

Promemoria

Stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter

Klimat- och näringslivsdepartementet

KN2025/01701

September 2025

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter	3
2	Sammanfattning	9
3	Ett breddat stöd	9
3.1	Behov av ett förändrat regelverk	9
3.2	Ett stöd som når fler aktörer	10
3.3	Vissa följdändringar av att stödet breddas.....	11
3.4	Ikraftträdande	12
4	Konsekvenser	12
4.1	Konsekvenser för företagen.....	12
4.2	Konsekvenser för myndigheterna och statsbudgeten	13
4.3	Konsekvenser för miljön	13

1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

dels att rubriken till förordningen samt 1, 3–7, 11, 12 och 15 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 9 a och 15 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Förordning om statligt stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter

1 §

Denna förordning innehåller bestämmelser om statligt stöd för att bygga infrastruktur och utveckla regionala elektrifieringspiloter för tunga godstransporter på väg. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter.

Denna förordning innehåller bestämmelser om statligt investeringsstöd för utveckling av laddnings- och tankningsinfrastruktur i hamnar och för bussar och tunga godstransporter på väg. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av sådana tunga transporter.

3 §¹

I denna förordning betyder

1. regional elektrifieringspilot: ett projekt

a) där aktörer går samman för att bygga infrastruktur med strategiskt placerade laddstationer eller tankstationer för vätgas, och

1. infrastruktur för laddning och vätgastankning: en åtgärd där en eller flera aktörer utvecklar en infrastruktur med laddningsstationer eller tankningsstationer för vätgas,

¹ Senaste lydelse 2024:387.

b) som möjliggör tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av godstransporter,

2. tunga transporter: transporter av gods eller för personbefordran som utförs med elfordon eller fartyg anpassade för ändamålet,

3. elfordon eller fartyg: fordon eller fartyg som är försedda med ett framdrivningssystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energi-omvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt och som är

a) bussar eller tunga lastbilar, enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner eller

b) fartyg enligt sjölagen (1994:1009)

2. laddstation: en anläggning med en eller flera laddningspunkter,

3. laddningspunkt: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut,

4 laddningsstation: en anläggning med en eller flera laddningspunkter,

5. laddningspunkt: ett fast eller mobilt gränssnitt, med eller utan anslutning till ett elnät, som möjliggör överföring av el till ett elfordon eller fartyg och som, även om den kan ha ett eller flera anslutningsdon för att passa olika typer av anslutningsdon, kan ladda endast ett elfordon eller fartyg åt gången, och som utesluter anordningar med en uteffekt på högst 3,7 kilowatt vars primära syfte inte är laddning av elfordon eller fartyg,

4. tankstation för vätgas: en anordning för tankning som tillhandahåller vätgas i en fast eller rörlig anläggning.

6. tankningsstation för vätgas: en fysisk anläggning som finns på en viss plats och som består av en eller flera tankningspunkter, och

7. tankningspunkt: en tankningsanläggning för tillhandahållande av flytande eller gasformiga drivmedel, med en fast eller mobil installation som kan tanka endast ett fordon eller fartyg åt gången.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse och i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

4 §²

Stöd får, om det finns medel, lämnas för att *genomföra en regional elektrifieringspilot*

1. i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 eller i kommissionens förordning (EU) 2023/2831,

2. om stödmottagaren bedöms ha förutsättningar att genomföra åtgärden i samverkan mellan olika aktörer och sprida kunskap och information om den,

3. om stödmottagaren tillgängliggör relevanta fordons-, laddnings- och tankningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden,

4. om laddningspunkterna utrustas på ett sådant sätt att information om dem kan förmedlas och offentliggöras i realtid, och

5. om stödmottagaren åtar sig att under fem år efter det att en laddnings- eller tankningsstation färdigställts säkerställa att den är i fortsatt drift.

Stöd får, om det finns medel, lämnas för att *uppföra, installera, uppgradera eller bygga ut en laddnings- eller tankningsinfrastruktur* i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36a, 56b eller 56c i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 eller i kommissionens förordning (EU) 2023/2831.

Stöd får lämnas för en åtgärd som avser en laddnings- eller tankningsinfrastruktur som ska vara öppen för tillträde för andra användare än stödmottagaren endast om

1. stödmottagaren bedöms ha förutsättningar att sprida kunskap och information om åtgärden,

2. stödmottagaren kan tillgängliggöra relevanta fordons- eller fartygs-, laddnings- och

² Senaste lydelse 2024:387.

tankningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden, och

3. laddnings- och tankningspunkterna ska utrustas på ett sådant sätt att information om dem kan förmedlas och offentliggöras i realtid.

5 §³

Om ett stöd lämnas enligt 4 § får stöd, om det finns medel, även lämnas för

1. utveckling, test och demonstration av *regionala elektrifieringspiloter* i enlighet med kapitel I och artikel 25.2 c i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, och

2. insatser som är relevanta för att genomföra en *regional elektrifieringspilot*, i enlighet med kapitel I och artikel 27 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

1. utveckling, test och demonstration av *infrastruktur för laddning och vätgastankning* i enlighet med kapitel I och artikel 25.2 c i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, och

2. insatser som är relevanta för att genomföra en *satsning på infrastruktur för laddning och vätgastankning*, i enlighet med kapitel I och artikel 27 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Stöd enligt första stycket får även lämnas i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2023/2831.

Stöd enligt första och andra styckena får endast lämnas om det har betydelse för satsningen att kunna genomföra en regional elektrifieringspilot enligt 4 §.

6 §

Innan beslut om stöd fattas ska Statens energimyndighet inhämta synpunkter från berörda länsstyrelser. Myndigheten får vidare bestämma vilka urvalskriterier som ska gälla.

Statens energimyndighet får lämna stöd trots att något av villkoren i 4 § andra stycket inte är uppfyllda, om det behövs för att syftet med stödet ska uppfyllas.

7 §

En ansökan om stöd ska ha lämnats in innan ett projekt inleds. I ansökan ska det anges vilka aktörer som ingår i projektet och när den regionala elektrifieringspiloten senast kommer att vara färdigställd.

En ansökan om stöd ska ha lämnats in innan arbetet med en åtgärd inleds. I ansökan ska det anges när åtgärden senast ska vara slutförd och tagen i drift.

9 a §

Stöd får inte lämnas till ett företag som

2. är i likvidation eller försatt i konkurs,

3. har skatte- eller avgiftsskulder eller andra skulder som har överlämnats till Kronofogdemyndigheten och som vid indrivning handläggs som allmänt mål, eller

4. har en skuld som inte betalats i rätt tid och som avser återkrav av bidrag som har lämnats av Statens energimyndighet.

11 §

Stöd till andra juridiska personer än företag får lämnas i den omfattning som krävs för att en åtgärd ska kunna genomföras och ska, när det gäller stödberättigande kostnader och stödnivåer, följa samma villkor som gäller enligt 4 § 1 och 5 §.

Stöd till andra juridiska personer än företag får lämnas i den omfattning som krävs för att en åtgärd ska kunna genomföras och ska, när det gäller stödberättigande kostnader och stödnivåer, följa samma villkor som gäller enligt 4 § första stycket och 5 §.

12 §

Statens energimyndighet prövar frågor om stöd. *En ansökan om stöd ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till myndigheten.*

Statens energimyndighet prövar frågor om stöd.

En ansökan om stöd ska göras skriftligen av en behörig företrädare för sökanden och lämnas elektroniskt till myndigheten.

15 §

Ett beslut om stöd ska innehålla villkor om att stödmottagaren, på begäran av Statens energimyndighet, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet. Beslutet ska även innehålla de övriga villkor som behövs för att tillgodose syftet med stödet.

I beslutet ska det även anges när den åtgärd som stödet avser senast ska vara utförd. Efter ansökan får

Ett beslut om stöd ska innehålla ett villkor om att stödmottagaren, på begäran av Statens energimyndighet, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet. Beslutet ska även innehålla de övriga villkor som behövs för att tillgodose syftet med stödet.

Av beslutet ska det även framgå när den åtgärd som stödet avser

myndigheten förlänga denna frist,
om det finns särskilda skäl.

senast ska vara slutförd och tagen i
drift.

*Om ett villkor innebär att en
laddnings- eller tankningsstation
ska vara i fortsatt drift under en
viss tid, får den tidsperioden vara
högst fem år.*

15 a §

*Den som ansöker om eller har
beviljats stöd enligt denna
förordning ska snarast möjligt till
Statens energimyndighet anmäla
sådana ändrade förhållanden som
kan påverka rätten till eller
storleken på stödet.*

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 2026.

2 Sammanfattning

I promemorian, som tagits fram inom Regeringskansliet, finns förslag på ändringar i förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter.

Förslagen har två syften. Det första syftet är att vidga stödet så att det omfattar fler typer av laddningsinfrastruktur. Det andra syftet är att uppdatera regelverket utifrån den EU-rättsliga och nationella utvecklingen av laddnings- och tankningsinfrastruktur. Ett övergripande mål är att påskynda elektrifieringen av transportsektorn genom att skapa ett mer ändamålsenligt regelverk. Förslagen innebär bl.a. att stödgivningen även ska omfatta bussar och fartyg och att stöd för icke-publik infrastruktur av tunga transporter ska underlättas. Förslagen kommer även att underlätta administrationen för såväl myndigheter som företag.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 februari 2026.

3 Ett breddat stöd

3.1 Behov av ett förändrat regelverk

Den fortsatta elektrifieringen av fordonsflottan är viktig för möjligheten att nå ett fossilfritt samhälle. Laddnings- och tankningsinfrastruktur bör byggas ut i sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn. Det finns för närvarande ett antal olika finansiella stöd för installation av laddningsinfrastruktur. Inom ramen för det s.k. Klimatklivet går det att få bidrag för bl.a. installation av publika laddningsstationer enligt förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar och för installation av laddningspunkter för elfordon vid bostäder och arbetsplatser enligt förordningen (2019:525). Ett annat exempel är att privatpersoner kan få skattereduktion för installation av laddningspunkter till elfordon i anslutning till hemmet.

Stöd för viss laddningsinfrastruktur för tunga transporter regleras i förordningen om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. När den förordningen beslutades var utbyggnaden av sådan infrastruktur i princip inte påbörjad. Förordningen utformades därför med ett tydligt fokus på marknadsintroduktion och pilotverksamhet. Även länsstyrelserna involverades för att stötta Statens energimyndighet i bedömningen av ansökningar, eftersom den första utbyggnadsetappen bedömdes ha ett tydligt regionalt perspektiv.

Statens energimyndighet har nu genomfört sex större utlysningar sedan förordningen beslutades. Stödnivån i den första utlysningen var 100 procent och i den andra utlysningen 70–90 procent beroende på geografisk plats i landet. Sedan sänktes stödnivån ytterligare, till 20–50 procent av de stödberättigande kostnaderna, bl.a. beroende på storleken på den organisation som sökte stöd.

Alla stationer som beviljats stöd är ännu inte färdigställda och tagna i drift. När de är det kommer det dock att finnas ett geografiskt sett relativt

väl utbyggt publikt nätverk av sådan laddningsinfrastruktur som förordningen avser, dvs. publika laddningsstationer för tunga godstransporter på väg, och även början på ett nätverk för vätgastankstationer för tunga fordon. Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för de tunga godstransporterna på väg befinner sig därmed i en ny fas. Det har även skett en utveckling på fordonssidan och inom sjöfarten där det nu finns kommersiellt tillgänglig teknik för elektrisk framdrift av fartyg.

Statens energimyndighet har, utifrån sina erfarenheter under 2022–2024, lämnat en framställning om ändringar i förordningen (KN2024/01113). Myndighetens framställning har utgjort en utgångspunkt för arbetet med framtagandet av denna promemoria. Promemorian innehåller även vissa förslag som inte finns i framställningen.

3.2 Ett stöd som når fler aktörer

Förslag: Det ska vara möjligt att söka stöd även för icke-publik infrastruktur. Det ska också vara möjligt att söka stöd för infrastruktur till bussar och i hamnar när det gäller tunga transporter.

Skälen för förslaget: Statens energimyndighet lämnar för närvarande stöd till publik och semipublik laddningsinfrastruktur för tunga transporter. 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.

Statens energimyndighet har uppmärksammat att det även finns behov av infrastruktur för bussar, exempelvis vid rastplatser och turistmål. Förordningen i sin nuvarande utformning medger inte sådant stöd, eftersom stödet endast avser tunga godstransporter. Detta bör justeras för att underlätta elektrifieringen även av den trafik som bedrivs med bussar.

Det har även skett en utveckling inom sjöfarten där det nu finns kommersiellt tillgänglig teknik för elektrisk framdrift av fartyg. För att främja denna positiva utveckling bör även laddningsinfrastruktur för sjöfarten vara stödberättigad. I kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, den s.k. gruppundantagsförordningen, finns särskilda regler om laddningsinfrastruktur i hamnmiljöer. Det bör vara möjligt att söka stöd baserat även på dessa gruppundantagsbestämmelser.

Förslagen innebär en breddning av stödet i flera avseenden vilket ökar risken för överlappning med de stöd som kan ges inom ramen för Klimatklivet. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att det uttryckligen anges i de förordningar som gäller för Klimatklivet (förordningen om stöd till lokala klimatinvesteringar och förordningen om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon) att sådana åtgärder som är

stödberättigade enligt den nu aktuella förordningen inte kan få stöd genom de förordningar som gäller för Klimatklivet.

3.3 Vissa följdändringar av att stödet breddas

Förslag: Stödet ska inte längre vara begränsat till regionala elektrifieringspiloter utan avse en bredare satsning på laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter.

Vissa krav som har följt av stödets tidigare regionala profil ska förenklas eller utgå. Statens energimyndighet ska därför inte alltid inhämta synpunkter från länsstyrelserna. Kravet på att flera aktörer måste gå samman och att infrastrukturen ska byggas på strategiska platser ska tas bort.

Statens energimyndighet ska också ha en möjlighet att göra undantag från vissa av de i förordningen angivna kraven på stödmottagarna, om det behövs för att stödets syfte ska uppfyllas.

Skälen för förslagen: Sedan det särskilda stödet till laddningsinfrastruktur för tunga transporter introducerades, har elektrifieringen av transportsektorn tagit flera stora steg. Infrastrukturen har nått en högre nivå av utbyggnad och därmed handlar stödbehovet inte längre i samma utsträckning om pilotverksamhet. Uttrycket elektrifieringspilot bedöms därmed inte längre vara lika relevant. Det bör i stället ersättas med uttrycket laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter. Det bör dock även i fortsättningen vara möjligt att lämna stöd till publika anläggningar utifrån regionala behov.

När det regionala fokuset inte längre är lika påtagligt är det inte heller nödvändigt att länsstyrelserna yttrar sig över samtliga ansökningar. I enskilda fall kan det ändå bli aktuellt att låta länsstyrelserna yttra sig, om det bedöms vara en nödvändig komplettering till ansökningen.

Förordningens krav på att flera aktörer ska gå samman för att bygga infrastruktur på strategiska platser kan göra ansökan och handläggningen av stödet mer komplicerad och i vissa fall också innebära att angelägen utbyggnad av infrastruktur inte kan stödjas. Det försvårar också för stödgivning till icke-publik infrastruktur där det ofta handlar om enskilda aktörer, t.ex. ett åkeri, som vill bygga infrastruktur. Det bör därför vara möjligt även för enskilda aktörer att söka stöd utan att behöva gå ihop med andra eller att i ansökan ange på vilket sätt laddningsinfrastrukturens placering är strategisk. Även om kravet på samarbete tas bort bör det finnas kvar en möjlighet att söka stöd för samarbetsprojekt, t.ex. för att uppföra en publikt tillgänglig anläggning.

Statens energimyndighet bör även i övrigt kunna göra undantag från de särskilda nationella krav som ställs i förordningen, så länge syftet med stödet upprätthålls. Det kan exempelvis handla om att göra undantag från kravet på att dela data, om dessa data är affärsmässigt känsliga för den sökande, eller att göra avsteg från flera av kraven, om det krävs för att möjliggöra en semipublik eller icke-publik infrastruktur. Om det handlar om en publik laddningsstation, bör dock som regel krav som syftar till att

underlätta för allmänheten att fullt ut använda en laddnings- eller tankningsstation vara uppfyllda.

Dagens förordning kräver att de som får stöd åtar sig att hålla laddnings- eller tankningsstationen i drift i fem år. Vid lägre och sjunkande stödnivåer, när de stödberättigade finansierar en allt större andel av investeringen själv, är detta krav inte längre lika motiverat. Den som äger en anläggning har ett eget incitament att driva den vidare för att få avkastning på sin investering. Det bör därför vara upp till den stödgivande myndigheten att i varje enskilt fall avgöra om ett krav på drift av en anläggning behöver ställas. Ett sådant krav bör i första hand komma i fråga om en anläggning ska vara publikt eller semipublikt tillgänglig och om stödnivån har varit förhållandevis hög, dvs. om det finnas ett samhällsekonomiskt intresse av att en anläggning drivs under viss tid.

I övrigt behöver förordningens terminologi anpassas till andra europeiska rättsakter, främst Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (AFIR).

Det är även viktigt att det finns tydliga krav på kontroll, utvärdering och uppföljning av utbetalade stöd. Vissa bestämmelser för att motverka felaktiga utbetalningar behöver därför förtydligas.

3.4 Ikraftträdande

Förslag: Förordningen ska träda i kraft 1 februari 2026.

Skälen för förslaget: De vidgade möjligheter att lämna stöd som föreslås i promemorian är redan reglerade på EU-nivå. Dessutom har behovet av förändrade regler för stödgivningen blivit större i takt med att marknaden har fått förändrade behov. Ändringarna bör därför träda i kraft så snart som möjligt.

4 Konsekvenser

4.1 Konsekvenser för företagen

Förslagen bedöms minska den administrativa bördan för sökande företag, eftersom de uppgifter som efterfrågas vid ansökan blir mindre omfattande. Det är även positivt för dessa företag att fler typer av infrastruktur görs stödberättigade. Möjligheten att söka stöd för en publik anläggning kommer dock fortfarande att finnas kvar för det fall ett sådant behov skulle bedömas föreligga. Förslagen är även positiva för transportföretagen, eftersom Statens energimyndighet ges bättre förutsättningar att utforma mer ändamålsenliga stöd, som motsvarar det som efterfrågas av transportbranschen.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna och statsbudgeten

Förslagen minskar den administrativa bördan för myndigheterna, främst för länsstyrelserna som inte kommer att behöva yttra sig över alla ansökningar. Bedömningen är att den administrativa bördan kan bli lägre även för Statens energimyndighet genom att de minskade kraven på uppgiftsinlämning vid ansökan förenklar myndighetens handläggning, vilket motverkar den ökade administrationen som följer av att myndigheten får hantera fler ärendetyper. Risker för felaktiga utbetalningar kommer inte att öka, eftersom kontrollen av stödmottagarna inte minskas.

Förslagen förväntas inte ha några statsfinansiella effekter, eftersom förändringarna i stöden hanteras genom omprioriteringar inom befintliga ramar.

4.3 Konsekvenser för miljön

Förslagen syftar till att underlätta utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter och att därmed skapa bättre förutsättningar för elektrifieringen av transportsektorn och minskad användning av fossila bränslen. Detta har positiva effekter i form av minskade utsläpp av växthusgaser, hälsovådliga ämnen och partiklar från förbränningen av fossila bränslen samt minskade bullernivåer.