



## Regionala elektrifieringspiloter – Utlysning för publik laddning för tung vägtransporter 2023

Statens energimyndighet (Energimyndigheten) utlyser högst 350 miljoner kronor i stöd till utbyggnad av infrastrukturen för regionala elektrifieringspiloter i form av strategiskt placerade laddstationer för tunga vägtransporter. Utlysningen är en del av programmet för regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter och ska bidra till ökad elektrifiering av tunga vägtransporter. Energimyndigheten välkomnar ansökningar från såväl företag som offentlig sektor, gärna i en kombination av olika typer av aktörer.

## Innehåll

1	Vilka projekt kan få stöd?	3
2	Vilka datum gäller för ansökan?	3
3	Ord och uttryck	4
4	Vem kan söka?	4
5	Kriterier för bedömning av ansökningar	5
6	Vad kan vi få stöd för?	6
7	Krav för att projektförslagen ska kunna få stöd	7
7.1	Tekniska krav avseende laddningspunkter.....	7
7.2	Tekniska krav avseende effektförsörjning .....	7
7.3	Lokaliseringskrav och tillgänglighetskrav .....	8
7.4	Krav vid ansökan om stöd för uppgradering av befintlig laddstation.....	8
8	Hur stor andel av vår organisations kostnader kan vi få stöd för?	8
8.1	Stödnivå för batterilagring och förnybar elproduktion.....	9
9	Förutsättningar för stöd	9
10	Vad ska finnas med i ansökan?	10
11	Så här ansöker du – börja i god tid	10
12	Vad händer efter att ansökan lämnats in?	11
13	Om ni beviljas stöd	11
13.1	Utbetalning av stöd.....	11
13.2	Samtycke till offentliggörande av uppgifter om stödet.....	11
14	Om du har frågor	12
	Bilaga 1 – Allmänna villkor för stöd	13
	Bilaga 2 – Övriga upplysningar	17
	Bilaga 3 – Kommande ändrad lydelse av artikel 36 a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.	18

## 1 Vilka projekt kan få stöd?

Stödet till regionala elektrifieringspiloter syftar till att påskynda elektrifieringen av tunga godstransporter. Den här utlysningen syftar till att ge stöd, i form av bidrag, till strategisk utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladdning med el. Stöd kan ges till projekt som på ett så effektivt sätt som möjligt etablerar större laddstationer längs med det av EU utpekade transeuropeiska transportnätet ([Ten-T-vägnätet](#))<sup>1</sup>. Det går att söka stöd både för anläggandet av helt nya publika laddstationer för tunga vägfordon och för uppgradering av befintliga driftsatta publika laddstationer till högre installerad effekt och fler laddningspunkter.

Till skillnad från den tidigare utlysningen inom programmet så kan en viss del av stödet även gå till lagring av el specifikt kopplat till laddstationen.

Energimyndigheten lämnar stöd med högst 70 procent eller 90 procent av stödberättigande kostnader, beroende på vid vilken vägsträcka laddstationen planeras. För mer information se avsnitt 8.

Det händer för tillfället mycket inom arbetet med standarder för snabbbladdning av tunga fordon, exempelvis utvecklingen av Megawatt Charging System (MCS) som är ett förslag på en ny laddstandard. Ett krav i utlysningen är att laddningspunkterna ska utrustas med anslutningsdon för likströmsladdning av tunga fordon i enlighet med 5 § förordning (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Under projektgenomförandet kan det komma att ske ändringar i förordningen som tar hänsyn till nya standarder. Om det sker är det tillåtet att, inom projekttiden och enligt beslutat stödbelopp, anpassa projektet till eventuella nya standarder.

## 2 Vilka datum gäller för ansökan?

Utlisningen öppnar den 28 juni 2023 och stänger den 15 september 2023.

Viktiga tider för ansökningsprocessen och beslut återfinns i tabellen nedan.

Tidsfrister	Beslut planeras	Tidigaste projektstart	Projektet avslutas senast
Sista dag att skicka in ansökan är den 15 september 2023.	November 2023	Projektet kan startas tidigast när ansökan om stöd har kommit in till Energimyndigheten. Observera dock att om	30 september 2025

<sup>1</sup> Se länk samt karta på utlysningens webbsida för detaljer om vilka vägar som omfattas. De transeuropeiska transportnäten (Ten-T-vägnät) ska göra det möjligt att binda samman de europeiska regionerna och de nationella näten med hjälp av en modern och effektiv infrastruktur. De är väsentliga för en väl fungerande inre marknad eftersom de underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.

<p>Sista rekommenderade dag att skicka frågor om utlysningen är den 11 september 2023.</p> <p>Sista dag att söka behörighet till "Mina sidor" är den 13 september 2023.</p> <p>Teknisk support finns tillgänglig fram tills den 15 september 2023 kl. 12.00.</p>		<p>ni påbörjar projektet innan Energimyndigheten har fattat beslut om er ansökan om stöd så gör ni det på egen risk.</p>	
--	--	--	--

### 3 Ord och uttryck

Ord och uttryck i denna utlysningstext har samma betydelse som i förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, i de delar som är tillämpliga i denna utlysning:

- *regional elektrifieringspilot*: ett projekt
  - a) där aktörer går samman för att bygga infrastruktur med strategiskt placerade laddstationer, och
  - b) som möjliggör tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av godstransporter.
- *laddstation*: en anläggning med en eller flera laddningspunkter.
- *laddningspunkt*: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas.

### 4 Vem kan söka?

I denna utlysning välkomnar vi ansökningar från exempelvis:

- företag<sup>2</sup>
- aktör från offentlig sektor
- institut med anknytning till relevanta företag

<sup>2</sup> Med företag avses enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, dvs. som erbjuder varor eller tjänster på en marknad.

## 5 Kriterier för bedömning av ansökningar

Ansökan om stöd prövas enligt förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter.

**Utöver grundförutsättningarna för stöd enligt förordningen (2022:107) tillämpar Energimyndigheten även följande urvalskriterier vid bedömningen av ansökan om stöd:**

- Stödeffektivitet där Energimyndigheten bedömer sökt stöd i förhållande till ny installerad total uteffekt vid maximalt nyttjande av laddstationen.
- Strategisk placering och utformning för att skapa ett nätverk av större laddstationer längs det av EU utpekade Ten-T-vägnätet samt möjliggöra regionala transporter inom de delar av Sverige med gles utbyggnad av laddstationer för tunga vägfordon. Det innebär bland annat en strävan efter avstånd på högst 60 km mellan laddstationerna längs med Ten-T:s stomnät (Core) och högst 100 km mellan laddstationerna längs med Ten-T:s övergripande nät (Comprehensive). Med större laddstation avses här nya eller uppgraderade befintliga laddstationer som på sikt kan nå effekter på upp till 2800 kW längs med Ten-T:s stomnät och 1400 kW längs med Ten-T:s övergripande nät.
- Aktörskonstellation där Energimyndigheten bedömer grad av samarbete och den mångfald av aktörer som är inblandande i genomförandet av projektet. Det ska helst finnas en tydligt dokumenterad överenskommelse med aktörer som har behov av att nyttja stationerna för sina transporter samt med aktörer som bidrar med kunskapsuppbyggnad och kunskapsspridning.
- Tidplan för genomförandet där Energimyndigheten särskilt kommer att bedöma genomförbarhet kopplat till beskrivning av elnätssituationen och hantering av installerad effekt samt säker tillgång till projekterbar mark.

Sökanden kommer själv få beskriva på vilket sätt denne anser att laddstationen är strategiskt placerad utifrån ovan ställda krav. Redan nu kan dock Energimyndigheten se att det finns behov av nya eller uppgraderade laddstationer längs bland annat följande sträckor:

- E65 Skurup – Ystad
- E4 Strömsnäsbruk – Värnamo
- E4 Gränna – Linköping
- E4 Strömsfors – Vagnhärad
- E4 Bygdeå – Löfvånger
- E6 Varberg – Kungsbacka
- E6 Rabbalshede – Norska gränsen
- E18 Valnäsområdet – Norska gränsen
- E22 Bromölla – Ronneby
- E14 Vattjom – Granboda
- E45 Orsa – Överhogdal
- E45 Strömsund – Sorsele
- E10 Töre – Hakkas
- E10 Rensjön – Norska gränsen

Det finns också behov av nya eller uppgraderade befintliga laddstationer i följande städer:

- Eskilstuna
- Borås
- Linköping
- Södertälje
- Örebro

Ovanstående utpekande av vägsträckor och orter utesluter inte ansökningar för andra platser eller vägsträckor under förutsättning att laddstationen är lokaliserad inom 3 km från det av EU utpekade [Ten-T-vägnätet \(stomnät och övergripande nät\)](#).

Energimyndigheten bedriver ett aktivt arbete för att öka jämställdheten i den egna verksamheten och inom energisektorn. Utgångspunkten för Energimyndigheten är att en hållbar energiomställning endast kan åstadkommas om män och kvinnor har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter. Energimyndigheten uppmanar därför sökande att beakta dessa frågor vid sammansättningen av projektgruppen samt genom hela projektets genomförande.

För mer information: [Vad är jämställdhet? | Jämställdhetsmyndigheten \(jamstalldhetsmyndigheten.se\)](#)

## 6 Vad kan vi få stöd för?

Stöd lämnas i denna utlysning enligt förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Stöd lämnas för sådana investeringar i laddningsinfrastruktur som avses i artikel 36 a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014<sup>3</sup> (härefter ”GBER”). EU-kommissionen har godkänt ändringar i GBER som förväntas träda i kraft under sommaren 2023.<sup>4</sup> Energimyndigheten avser att bevilja stöd i enlighet med den ändrade lydelsen av artikel 36a i GBER och informationen som tas upp i utlysningstexten är anpassad efter de ändringar som snart förväntas träda i kraft.<sup>5</sup>

Stödberättigande kostnader är kostnader för uppförande, installation, uppgradering eller utbyggnad av laddningsinfrastrukturen. Det rör sig då om kostnader för exempelvis:

- Själva laddningsinfrastrukturen och tillhörande teknisk utrustning.
- Installation av eller uppgradering av elektriska eller andra komponenter, inbegripet elkablar och krafttransformatorer som krävs för anslutning av laddningsinfrastrukturen till elnätet eller till en lokal enhet för produktion eller lagring av el.
- Kostnader för teknisk utrustning, anläggningsarbeten, mark- eller väganpassningar och installationskostnader.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> För mer information se kommissionens hemsida: [Regulations \(europa.eu\)](#).

<sup>5</sup> Den engelska språkversionen av ändringarna av GBER som kommissionen har godkänt finns på kommissionens hemsida: [state aid legislation GBER amendment 2023 EC communication annex.pdf | Competition Policy \(europa.eu\)](#).

- Kostnader för att inhämta relevanta tillstånd.
- Kostnaderna för lagringsenheter för elen om det ingår i projektet.

## 7 Krav för att projektförslagen ska kunna få stöd

### 7.1 Tekniska krav avseende laddningspunkter

- Nybyggda laddstationer ska omfatta minst fyra (4) laddningspunkter om dessa är av typen Combo 2.
- Laddningspunkterna ska kunna erbjuda en genomsnittlig effekt på minst 350 kW under minst 45 minuter. Lastbalansering mellan laddningspunkter är tillåten. Varje laddningspunkt ska individuellt kunna leverera minst 350 kW, och minst 175 kW vid lastbalansering mellan flera laddningspunkter. Detta ska kunna uppnås i genomsnitt under året. Återhämtning mellan laddningar får i detta sammanhang högst anses pågå under 15 minuter.
- Laddningspunkterna ska utrustas med anslutningsdon för likströmsladdning av tunga fordon i enlighet med 5 § förordning (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel.
- Laddningspunkterna ska utrustas med möjlighet att dela realtidsinformation om användning och kopplas upp mot databasen Nobil.
- Laddstationen ska utrustas med betalösning som medger betalning med vanliga betalkort.

### 7.2 Tekniska krav avseende effektförsörjning

- Effektförsörjningen ska kunna försörja samtliga laddningspunkter med den effekt som varje laddningspunkt ska kunna leverera vid lastbalansering. Stöd kan dock lämnas för investeringar i effektförsörjning som täcker upp till hela effektbehovet vid laddning på full effekt utan lastbalansering.
- Effektförsörjningen via elnätet får kompletteras med egen förnybar elproduktion förutsatt att anläggningens effektförsörjning och övrig funktion inte påverkas negativt. Investeringen i förnybar elproduktion är dock inte en stödberättigande kostnad.
- Effektförsörjningen via elnätet får kompletteras med lagring av el. Effektförsörjningen måste i sådana fall vara tillräckligt dimensionerad för att kunna ladda upp ellagret under timmar med låg efterfrågan på laddning, samtidigt som ellagrets kapacitet ska vara tillräcklig för att klara timmar med stor efterfrågan på laddning. Om lagringen av el ingår i ett affärsupplägg med försäljning av nätsystemtjänster måste detta vara utformat så att laddstationens leveranser av laddtjänster inte påverkas påtagligt.
- Infrastruktur som finansieras med stödet från Energimyndigheten måste vara tagen i drift senast vid projektets slutdatum.
- Avtal om elleveranser får utformas i etapper med ökande steg i takt med det ökande effektbehovet.

### 7.3 Lokaliseringskrav och tillgänglighetskrav

- Laddstationen får men behöver inte vara helt dedikerad för tunga vägfordon. I de fall där laddstationerna inte är specifikt dedikerade för tunga vägfordon så ska tunga vägfordon ha företräde vid konkurrens om laddning.
- Laddstationen ska vara publik och tillgänglig för alla tunga vägtransporter.
- Laddstationen ska vara lokaliserad på, eller inom en körsträcka på 3 km från närmaste utfart till, det av EU utpekade Ten-T-vägnätet (både stomnät och övergripande nät är tillåtna som lokalisering). Ten-T-nätets utformning kan ni ta del av här: [TENtec Interactive Map Viewer \(europa.eu\)](https://TENtec.eu/InteractiveMapViewer)
- Alla laddningspunkter ska vara möjliga att nyttja utan att de största tillåtna ekipagen på svenska vägar (upp till 25,25 meter) behöver backa vid in- eller utfart till laddstationen.
- Tillgång till toalett inom gångavstånd på upp till 300 meter från laddstationen.
- Minst en laddningspunkt ska placeras och utformas så att den är lätt åtkomlig och användbar för alla oavsett funktionsvariationer. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader ska om möjligt undvikas. Laddstationen ska placeras så att anslutning, betalning och annan information sker på en höjd av högst 1,2 meter. Utformning av information vid laddningspunkterna ska beakta användare med nedsatt syn och färgseende. Utrymmet för parkeringsplatsen vid respektive laddningspunkt, och eventuellt påkörningsskydd, ska vara utformat så att det är möjligt att komma åt laddningspunkten från en rullstol.

### 7.4 Krav vid ansökan om stöd för uppgradering av befintlig laddstation

- Laddstationen som ska uppgraderas ska vara utformad för tunga fordon och måste ha tagits i drift senast den 30 september 2023.

## 8 Hur stor andel av vår organisations kostnader kan vi få stöd för?

I denna utlysning finns upp till 350 miljoner kronor tillgängliga för de projektparter som beviljas stöd.

Energimyndigheten lämnar i denna utlysning stöd med högst 70 procent av stödmottagarens stödberättigande kostnader vid utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur längs vägsträckor med trafikflöden med årsmedelsdygnstrafik (härefter ”ÅDT”) över 500 tunga fordon. Längs vägsträckor med trafikflöden med ÅDT under 500 tunga vägfordon lämnar



Energimyndigheten stöd med högst 90 procent av stödmottagarens stödberättigade kostnader vid utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur.<sup>6</sup>

Det är möjligt att ansöka om en lägre stödnivå än de maximala stödnivåerna som anges ovan. Ett av bedömningskriterierna är ansökt stödnivå i förhållande till ny installerad total uteffekt vid maximalt nyttjande av laddstationen.

Eftersom stöder från Energimyndigheten i denna utlysning inte kommer att täcka hela investeringskostnaden behöver ni själva stå för den resterande kostnaden som inte täcks av stödet från Energimyndigheten.

### **8.1 Stödnivå för batterilagring och förnybar elproduktion**

För projekt som avser att använda lagring av el är stödnivån för den delen av kostnaderna som berör investering i lagring av el maximalt 25 procent av den totala kostnaden för lagret. Kostnader för förnybar elproduktion i anslutning till anläggningen är inte en stödberättigande kostnad och ska inte tas med i projektbudgeten.

## **9 Förutsättningar för stöd**

Nedan anges förutsättningar som måste vara uppfyllda för att Energimyndigheten ska kunna lämna stöd för genomförande av en regional elektrifieringspilot.

Energimyndigheten får lämna stöd, om det finns medel, i enlighet med de villkor som anges i kapitel 1 och artikel 36 a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014. För att kunna få stöd behöver stödmottagaren dessutom uppfylla följande förutsättningar:

- Stödmottagaren ska ha förutsättningar att genomföra åtgärden i samverkan mellan olika aktörer och sprida kunskap och information om den,
- Stödmottagaren ska tillgängliggöra relevanta fordons- och laddningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden,
- Laddningspunkterna ska utrustas på ett sådant sätt att information om dem kan förmedlas och offentliggöras i realtid, och
- Stödmottagaren ska åta sig att under fem år efter det att en laddstation färdigställts säkerställa att den är i fortsatt drift.

I denna utlysning gäller dessutom följande:

- När det gäller kravet att laddstationen ska vara i drift i minst fem år efter färdigställandet accepteras driftuppehåll för reparation, underhåll, besiktning och liknande åtgärder samt driftstopp som beror på omständigheter utanför stödmottagarens kontroll, såsom exempelvis strömavbrott. Med att vara i drift menas att laddstationen ska vara tillgänglig för laddning.

<sup>6</sup> Dessa gränser för ÅDT utgår från genomsnittlig ÅDT (tung trafik) 30 km i respektive riktning från aktuella Ten-T-vägsträckor som platsen är kopplad till.

- Laddstationen ska vara tillgänglig 24 h/dygn.
- Laddstationen ska vara tillgänglig för utvärdering av och informationsinhämtning från projektet i minst 5 år efter färdigställande. Energimyndigheten har rätt att sprida erfarenheter från piloten i syfte att främja kunskapsöverföring till andra aktörer regionalt och nationellt.
- Laddstationen ska uppfylla alla tekniska krav och lokaliseringskrav som anges i denna utlysningstext.

Ansökan om stöd ska ha lämnats in innan ni inleder projektet. Annars är kostnaderna för investeringen inte stödberättigade. I ansökan ska ni ange vilka aktörer som ingår i projektet och när den regionala elektrifieringspiloten senast kommer att vara färdigställd.

Energimyndigheten får inte lämna stöd för åtgärder som måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag, annan författning eller villkor i ett tillstånd. Energimyndigheten får inte heller lämna stöd om ni har beviljats annat offentligt stöd för samma ändamål.

## 10 Vad ska finnas med i ansökan?

Ansökan sker genom att svara på frågorna på ansökningssidan i Energimyndighetens ansökningssystem. Frågorna innebär bland annat att sökande ska beskriva:

- Uppgifter om sökande, projektets omfattning, projektets strategiska placering, tekniska krav för laddningspunkter, effektförsörjning, tidsplan, lokaliseringskrav och tillgänglighet.
- Projektets samtliga kostnader. Stödberättigande kostnader hittar ni under avsnitt 6 Vad kan vi få stöd för?

## 11 Så här ansöker du – börja i god tid

Följ dessa steg så går handläggningen av din ansökan snabbare:

- Använd Mina Sidor<sup>7</sup> för att skriva din ansökan
- Börja med att ansöka om behörighet till Mina sidor. Ansök om behörighet i god tid, eftersom det kan ta några dagar innan det är klart.
- Skriv ansökan på svenska
- Använd gärna ett enkelt språk och skriv så att även någon som inte är helt insatt i ämnet kan förstå vad projektet handlar om.

Handledning för hur du skickar in ansökan finns i Manual för ansökningar via Mina sidor. Ansökan ska ha kommit in till Energimyndigheten senast den 15 september 2023. Vi lämnar

<sup>7</sup> Länk till Mina Sidor finns på utlysningens webbsida.

teknisk support fram till kl. 12.00 samma dag.

## 12 Vad händer efter att ansökan lämnats in?

Samtliga inkomna ansökningar bedöms först efter att utlysningen stängt. Det är den senaste versionen av er ansökan som finns på Mina sidor när utlysningen stänger som läggs till grund för Energimyndighetens bedömning. Ni kan inte själva komplettera er ansökan i efterhand. Däremot kan Energimyndigheten ibland lämna den sökande tillfälle att komplettera sin ansökan utifrån de uppgifter som vi behöver för att kunna göra en prövning i sak.

Innan beslut om stöd fattas ska Energimyndigheten inhämta synpunkter från berörda länsstyrelser.

Energimyndighetens ambition är att kunna fatta beslut i ert ärende så snart som möjligt. Av erfarenhet kan beslutsprocessen dock ta några månader och därför kan ni förvänta er ett beslut som tidigast den 1 november 2023. När Energimyndigheten har fattat beslut om er ansökan kommer beslutet att skickas till er via Mina Sidor.

## 13 Om ni beviljas stöd

### 13.1 Utbetalning av stöd

Utbetalningsplanen kommer att framgå av ert beslut. Vid projekt som pågår under längre tid än ett kalenderår sker en schematisk utbetalning av stöd i enlighet med anslagsförordningen och varje utbetalning sker först efter att innevarande stödperiods kostnader har redovisats och godkänts av Energimyndigheten.

Enligt förordningen (2022:107) får maximalt 75 procent av beviljat belopp betalas ut i förskott. Resterande del betalas ut efter att stödmottagarna i projektet har fått sin slutrapportering och ekonomiska slutredovisning godkänd av Energimyndigheten.

För mer information om utbetalning, se Bilaga 1 Allmänna villkor för stöd.

### 13.2 Samtycke till offentliggörande av uppgifter om stödet

Om ni är ett företag, observera att om uppgifter om stöd ska offentliggöras enligt artikel 9 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, får Energimyndigheten bevilja stödet endast om ni samtycker till offentliggörandet.

## 14 Om du har frågor

För skyndsam återkoppling kontakta oss gärna genom att skicka e-post till [elektrifieringspiloter@energimyndigheten.se](mailto:elektrifieringspiloter@energimyndigheten.se)

Gäller det frågor om själva utlysningen och dess inriktning och villkor är det bra om de skickas senast den 11 september 2023 för att Energimyndigheten ska ha möjlighet att svara innan ansökningstiden går ut.

## Bilaga 1 – Allmänna villkor för stöd

Dessa allmänna villkor för stöd gäller om inte annat framgår av Statens energimyndighets (Energimyndigheten) beslut om stöd. Nedan ges en beskrivning av villkoren.

### Definitioner

Med *stödmottagare* avses i dessa villkor den organisation eller de organisationer som enligt Energimyndighetens beslut tar emot stöd från Energimyndigheten.

Vid projekt med flera deltagande organisationer avses med *projektpart* de organisationer som deltar i projektet (dock ej organisationer som utför konsultuppdrag för stödmottagarens räkning).

Vid projekt med flera projektparter avses med *koordinator (kallas inom regionala elektrifieringspiloter för kontaktperson)* den projektpart som samordnar projektet, tar emot stödet från Energimyndigheten och som vidarebefordrar stöd till övriga stödmottagare som deltar i projektet i enlighet med Energimyndighetens beslut.

### 1 § Allmänt

Stödet beviljas för att finansiera genomförandet av det projekt som anges i Energimyndighetens beslut om stöd.

Stödmottagarna har rätt till beslutade medel endast om Energimyndigheten får erforderliga medel från regeringen.

Stödmottagaren ska finansiera den del av kostnaderna som inte täcks av stödet från Energimyndigheten med egna medel eller med medel från annan finansiär. Stödmottagaren ansvarar för finansiering av kostnadsökningar som uppstår under projekttiden.

Vid all presentation av projektet ska det anges att arbetet utförts med stöd från Energimyndigheten (namnet återges på engelska med Swedish Energy Agency).

### 2 § Koordinators åtaganden vid projekt med flera projektparter

Vid projekt med flera projektparter har koordinatören följande åtaganden, utöver vad som gäller för samtliga stödmottagare. Det åligger koordinatören

- att ha behörighet att företräda övriga stödmottagare avseende projektet i förhållande till Energimyndigheten
- att ta emot Energimyndighetens utbetalning av stöd
- att överföra Energimyndighetens stöd till övriga stödmottagare i enlighet med myndighetens beslut om stöd
- att på Energimyndighetens begäran styrka hur varje utbetalning har fördelats mellan de olika stödmottagarna
- att omgående till övriga stödmottagare vidarebefordra Energimyndighetens beslut, ändringsbeslut och annan för stödmottagare relevant information från Energimyndigheten
- att under projekttiden rapportera enligt Energimyndighetens beslut och anvisningar i enlighet med 7 §
- att säkerställa att Energimyndigheten omedelbart underrättas om sådana omständigheter uppstår som framgår av 8 §
- att ansöka om ändringar i projektet i enlighet med 8 §.

### 3 § Stödberättigande kostnader

#### 3.1 Allmänna krav

Med stödberättigande kostnader menas de kostnader som stödet från Energimyndigheten beräknas på. Vilka kostnader som är stödberättigande i ett projekt och hur stor andel av dessa kostnader som stödmottagaren kan få stöd för beror på vilken stödgrund Energimyndigheten har fattat sitt beslut om stöd mot. Stödgrunden framgår av Energimyndighetens beslut.

För att en kostnad ska vara stödberättigande gäller dessa allmänna krav:

- Kostnaden ska vara skäligen.
- Kostnaden ska ha uppkommit för genomförandet av projektet.
- Kostnaden ska vara faktisk och reviderbar, vilket innebär att den ska kunna återfinnas i stödmottagarens bokföring. En stödmottagare kan till exempel inte få stöd för arbete som utförs utan lön. Kostnaden får inte heller vara uppskattad.
- Kostnaden ska bäras av stödmottagaren, vilket innebär att en stödmottagare bara får ta upp sina egna bokförda kostnader.
- Kostnaden ska vara fastställd i enlighet med god redovisningssed.
- Kostnaden ska ha uppkommit i projektet och under den projekttid som framgår av beslutet. Kostnader som uppkommit före eller efter den i beslutet angivna projekttiden är inte stödberättigande.

I stödmottagarens bokföring ska projektkostnaderna vara redovisade på ett sådant sätt att de går att särskilja från stödmottagarens övriga transaktioner.

#### 3.2 Särskilt om lönekostnader

Direkta kostnader för personal (bruttolön och lönebikostnad) ska redovisas som lönekostnader i den omfattning som dessa personer arbetar i projektet. Med lönebikostnader avses sociala avgifter enligt lag, obligatoriska pensionsavsättningar, obligatoriska försäkringar och avgifter samt semesterersättning. Lönekostnaden ska vara reviderbar. Tidsredovisning ska kunna visas upp på begäran av Energimyndigheten.

- Stödmottagare som är universitet och högskolor kan få stöd för direkta lönekostnader enligt den fullkostnadsprincip som de tillämpar.
- För övriga stödmottagare (som inte är universitet eller högskolor) gäller att de totala stödberättigande lönekostnaderna kan uppgå till en genomsnittlig kostnad om maximalt 800 kr/timme. Kostnaden ska i enlighet med de allmänna kraven i 3.1 vara faktisk, vilket innebär att kostnaden inte får vara en schablon. Det innebär att om de faktiska lönekostnaderna är högre än 800 kr/timme, är högst 800 kr/timme stödberättigande. Omvänt gäller att om de faktiska kostnaderna understiger 800 kr/timme, ska de lägre, faktiska kostnaderna tas upp. Genomsnittlig kostnad betyder att om en stödmottagare har flera personer med olika lönenivåer som arbetar i projektet, får den genomsnittliga lönekostnaden uppgå till högst 800 kr/timme för att vara stödberättigande. Beräkningen ska göras utifrån de totala faktiska lönekostnaderna delat med totalt antal timmar nedlagda i projektet. Om resultatet vid beräkningen överstiger 800 kr/timme, ska lönekostnaderna minskas vid redovisning till Energimyndigheten.

#### 3.3 Särskilt om indirekta kostnader

Indirekta kostnader (overhead-kostnader) är allmänna omkostnader som inte uppkommer som en omedelbar följd av projektet under projekttiden. Detta gäller t.ex. löner och arvoden

till personal som inte arbetar specifikt med projektet (såsom personal som arbetar med ekonomi eller administration som inte är projektspecifik), kontorsmaterial och IT-system.

- *Stödmottagare som är universitet och högskolor* kan få stöd för indirekta kostnader enligt den fullkostnadsprincip som de tillämpar.
- *Stödmottagare som inte bedriver ekonomisk verksamhet* kan få stöd för indirekta kostnader med högst 30 % på sina stödberättigande direkta kostnader för personal (lön och lönebikostnader). Detta gäller också om en stödmottagare bedriver både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet, förutsatt att projektet genomförs i den icke-ekonomiska verksamheten och att stödmottagaren tydligt särskiljer sin icke-ekonomiska verksamhet, dess kostnader och finansiering från sin ekonomiska verksamhet.
- *Stödmottagare som är företag* (stödmottagare som bedriver ekonomisk verksamhet) kan inte få stöd för indirekta kostnader. Detta gäller också om en stödmottagare bedriver både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet, om projektet genomförs i den ekonomiska verksamheten.

### **3.4 Särskilt om konsultkostnader**

Ersättning till personer som inte är anställda av en stödmottagare ska redovisas som köpta tjänster (konsultkostnader). Ersättning för köpta tjänster ska vara marknadsmässig. Projektpart får inom projektet inte vara underleverantör till annan projektpart.

### **4 § Utbetalning av bidrag**

Utbetalningsplanen framgår av beslutet om stöd. Utbetalning av bidrag sker utan föregående rekvisition om inte annat framgår av beslutet. Bidraget täcker mervärdesskatt endast då denna uppkommer som nettokostnad hos stödmottagaren. Stödmottagaren ska skicka in verifikationer för de redovisade kostnaderna om Energimyndigheten begär det. Energimyndigheten har rätt att hålla inne utbetalningar av stöd om stödmottagaren inte har arbetat upp minst 90 procent av tidigare utbetalda medel i samma projekt.

### **5 § Arbetsgivarförhållanden**

Energimyndigheten är inte arbetsgivare eller uppdragsgivare för stödmottagaren eller annan som denne anlitar för projektet. Energimyndigheten gör således inte avdrag för skatter, socialförsäkringsavgifter, etc.

### **6 § Underrättelseskyldighet angående finansiering**

Stödmottagaren ska omgående underrätta Energimyndigheten om stödmottagaren ansöker om eller får medel för projektet från annan finansär än Energimyndigheten. Detta gäller även andra ändringar av finansieringen av projektet jämfört med vad som framgår av Energimyndighetens beslut om stöd.

### **7 § Rapportering och uppföljning**

Rapportering och uppföljning ska ske i enlighet med Energimyndighetens anvisningar och beslut om stöd.

### **8 § Ändringar i projektet**

Stödmottagaren ska i förväg skriftligen ansöka hos Energimyndigheten om att få göra ändringar inom den genomförande- och kostnadsplan som framgår av Energimyndighetens beslut om stöd. Detta gäller t.ex. byte av projektledare, byte av stödmottagare, ändrad projekttid, ändring i genomförandet eller anstånd med rapportering till Energimyndigheten. Förskjutningar accepteras mellan kostnadslagen inom den kostnadsplan som framgår av Energimyndighetens beslut upp till och med tio (10) procent. Stödmottagaren ska ansöka

hos Energimyndigheten om ändringar som överstiger tio (10) procent om beloppet är större än 50 000 kronor.

Stödmottagaren ska omgående skriftligen underrätta Energimyndigheten om projektet avbryts eller försenas, om stödmottagaren kommer på obestånd eller om annan omständighet av väsentlig betydelse inträffar. Stödmottagaren ska även omgående anmäla namn- och adressändring till Energimyndigheten.

### **9 § Ändring av beslut**

Ändringar eller tillägg till Energimyndighetens beslut om stöd ska upprättas skriftligen av Energimyndigheten för att gälla.

### **10 § Rätt till resultat**

Stödmottagaren eller resultatens rättsinnehavare har nyttjanderätt över projektresultat som uppkommer inom projektet. Projektresultaten får överlåtas eller upplåtas till annan. Stödmottagare får dock inte överlåta eller upplåta projektresultat, eller på annat sätt vidta någon åtgärd, som medför att det blir fråga om indirekt statligt stöd.

### **11 § Granskningsrätt**

Energimyndigheten eller annan som Energimyndigheten utsett (t.ex. auktoriserad revisor) har rätt att följa arbetet och ta del av handlingar som innehåller uppgifter om t.ex. den tekniska och ekonomiska utvecklingen av ett projekt. För att möjliggöra granskning har Energimyndigheten rätt att utfärda särskilda anvisningar för redovisning.

Energimyndigheten har rätt att följa upp avslutat projekt genom att begära uppföljningsrapport som ska utformas och inges enligt Energimyndighetens anvisningar. Sådan rapport kan begäras in vid tre tillfällen inom en tioårsperiod räknat från datumet för projektslut.

### **12 § Återbetalning av ej upparbetade medel**

Beviljade och utbetalda medel som inte har förbrukats av stödmottagaren ska återbetalas till Energimyndigheten. Efter inlämnande av ekonomisk slutredovisning meddelar Energimyndigheten om återbetalningsskyldighet föreligger och med vilket belopp.

### **13 § Sanktioner**

Energimyndigheten ska besluta att ett beviljat stöd helt eller delvis inte ska betalas ut om

- 1 den som ansökt om stöd genom att lämna oriktiga uppgifter eller på något annat sätt har förorsakat att stödet beviljats felaktigt eller med för högt belopp,
- 2 stödet av någon annan orsak har beviljats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta, eller
- 3 villkoren för stödet inte har följts.

Stödmottagaren är återbetalningsskyldig om någon av de grunder som anges i punkterna 1–3 ovan föreligger, om stöd som betalats ut helt eller delvis inte har utnyttjats eller om stödet inte har använts för det ändamål som det har beviljats för. Energimyndigheten kan då komma att helt eller delvis kräva tillbaka stödet jämte ränta enligt räntelagen (1975:635).

Vid det fallet att stödet från Energimyndigheten utgör olagligt statligt stöd, är stödmottagaren skyldig att betala tillbaka stödet om återbetalning inte får underlåtas enligt EU-rätten. Detta framgår av 3 § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens



statsstödsregler. Statens energimyndighet ska då i enlighet med samma lag återkräva stödet jämte ränta från utbetalningsdagen.

Energimyndigheten kan hålla inne utbetalningar av stöd tills vidare om myndigheten överväger men ännu inte har beslutat om sanktioner. Myndigheten kan också välja att inte betala ut stöd om utredning av sanktioner gentemot samma stödmottagare pågår i ett annat projekt som Energimyndigheten finansierar.

## Bilaga 2 – Övriga upplysningar

### **Medgivande till tillgängliggörande av information**

Energimyndigheten tillgängliggör information om projekt som finansieras av myndigheten på myndighetens webbplats ([www.energimyndigheten.se](http://www.energimyndigheten.se)). Där kan allmänheten söka efter information om pågående och avslutade forskningsprojekt utifrån olika sökord, såsom forskningsämne, forskningsorganisation, projekttitel och projektledare. Stödmottagaren är ansvarig för att innehavare av eventuell upphovsrätt har medgivit tillgängliggörande och ska se till att upphovsrättsinnehavaren har rätt att lämna samtycke i varje enskilt fall. Till Energimyndighetens beslut om beviljande av finansiering följer en blankett om medgivande till tillgängliggörande av information. Genom att underteckna handlingen samtycker/samtycker inte behörig företrädare för stödmottagaren till att information som inte omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) som förekommer i projektet får göras tillgängliga för allmänheten.

### **Samtycke för personuppgiftsbehandling**

Energimyndigheten tillgängliggör information om projekt som finansieras av myndigheten på myndighetens webbplats ([www.energimyndigheten.se](http://www.energimyndigheten.se)). Till Energimyndighetens beslut om beviljande av finansiering följer en blankett om samtycke för personuppgiftsbehandling. Genom att underteckna handlingen samtycker/samtycker inte projektledaren till att dennes personuppgifter får behandlas av Energimyndigheten för att göras tillgängliga för allmänheten på myndighetens webbplats. Mer information om hur Energimyndigheten behandlar personuppgifter finns på Energimyndighetens webbplats ([www.energimyndigheten.se](http://www.energimyndigheten.se)).

### **Allmän handling och sekretess**

I princip all post och e-post till Energimyndigheten blir allmän handling. Det innebär bland annat att allmänheten och massmedia har rätt att begära att få ta del av innehållet. Även skrivelser och beslut som skickas från Energimyndigheten är allmänna handlingar. Rätten att ta del av allmänna handlingar som är offentliga är en del av offentlighetsprincipen.

Energimyndigheten får dock inte lämna ut uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen. Det innebär att en handling eller vissa uppgifter i en handling kan vara skyddade av sekretess. Det görs därför en sekretessprövning innan en handling lämnas ut i varje enskilt fall.

Sekretess gäller till exempel för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgifterna röjs.

## Bilaga 3 – Kommande ändrad lydelse av artikel 36 a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

EU-kommissionen har godkänt ändringar i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 (härefter "GBER"),<sup>8</sup> men ändringarna har vid öppnandet av Energimyndighetens utlysning "Regionala elektrifieringspiloter – Utlysning för publik laddning för tunga vägtransporter 2023" ännu inte trätt i kraft. Ändringarna förväntas träda i kraft under sommaren 2023. Nedan anges den ändrade lydelsen av artikel 36 a i GBER som kommissionen har godkänt men som ännu inte har trätt i kraft.

### Article 36 a

Investment aid for recharging or refuelling infrastructure

1. Investment aid for recharging or refuelling infrastructure shall be compatible with the internal market within the meaning of Article 107(3) of the Treaty and shall be exempted from the notification requirement of Article 108(3) of the Treaty, provided that the conditions laid down in this Article and in Chapter I are fulfilled.
2. This Article shall only cover aid granted for recharging or refuelling infrastructures that supply vehicles, mobile terminal equipment or mobile groundhandling equipment with electricity or hydrogen. For aided refuelling infrastructure supplying hydrogen, the Member State shall obtain from the beneficiary a commitment that by 2035 at the latest, the refuelling infrastructure will solely supply renewable hydrogen. This Article does not apply to aid for investments relating to recharging and refuelling infrastructure in ports.
3. The eligible costs shall be the costs of the construction, installation, upgrade or extension of recharging or refuelling infrastructure. Those costs may include the costs of the recharging or refuelling infrastructure itself and related technical equipment, the installation of or upgrades to electrical or other components, including electrical cables and power transformers, required for connecting the recharging or refuelling infrastructure to the grid or to a local electricity or hydrogen production or storage unit, as well as civil engineering works, land or road adaptations, installation costs and costs for obtaining related permits.

The eligible costs may also cover the investment costs of on-site production of renewable electricity or renewable hydrogen, and the investment costs of storage units for storing renewable electricity or hydrogen. The nominal production capacity of the on-site renewable electricity or renewable hydrogen production installation shall not exceed the maximum rated output or refuelling capacity of the recharging or refuelling infrastructure to which it is connected.

4. Aid under this Article shall be granted in a competitive bidding process, which fulfils all of the following conditions in addition to those laid down in Article 2, point (38):

(a) the aid award shall be based on objective, clear, transparent and non-discriminatory eligibility and selection criteria, defined ex ante and published at least six weeks in advance

<sup>8</sup> För mer information se kommissionens hemsida: [Regulations \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-operations/infoboxes/item-detail?lang=en). Den engelska språkversionen av ändringarna i GBER som kommissionen har godkänt finns på kommissionens hemsida: [state\\_aid\\_legislation\\_GBER\\_amendment\\_2023\\_EC\\_communication\\_annex.pdf](#) | [Competition Policy \(europa.eu\)](#).

of the deadline for submitting applications, to enable effective competition;

(b) during the implementation of a scheme, in case of a bidding process where all bidders receive aid, the design of said process shall be corrected to restore effective competition in the subsequent bidding processes, for example, by reducing the budget or volume;

(c) ex post adjustments to the bidding process outcome (such as subsequent negotiations on bid results) shall be excluded;

(d) at least 70% of the total selection criteria used for ranking bids and, ultimately, for allocating the aid in the competitive bidding process shall be defined in terms of aid in relation to the project's contribution to the environmental objectives of the measure for example aid requested per recharging or refuelling point.

5. Where the aid is granted in a competitive bidding process complying with the conditions of paragraph 4, the aid intensity may reach up to 100 % of the eligible costs.

6. By derogation from paragraph 4, aid may be granted in the absence of a competitive bidding process when the aid is granted based on an aid scheme. In this case, the aid intensity shall not exceed 20% of the eligible costs. The aid intensity may be increased by 20 percentage points for medium-sized enterprises and by 30 percentage points for small enterprises. The aid intensity may also be increased by 15 percentage points for investments located in assisted areas designated in an approved regional aid map in force at the time of provision of the aid in application of in Article 107(3), point (a), of the Treaty or by 5 percentage points for investments located in assisted areas designated in an approved regional aid map in force at the time of provision of the aid in application of Article 107(3), point (c), of the Treaty.

7. The aid granted to any one undertaking shall not exceed 40 % of the total budget of the scheme concerned.

8. Where the recharging or refuelling infrastructure is open for access by users other than the aid beneficiary or beneficiaries, aid shall only be granted for the construction, installation, upgrade or extension of recharging or refuelling infrastructure accessible to the public and providing non-discriminatory access to users, including in relation to tariffs, authentication and payment methods and other terms and conditions of use. The fees charged to users other than the aid beneficiary or beneficiaries for using the recharging or refuelling infrastructure shall correspond to market prices.

9. Operators of recharging or refuelling infrastructure that offer or allow contract-based payments on their infrastructure shall not discriminate between mobility service providers, for example by applying preferential access conditions, or through price differentiation without an objective justification.

10. The necessity of aid to invest in recharging or refuelling infrastructure of the same category as the one to be supported with aid (for example, for recharging infrastructure: normal or high power) shall be established through an ex ante open public consultation or an independent market study, which are no older than one year at the moment of the entry into force of the aid measure. In particular, it shall be established that no such investment is likely to take place on commercial terms within three years from the entry into force of the aid measure.

The obligation to conduct an ex ante open public consultation or an independent market study laid down in the first subparagraph shall not apply to aid for the construction,

installation, upgrade or extension of recharging or refuelling infrastructure that is not accessible to the public.

11. By way of derogation from paragraph 10, the necessity of aid for recharging or refuelling infrastructure for road vehicles shall be presumed where vehicles powered exclusively by electricity (for recharging infrastructures) or vehicles powered at least partially by hydrogen (for refuelling infrastructures) represent respectively less than 3 % of the total number of vehicles of the same category registered in the Member State concerned. For the purpose of this paragraph, passenger cars and light-duty commercial vehicles shall be considered as being part of the same category of vehicles.

12. Any concession or other entrustment to a third party to operate the supported recharging or refuelling infrastructure shall be assigned on a competitive, transparent and non-discriminatory basis, having due regard to the applicable procurement rules.

13. Where aid is granted for the deployment of new recharging infrastructure that allows for a transfer of electricity with a power output of less than or equal to 22 kW, the infrastructure must be capable of supporting smart recharging functionalities.