SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2025-11-27

Ärendenummer
NV-25-037937

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter (KN2025/01701)

Sammanfattning

Naturvårdsverket ser positivt på de övergripande målen med förslagen om att påskynda elektrifieringen av transportsektorn genom att skapa ett mer ändamålsenligt regelverk som även underlättar administrationen för myndigheter och företag.

Naturvårdsverket konstaterar samtidigt att det pågår beredning inom Regeringskansliet av förslag på andra ändringar i regelverken för bland annat stöd inom Ladda bilen. Promemorian beskriver inte gränsdragningar och konsekvenser sett i relation till vare sig nuvarande regelverk eller eventuella kommande förändringar i stödsystem som Naturvårdsverket har ansvar för. Vi ser risk att problem i tolkning och tillämpning inom olika stödsystem fortsätter, såvida inte regeländringar för andra stöd också sker samordnat och med tydliga gränsdragningar mellan olika stöd. Promemorian ger inte tillräckligt underlag för att fullt ut bedöma vad föreslagen innebär för tillämpningen inom olika stödsystem som hanteras av Energimyndigheten respektive Naturvårdsverket.

Naturvårdsverkets synpunkter utgår från det underlag som finns i promemorian och handlar bland annat om förtydliganden som behövs för att undvika

- risk för överlapp mellan olika stödformer som hanteras av Naturvårdsverket och Energimyndigheten
- otydligheter för företag om var de ska vända sig för att söka stöd för laddnings- och tankinfrastruktur för olika typer av fordon
- tolkningsproblem för myndigheterna i administration av stöden
- risk för dubbelfinansiering av projekt hos vissa aktörer.

Ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket ser positivt på de övergripande målen med förslagen i promemorian, som handlar om att påskynda elektrifieringen av transportsektorn genom att skapa ett mer ändamålsenligt regelverk som även underlättar administrationen för myndigheter och företag.

BESÖK: STOCKHOLM – VIRKESVÄGEN 2
ÖSTERSUND – FORSKARENS VÄG 5, HUS UB
POST: 106 48 STOCKHOLM
TEL: 010-698 10 00
E-POST: REGISTRATOR@NATURVARDSVERKET.SE
INTERNET: WWW.NATURVARDSVERKET.SE

Vi anser att promemorian inte ger tillräckligt underlag för att bedöma vad de föreslagna förändringarna innebär för gränsdragningarna mellan stödsystem som hanteras av olika myndigheter. Promemorian ger inte underlag för att bedöma konsekvenserna av förslagen sett i relation till de angränsande regelverk som gäller i dag. Vi konstaterar samtidigt att det pågår beredning inom Regeringskansliet av förslag på andra ändringar i regelverken för bland annat stöd inom Ladda bilen, vilket ytterligare försvårar bedömning av förslagen i promemorian.

Naturvårdsverket ser risk att problem i tolkning och tillämpning inom olika stödsystem fortsätter, såvida inte regeländringar för andra stöd också sker samordnat och med tydliga gränsdragningar mellan olika stöd. Vi anser att det är viktigt med tydliga definitioner av de begrepp som används i regelverken för angränsande stödformer, för att förstå reglerna och vilka åtgärdstyper och användargrupper som avses när stödgivningen beskrivs.

Naturvårdsverkets pekar nedan på vissa delar av förslagen som vi anser behöver klargöras för att förebygga gränsdragnings- och tolkningsproblem som annars riskerar att försvåra tillämpningen av regelverken både för myndigheter och företag.

Behov av ett förändrat regelverk (avsnitt 3.1)

Naturvårdsverket instämmer i att det finns behov av ett förändrat regelverk för laddnings- och tankningsinfrastruktur, där det i dag finns ett antal olika finansiella stöd. Naturvårdsverket har tidigare lämnat *Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur*[1], med syfte att bland annat tydliggöra Energimyndighetens uppdrag för laddinfrastruktur avsedd för tung trafik. Detta samtidigt som Naturvårdsverket skulle fortsätta ge stöd till lätta fordon, efter vissa ändringar i förordningarna som styr stödgivningen inom Klimatklivet respektive Ladda bilen. Beredning av Naturvårdsverkets förslag pågår inom Regeringskansliet.

Naturvårdsverket anser att det är viktigt att det blir tydliga gränsdragningar utan överlapp och att det bör eftersträvas att renodla stödgivningen så mycket som möjligt inom respektive förordning. Sett utifrån förslagen i promemorian bedömer vi att det skulle bli tydligare om

- icke-publik laddning för lätta fordon renodlas till Ladda bilen
- publik laddning för lätta fordon fortsätter att ingå i Klimatklivsförordningen
- all laddning för tunga fordon hanteras av Energimyndigheten, oavsett effekt.

Därför bör Klimatklivets två förordningar ändras så att Naturvårdsverket inte får ge stöd till åtgärder som kan få stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter via Energimyndigheten.

Naturvårdsverket vill dock uppmärksamma en konsekvens, om stöden skulle avgränsas tydligare enligt punkterna ovan. Då kommer det inte finnas stöd som

[1] Naturvårdsverket (2024). Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Redovisning av regeringsuppdrag. Skrivelse 2024-06-20. Ärendenummer NV-09152-23.

riktar sig till snabbladdning med höga effekter[2] för lätta fordon. Detta eftersom Ladda bilen har en beloppsgräns som är låg i förhållande till totalkostnaden för laddinfrastruktur med höga effekter.

Ett stöd som når fler aktörer (avsnitt 3.2)

Övergripande synpunkter på förslaget att samla stöd för tunga transporter

Naturvårdsverket ser positivt på de delar av förslagen som innebär att stöd till laddnings- och tankinfrastruktur för tunga transporter samlas tydligare hos Energimyndigheten. Vi ser dock risker med förslagen som gäller icke-publik infrastruktur, bland annat eftersom stöd till laddning för icke-publika lätta fordon skulle vara kvar inom Klimatklivet om inte ytterligare regeländringar görs. Det kan leda till att vissa områden eller situationer får otydliga gränsdragningar, vilket kan behöva klargöras. Se vidare nedan.

Stöd till vätgastankstationer

Naturvårdsverket anser att det vore bra om möjligheten till stöd gällande infrastruktur för vätgastankstationer delas upp tydligare än det som föreslås i promemorian. Vi noterar att förslagen innebär att Energimyndigheten ska fördela stöd till aktörer som går samman för att bygga upp strategiskt placerade publika ladd- och tankstationer för el och vätgas. Naturvårdsverket anser att möjligheten till stöd till infrastruktur för vätgastankstationer borde samlas hos Energimyndigheten, för att undvika risk för dubbelfinansiering. En sådan tydligare uppdelning bör i så fall ske tillsammans med en översyn av anslagsfördelningen för sådana stöd.

Stöd till hamnar

Vi ser en risk för överlapp vad gäller sjöfart. Båthamnar för små båtar kan fortsätta att omfattas av Klimatklivsförordningen, eftersom det inte är tydligt hur sådana hamnar är att ses i förhållande till begreppen *inlandshamnar* respektive *kusthamnar* enligt definitionen i GBER, se art 2 p. 155 och 156 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014). Utvecklingen av exempelvis fritidsbåtar och olika typer av nyttotrafik såsom taxibåtar gör det svårt att förutse framtida behov och efterfrågan av laddnings- och tankinfrastruktur i båthamnar för små båtar.

Naturvårdsverket tolkar det som att förslaget är att stöd till laddnings- och tankinfrastruktur inte ska omfatta andra typer av bränslen än vätgas, dvs. att avgränsningen i denna del är oförändrad. Det betyder i så fall att ansökningar om stöd till tankinfrastruktur för till exempel metanol eller ammoniak som kan vara relevanta för sjöfart inte ska göras till Energimyndigheten, utan fortsätta att hanteras i Klimatklivet i den mån som det förekommer. Vi anser dock att det vore önskvärt med en tydligare uppdelning av stöd till kusthamnar och inlandshamnar som gäller laddning eller tankning. Förslagsvis skulle det kunna hanteras inom Energimyndighetens stödformer, oavsett vilken typ av bränsle det gäller. Detta skulle kunna renodla stödgivningen och förbättra möjligheterna att undvika dubbelfinansiering och att föra statistik och göra uppföljning.

Stöd till lätta bussar

Naturvårdsverket har svårt att bedöma om *lätta bussar* omfattas av de föreslagna nya reglerna enligt promemorian. Begreppet *bussar* står i 1§ i

[2] Snabbladdning är från 50 kW enligt EU-förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR).

författningsförslaget. Men definitionen av *buss* enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner är "En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar". Det framgår inget i promemorian om att förslaget är avgränsat endast till *tunga bussar*, även om det i författningsförslaget står att ”stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av sådana tunga transporter”. Naturvårdsverket beviljar i dag inte stöd till lätta bussar inom Ladda bilen. Men det kan bli otydlig gränsdragning mot Klimatklivet beroende på vilka typer av bussar som ska omfattas av stöd enligt promemorians förslag. Om avsikten är att lätta bussar också ska omfattas bör det tydliggöras, förslagsvis genom att ta bort ordet ”tunga” i sista meningen i 1 § i författningsförslaget.

Stöd till lätta lastbilar

Naturvårdsverket instämmer i förslagen att *lätta lastbilar* generellt inte ska omfattas av de nya reglerna enligt promemorian, vilket bidrar till tydligare uppdelning mellan stödformer som är inriktade på lätta respektive tunga fordon. Vi noterar samtidigt att promemorian argumenterar om att “Dessutom ansvarar myndigheten för det stöd som utgår för inköp av tunga och lätta lastbilar enligt förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon. Det underlättar för de sökande företagen om de endast behöver vända sig till en myndighet. Statens energimyndighet bör därför även ansvara för stöd till icke-publik infrastruktur för tunga fordon och fartyg”. Naturvårdsverket konstaterar att samma logik inte gäller i dag för lätta lastbilar, då sökanden behöver vända sig till två olika myndigheter för stöd till inköp respektive stöd till laddinfrastruktur för lätta lastbilar.

Risk för dubbelfinansiering av projekt hos vissa aktörer

Naturvårdsverket bedömer att promemorians förslag kan innebära att vissa typer av projekt får dubbel finansiering från stöd hos två olika myndigheter. Det kan gälla till exempel aktörer såsom post- och paketleverantörer som söker stöd för icke-publika laddstationer för både tunga och lätta fordon i sin verksamhet. Vi vill undvika att sådana projekt ska söka stöd via Naturvårdsverket för lätta fordon samtidigt som de söker stöd via Energimyndigheten för laddstationer för tunga fordon. Det kan bli svårt att hålla isär kostnaderna och vilka olika delar av ett projekt som ges stöd från två håll. Det kan även bli svårt att avgöra hur ansökningar ska gå till, med olika villkor för olika delar av ett projekt. Vi saknar en tydlig förklaring och konsekvensanalys i promemorian kring sådana gränsdragningar.

Vi ser problem i gränsdragning och risk för dubbelfinansiering även vad gäller det som i författningsförslaget kallas för *mobilt gränssnitt*. Begreppet förklaras inte närmare i promemorian. Naturvårdsverket anser att det blir svårt att bedöma förekomst av dubbelfinansiering om en laddningspunkt kan förflyttas. Idag ger myndigheten inte stöd till mobila laddningspunkter. För att möjliggöra uppföljning av stödet till åtgärden i efterhand vill vi kunna se att laddningen sker på en fysisk plats. Det blir också svårt att göra utsläppsberäkning vid mobila laddningspunkter, vilket behövs för att bedöma om villkor för stödgivning uppfylls.

Övriga kommentarer på författningsförslaget (kap 1)

Naturvårdsverket har inte gjort en närmare förvaltningsjuridisk bedömning av hela författningsförslaget. Vi noterar dock att 6 § innebär att Energimyndighetens möjlighet att besluta om urvalskriterier tas bort. Det kan jämföras med 4 § Klimatklivsförordningen där det uttryckligen står att ”Stöd ska i första hand ges till den eller de åtgärder som vid varje prövningstillfälle bedöms ge den största varaktiga minskningen av utsläpp av växthusgaser per investeringskrona”. Naturvårdsverket konstaterar att det kan påverka effektiviteten i Energimyndighetens stödgivning.

Konsekvenser (kap. 4)

Naturvårdsverket anser sammantaget att promemorian inte motiverar behovet och beskriver konsekvenserna av ett utvidgat stöd på ett tillräckligt transparent sätt. Det hade varit önskvärt att promemorian i större utsträckning svarar upp mot de delar som ska ingå i en konsekvensutredning som anges i 6–7 § i förordning (2024:183) om konsekvensutredningar. Utan denna information är det svårt att bedöma om det är ändamålsenligt att utvidga stödet till icke-publik laddning, bussar och fartyg. Konsekvensanalysen ger inte heller tillräckligt underlag för att bedöma om förslagen faktiskt bidrar till förenkling för dem som söker olika former av stöd till laddnings- och tankinfrastruktur i Sverige.

Möjlig påverkan av krav enligt artikel 28 i EU:s nya förordning om nettonollindustri

Naturvårdsverket konstaterar att promemorian inte nämner något om EU:s nya förordning om nettonollindustri (Net Zero Industry Act, NZIA) eller vilka krav som den förordningen ställer på de stöd som förslagen handlar om. I Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdraget *Analys av system för nationellt stödprogram för nettonolltekniker*[3] identifierade myndigheten Regionala elektrifieringspiloter som ett stödprogram som borde beröras av bestämmelserna i artikel 28 i förordningen om nettonollindustri. Detta eftersom uppförande, installation eller uppgradering av laddningsinfrastruktur enligt Naturvårdsverkets analys borde vara sådana stödberättigade kostnader som omfattas av EU-förordningen.

Beslut om detta yttrande har fattats av ställföreträdande generaldirektören Maria Ohlman efter föredragning av avdelningschefen Marie Uhrwing.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Kerstin Åstrand, juristen Emma Wirf samt handläggarna Jesse Lambrecht, Margareta Eriksson och Dag Lestander.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

---

[3] Naturvårdsverket (2025). Analys av system för nationellt stödprogram för nettonolltekniker. Slutredovisning av ett regeringsuppdrag (regleringsbrev 2025). Skrivelse 2025-09-26. Ärendenummer NV-00507-25.

Maria Ohlman

Marie Uhrwing

Kopia till:
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se