

Laddinfrastruktur inom Klimatklivet

Redovisnings- och utvärderingsrapport

Diarienummer 2015-5982, uppdragets diarienummer
M2015/2551/S

Innehållsförteckning

1	Laddning av personbilar	1
1.1	Laddfordon.....	1
1.2	Laddinfrastruktur	2
1.3	Kunskapsnivån i Sverige	2
2	Laddinfrastruktur inom Klimatklivet	3
2.1	Energimyndighetens uppdrag	3
2.2	Utfallet av beviljade ansökningar hittills	4
3	Redovisning och utvärdering av arbetet med laddinfrastruktur.....	4
3.1	Metod	5
3.2	Energimyndighetens arbete med laddinfrastruktur	5
3.2.1	Samarbete med Naturvårdsverket	6
3.2.2	Dialog med Länsstyrelserna och sökande	6
3.2.3	Dialog med samhället	7
3.3	Redovisning av andra erfarenheter från Klimatklivets första period av arbetet med laddinfrastruktur	8
3.3.1	Underlag om regional fördelning av laddinfrastruktur	8
3.3.2	Förbättringsarbete	9
4	Klimatklivets förutsättningar att påverka marknadsutvecklingen av elfordon 9	
4.1	Klimatklivet spelar en fortsatt viktig roll.....	10
4.2	Energimyndighetens kommande insatser	10
4.2.1	Regional fördelning	10
4.2.2	Information om laddstolpars placering	10
4.2.3	Koppling till uppdraget - Samordning av omställning i transportsektorn	10

1 Laddning av personbilar

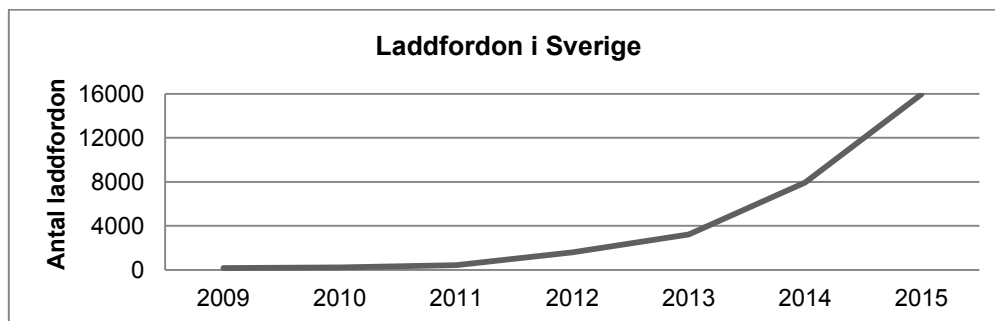
Fordon som helt eller delvis drivs av el är en viktig pusselbit för att Sverige ska få en fossilfri fordonsflotta. Elfordon har gemensamt att de förbättrar energi-effektiviteten väsentligt. Elektrifiering av personbilar, bussar och lastbilar bidrar till en förbättrad närmiljö med minskade utsläpp och bullernivåer, vilket starkt kopplar till miljö kvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och en god bebyggd miljö.

1.1 Laddfordon

Klimatklivsförordningen gör distinktionen att elfordon är det begrepp som inkluderar **elbilar** och **laddhybrider**, dvs. fordon som är laddbara från elnätet. Energimyndigheten brukar benämna dessa två fordonstekniker som laddfordon och väljer med begreppet elfordon även inkludera hybridfordon, dvs. ett elektrifierat fordon utrustat med batteri men där batteriet laddas av bromsenergi och har ingen möjlighet att ladda från elnätet. Denna rapport kommer att använda begreppet laddfordon för att konvergera mot det begrepp som vanligtvis används i samband med laddinfrastruktur.



Vid årsskiftet 2015/16 fanns det drygt 16 000 laddfordon i Sverige och försäljningen av laddfordon 2015 uppgick till 2,5 % (Power Circle, 2016; BIL Sweden, 2016)¹. Runt 2013 tog försäljningen fart, mycket p.g.a. att de fordonsmodeller som lanserades då överensstämde väl med den svenska marknadens krav (fyrhjulsdrift, dragkrok, etc.). Modellutbudet idag är relativt brett och en snabb utveckling på batterisidan exemplifieras av att flera kommande modeller ökar sin elräckvidd med samma batteristorlek som tidigare versioner. Laddhybrider utgör ca 60 % av marknaden och bidrar årligen till många el-mil men om laddhybrider blir en varaktig del av elfordonsmarknaden är det viktigt att också diskutera vilket drivmedel dessa använder. Detta behandlas dock inte i denna redovisning.



Figur 1. Antalet laddfordon i Sverige 2009-2015 (Power Circle, 2016)

¹ Power Circle (2016). ELIS Elbilsstatistik; Bil Sweden (2016). Nyregistreringar 2015.

1.2 Laddinfrastruktur

För att laddfordon ska bli en betydande marknadsandel av de svenska personbilarna och för att ersätta maximalt antal fossila mil behövs en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddstationer. Vidare ska laddstationen utrustas med rätt laddeffekt för ändamålet. Att skapa ett ekosystem av laddmöjligheter för elfordon är grundläggande för att minska fossilberoendet på vägarna. Att använda det bildliga begreppet ekosystem för vad Energimyndigheten vill uppnå är just för att spegla den organiska utveckling vi ser framför oss när rätt laddeffekt installeras på rätt plats.

Direktivet för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (2014/98/EU) särskiljer **normalladdning** – med maximal laddeffekt upp till 22 kW, och **snabbladdning** – med maximal laddeffekt över 22 kW. En fördel gentemot konventionella fordon är att man kan utnyttja tiden ett laddfordon står parkerat till att ladda batteriet. Laddtiden beror på energimängden som ska laddas till batteriet och av överföringseffekten. Normalladdning och laddning vid 22,2 kW (även kallat semi-snabb laddning) sker fördelaktigt vid de tillfällen då fordonet ändå är parkerat.

Huvuddelen av överförd energimängd sker vid den parkeringsplats där laddfordonet står parkerad över natten. 80-90 % av energimängden överförs här och denna plats är ofta en enskild parkeringsplats, ofta upplåten till ett specifikt fordon, och därmed en **icke-publik laddstation**. Icke-publika laddstationer är vanligast förekommande vid privatpersoners bostad (den egna uppfarten/garaget eller vid hyres- eller bostadsrätten) eller vid enskilda parkeringsplatser som tillhör ett företag. Icke-publika laddstationer på ett företag kan både tillhandahålla laddning för sina anställda under arbetsdagen men även framförallt möjliggöra verksamhetens fordon att ställa om till eldrift. Det är tillgängligheten till en icke-publik laddstation för laddning över natt som är den laddpunkt som möjliggör att man tar steget och ersätter ett konventionellt fordon med ett laddfordon.

Laddning vid **publika laddstationer**, de för allmänheten tillgängliga, utgör en liten del av överförd energi som kompletterar den icke-publika laddningen och bidrar till rörlighet men tjänar också ett stort syfte som förtroendebyggande hos allmänheten. Publika laddstationer bör utrustas med den laddeffekt som motsvarar den förväntade uppehållstiden för ett fordon att parkera där. Fordon som parkerar vid en knutpunkt för kollektivtrafik kommer troligtvis stå där under minst 8 timmar och kan därmed ha relativt låg överföringseffekt. En publik laddstation vid en handelsplats kan motivera en högre överföringseffekt då den förväntade uppehållstiden är kortare, kanske 2 timmar. Snabbladdning vid 50 kW eller mer möjliggör längre resor och återfinns ofta längs transportkorridorer eller vid strategiska platser i städer för att möjliggöra många elmil för transportintensiva näringar t.ex. taxi och budfirmor.

1.3 Kunskapsnivån i Sverige

Energimyndigheten genomför sedan 2013 en återkommande, och statistiskt representativ, enkätstudie som undersöker kunskapen om laddfordon bland körkortsinnehavare i Sverige. Från dessa framgår det tydligt att kunskapen om

laddfordon generellt är mycket låg och med låg kunskap följer även flertalet felaktiga uppfattningar om både laddfordon och laddinfrastruktur.

Med laddfordon kommer nya beteenden, t.ex. utnyttjar man tiden då bilen ändå är parkerad till att ladda. Energimyndigheten vill främja en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur som fångar dessa beteendeförändringar och inte kopierar ett konventionellt fossilt system. Icke-publika laddmöjligheter är en förutsättning och kompletteras av publik laddinfrastruktur som möjliggör rörlighet och bygger förtroendet för tekniken. Flertalet forskningsstudier bekräftar detta laddmönster hos laddfordonsanvändare och vidare pekar EU, i Direktivet för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, på att förhållandet uppskattningsvis bör vara en publik laddpunkt per tio laddfordon. Detta förhållande är att jämföra med det för icke-publika laddpunkter, där erfarenhet och forskning visar på att det bör finnas ungefär en laddpunkt per laddfordon.

2 Laddinfrastruktur inom Klimatklivet

Laddinfrastruktur har en viss särställning inom Klimatklivet och Energimyndigheten har utpekats som samordnande för laddinfrastruktur. En enskild åtgärd som en laddstation är en viktig del i omställningen av transportsektorn och tillsammans utgör laddinfrastruktur möjligheten att byta ut konventionella fordon till laddfordon.

2.1 Energimyndighetens uppdrag

Enligt Klimatklivsförordningens 18 § ska *Statens energimyndighet inför varje prövningstillfälle lämna uppgifter till Naturvårdsverket om fördelningen av laddningsstationer för elfordon i varje region, vilka prioriteringar som bör göras för att säkerställa en effektiv utveckling av laddinfrastrukturen i regionerna och de övriga uppgifter som har betydelse för en sådan utveckling.*

Energimyndigheten har även fått ett samordningsuppdrag i Naturvårdsverkets regleringsbrev juni 2015 för anslag 1:18:

*ap.4 Samordning av laddinfrastruktur - del till Energimyndigheten
Anslagsposten disponeras av Statens energimyndighet för utgifter till samordning av stöd till laddinfrastruktur och till information om laddstolpars placering.*

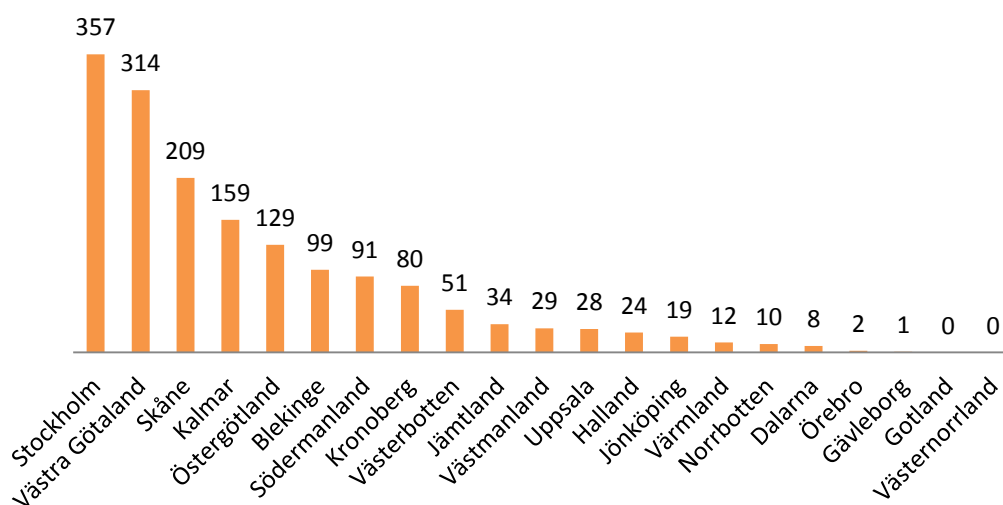
Statens energimyndighet ska lämna en redovisning och utvärdering av arbetet med klimatinvesteringsstödet och hur laddinfrastrukturen för elfordon har utvecklats till Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) senast två månader efter det att bidrag från det andra ansökningstillfället har beslutats, dock senast den 31 mars 2016.

Förutom de uppdrag beskrivna i Klimatklivförordningen och Naturvårdsverkets regleringsbrev har Energimyndigheten verkat som en central myndighet inom Klimatklivet, med syfte att stötta Naturvårdsverket i beredning och bedömning av

inkomna ansökningar på energiområdet. Denna rapport utgör redovisningen och utvärderingen av klimatinvesteringsstödet enligt uppdragen ovan.

2.2 Utfallet av beviljade ansökningar hittills

Per den 29 februari 2016 har Naturvårdsverket beviljat 105 ansökningar som syftar till att bygga laddstationer och det beviljade beloppet uppgår till 61 MSEK. Ansökningarnas omfattning varierar mellan att vara 3-åriga projekt om 11 MSEK till ett par laddpunkter som beviljats 18.000 SEK i stöd. Hittills har endast en liten summa hittills beviljats icke-publika laddpunkter, ca 0,8 MSEK, och det är Energimyndighetens uttalade ambition, genom informationsinsatser, att öka antalet ansökningar av icke-publika laddstationer. Den beviljade stödsumman innebär att det kommer etableras 1650 nya laddpunkter, där två tredjedelar är för normalladdning och en tredjedel är för snabbladdning. Av de beviljade laddstationerna för snabbladdning är drygt 10 % laddstationer med en överföringseffekt på 50 kW och huvuddelen är s.k. semisnabba laddstationer med en maximal överföringseffekt på 22,2 kW. Även om det främst har inkommit ansökningar från de regioner som länge har arbetat med laddfordon är det glädjande att se att det inkommit ansökningar från hela Sverige. Även de beviljade ansökningarna är från stora delar av landet, se Figur 1.



Figur 1. Antal laddpunkter som beviljats per län (per 2016-02-29) – 1656 st. totalt

3 Redovisning och utvärdering av arbetet med laddinfrastruktur

Uppdraget i Naturvårdsverkets regleringsbrev lyder: *Statens Energimyndighet ska lämna en redovisning och utvärdering av arbetet med klimatinvesterings-stödet och hur laddinfrastrukturen för elfordon har utvecklats till Regerings-kansliet (Miljö- och energidepartementet) senast två månader efter det att bidrag från det andra ansökningstillfället har beslutats, dock senast 31 mars 2016.*

Detta kapitel beskriver av de insatser Energimyndigheten har genomfört, syftet med insatserna och resultatet av dessa.

3.1 Metod

Som underlag till denna rapport har Faugert AB, på uppdrag av Energimyndigheten, genomfört en processutvärdering, *Processutvärdering av Klimatklivets stöd till laddinfrastruktur* (Dnr 2015-10242), under januari och februari 2016, bestående av tre moment:

- Dokumentstudie av styrande dokument
- Enkätstudie till samtliga sökande med beviljade ansökningar per 2016-01-29.
- Intervjustudie med stödmottagare och samt berörda myndighetspersoner på Länsstyrelserna, Naturvårdsverket och Energimyndigheten.

Syftet med processutvärderingen var att ge en bild av hur arbetet med laddinfrastruktur inom programmets ansökningsprocess, implementering, koordinering och administrativa processer har fungerat i uppstarten av programmet. Fokus har varit Energimyndighetens roll och hur samordningsinsatser har påverkat arbetet med laddinfrastruktur inom Klimatklivet. Vid tillfället för utvärderingen hade få projekt beviljats och inga avslag beslutats. Därför har mindre vikt lagts till den del som avser relationen till sökanden. Processutvärderingen av samarbetet mellan myndigheterna är dock fullt relevant.

Utöver detta redovisar Energimyndigheten andra aspekter av stödet som inte fångas upp i utvärderingen.

3.2 Energimyndighetens arbete med laddinfrastruktur

Kunskapsnivån om laddfordon och laddinfrastruktur är låg och risken att kopiera existerande konventionella system är överhängande. Givet denna bakgrund har det varit Energimyndighetens främsta prioritering att under Klimatklivets första period:

1. Öka kunskapen om laddfordon, främst bland aktörer inom Klimatklivet.
2. Bidra till förståelsen av hur den faktiska användningen av laddfordon och laddinfrastruktur ter sig.
3. Främja ansökningar som etablerar icke-publika normalladdare i anslutning till bostäder och vid företags enskilda parkeringsplatser.

Insatser på dessa områden ämnade till att utveckla och effektivisera bedömningsprocessen för ansökningar inom laddinfrastruktur, öka förståelsen om laddfordonets roll för omställningen av transportsektorn samt att öka andelen ansökningar som avser utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur.

Processutvärderingen behandlar framförallt de konkreta insatser som Energimyndigheten utfört i samverkan med Klimatklivets aktörer inom ramen för samordningsansvaret.

3.2.1 *Samarbete med Naturvårdsverket*

Energimyndigheten har som central myndighet stöttat Naturvårdsverket vid handläggning av ansökningar men också bistått med principiella frågor kring ansökningarna men inte granskat eller bedömt alla de enskilda ansökningarna. Utöver detta har flera insatser genomförts för att förbättra kvaliteten på inkomna ansökningar och förenkla beslutsprocessen. Under ansökningsperioden för omgång 1 fanns inget stöd tillgängligt för sökande med information om laddstationer och det gemensamma ansökningsformuläret i förmådde ej att systematisera relevant information från sökande av laddinfrastruktur. Grundläggande information om antal, överföringseffekt och placering blev tidskrävande att finna i fritext svar. Energimyndigheten bistod därför Naturvårdsverket i utformandet en kompletteringsmall att använda under handläggningen av ansökningarna från omgång 1. Kompletteringsmallen fungerade även som underlag till arbetet med ett specifikt ansökningsformulär för laddinfrastruktur som implementerades i Naturvårdsverkets IT-system till ansökningsomgång 2. Resultatet av ett eget ansökningsformulär specifikt för laddinfrastruktur var att behovet av komplettering minskade avsevärt.

Tillgängligt för sökande vid ansökningsomgång 2 var även en vägledning riktad till sökande av laddinfrastruktur. Vägledningen innehöll både information om Energimyndighetens strategiska syn på ett ändamålsenligt system av laddmöjligheter samt information från Naturvårdsverket gällande specifika villkor som tillämpas åtgärden. Utvärderingen har visat på att de sökande som läst vägledningen fann den användbar under ansökningsprocessen.

Under ansökningsomgång 1 fanns inget standardiserat sätt att värdera klimatnytta för sökande, vilket gav upphov till många olika antaganden, verkningsgrader och systemgränser. Till ansökningsomgång 2 arbetade Energimyndigheten och Naturvårdsverket tillsammans fram en generell klimatvärdering för sökande gällande utsläppsfaktorer och vissa åtgärds gemensamma antaganden inom Klimatklivet, t.ex. genomsnittsförbrukning för en fossil personbil. Som komplement till den generella klimatvärderingen, publicerades det till ansökningsomgång 3 en specifik klimatvärdering av olika sorters laddstationer för personbilar. En laddstation är en indirekt åtgärd, där klimatnyttan uppkommer i och med användning, och beror av nyttjandesgraden. Den metodik som använts är en omfattande litteraturstudie av de vetenskapliga, eller på annat sätt tillförlitliga, publikationer som beskriver faktisk användning av laddstationer och gav underlag till flera olika typer av laddstationer. Syftet med en klimatvärdering som beskriver olika genomsnittliga laddstationer var att tillhandahålla ett vetenskapligt underlag som de sökande kan relatera sin åtgärd till samt att sänka tröskeln för de sökande som känner sig osäkra att utföra denna typ av värdering själva.

3.2.2 *Dialog med Länsstyrelserna och sökande*

Länsstyrelserna är den främsta kontaktpunkten mellan Energimyndigheten och sökande och länsstyrelserna är Energimyndighetens främsta ambassadörer i arbetet att möjliggöra en ändamålsenlig regional fördelning av inkomna ansökningar. Kunskapshöjande insatser för länsstyrelsernas

Klimatklivshandläggare har därför prioriterats och var även ett sätt att skapa en direkt dialog med dessa och Energimyndigheten. Samtliga bjöds in under hösten till webbseminarier med fokus på laddinfrastruktur, vilka inleddes med praktisk information om laddfordon och laddinfrastruktur av Energimyndigheten men där lika stort utrymme gavs handläggarnas egna frågor och erfarenheter. Dessa sessioner blev mycket värdefulla för Energimyndigheten i förståelsen av vilken typ av information som efterfrågades.

Utvärderingen visar att den kontinuerliga dialogen mellan Länsstyrelsen och Energimyndigheten har bidragit till att Länsstyrelserna upplever att de själva i större utsträckning kan svara på frågor angående laddinfrastruktur och ge rekommendationer till sökande. Länsstyrelserna har upplevt Energimyndigheten som engagerad och kunnig på området samt att det funnits en öppenhet för nya arbetsformer.

Inom ramen för uppdraget har även Energimyndigheten deltagit på flera öppna seminarier och informationsträffar arrangerade av Länsstyrelserna runt om i landet. Förutom ambitionen att höja kunskapsnivån om laddfordon och laddinfrastruktur har ett motiv till att delta från Energimyndighetens sida varit möjligheten att moderera ett samtal kring lokala och regionala förutsättningar för ett specifikt län. Deltagande aktörer har framförallt varit kommuner och kommunala bolag men även privata aktörer. Bland deltagarna har det även funnits sökande vilka har bidragit med sina erfarenheter.

Utvärderingen visar att de sökande som varit i kontakt med Energimyndigheten (direkt eller indirekt) upplevde att Energimyndigheten hade god kompetens att svara på frågor.

En viktig kategori av sökande inom Klimatklivet är bostadsrättsföreningar. Dessa är strategiskt viktiga då de tillhandahåller enskilda parkeringsplatser för sina bostadsrättsinnehavare. Dock innebär organisationsformen en utmaning i och med att styrelsens sammansättning formar förutsättningarna. Flera länsstyrelser, men även enskilda kommuner, har varit aktiva i att bjuda in till informationsträffar för bostadsrättsföreningar. Energimyndigheten har inte närvarat vid dessa träffar men bidragit till informationsunderlag riktat specifikt bostadsrättsföreningar.

Inledningsvis under Klimatklivet har Energimyndigheten prioriterat att implementera åtgärder och utföra insatser som ökar kunskapen om laddfordon och laddinfrastruktur, förbättrat kvaliteten på inkomna ansökningar och mobiliserat relevanta aktörer att söka stödet för ändamålsenliga åtgärder.

3.2.3 *Dialog med samhället*

Huvuddelen av utfört arbete har initialt varit riktat mot myndigheter inom Klimatklivet men insatser har även utförts med ett bredare syfte och för att nå potentiella sökande av Klimatklivet vilka Energimyndigheten bedömer ha ett syfte att tillhandahålla laddinfrastruktur. Energimyndigheten har deltagit i olika sammanhang för att informera om möjligheten att söka Klimatklivet. Det har inkluderat både breda och mer specifika forskningskonferenser och informationsmöten anordnade av ”branschen” eller intresseorganisationer.

Utöver det externa arbetet inom Klimatklivet har samordningsansvaret för laddinfrastruktur har inneburit har Energimyndigheten även utvecklat den egna webbplatsen och information om laddfordon och laddinfrastruktur finns sedan februari 2016 allmänt tillgänglig att finna på:

www.energimyndigheten.se/laddinfrastruktur.

Den egna kommunikationsinsatsen på området fick stort genomslag och mycket positiv återkoppling.

Dessa insatser har inte utvärderas av Faugert men insatser för att höja kunskapsnivån generellt om laddfordon och laddinfrastruktur och framförallt i kombination med möjligheten att söka stöd inom Klimatklivet, anses av Energimyndigheten vara en viktig katalysator för att etablera laddfordon som ett fullvärdigt alternativ till konventionella fordon vid införskaffning av personbil.

3.3 Redovisning av andra erfarenheter från Klimatklivets första period av arbetet med laddinfrastruktur

Energimyndigheten har två huvudsakliga uppgifter inom Klimatklivets laddinfrastruktursatning och det är att stötta Naturvårdsverket och Länsstyrelserna som expertmyndighet samt att för varje prövningstillfälle lämna uppgifter om fördelningen av laddningsstationer för elfordon i varje region, vilka prioriteringar som bör göras för att säkerställa en effektiv utveckling av laddinfrastrukturen i regionerna och de övriga uppgifter som har betydelse för en sådan utveckling. Detta stycke redovisar Energimyndighetens egna erfarenheter från arbetet med laddinfrastruktur.

3.3.1 Underlag om regional fördelning av laddinfrastruktur

Den information som finns i Sverige om laddinfrastrukturens utbredning och placering är i sin helhet privat. Det saknas för tillfället statlig registerhållning och statistik över laddinfrastruktur, vilket även är fallet i de flesta EU-länder. Ett land som har nationell statlig registerhållning och statistik är Norge. Idag finns två huvudsakliga källor till information om laddstationers placering i Sverige: laddinfra.se och uppladdning.nu. Energimyndigheten har i ett internt arbete beskrivit utmaningen att staten saknar sådan information i rapporten *Förstudierapport om eventuell nationell databas för laddstationer för elfordon* (Dnr 2014-5459) och man har även på EU-nivå uppmärksammat frågan generellt om realtidsinformation till fordonsanvändare. Inom ramen för det s.k. ITS-direktivet ska nu samtliga EU-medlemsländer bygga upp en struktur för att möjliggöra realtidsinformation om laddinfrastruktur, åtminstone utmed det s.k. TEN-T nätverket av vägar samt alla motorvägar. Denna möjlighet ska vara nationellt implementerad juli 2017, se Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962

Redan idag finns ett stort antal laddstationer och antalet ansökningar inom Klimatklivet är många. För att ha möjlighet att ge Naturvårdsverket uppgifter om regional fördelning mm utvecklar Energimyndigheten ett IT-verktyg i stöd för bedömningen av regional fördelning. Energimyndigheten kallar IT-verktyget för visualiseringsverktyg eftersom grunden är en karttjänst där laddinfrastrukturen infogas geografiskt. Data om existerande laddstationers placering utgör basen i

visualiseringsverktyget och denna tillhandahålls av de två tidigare nämnda databaserna. Visualiserings-verktyget har möjlighet att utöver befintlig laddinfrastruktur inkludera de ansökningar som successivt beviljas inom Klimatklivet. Detta skapar ett mer komplett beslutsunderlag för kommande ansökningsomgångar då även redan beviljade ansökningar ingår. Arbetet med visualiseringsverktyget är i sitt slutskede. Det som kvarstår är en slutgiltig kvalitetssäkring och att säkerställa kompatibilitet med Naturvårdsverkets nya IT-stöd för ansökningar – KlivIT. En utmaning är att det under ansökningsomgång 1 inte var ett krav att lämna uppgifter om exakt placering av laddstation. Därför behövs denna information inhämtas retroaktivt, där i flera fall organisationer ej slutgiltigt bestämt placering. En annan utmaning är de dubletter av laddstationer som uppstår i systemet genom att det är baserat på två delvis överlappande källor.

Arbetet med visualiseringsverktyget och den databas som byggs upp av beviljade ansökningar inom Klimatklivet kommer att fortsätta och möjligheter för andra användningsområden undersökas.

3.3.2 Förbättringsarbete

Under det initiala arbetet med laddinfrastruktur inom Klimatklivet har Energimyndigheten noterat och påtalat skeenden, vilka kan motverka det huvudsakliga syftet med en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur.

Stödnivån till laddstationer för normalladdning är begränsad i Klimatklivsförordningen (10§) till 50 % eller 20.000 SEK. Ingen motsvarande begränsning har funnits för snabbladdare och i flera fall har sökande av laddstationer för snabbladdning beviljats 100 % stöd eller nära på 100 % stöd. Detta har gällt både privata och offentliga aktörer. Pedagogiskt har en stödnivå på 100 % till snabbladdare inneburit att sökande har tenderat att vilja etablera dessa, istället för de mer ändamålsenliga laddstationerna för normalladdning som i Klimatklivsförordningen har en begränsad stödnivå. Problemet uppmärksammades av Energimyndigheten och Naturvårdsverket har gjort en hemställan om förändring av förordningen i syfte att begränsa stödnivån till 50 % för snabbladdare. Energimyndigheten anser att denna begränsning snarast ska börja tillämpas.

Klimatklivet grundar sig på att rangordna klimatnyttan av ansökta åtgärder men metoden för klimatvärdering mellan olika åtgärder har ej ännu harmoniserats. En klimatvärdering av olika laddstationer måste ske på samma sätt som för andra indirekta åtgärder och sammantaget måste dessa hanteras på ett sätt som tillgodoser även sekundära effekter.

4 Klimatklivets förutsättningar att påverka marknadsutvecklingen av elfordon

En statlig satsning på laddinfrastruktur utgör ett komplement till EU-stödda snabbladdningskorridorer och innan dess till mindre demonstrationsinsatser. Bl a har många kommuner har väntat på en tydlig signal för att börja arbeta med frågan. Intresset hos kommunerna har varit stort och många har börjat undersöka

vad deras roll som infrastrukturhållare är. Kunskapsnivån har varit låg men intresset stort. Möjligheten att söka stöd att gjort att kunskapsinhämtningen upplevts som effektiv när Energimyndigheten har informerat om laddfordon och laddinfrastruktur. Stödsumman för en laddstation för normalladdning och i synnerhet icke-publik sådan är relativt blygsam jämfört med andra beviljade åtgärder inom Klimatklivet men att det finns ett statligt stöd att söka bedöms ha haft ett viktigt symbolvärde.

4.1 Klimatklivet spelar en fortsatt viktig roll

Klimatklivet kan spela en avgörande roll för att etablera ett ändamålsenligt ekosystem av laddmöjligheter men det kräver insatser för att stävja en utveckling av stöd till nästan endast publik laddinfrastruktur och av laddstationer som påminner om det konventionella fossila systemet med drivmedelsstationer. Att tydligt signalera vilken nyckelroll som bostadsrättsföreningar, bostads- och parkeringsbolag har i omställningen kommer göra att fler ansökningar inkommer från dessa aktörer.

4.2 Energimyndighetens kommande insatser

4.2.1 Regional fördelning

Redan under Klimatklivets inledande period ser Energimyndigheten att det inkommer och beviljas ansökningar från hela Sverige. Det återspeglar väl den aktiviteten som Energimyndigheten sett i sina forskningsprogram på området. Dock ser Energimyndigheten regioner där aktiviteten är lägre och här kommer det framöver att prioriteras att utföra informationsinsatser och skapa erfarenhetsutbyte med andra regioner. Ett underlag som beskriver den regionala fördelningen av laddstationer är en förutsättning för att ge sunda rekommendationer och att göra prioriteringar.

4.2.2 Information om laddstolpars placering

Det är även viktigt att information om laddstationers placering finns tillgängligt öppet för användare av laddfordon och utvecklare av tjänster. På Energimyndighetens nya websidor om elfordon och laddinfrastruktur (www.energimyndigheten.se/laddinfrastruktur) finns information om hur en elbilsägare kan hitta publik laddinfrastruktur och tjänster som t ex ruttplanerare. Men arbetet med att säkerställa att det finns tillgänglig information om laddstationers placering kommer att fortsätta baserat på den egna förstudien som Energimyndigheten gjort, se kap 3.3.1. Arbetet som utförs inom Klimatklivet tros kunna komma Energimyndigheten eller annan myndighet tillgodo i och med eventuella kommande uppdrag rörande information eller statistik.

4.2.3 Koppling till uppdraget - Samordning av omställning i transportsektorn

Samordningsansvaret för laddinfrastruktur kommer även att integreras i samordningsansvaret för en fossilfri transportsektor och får därigenom en möjlighet att förankaras både bland myndigheter och mot samhället i stort.

Regeringens satsning på Klimatklivet visar på att laddfordon är en nationell angelägenhet, vilket är ett viktigt budskap att sprida, speciellt eftersom en rådande och felaktig uppfattning är att laddfordon uteslutande är en urban företeelse. Energimyndigheten kommer därför att fortsätta sitt huvudsakliga arbete med att bidra till kunskapsöverföringen ut i samhället. Detta kommer gynna Klimatklivet, i form av fler ändamålsenliga ansökningar, och omställningen av transportsektorn mot fossilfrihet.

Kontaktpersoner på Energimyndigheten:

Anders Lewald 016-542 20 60 anders.lewald@energimyndigheten.se

Martina Wikström 016-542 06 42 martina.wikstrom@energimyndigheten.se

Peter Engdahl 016-544 23 17 peter.engdahl@enerimyndigheten.se