhålla stöd, även om de har korta körsträckor eller av andra skäl har svårt att styrka klimatnytta.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 11 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen ser i stort positivt på förslagen och att förordningen anpassas för att underlätta investeringar och bidra till målen om minskade klimatutsläpp. Det är viktigt att tydliga definitioner och att effektiva administrativa processer utformas för att underlätta genomförandet.

Koncernledningen anser, i likhet med dotterbolagen, att semi-publik laddinfrastruktur vid flerbostadshus och arbetsplatser spelar en central roll för att säkerställa en flexibel och effektiv utbyggnad. Dotterbolagen lyfter dock fram att det finns ett behov av att höja takbeloppen för statliga bidrag för att möjliggöra genomförandet av nödvändiga investeringar. Förslagen anses annars ha potential att påskynda elektrifieringen och minska kostnader, samtidigt som ökade stöd skapar bättre förutsättningar för fastighetsägare att satsa på laddinfrastruktur för verksamhetsfordon.

Naturvårdsverkets förslag innehåller en differentiering av stödnivåer där stora företag kan beviljas högst 20 procent av investeringskostnaden, medan små och medelstora företag kan få upp till 40 procent respektive 50 procent. Koncernledningen ser detta som en utmaning för stora aktörer och delar Stockholmshems bedömning om att sänkta stödnivåer kan påverka deras förmåga att investera i laddinfrastruktur. De flesta dotterbolag inom bolagskoncernen klassificeras, enligt definitionen i Naturvårdsverkets remissunderlag, som stora aktörer. För att säkerställa en rättvis och effektiv elektrifiering av transportsektorn anser koncernledningen att förslagen bör granskas ytterligare, med särskilt fokus på att skapa en stödmodell som balanserar både små och stora aktörers behov.

Koncernledningen kan i övrigt konstatera att Naturvårdsverkets förslag är i linje med Stockholms stads budget för 2025, som betonar vikten av en snabb elektrifiering av transportsektorn och utveckling av infrastruktur för att minska utsläppen från transportsektorn. För kompletterande synpunkter hänvisar koncernledningen till dotterbolagens svar i sin helhet.

Stockholms Stadshus AB har underremitterat förslagen till dotterbolagen Familjebostäder, Stockholmshem, Micasa, Stockholm Parkering och Svenska Bostäder. Svenska Bostäder har avstått från att svara på remissen.

Underremiss

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse

Nuvarande ägardirektiv

Bolagets ägardirektiv i fråga om utbyggnad av laddinfrastruktur innebär i korthet att bolagets samtliga parkeringsplatser ska förses med laddstolpar senast 2030. Bolaget

ska emellertid samtidigt utvärdera, och i förekommande fall föreslå förändringar, i direktivet ”i syfte att säkerställa affärsmässighet och genomförbarhet givet bolagens planerade investeringsvolym, underhållsbehov och nyproduktionsmål samt mål och åtgärder i enlighet med miljöprogrammet, klimathandlingsplanen och bolagens klimathandlingsplaner”.

Investeringar i laddinfrastruktur

Bolaget direktupplåter till privatpersoner totalt ca 6200 parkeringsplatser, varav ca 163 i dagsläget är försedda med laddpunkt (uttag för laddning). Kostnad för installation av en laddpunkt har hittills i genomsnitt varit ca 38 tkr. Kostnaden varierar beroende på framförallt karaktär på markarbeten. Om samtliga bolagets parkeringsplatser skulle förses med laddpunkt kan kommande investeringar i laddinfrastruktur beräknas uppgå till ca 235 mnkr. Bolaget välkomnar förslaget, som syftar till att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur genom ett förändrat ansökningsförfarande samt en utökad rätt till statliga investeringsbidrag.

Nu gällande regler

Enligt nuvarande regelverk kan statligt bidrag för laddinfrastruktur på parkeringsplats som upplåts till privatperson utgå med 50 procent av de investeringar som avser box, kablage och elinstallation, dock max 15 tkr per laddpunkt. Det finns en begränsning i form av ett takbelopp för bolagets totala bidrag enligt De minimis-förordningen, max 300 000 Euro för tre år. Även mottagna bidrag för exempelvis forskning, utveckling och innovation, miljöskydd och lokal infrastruktur ligger därvid till grund för beräkningen. Då bolagets investeringar i laddinfrastruktur kommer att öka väsentligt är det sannolikt att bolaget slår i taket för bidrag enligt nuvarande bestämmelser vilket får konsekvenser på bolagets förmåga att genomföra andra nödvändiga investeringar.

Förslaget

Om förslaget blir gällande kommer möjligheten till bidrag att öka i den mån bolagets totala bidrag överstiger takbeloppet. Förslaget innebär att ett bidrag om 20 procent av investeringskostnaden för installation då kan lämnas upp till 15 tkr per laddpunkt. Även om bidragsbeloppet per plats skulle bli väsentligt lägre för den överskjutande delen är det i jämförelse med nuläget positivt att bidrag över huvud taget lämnas. Bolaget är därför positivt till förslaget.

Stockholm stads Parkering AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse

Stockholm Parkering ställer sig positivt till de föreslagna ändringarna i förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter.

De föreslagna förändringarna i ansökningsprocessen innebär, för parkeringsbolaget att vi återigen har möjlighet att söka bidrag vilket vi inte har haft möjlighet till att göra med nuvarande förordningen. Detta då bolaget nått "tak" på bidrag för kommande tre års period.

Förändringarna innebär alltså en möjlighet för parkeringsbolaget att fortsätta utbyggnaden i andra fastighetsägares fastigheter. Där möjlighet då kommer finnas att ansökan om 50 % av investeringen. Detta kommer givetvis minska investeringskostnaden och på så sätt bidra till en snabbare elektrifiering av

AB Stockholms hems remissvar har i huvudsak följande lydelse

Bolaget ser positivt på förslagen i stort. Bland annat breddar förslagen möjligheten att söka stöd för laddpunkter som även används av andra, såsom: besökare vid gäst-/kund-parkeringar för kommersiella lokaler under det som benämns som semi-publik laddning. Det öppnar upp för möjligheter att testa mer flexibla lösningar.

Bolaget ser också positivt på att laddinfrastruktur vid flerbostadshus och arbetsplatser förblir prioriterade, med ansökningar som kan ske löpande istället för vid olika deadlines under året. Att inte behöva redovisa detaljerad klimatnytta för varje projekt samt stöd genom digital ansökan skapar också en effektivare ansökningsprocess.

Bolaget konstaterar att mindre företag gynnas genom möjlighet till högre stödnivåer och att stödnivåerna till större företag sänks. Bolaget anser att företagsstorleken inte nödvändigtvis påverkar möjligheten till lönsamhet i laddinfrastrukturprojekt vilket bör tas i beaktande.

Sammanfattningsvis välkomnar bolaget förslagen om breddning av stödmöjligheterna och förenkling av ansökningsprocessen, men vill framhålla att sänkningen av stödnivån för stora företag riskerar att hämma utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Micasa fastigheter i Stockholm AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse

Micasa stödjer förslagen och ser positivt på möjligheten till ökat statligt stöd som kan underlätta för fastighetsägare att investera i laddinfrastruktur. Vidare ser bolaget att stöden även kan gynna laddning av verksamhetsfordon och underlätta för mindre transportintensiva verksamheter.