

Förutsättningar för statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon

- Instruktion för ansökan



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Instruktion för ansökan

Version: 1.0

Kontaktperson: Jenny Aminoff

Innehåll

Syfte.....	4
Platser.....	4
Krav.....	6
Allmänna krav.....	6
Krav på effekter och antal laddningspunkter.....	6
Driftkrav.....	6
Krav på utformning.....	7
Övriga krav.....	7
Stöd.....	7
Förutsättningar för stöd.....	7
Regler om statligt stöd.....	8
Urvalskriterier.....	10
Tidplan.....	10
Uppföljning.....	10
Ansökningsprocessen.....	11

Syfte

Trafikverket har genom förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon fått i uppdrag att pröva ansökningar om, och betala ut stöd till, uppförandet av dylika laddstationer. Syftet med stödet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbladdning av elfordon i hela landet, där sådan infrastruktur annars inte byggs ut.

Det här dokumentet syftar till att beskriva förutsättningarna samt processen för att ansöka om stöd.

Platser

Placeringen av laddstationerna ska anses bidra till en ändamålsenlig tillgång till snabbladdning av elfordon i anslutning till större vägar. Definitionen av större vägar är funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor vilket är vägar som Trafikverket, tillsammans med länsplaneupprättarna, pekat ut som viktigast för nationell och regional tillgänglighet¹.

Trafikverkets definition av ändamålsenlig tillgång till snabbladdning för elfordon är ett maximalt avstånd på 10 mil mellan varje snabbladdstation längs funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor.

För att en station ska uppfattas vara placerad i anslutning till en statlig väg får avståndet mellan stationen och funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor inte överstiga tre km. Trafikverket lämnar till marknaden att bedöma lämplig exakt placering av laddstationen men för att tillgodose täckning av de vita vägsträckorna ska stationen placeras på de platser/tätorter som anges nedan.

En ansökan förutsätter att sökanden har reell möjlighet att bygga och fortsatt driva stationen på positionen som anges i ansökan. Eventuella överenskommelser med markägaren ska vara klara vid tiden för ansökan. Notera att det i nuläget inte är möjligt att placera laddstationer på Trafikverkets rastplatser.

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/funktionellt-prioriterat-vagnat/>

För utlysningen 2020 är följande platser aktuella:

Norrbottens län

Väg E10, plats Riksgränsen

Väg E10, plats Abisko

Väg E10, plats Stenbacken

Väg E10, plats Kiruna tätort

Väg 870, plats Nikkaluokta

Väg E10, plats Puoltikasvaara eller Skaulo

Väg E10.01/E45, plats Gällivare tätort

Väg E10, plats Hakkas

Väg E10, plats Lansjärv

Väg E10, plats Överkalix tätort

Väg E10, plats Töre tätort

Dalarnas län

Väg 50, plats Enviken tätort

Väg 245, plats Fredriksberg tätort

Väg 70, plats Idre tätort

Värmlands län

Väg 62, plats Långflon

Väg 26, plats Råda tätort

Väg 26, plats Lesjöfors tätort

Örebro län

Väg 63 och 244, plats Hällefors tätort

Jönköpings län

Väg 40, plats Nässjö tätort

Östergötlands län

Väg 51, plats Finspång tätort

Kalmar län

Väg 136, plats Böda

Krav

Allmänna krav

För att stöd ska kunna ges till en laddstation måste:

- den vara publik,
- laddningspunkterna utrustas med anslutningsdon för likströmsladdning av typ Combo 2 som beskrivs i standarden EN 62196-3 och, i förekommande fall, kompletterande anslutningsdon eller uttag för växelströmsladdning av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2,
- stationen utrustas på ett sådant sätt att information om laddningspunkterna kan förmedlas i realtid, och
- stationen ska vara installerad av ett sådant elinstallationsföretag eller en sådan elinstallatör som avses i elsäkerhetslagen (2016:732).

För att uppfylla kravet om informationsförmedlingen i realtid ska laddstationerna kopplas upp mot databasen Nobil från den tidpunkt då laddstationen sätts i bruk.

Krav på effekter och antal laddningspunkter

En snabbaddstation ska minst omfatta nedanstående krav gällande effekter och antal laddningspunkter:

- Två laddningspunkter för AC-laddning med minst 22 kW och utrustade med anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2.
- Två laddningspunkter för DC-laddning med minst 150 kW tillsammans och utrustade med anslutningsdon för fordon av de kombinerade laddningssystemen av typ CCS/”Combo 2” som beskrivs i standarden EN 62196-3. Lastbalansering mellan dessa två laddningspunkter är tillåten. Respektive laddningspunkt ska individuellt kunna leverera minst 150 kW, dock inte samtidigt.

Kablaget i mark för DC-laddningspunkterna ska dimensioneras för att kunna uppgraderas till en effekt på 350 kW vid ett senare tillfälle.

Driftkrav

En förutsättning för stöd är att stödmottagaren åtar sig att under fem år efter det att utbyggnaden färdigställts säkerställa att laddstationen är i fortsatt drift.

Laddstationerna ska vara öppna dygnet runt och året runt. För att bedömas ha varit i drift ska laddstationen under ett år ha varit tillgänglig för laddning 97 % av årets timmar. Detta ingår i den årliga uppföljningen, se avsnitt om uppföljning nedan. Vid bedömning om driftkravet är uppnått kommer hänsyn tas till driftstörningar som ligger utom stödmottagarens kontroll, såsom exempelvis strömavbrott.

Om laddstationen inte uppfyller detta krav under kan Trafikverket kräva tillbaka hela eller delar av stödbeloppet.

Krav på utformning

Tillgänglighetsanpassning – Laddningspunkterna ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara för alla. De ska placeras så att anslutning, betalning och annan information sker på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. 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 mindre utomhusrullstol. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas.

Betalning – Laddstationen ska vara anpassad för betalning från det att den tas i drift. Så kallad ad hoc-betalning ska vara möjlig och alla avgifter, oavsett etablerat avtalsförhållande med operatören, ska tydligt framgå. Användarna måste kunna ad hoc-betala med allmänt tillgängliga betalningsmedel. Betalning måste också vara möjlig för utländska kort- eller telefonabbonenter. När en mobiltelefon används som betalningslösning måste den sökande överväga riskreducerande åtgärder relaterade till förlust av mobilnät.

Övrig utformning - Det ska tydligt framgå på laddstationerna till vem kunden ska vända sig till vid frågor om laddstationernas funktion eller för felanmälan. Stationerna ska utformas för att passa in i omkringliggande miljö. Reklambetonade texter/symboler/profiler ska minimeras samt placeras upptill på laddaren.

Övriga krav

Stöd får inte lämnas för åtgärder som måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag, annan författning eller villkor i ett tillstånd. Stöd får inte heller lämnas till en åtgärd som har beviljats annat offentligt stöd för samma ändamål. Till ansökan ska bifogas dokument (i pdf-format) som styrker att den som skrivit på ansökan har behörighet att agera för organisationens räkning avseende den åtgärd som ansökan gäller. Det kan exempelvis vara en delegationsordning, en fullmakt eller utdrag ur bolagsregistret som styrker att personen är firmatecknare.

Stöd

Förutsättningar för stöd

Det statliga stödet är ett investeringsstöd som kan täcka upp till 100 % av godkända investeringskostnader. Godkända investeringskostnader kan vara kostnader för projektering, nätanslutning, betalningslösning, inköp av laddstation etc.

Det finns möjlighet att ansöka om vägvisning på Trafikverkets hemsida². Ett beviljat investeringsstöd för en laddstation innebär inte en garanti för att vägvisning beviljas. Kostnader för vägvisning är inte en godkänd investeringskostnad.

Driftkostnader kan inte täckas av stödet.

² <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/ansok-om-skylt-for-vagvisning/>

Stödet betalas ut efter slutfört arbete. Trafikverket får dock besluta om att betala ut upp till 75 % av det beviljade stödet i förskott. De upparbetade kostnaderna räknas av mot det belopp som betalats ut i förskott.

Trafikverket kan kräva tillbaka stödet, helt eller delvis, tillsammans med ränta om villkoren för stödet inte har följts, eller av de övriga anledningar som framgår av §§ 18-19 i förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon.

Regler om statligt stöd

En förutsättning för stödet är att det ges antingen i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 56 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 (härefter gruppundantagsförordningen) eller i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionsätt på stöd av mindre betydelse³ (härefter de minimis-förordningen).

Stöd av mindre betydelse (de minimis eller försumbart stöd)

Ett beslut om stöd kan omfattas av bestämmelserna i de minimis-förordningen s.k. stöd av mindre betydelse, försumbart stöd eller de minimis-stöd.

För att Trafikverket ska kunna pröva ansökan om stöd ska sökanden ta del av nedanstående information och fylla i uppgifterna i ansökningsblanketten.

Trafikverket behöver information om, och i så fall hur mycket, stöd av mindre betydelse som den sökandes företag tidigare har mottagit under den senaste treårsperioden. Det är alltså inte fråga om samtliga stöd utan just stöd av mindre betydelse d.v.s. enligt de minimis-förordningen. En förutsättning för att det rör sig om ett stöd av mindre betydelse är att företaget i så fall har fått information om detta av berörd stödgivare i exempelvis beslutet.

Orsaken till att Trafikverket efterfrågar denna redovisning är att Trafikverket är skyldiga att kontrollera att summan av eventuellt sådant stöd inte har nått EU-reglernas takbelopp för stöd av mindre betydelse. Takbeloppet är fastställt till 200 000 euro vilket motsvarar omkring 2 000 000 kronor. Stöd utöver detta belopp får istället prövas enligt gruppundantagsförordningen.

Nedan sammanfattas de villkor som gäller för att Trafikverket ska kunna lämna försumbart stöd enligt EU-bestämmelserna:

- Subventioner eller bidrag i form av stöd av mindre betydelse som ett företag kan ta emot får inte överstiga 200 000 euro under en tre årsperiod. Detta kallas takbeloppet.
- Treårsperioden omfattar innevarande och de två föregående beskattningsåren. Ett företags beskattningsår utgörs av räkenskapsåret.
- Vid beräkning av takbeloppet ska samtliga stöd av mindre betydelse som företaget har mottagit från olika offentliga stödgivare (stat, landsting eller kommun) summeras under treårsperioden.
- Takbeloppet avser bruttobelopp, dvs. före avdrag för skatt eller andra avgifter.

³ Se Europeiska unionens officiella tidning, L352, 24.12.2013.

- Om företaget ingår i en koncern gäller takbeloppet beräknat på stöd av mindre betydelse som lämnats i Sverige till hela koncernen. Om ett kommunalt/statligt bolag prövas enligt de minimis-förordningen ska endast koncernen (moder- och dotterbolag) inom det kommunala/statliga bolaget kontrolleras, inte alla kommunala/statliga bolag som kommunen eller staten äger.
- Om takbeloppet för stöd av mindre betydelse överskrider gäller att hela det stödbelopp som medfört ett överskridande ska återkrävas från företaget.

Det är inte möjligt att ansöka om stöd enligt de minimis-förordningen och enligt gruppundantagsförordningen för samma åtgärd. Däremot kan ett företag ansöka enligt gruppundantagsförordningen och de minimis-förordningen för olika åtgärder. Observera alltså att om sökanden på förhand vet att denne framöver kommer att inkomma med ansökningar för samma åtgärd som överstiger takbeloppet enligt de minimis-förordningen ska stöd inte meddelas enligt denna förordning utan får prövas enligt gruppundantagsförordningen. Sökanden ska i så fall meddela om sökanden kommer att ansöka om ytterligare stöd som överstiger takbeloppet för samma åtgärd.

Stöd enligt gruppundantagsförordningen

Stöd får inte betalas ut till ett företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarat ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

Stöd enligt den allmänna gruppundantagsförordningen får inte heller lämnas till ett företag som har ekonomiska svårigheter (artikel 1 p. 4 c).

Ett företag i svårigheter definieras i den allmänna gruppundantagsförordningen som ett företag som uppfyller något av följande alternativa kriterier (artikel 2 p. 18):

- Ett aktiebolag som har förlorat mer än hälften av det tecknade aktiekapitalet på grund av ackumulerade förluster.
- Ett handelsbolag, ett kommanditbolag eller en enskild firma (företag med ägare med obegränsat ansvar för företagets skulder) som förlorat över hälften av det bokförda egna kapitalet på grund av ackumulerade förluster.
- Ett företag som har gått i konkurs eller som ska genomgå en rekonstruktion eller som uppfyller kriterierna i landets lagstiftning för att försättas i konkurs på sina fordringsägares begäran (ett kollektivt insolvensförfarande).
- Ett större företag (gäller inte små och medelstora företag) som de senaste två åren haft en skuldsättningsgrad över 7,5 och samtidigt haft ett rörelseresultat före skatter och avskrivningar som varit lägre än företagets räntekostnader (det vill säga att räntetäckningsgraden är negativ).

Ett stöd till lokal infrastruktur får maximalt uppgå till 10 miljoner euro.

Enligt artikel 5 får den allmänna gruppundantagsförordningen bara tillämpas på ett överblickbart (genomsynligt) stöd.

Enligt artikel 6 är det förbjudet att lämna stöd till projekt som påbörjats innan stödet beviljats (stimulansseffekt). En ansökan om stöd från ett företag måste alltså ha skickats in innan projektet som stödet avser påbörjas. Orsaken till detta villkor är att statsstöd bara får ges för att bidra till åtgärder som inte skulle ha genomförts utan stödet. En kommun eller en

region som tillämpar detta villkor behöver alltså inte utreda om stödet verkligen skulle ha varit en nödvändig förutsättning för projektet. Villkoret innebär dock att kommunen eller regionen måste ta ställning till om projektet har påbörjats före beslutet att bevilja stöd.

Ett stöd som omfattar ett belopp motsvarande 500 000 euro eller mer får endast beviljas om stödmottagaren samtycker till att uppgifter om stödet offentliggörs enligt artikel 9 i gruppundantagsförordningen.

För mer information om statligt stöd, se Upphandlingsmyndighetens hemsida:

<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/statsstod/mojligheter-att-lamna-statsstod/den-allmanna-gruppundantagsforordningen-gber/villkor-i-den-allmanna-gruppundantagsforordningen/>

Urvalskriterier

Endast en sökande per plats (se avsnitt ovan om platser) kan tilldelas stöd. Om det till en plats endast finns en sökande som uppfyller kraven, kommer den tilldelas stöd. Om flera sökande uppfyller kraven kommer den som ansöker om lägst summa i stöd att tilldelas stödet.

Tidplan

En ansökan ska ha lämnats in innan arbetet med laddstationen inleds. I ansökan ska det anges när arbetet beräknas påbörjas, samt när laddstationen ska vara färdigställd.

Om arbetet inte påbörjats vid det angivna startdatumet ska Trafikverket informeras så snart det blivit känt för stödmottagaren. Om laddstationen inte kommer bli färdig till det datum som angivits i ansökan ska Trafikverket omedelbart informeras och stödmottagaren behöver ansöka om förlängd tid, vilket kan beviljas om det finns särskilda skäl.

Om tidplanerna inte hålls kan beslut om stöd komma att hävas och eventuellt utbetalt stöd krävas tillbaka.

Uppföljning

En stödmottagare är skyldig att lämna de uppgifter som behövs för uppföljning eller utvärdering av den åtgärd som stödet har beviljats för.

Trafikverket kommer årligen begära in uppgifter för det gångna året om varje laddningspunkt vad gäller:

- Funktionalitet – antal störningar, fel, timmar/dagar då laddningspunkterna inte varit i bruk samt orsak/typ av fel som orsakat stoppet/drifstuppehållet.
- Hur mycket laddningspunkterna använts – antal laddningar i genomsnitt/dag under en månad. Antal kWh per laddningspunkt och månad.

Informationen kan skickas in i form av rådata eller sammanställas i tabeller, figurer och kort beskrivande text.

Vid eventuell publicering kommer information som insamlats anonymiseras.

Sökanden har möjlighet att i samband med uppföljningen ansöka om sekretess för uppgifter. Sökanden behöver då ange vilka uppgifter som sekretess söks för samt på vilken legal grund. Trafikverket kan inte på förhand garantera någon form av sekretess utan en självständig bedömning måste göras vid varje enskild begäran om att ta del av handlingar.

Ansökningsprocessen

Under 2020 pågår ansökningsperioden mellan den 14 september och den 25 oktober 2020. Ansökningar som inkommer efter denna period kommer inte att beaktas.

På Trafikverkets hemsida kommer ansökningshandlingar att publiceras i samband med att ansökningstiden börjar. Ansökan måste göras på blanketten på hemsidan och samtliga uppgifter måste vara ifyllda. Om information saknas kan Trafikverket begära in kompletteringar.

Beslut fattas efter ansökningsperiodens slut och utbetalning av beviljade förskottsmedel sker innan årsskiftet.

