



Uppsala 2025-02-07

Till:

kn.remissvar@regeringskansliet.se

veralisa.stohr.thorell@regeringskansliet.se

Remissvar från Svepark – Svenska Parkeringsföreningen

Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur KN2024/01420 -

Om Svepark: Svenska parkeringsföreningen är en ideell sammanslutning av kommuner, samt kommunalt och privat ägda parkeringsföretag. Svenska Parkeringsföreningens syfte är att tillvarata branschens gemensamma intressen och verka för att parkeringsverksamheten utvecklas utifrån gemensamma riktlinjer.

Sammanfattning

Svenska parkeringsföreningen välkomnar ambitionen att få till stånd ett stöd som är enklare och mer lättbegripligt än idag och anser att Naturvårdsverkets förslag är ett steg i rätt riktning. Sveparks fokus är i stor utsträckning inriktat på publika parkeringsplatser och därmed publika laddplatser, och anser att såväl parkeringsplatser som laddplatser gör bäst nytta om de i största möjliga utsträckning kan samnyttjas, av så många som möjligt. Det leder till såväl ett effektivt markutnyttjande som resursutnyttjande som helhet. Mot denna bakgrund vill Svepark anföra följande:

Svepark förordar Lösningssalternativ 1, eftersom detta alternativ verkar åstadkomma mesta möjliga enkelhet och överskådlighet, och även möjliggöra ett större samnyttjande än vad Alternativ 2 verkar göra.

Vi vill dock understryka att avgränsningarna för icke-publik laddning och för laddning avsedd för en viss grupp av allmänheten ter sig komplicerad. En hotellgäst kan mycket väl vara hotellgäst en dag, för att en annan dag komma tillbaka därför att man vet att det i anslutning till det berörda hotellet finns goda laddningsmöjligheter. Så länge detta inte är ett problem för den huvudsakliga verksamheten (hotellet) bör detta bejakas, och inte innebära ett hinder. (Parkeringslagstiftningen i form av Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering ger möjligheter för markägaren eller den markägaren sätter i sitt ställe att utforma villkor för parkering och i detta fall även laddning, eftersom dessa av naturliga skäl hör ihop åtminstone vid långsamladdning). Att parkering och laddmöjligheter utnyttjas av andra än "äkta" hotellgäster kan inte vara ett problem annat än ur kapacitetssynpunkt för verksamhetsutövaren.

Ett köpcentrum har i allmänhet parkering och laddningsmöjligheter installerade för sina kunder, med det utsluter inte på något sätt att allmänheten har tillträde till laddning och parkering utan att för den skull vara kund.

Om ovanstående avgränsningar måste göras, krävs det att myndighetsutövning såväl i bedömningen av ansökningar som i uppföljning och tillsyn är konsekvent, så att konkurrensneutralitet kan upprätthållas mellan olika aktörer.

Att stora fastighetsägare kan söka stöd ser Svepark positivt på, liksom att ansökningar enligt det enklare förfarandet kan ske kontinuerligt.

Svepark finner även att det faktum att varje enskild laddpunkts klimatnytta inte behöver klimatberäknas, då räckviddsångesten fortfarande lever och frodas, även om den kanske är störst hos de personer som fortfarande föredrar att framföra fossildrivna fordon.

Avslutningsvis tror Svepark att det vore av värde inte bara att stödformer renodlas och är så få som möjligt, utan också att de hanteras inom en myndighet, där så är möjligt. De svenska företagen ägnar redan i dag en stor tid åt administration och redovisningar, och det vore förnämligt om stöd av ett slag inte bara skulle administreras effektivt och smidigt, men även att i största möjligast mån göra det greppbart och begripligt för alla berörda.

Svepark har tagit del av 2030-sekretariatetsremissvar, och delar sekretariatets bedömning att det inte vore helt fel att stöd även skulle kunna utgå för markarbeten och ledningsdragningar, vilket på vissa ställen kan leda till att etableringar inte kan bli av, hur bra de än skulle vara.

Svepark vill också poängtera att teknikutvecklingen går framåt, och att det är viktigt att stöd kan sökas för laddinfrastruktur även om lösningarna är nydanande, som till exempel energilagring och sammankoppling med t ex solceller.

Svepark vill också understryka vikten av att det finns en fungerande tillsyn, så att det statliga stödet verkligen används till en utbyggnad av laddinfrastrukturen, och att uppsatta tidsramar hålls.

Avslutningsvis vill Svepark återigen betona att största möjliga samnyttjande av laddpunkter skulle utgöra den största samhällsnyttan.

Huruvida regeländringarna kan träda i kraft redan den 1 juli lämnar vi till regeringen att bedöma.

För Svepark

LOUISE BILL

vd

Louise.bill@svepark.se