



TSG
2023-4880

Uppdrag att se över och förenkla vissa regler
avseende allmän platsmark

Förord

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag¹ att genomföra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark. Syftet med översynen är att se över och förenkla regelverken för att påskynda elektrifieringen av vägtransporter.

Uppdragsledare har varit Lars Carlsson på Transportstyrelsen. Följande personer har ingått i arbetsgrupp: Jonas Malmstig, jurist, Karin Edvardsson, expert samt Niclas Nilsson, expert.

RISE Research Institutes of Sweden har bistått utredningen med expertkompetens inom området och genomfört intervjuer med kommuner och regioner.

Redovisningen har beslutats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam.

Norrköping 2024-04-02

Jonas Bjelfvenstam

Generaldirektör Transportstyrelsen

¹ Regeringsbeslut 2023-06-15. LI2023/02739, LI2023/01087, LI2023/01092.

Innehåll

FÖRORD	2
FÖRKLARING AV BEGREPP	5
SAMMANFATTNING	9
1 INLEDNING	11
1.1 Bakgrund till uppdraget.....	11
1.2 Uppdraget och dess syfte.....	11
1.3 Metod.....	12
1.4 Disposition.....	13
2 VÄGTRANSPORTERNA SKA STÄLLAS OM GENOM ELEKTRIFIERING ..	14
3 LADDFORDON I SVERIGE	15
3.1 Fordonsflottan på väg att elektrifieras.....	15
3.2 Långtidsprognoser för laddfordon.....	17
3.3 Den publika laddinfrastrukturen behöver byggas ut för att klara miljömålen.....	17
3.4 Sloandet av klimatbonusen – vad händer sedan?.....	18
4 GÄLLANDE RÄTT	19
4.1 Bestämmelser om trafik, laddplats, parkering m.m.	19
4.1.1 Bestämmelser om trafik.....	19
4.1.2 Laddplats.....	20
4.1.3 Parkering.....	22
4.2 Kommunallagen.....	25
4.3 Plan- och bygglagstiftning.....	26
4.3.1 Markanvändning – allmän platsmark och kvartersmark.....	26
4.3.2 Om parkering i plan- och bygglagstiftningen.....	27
4.3.3 Byggnadsverks egenskapskrav avseende laddning av elfordon.....	28
4.4 Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.....	29
4.5 Användande av kommuns mark och offentlig plats.....	30
5 KOMMUNERS OCH REGIONERS ERFARENHETER AV ANLÄGGANDE AV PUBLIK LADDINFRASTRUKTUR	33
5.1 Intervjuer.....	33
5.2 Trafikföreskrifter.....	37
6 TIDIGARE ARBETEN	38
6.1 Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2010 med förslag till regler om laddplats.....	38
6.2 Energimyndighetens rapport 2021 om bättre tillgång till hemmaladdning oavsett boendeform.....	40
6.3 Energimyndighetens delrapport och slutrapport 2023 i uppdrag om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas.....	41

6.3.1	Delrapport inom uppdraget om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas	41
6.3.2	Slutrapport inom uppdraget om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas	42
7	FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR	44
7.1	Laddning av uppställda fordon på allmän platsmark	44
7.1.1	Möjlighet att anlägga laddplats på allmän platsmark utifrån plan- och bygglagstiftningen	44
7.1.2	Styrmedel som kan övervägas för utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän platsmark	45
7.2	Laddinfrastruktur på offentlig plats	51
7.3	Frågor inom trafikreglering	52
7.3.1	Vad är en laddplats?	52
7.3.2	Kan det föreskrivas villkor om tidsbegränsning eller avgiftsplikt för parkering på en laddplats?	53
7.4	Övriga överväganden med anledning av inkomna synpunkter	55
7.4.1	Möjlighet att föreskriva villkor om pågående laddning vid parkering på en laddplats	55
7.4.2	Möjlighet att kombinera laddplats och ändamålsplats	56
7.4.3	Utmärkning av laddplats och parkering med laddmöjlighet	57
7.4.4	Vägvisning till laddstation	58
	BILAGA - UPPDRAGET	60

Förklaring av begrepp

Allmän plats	En gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.
Allmän platsmark	Mark som utgör allmän plats.
Detaljplan	Kommunen kan använda en detaljplan för att pröva om ett område är lämpligt för bland annat bebyggelse. Det gäller till exempel både när det ska byggas nytt och när bebyggelse ska förändras eller bevaras. Detaljplanen ska redovisa allmänna platser, kvartersmark och vattenområden och gränserna för dessa.
Egenskapskrav	Byggnadsverk med tillhörande anordningar, till vilken en laddstolpe räknas, ska uppfylla väsentliga egenskapskrav i fråga om bärförmåga, brandsäkerhet, hänsyn till hygien, hälsa och miljö, skydd mot buller med mera under en ekonomiskt rimlig livslängd och med normalt underhåll.
Elbilar	Laddfordon som enbart drivs av el och laddar sitt batteri från elnätet.
Enskilt huvudmannaskap	Vid enskilt huvudmannaskap ligger ansvaret för allmän platsmark på fastighetsägarna gemensamt. Ofta inrättas en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen. Gemensamhetsanläggningen kan i sin tur organiseras genom en samfällighetsförening.

Hemmaladdning	Det som i rapporten definieras som hemmaladdning är laddning som sker vid fordonets hemvist, alltså där fordonet vanligtvis parkerar under en längre tid. Detta kan vara till exempel nära bostaden för privata fordon eller vid arbetsplatsen för verksamhetsfordon.
Kvartersmark	Mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän platsmark eller vattenområde utan främst är avsedd för bebyggelse för enskilt ändamål eller allmänna verksamheter.
Laddfordon / laddbara fordon	Ett samlingsbegrepp som innefattar fordon som kan laddas från elnätet, det vill säga rena elbilar och laddhybrider.
Laddhybrider	Laddfordon som kan laddas och använda el, men som också använder en förbränningsmotor för framdrivning.
Laddinfrastruktur	Ett samlingsbegrepp för fast utrustning för laddning av laddfordon.
Laddningspool	Består av en eller flera laddningsstationer på en specifik geografisk plats.
Laddningsstation	En fysisk installation bestående av en eller flera laddningspunkter.
Laddplats	En plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats (förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner).
Laddningspunkt	Gränssnittet där ett fordon i taget kan laddas.
Laddstolpe	Del av laddinfrastruktur ovan mark.

Ledningsinfrastruktur	Tomrör i mark och byggnader och annan infrastruktur som anläggs för att underlätta framtida installation av laddningspunkter.
Offentlig plats	<ol style="list-style-type: none">1) allmänna vägar,2) gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän platsmark och som har upplåtits för sitt ändamål,3) områden som i detaljplan redovisas som kvartersmark för hamnverk-samhet, om de har upplåtits för detta ändamål och är tillgängliga för allmänheten, samt4) andra landområden och utrymmen inomhus som stadigvarande används för allmän trafik.
Parkering	En uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som <ol style="list-style-type: none">1) föranleds av trafikförhållandena,2) sker för att undvika fara, eller,3) sker för på- eller avstigning eller på eller avlastning av gods.
Publik laddning	Laddning vid en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen, till exempel utmed landsvägar, i parkerings-hus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum.
Samfällighetsförening	En juridisk person där medlemmarna i föreningen är fastighetsägarna till fastigheterna som har andel i samfälligheten. Inom samfällighetsföreningen beslutas hur gemensamma områden och anläggningar ska förvaltas och skötas.

Snabbladdning

Laddning med en effekt på mer än 22 kW. En laddstation med en 3-fas och 32 A anslutning anses som en laddstation för snabbladdning enligt EU:s klassificering. Snabbladdare finns ofta utmed större vägar och gör det möjligt att ladda exempelvis medan man stannar för att äta.

Ändamålsplats

En plats som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara ändamålsplats och som är utmärkt som ändamålsplats.

Sammanfattning

Transportstyrelsen har i beslut av regeringen den 15 juni 2023 fått i uppdrag att genomföra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark. Syftet med översynen är att förenkla regelverken för att påskynda elektrifieringen av vägtransporter.

Inom ramen för uppdraget har ett antal kommuner kontaktats och flera av dessa har uttryckt en osäkerhet kring hur reglerna ska tolkas. Det rör exempelvis huruvida laddplatser får anordnas på allmän platsmark mot bakgrund av att sådan mark ska vara till för gemensamma ändamål. En annan otydlighet är om det krävs polistillstånd för att sätta upp laddstolpar på offentlig plats. Vidare upplever en del kommuner att trafikregelverket kring laddplatser är otydligt, exempelvis om uppställning på laddplatser kan tidsbegränsas och avgiftsbeläggas.

Rapporten svarar på uppdragets frågor om anordnande av laddinfrastruktur på allmän platsmark och vad som gäller vid uppställning på laddplats m.m. i enlighet med regeringsbeslutet. Osäkerheten kring tolkning av regelverket undanröjs genom denna rapport vilket kommer att förenkla beslutsfattandet vid anordnandet av laddplatser. Transportstyrelsen föreslår därför ingen ändring av de regelverk som har analyserats utan klargör hur olika frågor bör bedömas.

Följande bedömningar görs:

- Det behövs ingen ändring av regelverket för att anlägga laddinfrastruktur för gemensamma ändamål på allmän platsmark.
- Det finns i nuläget inte tillräckliga skäl för att införa författningskrav om att kommunen ska bygga, planera eller utreda behoven av laddinfrastruktur på allmän platsmark. Det finns inte heller skäl att nu föreslå införande av ekonomiskt stöd för att planera för laddinfrastruktur på allmän platsmark.
- Något tillstånd enligt ordningslagen från Polismyndigheten krävs inte för laddinfrastruktur som sätts upp inom offentlig plats i form av gata eller parkering.
- Ett fordon som står uppställt på en laddplats är ett parkerat fordon och det är därmed möjligt enligt gällande regelverk att föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering på laddplatsen.
- Det saknas normalt behov av publika laddplatser på allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap. Vi har inte identifierat några särskilda konsekvenser för enskilda huvudmän som behöver beaktas.

De osäkerheter som funnits kring hur reglerna ska tolkas har försvårat en effektiv trafikreglering och tillämpning avseende laddning på allmän platsmark. Bedömningarna i översynen förenklar för kommunerna genom att de undanröjer sådana osäkerheter och kommer att bidra till att underlätta

utbyggnaden av laddinfrastruktur och en ändamålsenlig trafikreglering på laddplatserna. Det kan i sin tur bidra till omställningen mot elektrifiering av vägtransporter och i förlängningen till att vi uppnår nationella och globala klimat- och miljömål.

Transportstyrelsen har under arbetet med uppdraget haft samråd med berörda myndigheter och organisationer som till exempel Boverket, Energimyndigheten och Sveriges regioner och kommuner.

1 Inledning

1.1 Bakgrund till uppdraget

Statens energimyndighet (Energimyndigheten) har i samarbete med Lantmäteriet och Boverket haft i uppdrag att redovisa hinder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform. Uppdraget redovisades den 1 november 2021 i rapporten *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform* (ER 2021:24). Inom ramen för det uppdraget har även Sveriges kommuner och regioner (SKR) bistått Energimyndigheten.

Av Energimyndighetens rapport framgår att det finns utmaningar när det gäller att anordna laddning vid uppställning på allmän platsmark. I rapporten anges bland annat att kommuner gör olika bedömningar i fråga om det är lämpligt att anlägga laddinfrastruktur på allmän platsmark mot bakgrund av att sådan mark ska vara till för gemensamma ändamål. Vidare framhålls att kommuner för vanliga parkeringsplatser kan föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera, men att det är otydligt om samma möjlighet finns för laddplatser. I rapporten föreslås därför att åtgärder vidtas för att undanröja de otydligheter som finns i regelverken eftersom de utgör ett hinder mot en effektiv reglering och användning av laddplatser på allmän platsmark.

Därtill har Energimyndigheten och Trafikverket haft ett gemensamt regeringsuppdrag om att ta fram ett nationellt handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. Inom ramen för uppdraget presenterades den 1 februari 2023 delrapporten *Delrapport inom uppdraget om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas* (ER 2023:06). I delrapporten föreslås att regelverken som är relevanta för laddinfrastruktur på allmän platsmark bör förenklas och förtydligas.

1.2 Uppdraget och dess syfte

Regeringen gav i juni 2023, mot bakgrund av de hinder mot att anordna uppställning på allmän platsmark som identifierades i Energimyndighetens rapporter (se avsnitt 1.1 ovan), Transportstyrelsen i uppdrag att genomföra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark. Syftet med översynen är att se över och förenkla regelverken för att påskynda elektrifieringen av vägtransporter. De hinder när det gäller att anordna uppställning på allmän platsmark som identifierades i Energimyndighetens rapport ska vara en utgångspunkt för översynen.

De hinder som har identifierats drabbar särskilt ägare av laddfordon som är bosatta i hyres- och bostadsrätter eftersom boendeparkering i regel sker på allmän platsmark. Dessa fordonsägare blir därför ofta beroende av publik laddinfrastruktur, som inte alltid är lokaliserad i nära anslutning till bostaden. Av den svenska befolkningen bor cirka 4,5 miljoner, eller

43 procent, i lägenhet och av dessa bor de flesta, 60 procent, i en hyresrätt. Andelen kvinnor som bor i flerbostadshus är något högre än andelen män.

Sveriges klimat- och miljöpolitik ska vara ambitiös och arbetet för att bygga ut laddinfrastruktur behöver intensifieras, enligt regeringen. Eftersom laddfordon i huvudsak laddas i nära anslutning till bostaden bör en vägledande utgångspunkt för laddning vid uppställning vara att det ska vara enkelt att ladda fordon oavsett boendeform. Genom att underlätta anordning av laddinfrastruktur vid uppställning på allmän platsmark skulle fler ges tillgång till laddning nära hemmet oavsett boendeform, vilket också skulle underlätta för fler att välja eldrift och därmed påskynda elektrifieringen av vägtransporter. Det är mot den bakgrunden som regeringen ser ett behov av en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning vid uppställning på allmän platsmark och en utredning kring hur dessa kan förenklas i syfte att underlätta för kommuner att ta fram lokala trafikföreskrifter som påskyndar utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Enligt uppdragsbeskrivningen ska Transportstyrelsen vid genomförandet av uppdraget inhämta synpunkter från andra berörda myndigheter, beakta kommuners och regioners erfarenheter av att bygga ut laddinfrastruktur på allmän platsmark samt samråda med Boverket i frågor som rör verkets ansvarsområde. Transportstyrelsen ska även beakta konsekvenser för enskilda huvudmän som ansvarar för allmän platsmark och redogöra för de avvägningar som har gjorts.

Transportstyrelsen ska utreda om det krävs författningsändringar och i så fall lämna nödvändiga författningsförslag.

För de förslag som redovisas ska Transportstyrelsen utreda vilka kostnader som kan uppstå för staten och hur dessa ska finansieras. Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska även beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 5 april 2024.

1.3 Metod

De hinder som finns när det gäller att anordna uppställning på allmän platsmark och som identifierades i Statens energimyndighets (Energimyndigheten) rapport *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform* (ER 2021:24) har, i enlighet med uppdraget, varit en utgångspunkt för översynen.

För underlag till den här rapporten har en litteraturstudie ingått för att studera lagstiftning och andra rättskällor samt artiklar, rapporter och publikationer relevanta för uppdraget. Kunskap har inhämtats från en rad andra utredningar som, mer eller mindre uttalat, berört frågor om laddinfrastruktur.

För att beakta kommuner och regioners erfarenheter av att bygga ut laddinfrastruktur på allmän platsmark har intervjuer genomförts med ett urval av kommuner och regioner. Totalt har nio kommuner och två regioner intervjuats.

Samråd har skett med Boverket, Energimyndigheten, Polismyndigheten, Trafikverket, Lantmäteriet, Konkurrensverket och Elsäkerhetsverket i frågor som rör deras respektive ansvarsområden. Samråd har också skett med Sveriges regioner och kommuner samt Svenska Taxiförbundet.

Det statliga forskningsinstitutet Research Institutes of Sweden (RISE) har bistått utredningen med expertkompetens inom området. Förutom att genomföra intervjuer med kommuner och regioner och sammanställa resultatet därifrån har de haft i uppdrag att presentera olika lösningsförslag om hur regelverket kring laddning av uppställda fordon på allmän platsmark kan förenklas, inklusive beskrivningar av för- och nackdelar med förslagen samt vilka konsekvenser de skulle kunna leda till. De har redogjort för en slutsats om lämplighet för respektive förslag.

1.4 Disposition

Rapporten har följande disposition:

Kapitel 2 handlar om behovet av elektrifiering av vägtransporterna för att nå klimatmålen.

Kapitel 3 sätter in frågan om översyn av regelverket i ett större sammanhang genom att redovisa bestånden och utvecklingen över tid av antalet laddstationer, laddningspunkter och laddfordon.

Kapitel 4 redovisar de regelverk som är relevanta när det gäller laddning av fordon vid uppställning på främst allmän platsmark.

Kapitel 5 redogör för kommuners och regioners erfarenheter av att anlägga publik laddinfrastruktur.

Kapitel 6 redogör för tidigare arbeten som varit relevanta för detta uppdrag.

Kapitel 7 redovisar de bedömningar som Transportstyrelsen lägger fram samt skälen till dessa.

2 Vägtransporterna ska ställas om genom elektrifiering

För att genomföra klimatomställningen och fasa ut fossila bränslen behövs en omfattande elektrifiering av vägtransporter. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp och vägtransporterna för 95 % av utsläppen från transportsektorn. Utsläppen från vägtransporterna hotar de långsiktiga målen för Sveriges och EUs klimatpolitik. Riksdagen har tidigare beslutat om ett etappmål inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.² EU har beslutat att från 2035 förbjuda försäljning av nya bilar med förbränningsmotor inom unionen.

Intresset för att köpa laddbara fordon ökar. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2023 till 11,3 procent, jämfört med 6 procent 2021.³ Den växande mängden laddfordon i Sverige har åtföljts av en utbyggnad av antalet laddningspunkter som möjliggör laddning, både hemma och vid arbetsplatsen. Utbyggnaden av den publika laddinfrastrukturen med möjlighet till snabbladdning har i huvudsak skett på marknadsmässiga grunder och på kvartersmark, vid till exempel stormarknader, snabbmatställen och drivmedelsstationer. Samhällets insatser har begränsats till stöd, samordning och uppföljning.

Tillgången till en väl utbyggd laddinfrastruktur är en grundförutsättning för snabb elektrifiering av fordonsflottan. Tillgången till en laddningspunkt som är lokaliserad i nära anslutning till bostaden är ofta en viktig komponent i ett beslut om att köpa ett laddfordon. Ungefär hälften av hushållen i Sverige bor i flerbostadshus och många saknar egen parkeringsplats. Parkering sker istället i regel på gatumark där det är sällsynt med möjlighet att kunna ladda ett fordon. Istället blir fordonsägaren beroende av publika laddningspunkter vilka sällan är lokaliserade i nära anslutning till bostaden.

Det är kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändning på allmän platsmark. Då allmänna platser är avsedda för gemensamma behov har det så här långt för alla inte varit självklart att utrymme ska reserveras på sådan mark för laddinfrastruktur. Många kommuner som har som mål att minska biltrafiken på gatorna, till exempel genom att skapa bilfritt centrum.

Att det finns tillgång till laddningspunkter med rätt effekt och vid rätt plats är avgörande för att Sverige ska nå sina klimatmål och åtaganden inom EU. Otydligheter i regelverken utgör ett hinder mot en effektiv reglering och användning av laddningspunkter på allmän platsmark samt försvårar den nödvändiga klimatomställningen. För att klara en omställning mot elektrifiering av transportsektorn behöver laddinfrastrukturen byggas ut, i första hand på kvartersmark men efterhand, i takt med att antalet laddbara fordon ökar, även på allmän platsmark.

² Mål för transportpolitiken - Regeringen.se

³ Trafikanalys, se traf.a.se

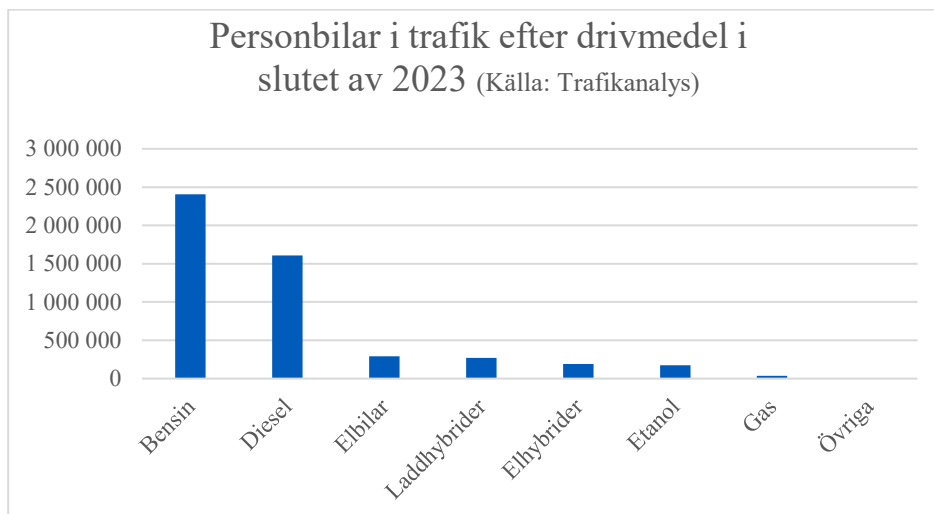
3 Laddfordon i Sverige

3.1 Fordonsflottan på väg att elektrifieras

Som framgått av föregående kapitel svarar transportsektorn för närmare en tredjedel av Sveriges samlade utsläpp av koldioxid under ett år. Det finns en samsyn om att de fossila utsläppen måste minska och en elektrifiering av fordonsflottan är därför en angelägenhet för hela samhället. För att nå miljömålen krävs bland annat en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen.⁴ För att det ska vara möjligt behöver andelen laddbara fordon öka. Fler laddbara fordon innebär ökade krav på tillgång till laddinfrastruktur.

Fokus i detta kapitel är personbilar som kan laddas externt med elektrisk energi för sin framdrivning det vill säga laddfordon som kan delas upp i rena elbilar och laddhybrider.

Även om antalet laddbara fordon ökat kraftigt under senare år utgör de fortfarande en liten andel av det totala antalet personbilar i trafik. Bensin- och dieslbilar dominerar stort och utgjorde i slutet av 2023 80,6 % av det totala personbilsbeståndet i trafik, vilket uppgick till 4 977 163 fordon. Vid årsskiftet 2023/2024 var andelen laddbara fordon 11,3 procent av det totala antalet personbilar i trafik.⁵



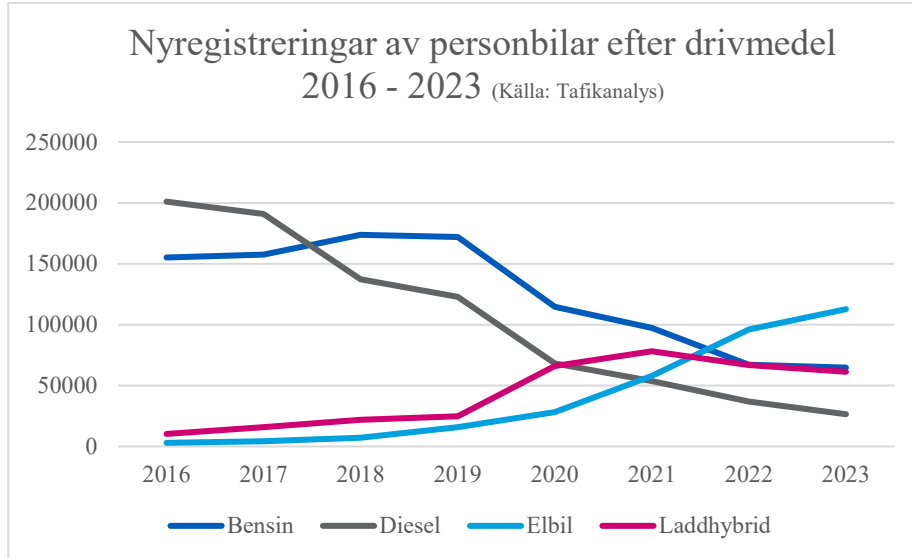
Figur 1 Diagrammet visar personbilar i trafik efter drivmedel i slutet av 2023

Under 2023 nyregistrerades 298 107 personbilar och el blev för andra året i rad det vanligaste drivmedlet, se diagram nedan. Andelen rena elbilar utgjorde 38 procent (112 755) av nyregistreringarna. Under perioden 2016 – 2023 har antalet årligen nyregistrerade personbilar med bensin eller diesel som drivmedel minskat med 74 procent, från 356 377 till 91 275 bilar. Antalet laddbara fordon har samtidigt ökat med 562 %, från 26 289 till

⁴ kap_2_webb.pdf (trafikverket.se)

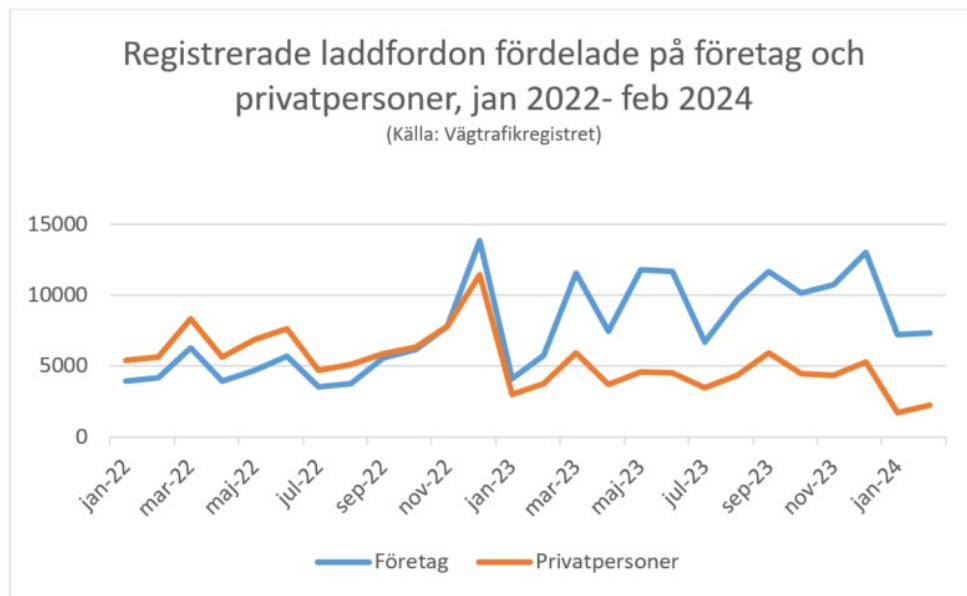
⁵ Trafikanalys (trafa.se)

173 990 bilar. Av de laddbara fordonen dominerar rena elbilar, under 2023 nyregistrerades det nästan dubbelt så många elbilar som laddhybrider.



Figur 2 Diagrammet visar nyregistreringar av personbilar efter drivmedel 2016-2023

Nedanstående diagram visar antalet privatpersoner och företag som registrerades som fordonets ägare vid första registreringen. Registrering av laddfordon som ägs av privatpersoner har minskat efter att klimatbonusen togs bort i november 2022 medan antalet företagsbilar ökat.⁶



Figur 3 visar registrerade laddfordon fördelade på företag och privatpersoner, jan 2022 – feb 2024.

⁶ Observera att bland fysiska personer kan finnas enskild firma som har personnummer som organisationsnummer.

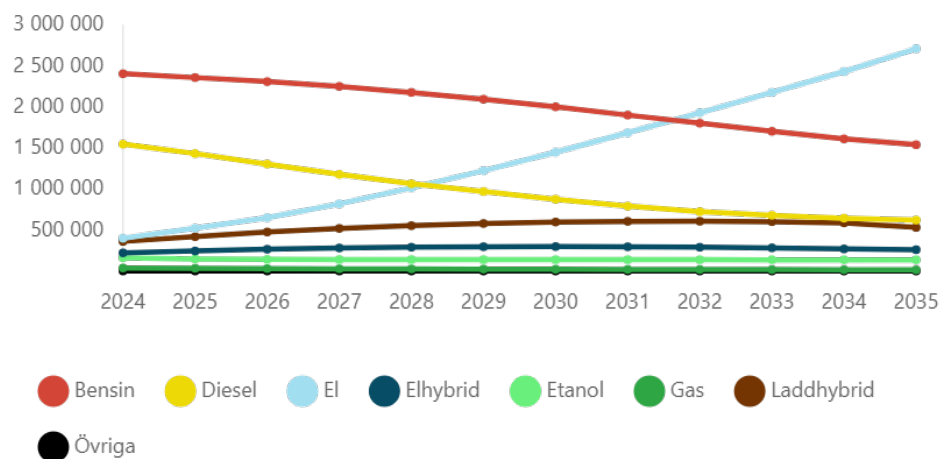
3.2 Långtidsprognoser för laddfordon

I Trafikanalys senast redovisade långsiktbedömning om den framtida vägfordonsflottans utveckling förväntas det finnas cirka 5,5 miljoner personbilar i trafik 2030. Antalet laddbara fordon bedöms då utgöra 60 procent av nyregistrerade personbilar. Bensin- och dieseldrivna bilar kommer fortsatt vara den vanligaste typen med en andel av personbilsbeståndet på knappt 65 procent 2030.⁷

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har nyligen gjort en långtidsprognos för utvecklingen av personbilsflottans sammansättning utifrån drivmedel fram till 2035. Först 2032 kommer elbilar att vara det vanligaste drivmedlet i beståndet av personbilar. Laddhybrider når som mest en halv miljon fordon innan det sakta viker av nedåt, allt enligt prognosen.⁸

Prognostiserad utveckling av fordonsflottan fram till 2035.

(Källa:VTI)



Figur 4 Diagrammet visar prognostiserad utveckling av fordonsflottan fram till 2035.

3.3 Den publika laddinfrastrukturen behöver byggas ut för att klara miljömålen

I februari 2024⁹ fanns det 35 600 publika laddningspunkter fördelat på 4 868 laddstationer. Av dessa hade 3 148 snabbladdning. För att möta den prognosticerade utvecklingen av laddbara fordon behöver laddinfrastrukturen byggas ut kraftigt. Enligt en forskningsrapport från den europeiska fordonsindustrin (mars 2022) behöver Sverige öka byggtakten från 64 till 600 laddningspunkter i veckan för att klara klimatmålen till 2030.¹⁰ I ett sådant scenario kommer rimligen även allmän platsmark behöva tas i anspråk för publik laddinfrastruktur.

⁷ Prognoser för vägfordonsflottan (trafa.se)

⁸ Drivmedla - Karta Fordonsflotta (vti.se)

⁹ Statistik - PowerCircle

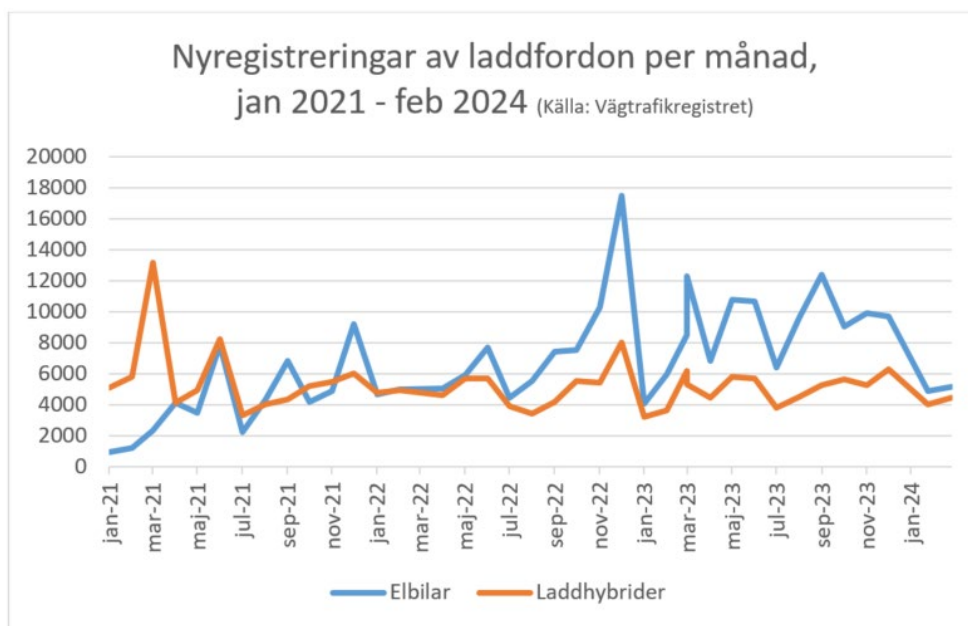
¹⁰ Research-Whitepaper-A-European-EV-Charging-Infrastructure-Masterplan.pdf (acea.auto), sidan 19. Bygger på en minskning av CO2 med 55% (2021-30) för personbilar.

3.4 Sloandet av klimatbonusen – vad hände sedan?

För att främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med en låg klimatpåverkan infördes den 1 juli 2018 en klimatbonus till bilar som hade inga eller mycket låga nivåer av utsläpp av koldioxid. För en ren elbil uppgick bonusen som mest till 70 000 kronor. För övriga fordon som klarade utsläppsgränsen var det maximala beloppet 60 000 kronor.

Den 8 november 2022 slopades klimatbonusen med argumentet att den hade fyllt sitt syfte som stöd för marknadsintroduktion av mer miljövänliga bilar. När beslutet att slopa klimatbonusen blev känt köptes/beställdes rekordmånga laddbara fordon och för december som helhet uppgick nyregistreringarna av elbilar till drygt 17 000 och laddhybrider till cirka 8 000.

Många befارande att den slopade klimatbonusen skulle leda till en kraftig minskning i registreringar av laddfordon. Hur blev det då? Som framgår av diagrammet nedan, som fångar upp eftersläpningar orsakade av långa leveranstider, kan man så här långt inte se någon nedgång, åtminstone inte vad beträffar rena elbilar. Trenden för laddhybrider är dock svagt fallande. Som framgick av figur 3 är det företagsköpen som håller uppe nyregistreringarna av laddfordon.



Figur 5 visar nyregistreringar av laddfordon per månad, jan 2021 - feb 2024.

4 Gällande rätt

I kapitlet redovisas de regelverk som är relevanta när det gäller laddning av fordon vid uppställning på främst allmän platsmark.

4.1 Bestämmelser om trafik, laddplats, parkering m.m.

4.1.1 Bestämmelser om trafik

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng. I förordningen finns bland annat generellt gällande trafikregler och bemyndiganden till myndigheter att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter. De särskilda trafikreglerna kan till exempel gälla bestämmelser om stannande och parkering som avviker från de generella reglerna. En lokal trafikföreskrift kan gälla för en viss väg eller vägsträcka, eller för samtliga vägar inom ett visst område, eller för ett område eller en färdled i terräng, samt i fråga om föreskrifter om stannande eller parkering även för samtliga vägar som inte är enskilda inom ett visst område. Beteckningar som används i förordningen har samma betydelse som i lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

I 10 kap 2 § trafikförordningen anges att vissa lokala trafikföreskrifter, dock ej om laddplats, endast får avse

1. en viss trafikantgrupp
2. ett visst eller vissa fordonslag, eller
3. fordon med last av viss beskaffenhet

Ett av skälen till denna reglering och särskilt indelningen i fordonslag är att annan lagstiftning exempelvis för fordons viktgränser, vägtrafikskatt, behörighetskrav, registreringsplikt med flera också innehåller reglering som hänförs till fordonslag.

Det finns också bestämmelser i trafikförordningen om att det flesta föreskrifter som gäller på väg ska märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelas med stöd av den. Vägmärkesförordningen innehåller bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på vägar och i terräng med vägmärken och andra anordningar. Kompletterande bestämmelser finns i föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen.

Vägmärken, symboler och tilläggstavlor har den betydelse som framgår av deras namn om inte annat särskilt anges. Om det finns flera tilläggstavlor under ett vägmärke gäller anvisningen på var och en av dessa som en kompletterande anvisning till märket. Innehåller en tilläggstavla flera anvisningar gäller dessa gemensamt som en kompletterande anvisning till märket.



Figur 6 Märket till vänster visar att kl. 8-18 får du parkera högst två timmar i följd och du måste betala en avgift. Övrig tid får du parkera. Märket till höger visar att du får parkera högst två timmar i följd. Det gäller dygnet runt, veckans alla dagar. Kl. 8-18 måste du betala en avgift.

En tilläggstavla under två eller flera vägmärken som satts upp direkt över varandra avser samtliga dessa märken.

För att föreskrifter som meddelas med stöd av trafikförordningen ska vara gällande ska de kungöras enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Föreskrifterna kungörs på en särskild webbplats, Svensk trafikföreskriftssamling (STFS), som Transportstyrelsen tillhandahåller.

4.1.2 Laddplats

I trafiklagstiftningen finns följande bestämmelser om laddplats:

- En definition av laddplats finns i 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner.
- I 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen finns ett bemyndigande att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler att en viss plats ska vara laddplats.
- I 10 kap. 1 § andra stycket 16 trafikförordningen finns ett bemyndigande att besluta om avvikelser från bestämmelserna i 3 kap. 54 §.
- Av 10 kap. 9 a § trafikförordningen framgår förutsättningarna för att en plats ska kunna föreskrivas vara laddplats.
- Bestämmelser om uppställning på en laddplats finns i 3 kap. 54 § fjärde stycket trafikförordningen.
- I 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen finns bestämmelser om tilläggstavla T24, *laddplats*.

Dessa bestämmelser infördes 2011 utifrån förslag som Transportstyrelsen utarbetat¹¹ inom ramen för ett regeringsuppdrag 2010 (se avsnitt 6.1).

Laddplats är enligt 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner en plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats. En laddplats kan enligt denna definition alltså inte anordnas utan lokal trafikföreskrift och platsen ska dessutom vara utmärkt som laddplats.

Av 10 kap. 3 § trafikförordningen framgår att kommunen meddelar lokala trafikföreskrifter för laddplatser på andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare. I andra fall beslutar länsstyrelsen.

Enligt 10 kap. 9 a § trafikförordningen får en plats endast förklaras som laddplats om det finns anordningar för extern laddning med elektrisk energi för fordonets framdrivning. Det innebär att det inte är möjligt att besluta om laddplats utan att det samtidigt finns anordningar för laddning.

På en laddplats gäller att endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för sin framdrivning får parkeras eller stannas. Andra fordon får inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning. Dessa uppställningsregler för laddplats finns i 3 kap. 54 § fjärde stycket trafikförordningen. Det finns inget krav på att laddning måste vara pågående för att få vara uppställda. Skälen till detta framgår av Transportstyrelsens promemoria med förslag till de nuvarande reglerna. Ett krav på pågående laddning bedömdes vara förenat med flera nackdelar, bland annat skulle det vara svårt för fordonsföraren att veta hur lång tid laddningen skulle ta och det bedömdes även finnas svårigheter förknippade med övervakning.

När det gäller utmärkning framgår det av 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen (2007:90) att tilläggstavla T24, *Laddplats*, (se figur 7) används för att märka ut laddplats. Tavlan anger en plats för extern laddning av elektricitet för fordons framdrivning. Den används under märke E19, *Parkering*, (se figur 7) och anger att endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning får parkera.



Figur 7 Till vänster visas vägmärke Parkering. Till höger visas tilläggstavla Laddplats.

¹¹ Transportstyrelsens promemoria den 2010-05-05 (rev. 2010-05-20), Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar, TSV 2010-2130, s. 7 och 8.

4.1.3 Parkering

Parkering innebär uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som:

- föranleds av trafikförhållandena,
- sker för att undvika fara, eller
- sker för på- eller avstigning eller på eller avlastning av gods, se 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

I jämförelse definieras *stannande* som annat stillastående med ett fordon än som:

- sker för att undvika fara,
- föranleds av trafikförhållandena, eller
- utgör parkering, se 2 § samma förordning.

Generella regler finns i Trafikförordningen

Generella regler om hur man får stanna och parkera finns i trafikförordningen. Förbud mot att stanna eller parkera enligt de generella reglerna utmärks normalt inte med vägmärken, utan fordonsförarna förväntas känna till dessa. Vidare finns möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om stannande och parkering med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 trafikförordningen. De får avse tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från vissa uppräknade bestämmelser i trafikförordningen eller förbud mot att parkera eller mot att stanna och parkera fordon. I punkt 17 finns bemyndigande att meddela särskilda trafikregler om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor. Av 10 kap. 3 § framgår att lokala trafikföreskrifter meddelas av kommunen för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör stannande och parkering. På andra vägar beslutar länsstyrelsen.

Utmärkning

Enligt 10 kap. 13 § trafikförordningen ska vissa föreskrifter som gäller på väg märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen. Det gäller bland annat särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 1 §. I 13 a § finns vissa undantag från utmärkningsskyldigheten i 13 §, men inget av dessa gäller föreskrifter om laddplats eller parkering. I andra stycket finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att under vissa förutsättningar meddela föreskrifter om och i enskilda fall medge ytterligare undantag från utmärkningsskyldigheten. Om särskilda trafikregler inte ska eller behöver märkas ut, ska de föras in i en ortstidning. Transportstyrelsen har med stöd av bestämmelsen föreskrivit om vissa undantag från utmärkningsskyldigheten när det gäller föreskrifter om parkering, se 9 kap. i

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:60) om lokala trafikföreskrifter m.m. Något undantag som avser laddplats finns inte i föreskrifterna.

Parkering inom detaljpanelagt område

Inom detaljpanelagt område är det olika regler som gäller för parkering beroende på om marken är planlagd som allmän platsmark eller som kvartersmark. Vad som är allmän platsmark och kvartersmark beskrivs i avsnitt 4.3.1. Parkering på allmän platsmark kan exempelvis vara på gator och torg. Ibland kallas detta i stället gatumarksparkering. Parkering på kvartersmark kallas ibland tomtmarksparkering.

På kvartersmark är det vanligtvis markägaren som bestämmer vilka parkeringsregler som ska gälla (utöver de generella reglerna i trafikförordningen). Några författningsbestämmelser som särskilt reglerar detta finns inte. (Däremot finns det i lagen [1984:318] om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP, särskilda bestämmelser om ingripanden mot den som inte följer de villkor som en markägare kan ha ställt upp. Läs mer om detta längre ned.) Parkering som anordnas på kvartersmark behöver inte vara tillgänglig för allmänheten utan kan stängas av, till exempel för att fungera som parkering för boende i ett flerbostadshus. Kvartersmark ägs till exempel av privatpersoner, bostadsrättsföreningar samt privata, kommunala och statliga bolag.

Det är kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändning på allmän plats- och kvartersmark, oavsett kommunalt eller enskilt huvudmannskap, se 4 kap. 5 och 8 §§ PBL. En kommun får i en detaljplan ställa krav på att det finns utrymme för parkering, var den ska placeras samt vilken utformning den ska ha, alternativt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering, se 4 kap. 13 § PBL. En detaljplan får dock inte vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte, se 4 kap. 32 § PBL. Sveriges kommuner och regioner (SKR) har i sin handbok om lokala trafikföreskrifter angett att detaljplanen endast bör ange övergripande markanvändning, till exempel ange ytor för parkering, och att mer detaljerad reglering som rör laddplatser i stället bör lösas genom lokala trafikföreskrifter.¹²

Om inga andra tidsangivelser finns (dvs. det har inte föreskrivits lokala trafikföreskrifter om tidsbegränsningar) får fordon parkeras på allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser eller inom vägområde för allmän väg under högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag, se 3 kap. 49 a § första stycket trafikförordningen. En kommun kan som nämnts tidigare genom lokala trafikföreskrifter föreskriva om tidsbegränsningar, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera. Om särskilda villkor för

¹² Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50.

parkering har införts finns allmänna bestämmelser om betalning av parkeringsavgift m.m. i 3 kap. 49 a § andra stycket samma förordning.

Parkeringsavgift

Bestämmelser om kommuners rätt att ta ut parkeringsavgifter finns i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. (KAL). Enligt 2 § KAL får en kommun, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Med offentlig plats menas enligt 1 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617) bland annat gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän platsmark och som har upplåtits för sitt ändamål. En gata är upplåten för avsett ändamål när den har ställts i ordning och upplåtits för trafik. Parker och torg anses vara upplåtna när området har ställts i ordning i enlighet med planens bestämmelser.¹³

Av 2 § KAL framgår vidare att grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige och vad som gäller därvid. Avgifter får tas ut efter särskilda grunder för att underlätta för näringsidkare eller andra med särskilda behov av att parkera i arbetet (nyttoparkering) eller de som bor i ett visst område att parkera inom området (boendeparkering). I sådana fall får avgiften fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet. För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller i taxitrafik, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen. Avgiftsdifferentiering eller avgiftsbefrielse är inte möjlig i andra fall än vad lagtexten ger utrymme för (jfr HFD 2014 ref. 57, där beslut om avgiftsbefrielse för miljöbilar underkändes).

Regler om parkeringsövervakning finns i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. och lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

Parkeringsövervakning på allmän platsmark är en form av myndighetsutövning och primärt en polisiär uppgift, men om det för parkeringsövervakningen i en kommun behövs parkeringsvakter får kommunen besluta att den själv ska svara för övervakningen, enligt 2 § lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m. Kommunen ska samråda med Polismyndigheten om den allmänna inriktningen och omfattningen av parkeringsövervakningen, se 4 § samma lag.

En felaktig uppställning av ett fordon kan medföra en felparkeringsavgift enligt lagen om felparkeringsavgift. Enligt 2 § i den lagen ska den som överträder de föreskrifter om stannande och parkering som framgår av

¹³ Se prop. 1992/93:210 s. 51.

förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift, det vill säga föreskrifter om stannande och parkering i trafikförordningen och i lokala trafikföreskrifter, betala en felparkeringsavgift, om överträdelsen inte är belagd med straff. Det är fordonsägaren som ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas; dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts ägaren genom brott, se 4 § lagen om felparkeringsavgift.

Kommunen beslutar om felparkeringsavgiftens belopp. För närvarande är 75 kronor lägsta och 1 300 kronor högsta möjliga belopp, enligt 2 a § förordningen om felparkeringsavgift.

Boendeparkering

Av 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. framgår att fullmäktige när församlingen beslutar grunderna för beräkning av avgift för rätten att parkera på offentlig plats, som står under kommunens förvaltning, får besluta särskilda grunder för boende i ett visst område.

Genom 10 kap. 2 § tredje stycket trafikförordningen och 2 § andra stycket lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. ges kommuner en möjlighet att särbehandla de boende i ett visst område som de annars inte hade haft. Utan dessa bestämmelser som utökar den kommunala kompetensen hade 2 kap. 2 § kommunallagen (1991:900) hindrat ett införande av särskilda trafikregler som innefattade särskilda trafikregler som underlättade för de boende i ett område att parkera där.

Kontrollavgift

För parkeringsövervakning på kvartersmark gäller andra regler. Om någon parkerar i strid mot markägarens regler kan en kontrollavgift tas ut enligt 1 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP.

Markägaren bestämmer själv med vilket belopp kontrollavgift tas ut, men avgiften får inte vara högre än den felparkeringsavgift som kommunen tar ut för samma eller motsvarande förseelse i området, se 4 §. Kontrollavgift får enligt 3 § tas ut endast om parkeringsförbudet eller parkeringsvillkoren tydligt har tillkännagetts genom utmärkning med vägmärken¹⁴ på platsen.

4.2 Kommunallagen

I 2 kap. 3 § kommunallagen (2017:725) sägs att kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Detta ger uttryck för den s.k. likställighetsprincipen. Det är en i rättspraxis utvecklad och senare i kommunallagen lagfäst kommunalrättslig

¹⁴ Av 1 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) framgår att vissa vägmärken, bland annat påbuds-, förbuds- och anvisningsmärken, får användas för tillkännagivande enligt 3 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering av markägares beslutade parkeringsförbud eller villkor för parkering, och enligt 10 § samma kapitel, att om en markägare enligt den lagen använder vägmärken, ska dennes namn och telefonnummer (eller ombuds namn och telefonnummer) anges på en tilläggstavla. Anvisningsmärken upplyser trafikanter om förhållanden som gäller för en viss plats eller för en viss väg eller vägsträcka, se 2 kap. 11 § vägmärkesförordningen.

princip som innebär att kommuner och regioner inte utan lagstöd får särbehandla sina invånare eller grupper av invånare annat än på objektiv grund. Det finns undantag från likställighetsprincipen i olika specialförfattningar. Exempelvis finns det särskilda bemyndiganden om att parkeringsplatser får reserveras för boende inom ett område respektive utländska beskickningar m.m. i 10 kap. 2 § andra och tredje styckena i trafikförordningen. Vidare finns bestämmelser om att parkeringsplatser genom lokala trafikföreskrifter får reserveras för rörelsehindrade med parkeringstillstånd i 13 kap. 8 § trafikförordningen.

Likställighetsprincipen är en viktig utgångspunkt i kommunens arbete med bland annat parkering och mobilitetsåtgärder. Bedömningen om lämpligt utrymme för parkering kan exempelvis ge konsekvenser för enskilda fastighetsägare i form av byggkostnader och möjlig byggrätt men också fastighetsvärde.¹⁵

Vilka som är medlemmar av en kommun eller region framgår av 1 kap. 5 och 6 §§ kommunallagen. Medlem av en kommun är den som är folkbokförd i kommunen, äger fast egendom i kommunen eller ska betala kommunalskatt där. Medlem av en kommun är också en medborgare i någon av Europeiska unionens medlemsstater (unionsmedborgare) som är bosatt i kommunen men som, enligt 5 § andra stycket folkbokföringslagen (1991:481), inte ska folkbokföras där. Medlem av en region är den som är medlem av en kommun inom regionen.

4.3 Plan- och bygglagstiftning

4.3.1 Markanvändning – allmän platsmark och kvartersmark

Inom områden som omfattas av detaljplan kan mark planläggas som allmän platsmark eller kvartersmark. Vad som är vad regleras i plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Allmän platsmark är en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov (1 kap. 4 § PBL). Det är mark som ska användas för gemensamma ändamål som rymmer allmänna nyttigheter eller ska nyttjas av allmänheten (prop. 2009/10:170 s. 142). Allmän platsmark består främst av gator, trottoarer, parker och närliggande ytor.

“Allmän plats” ska inte förväxlas med begreppet “offentlig plats” som finns i ordningslagen (1993:1617) och är ett vidare begrepp (1 kap. 2 § ordningslagen).

I normalfallet är det kommunen som är huvudman för allmän platsmark. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser, se 4 kap. 7 § PBL. På platser med enskilt

¹⁵ Boverket (2023), *Vad säger lagen om parkering*, https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/pbl/lag/. Sida besökt 2023-11-22.

huvudmannaskap är det vanligtvis en samfällighetsförening, oftast bestående av fastighetsägarna inom detaljplanen, som är huvudman.

Kvartersmark är all mark som enligt detaljplan inte är allmän platsmark eller vattenområde (1 kap. 4 § PBL). Kvartersmark kan till exempel ägas av privatpersoner, bostadsrättsföreningar samt privata, kommunala och statliga bolag.

Det är kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändningen på allmän platsmark och kvartersmark, oavsett kommunalt eller enskilt huvudmannaskap, se 4 kap. 5 och 8 § PBL.

Boverket ger vägledning om detaljplanering i sin digitala handbok ”PBL Kunskapsbanken”¹⁶. Av handboken framgår att laddstolpar (och parkeringsautomater, belysningsarmatur m.m.) enligt Boverkets uppfattning kan ingå som ett komplement till användningen Parkering när denna utgör en självständig användning på allmän plats. Det beskrivs också att parkering av fordon generellt sett får anordnas på allmän platsmark Gata eller Torg. Även inom allmän platsmark Natur och Park är det möjligt att anordna ett mindre antal parkeringsplatser om platsen medger det och de är till för den allmänna platsens behov. Det anges inte uttryckligen att laddstolpar ingår i användningen som ett komplement till torgets funktion, men det anges att om inget annat uttrycks så omfattas också normal fordonstrafik i användningen Torg, motsvarande det som ingår i användningen Gata. Det innebär att om inget annat uttrycks i planen så ingår även laddstolpar i användningen Torg, som ett komplement till de parkeringsplatser som kan finnas där och som behövs för torgets funktion.

När det gäller kvartersmark sägs att användningen Parkering används för områden där parkering av olika typer av fordon utgör en självständig användning, till exempel markparkering, parkeringshus, större cykelparkeringar, garage eller källargarage. Användningen omfattar då även de utrymmen som behövs för anläggningens skötsel och bruk samt även verksamheter som är knutna till användningen, till exempel laddplatser, möjlighet att tvätta fordon eller liknande. Parkering kan även ingå i andra användningar där det behövs som ett komplement till den huvudsakliga användningen, till exempel inom Besöksanläggningar, Bostäder och Detaljhandel.

4.3.2 Om parkering i plan- och bygglagstiftningen

Enligt PBL får kommunen i en detaljplan bestämma de krav som behövs för att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning; placering och utformning av parkeringsplatser; samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering (4 kap. 13 § PBL).

En obebyggd tomt ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den, i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och

¹⁶ Boverket (2023), <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/> (och ytterligare sidor under denna). Sida besökt den 27 november 2023.

lossning av fordon. Detta ska också tillämpas i skälig utsträckning om tomten är bebyggd (se 8 kap. 9–10 §§ PBL).

Med lämpligt utrymme för parkering menas att det ska vara lämpligt beläget och tillräckligt stort. I vilken omfattning parkering ska krävas, bestäms i första hand med stöd i någon form av riktlinjer för parkering som kommunen har antagit, alternativt i översiktsplanen.¹⁷

Varje fastighetsägare måste anordna parkering för sin fastighets behov. Kommunen har dock det övergripande ansvaret för planeringen av mark- och vattenanvändningen, och är inför bygglov skyldig att se till att kravet om möjlighet till parkering uppfylls.

Enligt 6 kap. 1–2 §§ plan- och byggförordningen (2011:338, PBF) krävs det bygglov för att anordna, flytta eller väsentligt ändra parkeringsplatser utomhus. Lovplikten gäller både inom och utanför detaljplanerat område. Vissa undantag från lovplikten finns. Oavsett om en parkeringsplats kräver bygglov eller inte ska de krav i plan- och bygglagstiftningen som gäller för åtgärden uppfyllas.

4.3.3 Byggnadsverks egenskapskrav avseende laddning av elfordon

Sedan 2020 finns det egenskapskrav avseende laddning av elfordon i plan- och bygglagstiftningen. Enligt 8 kap. 4 § första stycket 11 PBL ska ett byggnadsverk¹⁸ ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon.

PBL:s bestämmelser om tekniska egenskapskrav är allmänt hållna och vilken kravnivå som gäller fastställs, med stöd av bemyndiganden i lagen, i förordning eller myndighetsföreskrifter. Vilka byggnader som ska ha laddningspunkt eller ledningsinfrastruktur framgår av PBF.

Enligt 3 kap. 20 b § PBF ska bostadshus¹⁹ med fler än 10 parkeringsplatser²⁰ i byggnaden eller på tomten ha ledningsinfrastruktur (dvs. förberedelse med tomrör eller liknande för att möjliggöra installation av laddningspunkter i ett senare skede) till alla parkeringsplatser. Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till minst en femtedel av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon. Kraven gäller endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. För ouppvärmda byggnader ställs inga krav. Kraven gäller inte heller

¹⁷ Boverket (2023), Vad säger lagen om parkering, www.boverket.se/sv/PBL/kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/pbl/lag/. Sida besökt 2023-11-23.

¹⁸ Med byggnadsverk menas en byggnad eller annan anläggning, se 1 kap. 4 § PBL.

¹⁹ I 2 § Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon klargörs att *bostadshus* i reglerna om laddinfrastruktur avser byggnader i vilka mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder. Med bostad avses då även biutor som lägenhetsförråd, tvättstugor och liknande i byggnaden som kan kopplas till bostadsändamålet. Även ett parkeringsgarage i byggnaden kan anses ingå i bostaden om garaget enbart är avsett för de boende. I annat fall kan garagets yta fördelas utifrån avsedd användning.

²⁰ Med *parkeringsplats* avses i 2 § Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon en area särskilt avsedd för parkering av personbil eller lätt lastbil.

byggnader avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

De nämnda kraven gäller i samband med nybyggnad (om man söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021) och vid ombyggnad. Dock ställs även retroaktiva krav på vissa befintliga byggnader enligt 3 kap. 20 c § PBF från och med den 1 januari 2025. Då ska uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ha minst en laddningspunkt för elfordon. För ouppvärmade byggnader och för bostadshus ställs inga retroaktiva krav. Detsamma gäller byggnader avsedda för totalförsvaret.

Med ”tomt”, som hänvisas till i reglerna ovan, avses enligt PBL ”ett område som inte är en allmän platsmark men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål”. I många fall sammanfaller byggnadens tomt med fastighetsgränsen, men så behöver det inte vara. Ibland finns även flera tomter på samma fastighet. Kraven gäller då för respektive byggnad med tillhörande tomt.

En följd av att tomtbegreppet används är att det med automatik innebär att bilparkeringar på allmän platsmark, till exempel parkeringsplatser på gator och torg, inte omfattas av kraven. Mark som utgör allmän platsmark kan inte vara en tomt, enligt definitionen av tomt (se ovan).

Bakgrunden till egenskapskraven avseende laddning av elfordon är förslag som lämnades av Boverket 2019 inom ramen för ett regeringsuppdrag²¹ om att utreda nya krav på laddinfrastruktur för elfordon med utgångspunkt i artikel 8.2–8.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet. Boverket redovisade uppdraget den 28 maj 2019 i rapporten *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon* (Rapport 2019:15). Att kraven inte skulle omfatta parkeringsplatser på allmän platsmark såsom gator och torg menade Boverket stämde väl överens med riktlinjer i vägledningsdokument av Europeiska kommissionen.

En revidering av det nämnda direktivet pågår för närvarande. Bland annat finns det förslag om en förstärkt rätt för dem som i dag inte har egen rådighet över att kunna installera laddpunkt för hemmaladdning (s.k. right to plug), exempelvis boende i bostads- och hyresrätter.

4.4 Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR)²², som ersätter det nuvarande direktivet (AFID), ställer krav på

²¹ Regeringsuppdrag den 20 september 2018 (dnr M2018/02402/Ee).

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

obligatorisk utbyggnad av laddningspooler och tankstationer för vätgas. Vidare ställs krav på prisinformation och betalmodeller för att underlätta för slutanvändarna. Medlemsstaterna ska ta fram nationella handlingsprogram och lägesrapporter med jämna mellanrum. EU-kommissionen ska bland annat upprätta en europeisk åtkomstspunkt för information om laddningspooler och tankstationer för alternativa drivmedel.

För utbyggnaden av laddningspooler för lätta fordon enligt AFIR finns två separata krav: dels en utbyggnad längs med TEN-T vägnätet²³, dels en generell utbyggnad av publik laddning i proportion till antalet laddbara fordon i landet.

Enligt AFIR är laddningspunkten gränssnittet där ett fordon i taget kan laddas medan en laddningsstation avser en fysisk installation bestående av en eller flera laddningspunkter. Laddningspool består av en eller flera laddningsstationer på en specifik geografisk plats. Dessa definitioner skiljer sig lite från de som hittills använts i Sverige. Skillnaden består främst i att AFIR har valt att definiera tre olika nivåer medan vi i Sverige vanligen använder två.

Längs med TEN-T vägnätet (inom tre km från vägen) ska det byggas laddningspooler med maximalt 60 km mellanrum och med specifika kapacitetskrav. Vissa undantag gäller för vägar med lite trafik.

För att säkerställa tillräcklig tillgång till publik laddning för lätta fordon finns ett generellt kapacitetskrav i AFIR. Kravet är uttryckt som 1,3 kW per elbil samt 0,8 kW per laddhybrid. Det finns en möjlighet för medlemsstaterna att omförhandla eller till och med sluta tillämpa kravet om andelen elbilar uppgår till minst 15 procent av den totala flottan av lätta fordon.

För Sveriges del bedömer Energimyndigheten att det generella kapacitetskravet har störst påverkan på hur mycket laddinfrastruktur (räknat i kW) som behöver byggas ut. För länder med få elbilar kommer kraven längs med TEN-T att utgöra en större påverkan initialt, eftersom de kraven är oberoende av hur många laddbara fordon det finns i landet.²⁴

4.5 Användande av kommuns mark och offentlig plats

En offentlig plats inom detaljplanelagt område får inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget, se 3 kap. 1 § första stycket första meningen ordningslagen (1993:1617).

²³ Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och angränsande länder, som definieras i en EU-förordning (EU 1315/2013). TEN-T är ett instrument som ska bidra till utvecklingen av den inre marknaden och till att främja sysselsättningen, samtidigt som miljöfrågor och målen för hållbar utveckling respekteras.

²⁴ Energimyndigheten (2023): Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas – Slutrapport (ER 2023:23), s. 43.

Tillstånd krävs dock inte om platsen tas i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd, se 3 kap. 1 § första stycket andra meningen ordningslagen.

I förarbetena (prop. 1992/93:210 s. 274 f.) sägs att ett nyttjande av platsen som sträcker sig längre än några timmar som regel inte kan anses vara tillfälligt och inte heller om nyttjaren efter ett kortare uppehåll återkommer till platsen och återupptar sin verksamhet. Om ianspråktagandet är obetydligt eller inte beror på storleken på ytan av den offentliga platsen. Är den ytan begränsad kan ett mycket blygsamt ianspråktagande bli tillståndspliktigt, om en större del av den offentliga platsen därigenom tas i anspråk. Det har också betydelse om flera andra personer nyttjar platsen samtidigt på samma eller liknande sätt. Det får i så fall göras en samlad bedömning av ianspråktagandena.

Begreppet offentlig plats ska inte blandas ihop med begreppet allmän platsmark i plan- och bygglagen. Med offentlig plats enligt ordningslagen avses 1) allmänna vägar, 2) gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän platsmark och som har upplåtits för sitt ändamål, 3) områden som i detaljplan redovisas som kvartersmark för hamnverksamhet, om de har upplåtits för detta ändamål och är tillgängliga för allmänheten, samt 4) andra landområden och utrymmen inomhus som stadigvarande används för allmän trafik.

En gata är upplåten för avsett ändamål när den har ställts i ordning och upplåtits för trafik. Parker och torg anses vara upplåtna när området har ställts i ordning i enlighet med planens bestämmelser (prop. 1992/93:210 s. 51).

Innan tillstånd ges ska kommunen få yttra sig i frågan och har även vetorätt samt kan ställa upp villkor för tillståndet (3 kap. 2 § ordningslagen). Därutöver finns ett visst utrymme för kommunen att träffa kompletterande avtal med nyttjaren (se RÅ 1992 ref. 87).

Om Polismyndigheten beviljar tillstånd får kommunen ta ut ersättning för upplåtelsen enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

I de fall där ordningslagens bestämmelser om tillstånd av Polismyndigheten inte ska tillämpas kan marken upplåtas med nyttjanderättsavtal enligt jordabalken (1970:994). Parterna kan då avtala om alla villkor och ersättning för upplåtelsen.

Vidare kan nämnas något om torghandel. Många kommuner upplåter platser för torghandel. Det är då kommunen som beviljar tillstånd, inte Polismyndigheten. Torghandel faller utanför kravet på tillstånd enligt ordningslagen, eftersom platsen utnyttjas för avsett ändamål. Om kommunen däremot inte har upplåtit en plats till allmän försäljningsplats krävs tillstånd enligt ordningslagen, om någon vill bedriva handel på platsen. Har kommunen upplåtit ett område för handel får kommunen

meddela ordningsföreskrifter för området, till exempel för att reglera tider för försäljningen, tilldelning av försäljningsplatser och renhållning. Föreskrifterna kan tas in i de lokala ordningsföreskrifterna eller i särskilda torghandelsföreskrifter. För att undvika snedvridning av konkurrensen får inte föreskrifterna utformas så att varuutbudet regleras utöver vad som är påkallat från ordnings- eller säkerhetssynpunkt.²⁵

Tillstånd krävs alltså för användning av offentlig plats inom detaljplanelagt område om användningen inte stämmer överens med ändamålet för platsen. Enligt Polismyndigheten krävs tillstånd exempelvis för att ställa upp en uteservering, byggetablering eller skyltar på offentlig plats. Tillstånd krävs inte om platsen bara används tillfälligt och i obetydlig omfattning samt utan att inkräkta på någon annans tillstånd. Det kan enligt Polismyndigheten till exempel vara när skolklasser och ungdomsrörelser säljer bullar och majblommor.²⁶

Användning av utrymme under offentlig plats (exempelvis för ledningar under mark) omfattas inte av kravet på polistillstånd utan kan ske med nyttjanderättsavtal.^{27, 28}

När det inte krävs ett tillstånd enligt ordningslagen för användning av offentlig plats, krävs det dock ett civilrättsligt tillstånd av den som äger och förvaltar den offentliga platsen, till exempel kommunen. Om ett tillstånd krävs från Polismyndigheten enligt ordningslagen, krävs emellertid inget separat civilrättsligt nyttjanderättsavtal med kommunen, eftersom kommunen ska höras av Polismyndigheten i tillståndsärendet och även har vetorätt.

²⁵ Sveriges kommuner och regioner (2020), På rätt plats – Handbok om upplätelser av offentliga platser.

²⁶ Polismyndighetens webbsida <https://polisen.se/tjanster-tillstand/tillstand-ansok/offentlig-plats/>. Sida besökt den 2023-12-20.

²⁷ Sveriges kommuner och landsting (2017), Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter.

²⁸ Sveriges kommuner och landsting (2017), Ladda för framtiden – Laddinfrastruktur för elfordon.

5 Kommuners och regioners erfarenheter av anläggande av publik laddinfrastruktur

Vid genomförandet av uppdraget har Transportstyrelsen inhämtat information om kommuners och regioners erfarenheter av att anlägga laddinfrastruktur på allmän platsmark såväl som på kvartersmark.

5.1 Intervjuer

Vi har intervjuat nio kommuner (Eskilstuna, Malmö, Stockholm, Lidköping, Ronneby, Göteborg, Piteå, Uppsala och Örebro) och två regioner (Örebro län och Västra götalsregionen).

Både kommuner och regioner arbetar med laddinfrastrukturfrågor, men det är kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändning på allmän plats- och kvartersmark, beslutar om lokala trafikföreskrifter för att reglera parkering m.m.

Intervjustudien har syftat till att få svar på bland annat följande frågeställningar:

- Hur arbetar kommunen eller regionen med laddinfrastrukturfrågan? Hur har utvecklingen varit? Hur ser planerna ut? Vilka behov finns?
- Har kommuner i dag laddplatser på allmän platsmark?
- Hur har kommunerna reglerat uppställningen?
- Hur har kommunerna tolkat reglerna när det gäller deras möjligheter att reglera laddplatser på allmän platsmark?
- Vilka överväganden har kommunerna gjort med anledning av likställighetsprincipen i 2 kap. 3 § kommunallagen (2017:725)?

Resultaten kan översiktligt sammanfattas enligt följande.

De flesta av de intervjuade kommunerna (sex av nio) uppger att det finns publik laddinfrastruktur på allmän platsmark i kommunen. I samtliga nio kommuner finns det däremot publik laddinfrastruktur på kvartersmark. I de kommuner där det finns publik laddinfrastruktur på både allmän platsmark och kvartersmark är andelen sådan infrastruktur betydligt större på kvartersmark än vad den är på allmän platsmark. Flera kommuner anser att laddinfrastruktur i första hand bör anläggas på kvartersmark (garage, större parkeringar och liknande). På kvartersmark gäller andra förutsättningar.

Samtliga kommuner upplever en rad olika utmaningar förknippade med utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän platsmark. Utmaningarna rör markanvändning, trafikreglering samt praktiska, administrativa och ekonomiska frågor.

Bland de kommuner som i dagsläget inte har publik laddinfrastruktur på allmän platsmark uppges otydliga regelverk vara en bidragande orsak. Detta

rör exempelvis huruvida laddinfrastruktur får anläggas på allmän platsmark mot bakgrund av att sådan mark ska vara till för gemensamma ändamål, vilket laddinfrastruktur inte självklart är, menar en del kommuner. En annan juridisk fråga som en del kommuner är osäkra på är huruvida det krävs polistillstånd för att sätta upp laddstolpar på offentlig plats. Vidare upplever en del kommuner att trafikregelverket kring laddplatser är otydligt, exempelvis om huruvida uppställning på laddplatser kan tidsbegränsas och avgiftsbeläggas samt om det krävs att laddning måste vara pågående.

Samtliga intervjuade kommuner efterfrågar ökad tydlighet i regelverken som är relevanta för laddinfrastruktur på allmän plats, vad allmän platsmark enligt plan- och bygglagstiftningen är avsedd för, huruvida det krävs polistillstånd på offentlig plats samt hur en laddplats regleras och märks ut.

Det finns dock många utmaningar som vid sidan av hur regelverken ska tolkas också påverkar utbyggnaden av laddinfrastruktur på allmän plats. Det handlar exempelvis om hur man ska prioritera kring användningen av de ytor man har på allmän platsmark, till exempel att gatorna behöver rymma både biltrafik, kollektivtrafik, gång och cykling. Vidare kan behoven på allmän platsmark skifta över tid, men laddinfrastruktur, som är en kostsam investering, låser platsen till elbilsladdning under lång tid. Vissa kommuner har också mål om att minska biltrafiken, till exempel genom bilfritt centrum. I listan nedan redovisas fler exempel på utmaningar som kommunerna beskrivit under intervjuerna.

Utmaningar som kommunerna hänvisar till är exempelvis:

- Svårt att identifiera platser som är lämpliga utifrån behov, trafiksäkerhet och elkapacitet.
- Det råder brist på elkapacitet.
- Investeringar i laddinfrastruktur låser upp ytan en längre tid. Det minskar möjligheten till flexibilitet.
- Otydliga regelverk.
- Det finns begränsat med allmän platsmark i kommunen. Allmän platsmark behöver räcka till många olika gemensamma behov.
- Det finns målkonflikter och intresseavvägningar som försvårar.
- Allmän platsmark ska vara till för gemensamma behov, vilket elbilsladdning inte självklart är.
- Det kostar mycket att gräva och dra fram el på allmän plats.
- Det finns begränsat med parkeringsplatser och därför är det svårt att avvara platser till laddplatser (som ju bara laddfordon får stå på).

- Finns många osäkerheter kring utvecklingen, till exempel vad gäller utbyggnaden av snabbladdning vid tankstationer och bilbatteriers ökade räckvidd.
- Det finns översvämningsrisker i kommunen som behöver beaktas.
- Det är svårt att få tillstånd för att gräva på allmän platsmark där det finns skyddsvärda träd.
- Utbyggnad av laddinfrastruktur skulle innebära en förfulning av vissa allmänna platser som är fint iordningsställda.
- Det är svårt med övervakning av laddplatser. Flyttning av fordon från laddplatser är också svårt rent praktiskt.
- Det är svårt att hitta lämpliga platser för transformatorerna som behövs vid en utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän plats.
- Det är svårare med gatuunderhåll såsom städning och snöröjning vid laddplatser.

De kommuner som i dag har publik laddning på allmän platsmark i sin kommun upplever också större utmaningar med en fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur på sådan mark i jämförelse med kvartersmark.

Flera kommuner har uppgett att de är medvetna om att försäljningen av laddfordon ökar och att tillgång till laddning på allmän platsmark för vissa kan vara en förutsättning för att kunna ha en laddbar bil, till exempel för boende i flerbostadshus som endast har tillgång till parkering på sådan mark. Den situationen verkar dock inte finnas i alla kommuner. Flera av de intervjuade kommunerna har uppgett att de inte har något system för boendeparkering (som underlättar för boende i ett visst område att parkera på allmän platsmark) då det hittills inte har funnits behov av det.

Normalt är det kommunen som är huvudman för allmän plats, men om det finns särskilda skäl får en kommun bestämma i detaljplanen att huvudmannaskapet ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser (se avsnitt 4.3.1). Flera av de intervjuade kommunerna har uppgett att det finns enskilt huvudmannaskap för enstaka allmänna platser i kommunen. Det rör sig i de fallen om villakvarter i icke centrala delar där det saknas behov av publik laddning.

Av de kommuner som har publik laddning på allmän platsmark har de flesta reglerat platserna som laddplats. Det förekommer dock också att det i vissa kommuner finns laddmöjligheter även på vanliga parkeringsplatser, men det innebär då att även andra fordon än laddfordon får parkera där. Flera av de intervjuade kommunerna har reglerat laddplatser i kommuner med tidsbegränsningar och/eller avgiftsplikt. En av kommunerna har även föreskrivit att laddning ska vara pågående för att få stå på laddplatsen.

Flera kommuner bedömer att nuvarande regelverk inte möjliggör att laddplats kan kombineras med ändamålsplats och att detta är en brist. De menar att det hade varit positivt att kunna kombinera laddplats med till exempel taxiplats eller lastplats. Alla kommuner har inte behov av detta, men de är också positiva till att kommuner skulle ges möjlighet till det. Två av kommunerna uppger även att det finns behov av att kunna kombinera laddplats och plats för delningsfordon²⁹.

Kommunerna är medvetna om likställighetsprincipen, men de osäkra på hur de bör förhålla sig till den och vilka överväganden de behöver göra när det gäller laddinfrastruktur på allmän plats.

Vi har frågat några av kommunerna om deras inställning till ett eventuellt införande av tvingande krav på utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän platsmark. Kommunernas inställning till tvingande krav är starkt negativ. De anser att det skulle vara förenat med stora utmaningar att uppfylla sådana krav. De anför exempelvis följande skäl:

- Det påverkar den kommunala självstyrelsen. Är inskränkningar motiverade?
- Möjliggörande lagstiftning är att föredra framför tvingande lagstiftning.
- Det är mycket dyrare att anlägga laddinfrastruktur på allmän platsmark än på kvartersmark.
- Det kan driva kostnader för kommunerna, exempelvis om det krävs investeringar i elanläggningar. Om det inte finns intresse från marknaden att drifta laddinfrastrukturen så måste kommunen göra det.
- Det skulle behöva finansieras från statligt håll.
- Det är fler saker som behöver samsas om ytan. Allt får inte plats.
- Det kan finnas önskemål i kommuner om att minska biltrafiken.
- Kan bli problematiskt för små kommuner, särskilt landsbygdskommuner. Mindre kommuner har mindre marginaler. Finns en ökad risk för problem med elkapacitet i landsortskommuner. De har dessutom ett mindre behov av publik laddning.
- Det måste vara möjligt och rimligt att genomföra, till exempel med hänsyn till elkapacitet. Annars kanske laddplatserna förläggs där det finns el men saknas behov.

²⁹ Förslag om att ge delade motorfordon särskild plats för parkering finns i betänkandet *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon* (SOU 2020:22). Förslagen har hittills inte genomförts.

- Det kommer inte att gå snabbt eller smidigt. Det krävs samordning mellan flera förvaltningar och får stora konsekvenser för flera förvaltningar. Det behövs nya detaljplaner.
- Det är komplicerat på grund av översvänningsrisker i kommunen.
- Det blir alldeles för mycket investeringar sett till behoven. Det finns redan mycket laddinfrastruktur på kvartersmark. Man låser upp allmän platsmark till sådant som inte behövs.
- Det är bättre att arbeta med ”vita fläckar” och sikta på kvalitet i stället för kvantitet. Det är bättre att försöka öka nyttjandegraden på platserna.
- Det finns många osäkerheter kring utvecklingen, till exempel kring bilbatteriers räckvidd och ökade möjligheter till snabbladdning på tankstationer.

5.2 Trafikföreskrifter

Information om hur kommuner har reglerat laddplatser har även inhämtats från webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) där vissa trafikföreskrifter ska kungöras enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Den 24 november 2023 hade 144 kommuner minst en gällande föreskrift om laddplats. I sökresultatet har vi även inkluderat föreskrifter som använt ett snarlikt begrepp, exempelvis laddningsplats. Många av föreskrifterna avser laddplatser på allmän platsmark vid torg eller gata, ofta i centrum av en ort inom kommunen. En del föreskrifter avser laddplats på kvartersmark.

Sökresultatet visar också att 87 kommuner har föreskrivit om villkor på laddplatser i kommunen. Tidsbegränsningar är vanligast (69 kommuner har föreskrivit om det), avgiftsplikt är näst vanligast (43 kommuner har föreskrivit om det). Krav om att laddning måste vara pågående är ett mer ovanligt villkor (19 kommuner har föreskrivit om det). Ofta finns det i samma kommun laddplatser som är reglerade med villkor och laddplatser som inte har några särskilda villkor. Det beror troligen på att omsättningen av fordon på vissa laddplatser behöver vara större än på andra laddplatser i samma kommun.

6 Tidigare arbeten

6.1 Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2010 med förslag till regler om laddplats

Transportstyrelsen fick den 18 februari 2010 i uppdrag av regeringen att lämna förslag på författningsändringar som skulle göra det möjligt för behöriga myndigheter att reservera särskilda parkeringsplatser för elbilar och laddhybridbilar, så att laddplatser som anläggs skulle komma rätt målgrupp till godo.

Under beredningen av ärendet övervägde Transportstyrelsen tre metoder för att uppnå syftet med regeringsuppdraget:

1. Införande av nya fordonsslag elbil och laddhybrid i lagen (2001:649) om vägtrafikdefinitioner, så att lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering kan avse elbilar och laddhybrider.
2. Ändring i Vägverkets föreskrifter som innebär att på märket C40, ändamålsplats, får ändamålet laddplats (för fordon som laddar elektricitet för fordonets framdrift) anges.
3. Införande av trafikregler för laddplats i trafikförordningen (1998:1276) och bemyndigande att under vissa förutsättningar meddela lokala trafikföreskrifter om att en viss plats ska vara laddplats samt införande av definition av laddplats i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Om **alternativ 1** skrev Transportstyrelsen att det skulle vara möjligt att i lagen om vägtrafikdefinitioner införa definitioner för elbil och laddhybrid, men en sådan lagändring skulle strida mot EU-harmoniseringen, där den generella linjen är att indelningen i fordonsslag är teknikneutral och inte beroende av vilken teknik för drift fordonet har, samt att även det svenska systemet är så uppbyggt. Att klassificera elbilar och laddhybridbilar innebär en lång process, först på europeisk nivå och därefter nationellt genom att ändra lagen om vägtrafikdefinitioner. Transportstyrelsen såg därför inte att denna metod är ett realistiskt alternativ med hänsyn till tiden för genomförande.

Om **alternativ 2** skrev Transportstyrelsen att möjligheten att genom lokal trafikföreskrift besluta om att plats för laddning av fordon ska vara ändamålsplats påverkas av att sådana platser för närvarande inte kan märkas ut, men att det skulle kunna ändras genom att Transportstyrelsen med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen meddelar föreskrifter som innebär att ändamålet laddplats får anges på märket C40, ändamålsplats, vid sådan plats. Eftersom det endast handlar om meddelande av myndighetsföreskrifter som inte avser tekniska regler skulle metoden ge möjlighet för kommuner och länsstyrelser att besluta föreskrifter som reglerar uppställningen av fordon på platser där fordon kan laddas tidigare än om det skulle krävas ändringar i överordnade författningar. En fördel

skulle också vara att uppställning endast får ske för det avsedda ändamålet och att fler förare av elbilar och laddhybrider kan nyttja möjligheten att ladda. Dock finns en svårighet att övervaka att uppställningen sker för avsett ändamål och en svårighet för fordonsföraren att avgöra hur lång tid laddningen tar. Någon form av teknisk utrustning på laddstolpen som visar att fordonet laddas, och som även kan tala om hur lång tid laddningen kommer att ta, kan för närvarande vara svår att åstadkomma.

Alternativ 3, införande av bemyndigande i trafikförordningen att föreskriva om att viss plats ska vara laddplats m.m., var den lösning som Transportstyrelsen fann vara lämpligast. Det är en liknande typ av regler som gäller för bland annat motorväg och motortrafikled, cirkulationsplats, gångfartsområde och gågata m.m.

Det skulle medge uppställning på laddplatser för fordon som har möjlighet att ladda, även om fordonet momentant inte laddar, samt att det går att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten. Genom att införa en definition av laddplats och krav på att platsen ska vara avsedd för uppställning av fordon där det går att ladda elektricitet för fordonens framdrift, säkerställs att anordnandet av laddplatser sker på ett väl genomtänkt sätt enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen.

Utmärkning av trafikregleringen skulle ske på i princip samma sätt oavsett allmän platsmark eller kvartermark, vilket Transportstyrelsen menade skulle underlätta förståelsen av trafikregleringen. Transportstyrelsen ansåg att det borde införas en ny symbol för laddplats eftersom detta skulle underlätta förståelsen och efterlevnaden av trafikregleringen, jämfört med att ange ”laddplats” i text på en tilläggstavla. Transportstyrelsen menade även att det kunde övervägas att införa ett särskilt vägmärke i gruppen lokaliseringmärken för upplysning om serviceanläggningar m.m. i 2 kap. 24 § vägmärkesförordningen. Transportstyrelsen lämnade dock inget sådant förslag.

Sammanfattningsvis föreslog Transportstyrelsen bland annat att:

- det i 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276) skulle införas ett nytt stycke med trafikregler för laddplats som skulle innebära att på en laddplats får endast fordon som har möjlighet till extern laddning av elektricitet för sin framdrift stannas eller parkeras, samt att andra fordon får stannas för på- eller avstigning,
- det i 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen skulle införas ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att en viss plats ska vara laddplats,
- det i 10 kap. trafikförordningen skulle införas en ny 9 a § enligt vilken en plats får förklaras som laddplats endast om det finns anordningar för laddning av elektricitet för fordons framdrift,

- det i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner införs en definition av laddplats,
- att laddplats anges på en tilläggstavla under märke E19, parkering.

6.2 Energimyndighetens rapport 2021 om bättre tillgång till hemmaladdning oavsett boendeform

I Energimyndighetens rapport *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform* (ER 2021:24) framgår att det finns utmaningar när det gäller att anordna laddinfrastruktur vid uppställning på allmän platsmark. Bland annat framhålls att kommuner gör olika bedömningar i fråga om det är lämpligt att anlägga laddinfrastruktur på allmän platsmark mot bakgrund av att sådan mark ska vara till för gemensamma ändamål. Vidare framhålls att för vanliga parkeringsplatser kan kommuner föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera, men att det är otydligt om samma möjlighet finns för laddplatser.

I rapporten finns förslag till förbättringar och förtydliganden i regelverken avseende laddning av uppställda fordon på allmän platsmark (s. 45 f.). Några skarpa författningsförslag lämnas inte, men det föreslås vissa åtgärder för att undanröja de osäkerheter och otydligheter i regelverken som hindrar en effektiv reglering och användning av laddplatser på allmän platsmark och kvartersmark:

Enligt rapporten behöver åtgärder vidtas för att:

1. förtydliga i regelverket så att det är tydligare för en kommun eller en länsstyrelse att föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera på en laddplats,
2. ändra regelverket för taxifordon och delningsfordon så att det går att kombinera reservation för dessa fordonstyper med reservation för en laddplats,
3. undersöka i vilken utsträckning tolkning av ordningslagen är ett problem idag angående möjligheten att etablera en laddningspunkt och vid behov vidta ytterligare åtgärder och
4. införa en gemensam definition av ordet laddstation på nationell nivå.

I rapporten anförs att även om allmän platsmark ska vara avsedd för allmänheten och därmed inte kan användas för behov som en specifik enskild person eller organisation (till exempel fastighetsägare) har, så finns det utöver det i PBL inga hinder mot att anordna laddning på allmän plats, så länge den har en naturlig koppling till avsedd markanvändning, till exempel på gata eller parkering.

När det gäller trafikregelverket anförs i rapporten att det är otydligt vilka möjligheter som finns i fråga om att villkora laddplatser. För vanliga

parkeringsplatser kan kommunen föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera, men det är inte lika tydligt om samma möjlighet finns för laddplatser. Det går dock att argumentera för att en laddplats kan villkoras så som övrig parkering, men det skulle kunna bli tydligare. Vidare skriver Energimyndigheten att det finns begränsningar i dagens trafikregelverk när det gäller att kunna reservera laddplatser eller parkeringsplatser (med laddningsmöjligheter) för exempelvis delningsfordon och taxibilar. Det går inte att kombinera de olika reglerna. Att tillåta detta skulle kunna göra det enklare att införa eldrivna taxibilar och delningsfordon.

Vidare skriver Energimyndigheten att det krävs tillstånd av Polismyndigheten enligt ordningslagen om en offentlig plats används på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget, se 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617). Det är i dag i vissa fall osäkert om det krävs ett sådant tillstånd för laddning inom offentlig plats som exempelvis utgörs av gator eller torg på allmän plats. Detta försvårar potentiellt etablering av laddinfrastruktur. Hur pass försvårande frågan är saknas det kännedom om.

Slutligen tar Energimyndigheten upp att begreppet laddstation används bland annat i vägmärkesförordningen, men det saknas koppling mellan detta begrepp och begreppet laddplats. EU föreslår en definition av begreppet laddstation i förslaget till AFIR-förordning. Begreppet kan därför behöva definieras tydligt på nationell nivå med hänsyn tagen till EU:s regelverk.

6.3 Energimyndighetens delrapport och slutrapport 2023 i uppdrag om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas

Energimyndigheten och Trafikverket har haft ett gemensamt regeringsuppdrag att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Från uppdraget har publicerats dels en delrapport, dels en slutrapport. Rapporternas slutsatser i för det här uppdraget relevanta delar beskrivs nedan.

6.3.1 Delrapport inom uppdraget om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas

Som ett resultat från Energimyndighetens och Trafikverkets gemensamma regeringsuppdrag publicerades i januari 2023: *Delrapport inom uppdraget om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas* (ER 2023:06).

I delrapporten föreslås regelförenklingar som rör allmän platsmark och kvartersmark (s. 33 f.). Energimyndigheten skriver att förslagen i sin helhet kommer från Energimyndighetens tidigare uppdrag om bättre tillgång till hemmaladdning (se avsnitt 6.2 ovan), men att de fortfarande bedöms vara aktuella:

- Trafikregelverket är otydligt kring vilka möjligheter som finns i fråga om att villkora laddplatser. För vanliga parkeringsplatser kan kommunen föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera, men det är inte lika tydligt om samma möjlighet finns för laddplatser. Det går dock att argumentera för att en laddplats kan villkoras så som övrig parkering men det skulle kunna bli tydligare.
- Det finns begränsningar i dagens trafikregelverk när det gäller att kunna reservera laddplatser eller parkeringsplatser (med laddningsmöjligheter) för exempelvis delningsfordon och taxibilar. Det går inte att kombinera de olika reglerna. Att tillåta detta skulle kunna göra det enklare att införa eldrivna taxibilar och delningsfordon.
- Ordet laddstation används bland annat i vägmärkesförordningen men det saknas koppling mellan detta begrepp och ordet laddplats. EU föreslår en definition av begreppet laddstation i det nya förslaget till AFIR³⁰. Det begrepp som där föreslås är inte självklart detsamma som finns antytt i vägmärkesförordningen. Ordet kan därför behöva definieras tydligt på nationell nivå med hänsyn tagen till EU:s gemensamma regelverk.

Energimyndighetens och Trafikverkets förslag är att förenkla och förtydliga regelverket för laddinfrastruktur på allmän platsmark och kvartermark. För att göra detta föreslås att åtgärder vidtas enligt vad som föreslogs i Energimyndighetens rapport 2021.

6.3.2 Slutrapport inom uppdraget om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas

Senare i november 2023 publicerades även en slutrapport inom uppdraget: *Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas – Slutrapport* (ER 2023:23).

I rapporten beskrivs ett flertal åtgärder som Energimyndigheten och Trafikverket anser är viktiga för att åstadkomma en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas.

Bland åtgärder som föreslås för laddinfrastruktur kan nämnas:

- Åtgärd 1 Utse Energimyndigheten till nationell samordnare för laddinfrastruktur
- Åtgärd 2 Utveckla kunskapsstöd och information
- Åtgärd 3 Arbeta med omvärldsbevakning

³⁰ COM (2021) 559 final.

- Åtgärd 4 Skapa plattformar för dialog och samverkan
- Åtgärd 5 Ge ökat stöd till kommuner
- Åtgärd 6 Ge länsstyrelserna ansvar för regional samordning
- Åtgärd 7 Samla och samordna stödgivning (under Energimyndighetens föreslagna samordningsansvar)
- Åtgärd 9 Bedöm behov av stärkt lagstiftning kring boendes tillträde till laddning
- Åtgärd 10 Utvärdera behov av publik laddning för dem som inte har tillgång till egen parkering

7 Förslag och bedömningar

7.1 Laddning av uppställda fordon på allmän platsmark

7.1.1 Möjlighet att anlägga laddplats på allmän platsmark utifrån plan- och bygglagstiftningen

Bedömning

Det behövs ingen ändring av regelverket för att anlägga laddplats på allmän platsmark.

Av de intervjuer som vi gjort framgår att kommuner gör olika bedömningar i fråga om anläggning av laddplats på allmän platsmark mot bakgrund av att sådan mark, enligt plan- och bygglagen och dess förarbeten, ska vara till för gemensamma ändamål. De flesta av de intervjuade kommunerna har dock publik laddning på allmän platsmark i kommunen, vilket innebär att de i vart fall har bedömt att det varit möjligt inom ramen för gällande lagstiftning. Bland de kommuner som inte har någon publik laddinfrastruktur på allmän platsmark uppges otydliga regelverk vara en bidragande orsak, men det finns även andra skäl. Resultaten från intervjuerna beskrivs närmare i kapitel 5.

Allmän platsmark är enligt 1 kap. 4 § plan- och bygglagen en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Marken ska enligt lagens förarbeten användas för gemensamma ändamål som rymmer allmänna nyttigheter eller ska nyttjas av allmänheten (prop. 2009/10:170 s. 142). Enligt Boverkets uppfattning får parkering av fordon generellt anordnas på allmän platsmark i form av gata eller torg och då ingår även komplement till parkeringen såsom parkeringsautomater, belysningsarmatur och laddstolpar m.m. Läs mer om detta i avsnitt 4.3.1.

Transportstyrelsen gör ingen annan bedömning än Boverket. Allmänheten kan behöva tillgång till parkering på allmänna platser såsom gator och torg. Parkering som är tillgänglig för allmänheten kan därmed anläggas på sådana allmänna platser. Det handlar om att använda marken för ett gemensamt behov. Då bör även de komplement som behövs till parkeringen, till exempel laddstolpar, ingå. Någon förändring av regelverket för att möjliggöra publik laddning på allmän platsmark behövs därmed inte.

Vi har dock ändå övervägt om det behöver definieras direkt i lagtexten i 1 kap. 4 § PBL vad som menas med ”gemensamt behov” för att tydliggöra vad allmän platsmark kan användas till. Samtidigt är bedömningen att det redan är möjligt att anlägga publik laddinfrastruktur på allmän platsmark utan författningsändringar. Det skulle även vara svårt att utforma en definition som skulle göra detta tydligare för kommunerna utan att samtidigt riskera att definitionen blir alltför detaljerad och inte längre tillräckligt generell för att bland annat ta höjd för att de gemensamma behoven kan vara många och även växla över tid.

Det har även övervägts att i bestämmelsen lägga till att det ska bestämmas av kommunfullmäktige vad som avses med gemensamt behov som den allmänna platsen i kommunen ska användas till. Då skulle varje kommun behöva lyfta frågan på fullmäktigenivå, samtidigt som det också ger kommunmedlemmarna ökad tydlighet och förutsägbarhet kring hur allmän platsmark avses användas i kommunen. Det skulle ha fördelar oavsett frågan om publik laddinfrastruktur. Det är dock väldigt osäkert om en sådan ordning kommer att bidra till just en ökad utbyggnad av laddinfrastruktur i kommunerna.

7.1.2 Styrmedel som kan övervägas för utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän platsmark

Bedömning

Det finns i nuläget inte tillräckliga skäl för att införa författningskrav om att kommunen ska bygga, planera eller utreda behoven av laddinfrastruktur på allmän platsmark. Det finns inte heller skäl att nu föreslå införande av ekonomiskt stöd för att planera för laddinfrastruktur på allmän platsmark.

I detta avsnitt redogörs för några åtgärder som kan övervägas för att styra utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän plats:

- Att införa krav på fysisk utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän plats.
- Att införa en skyldighet för kommuner att ta fram en plan (eller strategi) för laddinfrastruktur i kommunen, alternativt en skyldighet för kommuner att inventera behovet av laddinfrastruktur på allmän platsmark i kommunen
- Att införa ett statligt stöd för kommuner för att motivera dem att ta fram en plan eller strategi för laddinfrastruktur.

De olika åtgärderna och deras för- och nackdelar samt vad Transportstyrelsen föreslår beskrivs i det följande.

Krav på fysisk utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän plats

Ett sätt att få fram mer laddinfrastruktur på allmän platsmark som skulle ge fler tillgång till laddinfrastruktur nära hemmet oavsett boendeform skulle kunna vara att införa tvingande krav på kommuner att se till detta.

Vid tvingande krav på nya eller utökade uppgifter för kommuner behöver konsekvenserna för den kommunala självstyrelsen beaktas. Kommunal självstyrelse utövas av beslutande församlingar som företräder den lokala befolkningen och innebär att kommuner och regioner sköter lokala eller regionala frågor med en stor handlingsfrihet (14 kap. 1–2 §§ regeringsformen, RF). Riksdagen sätter gränserna för den kommunala självstyrelsen men har också beslutat om vissa bestämmelser som skyddar den. Enligt proportionalitetsprincipen bör en inskränkning av den

kommunala självstyrelsen inte vara mer omfattande än vad som är nödvändigt för att uppnå ändamålen som har motiverat inskränkningen (14 kap. 3 § RF). Det innebär bland annat att det behöver övervägas om det går att hitta mindre ingripande möjligheter för att lösa problemet.

Vidare måste den kommunala finansieringsprincipen beaktas. Principen är inte lagfäst men tillämpas sedan 1993 och innebär att staten (riksdag, regering eller myndighet) måste anvisa medel när den ger kommunerna nya eller utökade uppgifter, så att de inte ska behöva höja skatten eller prioritera om annan verksamhet för att finansiera nya uppgifter. Det sker genom en höjning av de generella statsbidragen i det kommunala utjämningsystemet. (På motsvarande sätt sänks bidragen om ansvar för uppgifter tas bort.)

Försäljningen av laddfordon ökar. För många kan tillgång till laddinfrastruktur på allmän platsmark vara en förutsättning för att kunna ha ett laddfordon. Det gäller till exempel boende i flerbostadshus som endast har tillgång till parkering på sådan mark. Tvingande regler om att anlägga laddplatser på allmän platsmark i viss utsträckning skulle kunna förbättra deras möjligheter att ha ett laddfordon.

Den situationen verkar dock inte finnas i alla kommuner. Flera av de intervjuade kommunerna har till exempel uppgett att de inte har något system för boendeparkering (som underlättar för boende i ett visst område att parkera på allmän platsmark) av det skälet att det hittills inte har funnits behov av det.

Vidare har det framkommit att det är förenat med stora utmaningar för kommunerna att bygga ut laddinfrastruktur på allmän platsmark. Det gäller även vidare utbyggnad i de kommuner som i dag redan har publik laddinfrastruktur på allmän platsmark.

Exempelvis uppger kommunerna att det är mycket dyrare att anlägga laddinfrastruktur på allmän platsmark än på kvartersmark, att det tillkommer kostnader för drift och underhåll om det saknas kommersiellt intresse för att sköta laddinfrastrukturen, att allmän platsmark är begränsad och ska räcka till många behov, att det kommer kräva nya detaljplaner och samordning mellan flera förvaltningar samt att det saknas elkapacitet på vissa platser. Det har också framkommit att vissa kommuner har specifika förutsättningar som försvårar ytterligare och behöver beaktas i sammanhanget, till exempel översvämningrisker i vissa områden eller alléer med skyddsvärda träd där grävning kräver särskilt tillstånd. Vidare hänvisar kommuner till att det kan bli ineffektivt med krav, till exempel om laddinfrastrukturen förläggs till platser där det finns elkapacitet men saknas behov, att det riskerar att bli för mycket investeringar sett till behoven där det redan finns en väl utbyggd laddinfrastruktur på kvartersmark, att det är bättre att arbeta med ”vita fläckar” än att ställa krav på viss kvantitet samt att det är bättre att försöka öka nyttjandegraden på befintliga platser. Vidare hänvisas till att det finns osäkerheter kring utvecklingen, till exempel avseende batteriers räckvidd och ökad möjlighet till snabbbladning på laddstationer.

Mot bakgrund av vad som framkommit om kommunernas svårigheter framstår inte tvingande krav på utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän platsmark som rätt väg framåt. Frågan påverkar kommunalt självstyrelse och det är tveksamt om inskränkningar skulle vara motiverat i detta fall.

En lagstadgad kommunal plan om laddinfrastruktur

En annan åtgärd som kan övervägas och som förvisso också innebär tvingande krav för kommuner men av ett annat slag skulle vara krav på att ta fram en särskild plan eller strategi för laddinfrastruktur i kommunen.

En lagstadgad plan skulle kunna säkerställa att alla kommuner har en genomtänkt och effektiv plan för laddinfrastruktur. Det skulle tvinga kommuner att hantera frågan (de som inte redan gör detta). Det skulle också kunna bidra till att alla kommuner, oavsett storlek och resurser, arbetar aktivt med laddinfrastruktur för att stödja övergången till mer hållbara transportalternativ, men utifrån sina lokala förutsättningar. En laddinfrastrukturplan skulle kunna hjälpa kommuner att bättre förstå och planera för det aktuella och framtida behovet av laddinfrastruktur i kommunen, identifiera platser där laddning mest behövs, göra prioriteringar, och så vidare.

Det krävs dock resurser för att utveckla en sådan plan och en del kommuner skulle sannolikt också behöva stöd och vägledning. Utvecklingen av en laddinfrastrukturplan skulle innebära vissa utgifter men det är framför genomförandet av planen som skulle bli kostsam för kommunerna. Om det lagstadgade kravet endast omfattar framtagandet av planen, skulle detta ge kommunerna utrymme att planera och utföra åtgärder i den takt som de själva bestämmer. Planen skulle också kunna användas som underlag om kommunen senare söker ekonomiskt stöd för genomförande av de åtgärder som pekas ut i planen. Det finns ekonomiskt stöd för kommuner att söka för att bygga ut laddinfrastruktur (se längre ned).

Lagstadgade kommunala planer är inget nytt. Det finns redan andra planer som kommuner är skyldiga att ta fram på olika områden, till exempel energiplan enligt lagen om kommunal energiplanering (1977:439), avfallsplan enligt 15 kap. 41 § miljöbalken samt lägesbild och åtgärdsplan för att förebygga brott enligt lagen (2023:196) om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete.

Ett lagkrav för kommuner om att ta fram en laddinfrastrukturplan skulle kunna beslutas i en ny lag eller integreras i någon befintlig lag. Det sistnämnda skulle ge den nya uppgiften ett tydligt sammanhang samtidigt som det skulle kunna minska den tillkommande administrationen som ett nytt krav trots allt innebär.

Befintlig lagstiftning som kan övervägas är kommunal fysisk planering eller kommunal energiplanering.

Det finns tre typer av kommunala fysiska planer:

- Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och visar i grova drag hur kommunen vill att stad och land ska utvecklas. Översiktsplanen är ett långsiktigt dokument, men den ska hållas aktuell.
- En detaljplan reglerar mer i detalj var byggnader får placeras och hur de ska utformas. Detaljplaner tas fram vid behov och omfattar ofta ett eller några kvarter.
- Områdesbestämmelser är ett mellanting mellan översiktsplan och detaljplan. Genom dessa kan kommunen reglera grunddragen i mark- och vattenanvändningen om det behövs till exempel för att säkerställa översiktsplanens syften.

Vidare ansvarar vissa regioner för regional fysisk planering. Eftersom nyttan med och behovet av regional fysisk planering varierar över landet har kravet på regional fysisk planering begränsats till Stockholms län, Skåne län och Hallands län.

Ett krav om att planera laddinfrastruktur förefaller dock inte passa in i något av de befintliga planinstrumenten för fysisk planering. Exempelvis översiktsplanen omfattar hela kommunen men den ger vägledning endast i stora drag om mark- och vattenområden samt den byggda miljöns utveckling. Översiktsplanens aktualitet ska ses över varje mandatperiod, men det innebär inte att den därvid måste förnyas. Det är ett långsiktigt dokument. Detaljplaner är på en mer detaljerad nivå. Detaljplaneringen sker dock fläckvis och vid behov.

Enligt lagen om kommunal energiplanering ska varje kommun ha en aktuell plan för tillförsel, distribution och användning av energi (3 §). Lagen främjar hushållningen med energi samt verkar för en säker och tillräcklig energitillförsel (1 §). Den här lagen tillkom på 1970-talet och bestämmelserna i den har hittills inte varit särskilt detaljerade. Det framstår därför inte som lämpligt att föra in en detaljstyrning i den lagen om det endast skulle göras avseende laddinfrastruktur. Energimyndigheten genomför för närvarande ett regeringsuppdrag om att utveckla den lokala energiplaneringen i kommunerna genom att ta fram en vägledning och ett metodstöd till lagen om kommunal energiplanering utifrån den storskaliga elektrifiering som prognostiseras och totalförsvarets behov. Energimyndigheten ska även analysera om vägledningen och metodstödet räcker för att uppnå en tillräcklig energiplanering på lokal nivå eller om det behövs en översyn av lagen om kommunal energiplanering.³¹

Ett nytt krav på kommuner att planera laddinfrastruktur tycks därmed inte passa in i varken fysisk planering eller kommunal energiplanering. Något annat befintligt regelverk där det skulle kunna inordnas har inte kunnat

³¹ Regeringsbeslut 2023-07-06, KN2023/03646 och KN2023/01462 (delvis).

identifierats. Troligen skulle det därmed behöva en ny lagstiftning för den nya uppgiften.

En skyldighet för kommuner att inventera behovet av laddinfrastruktur på allmän platsmark

En annan åtgärd som kan övervägas är ett krav på kommuner att inventera behovet av laddinfrastruktur på allmän platsmark i kommunen.

Genom att inventera laddbehovet kan kommunen bilda sig en uppfattning av hur behovet ser ut inom olika områden i kommunen. Detta hjälper till att identifiera var och hur mycket laddinfrastruktur som behövs för att stödja antalet laddfordon i ett visst område. Därefter kan kommunen gå vidare och undersöka de närmare förutsättningarna för utbyggnad av laddinfrastruktur (utifrån t.ex. markförhållanden, elkapacitet, trafiksäkerhet, etc.) för att tillgodose behoven.

Det är troligen vanligt att kommuner gör någon form av inventering av laddbehovet, till exempel inför överväganden kring fysisk utbyggnad av laddinfrastruktur. En inventering av laddbehovet ingår även i regel som en del i framtagandet av en kommunal plan för laddinfrastruktur. Under intervjuerna med kommuner har flera kommuner särskilt lyft vikten av att den fysiska utbyggnaden av laddinfrastruktur, i synnerhet på allmän platsmark, speglar det faktiska behovet av laddning.

Behovsinventering avseende laddbehovet i en kommun förekommer i dag som en frivillig åtgärd. Ambitionsnivåerna kan dock variera från kommun till kommun, eftersom det kan finnas olika prioriteringar utifrån kommunala policyer och mål samt resurser. Men alla kommuner har en viktig roll i omställningen mot elektrifierade vägtransporter och kan bidra på sitt sätt.

Ett krav på kommuner att regelbundet inventera och dokumentera behovet av laddinfrastruktur skulle säkerställa att alla kommuner gör detta och därmed får en bild av hur den aktuella situationen ser ut, vilket i sin tur kan leda till att fler kommuner börjar arbeta aktivt med laddinfrastruktur. Från behovsinventeringen kan de till exempel gå vidare med framtagandet av en plan för utbyggnad av laddinfrastruktur där de efter inventeringen vet att det finns ett laddbehov.

Liksom ett krav på kommuner att ta fram en plan på laddinfrastruktur skulle ett krav på kommuner att inventera och dokumentera laddbehovet vara svårt att inordna i befintligt regelverk för antingen kommunal fysisk planering eller kommunal energiplanering. Även i detta fall skulle det därmed troligen behövas en ny lagstiftning för den nya uppgiften.

Ett ekonomiskt stöd till kommuner för att ta fram en plan eller strategi om laddinfrastruktur

En annan åtgärd som kan övervägas i stället för ett krav om en plan för laddinfrastruktur, alternativt ett krav om behovsinventering, är ett ekonomiskt stöd för att (frivilligt) ta fram en sådan plan (eller strategi).

Ekonomiska incitament kan ofta vara viktiga för att motivera aktörer att vidta åtgärder. Det finns stöd för kommuner att söka när det gäller utbyggnad av laddinfrastruktur. Dock synes de finansiella stöd som finns tillgängliga för kommuner att söka i dagsläget främst vara inriktade på att stödja fysisk utbyggnad av laddinfrastruktur (se nedan), men inte framtagandet av en plan eller strategi för arbetet med laddinfrastruktur i kommunen. En plan är dock ofta det första steget för att börja arbeta aktivt med laddinfrastrukturfrågan. Ibland kan ekonomi vara ett hinder för att påbörja arbetet kring att ta fram en plan kring laddinfrastruktur.

Kommuner kan i dag söka bidrag från Naturvårdsverket för olika typer av laddinfrastruktur. Till exempel kan bidrag från "Ladda bilen" sökas för icke-publik personbilsladdning som är till för i huvudsak boende och anställda. Vidare kan stöd från "Klimatklivet" sökas för icke-publik laddning för fordon i egen verksamhet. Stöden regleras i förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar och i förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Inget av dessa stöd synes vara avsedda för eller omfatta att ta fram en kommunal plan för laddinfrastruktur. En sådan plan kan dessutom ofta behöva omfatta både publik laddinfrastruktur för allmänhetens behov och icke-publik laddinfrastruktur för till exempel boendes eller anställdas behov eller för laddning av kommunens verksamhetsfordon.

Att införa ett krav på att kommuner ska ta fram en plan för laddinfrastruktur jämfört med att införa en möjlighet för kommuner att söka bidrag för att ta fram en sådan plan har båda sina fördelar och nackdelar. Ett krav på kommuner att ta fram en plan säkerställer att alla kommuner gör detta, oavsett till exempel ekonomi och resurser. Det innebär samtidigt att det kan bli utmanande för kommuner, särskilt de med begränsade resurser, att uppfylla kravet. Att ge kommuner möjlighet att söka bidrag för att ta fram en sådan plan kan vara särskilt fördelaktigt för kommuner med begränsade resurser. Det ger också kommunerna mer flexibilitet, till exempel att kunna bestämma när i tiden arbetet görs. Det finns dock ingen garanti att alla kommuner kommer att ta initiativet att söka bidrag och ta fram en plan.

Det finns alltså för- och nackdelar med båda alternativen. Transportstyrelsen tror dock att det i sig kan vara fördelaktigt att införa och utvärdera effekten av ett ekonomiskt incitament för att styra kommunerna i önskad riktning innan eventuella krav införs. Transportstyrelsen noterar att Energimyndigheten och Trafikverket nyligen har föreslagit åtgärder om att öka stödgivningen till kommuner samt att stödgivning bör samlas och samordnas under Energimyndighetens samordningsansvar, se avsnitt 6.2. Det är därför lämpligt att Energimyndigheten utifrån ett sådant ansvar överväger frågan ur ett helhetsperspektiv.

7.2 Laddinfrastruktur på offentlig plats

Bedömning

Tillstånd från Polismyndigheten enligt ordningslagen krävs inte för att sätta upp laddinfrastruktur inom offentlig plats som utgörs av gata, parkering eller torg.

I Energimyndighetens rapport från 2021 om bättre tillgång till hemmaladdning (se avsnitt 6.2) redogörs för regler och tillstånd för användning av kommuns mark och offentlig plats, och att kommunerna tolkar reglerna på olika sätt. I rapporten framförs att det i vissa fall är osäkert om det krävs tillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) för laddning inom offentlig plats som exempelvis utgörs av gator eller torg på allmän platsmark och att osäkerheten potentiellt försvårar etablering av laddinfrastruktur. Energimyndigheten föreslår att det bör undersökas i vilken utsträckning tolkning av ordningslagen är ett problem i dag angående möjligheten att anlägga laddinfrastruktur och vid behov vidta ytterligare åtgärder.

I intervjuerna som vi har genomfört med kommuner (se kapitel 5) har det framkommit att det finns en osäkerhet kring frågan och att det råder olika uppfattningar bland kommunerna. De flesta av kommunerna har uppgett att de tolkar ordningslagen som så att tillstånd inte krävs då laddstolpar sätts upp på parkering på offentlig plats och de upplåter i förekommande fall mark till detta med nyttjanderättsavtal.

Med offentlig plats menas enligt 1 kap. 2 § ordningslagen bland annat gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän platsmark och som har upplåtits för sitt ändamål. Tillstånd krävs av Polismyndigheten för användning av offentlig plats inom detaljplanelagt område om användningen inte stämmer överens med ändamålet för platsen; dock krävs inte tillstånd om platsen bara används tillfälligt och i obetydlig omfattning samt utan att inkräkta på någon annans tillstånd (3 kap. 1 § ordningslagen).

Kommunen ska innan tillstånd ges få yttra sig i frågan och har även vetorätt samt kan ställa upp villkor för tillståndet (3 kap. 2 § ordningslagen). Därutöver finns ett visst utrymme för kommunen att träffa kompletterande avtal med nyttjaren (se RÅ 1992 ref. 87). Om Polismyndigheten beviljar tillstånd får kommunen ta ut ersättning för upplåtelsen enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. Om tillstånd av Polismyndigheten inte krävs kan kommunen upplåta mark med nyttjanderättsavtal enligt jordabalken (1970:994) och parterna kan då avtala om alla villkor och ersättning för upplåtelsen. Reglerna kring användning av kommuns mark och offentlig plats beskrivs mer utförligt i avsnitt 4.5.

Det som enligt Energimyndighetens rapport från 2021 kan uppfattas som osäkert och råda olika uppfattningar kring är om laddningspunkten kan

anses stämma överens med det ändamål som den offentliga platsen är upplåten för och därmed inte kräver tillstånd enligt ordningslagen. I rapporten beskrivs att det i många fall är troligt att de laddningspunkter som sätts upp inom offentlig plats i form av gata eller parkering stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för och därmed inte kräver tillstånd enligt ordningslagen. Om det inte krävs tillstånd av Polismyndigheten enligt ordningslagen så krävs det ändå ett civilrättsligt tillstånd av den som äger och förvaltar den offentliga platsen, om den som sätter upp laddningspunkten inte är densamma som den som äger eller förvaltar platsen.

Vid kontakt med Polismyndigheten har Transportstyrelsen inhämtat att det är extremt ovanligt att det kommer in ansökningar om tillstånd för att sätta upp laddstolpar. Detta menar Polismyndigheten sannolikt beror på att laddstolpar oftast sätts upp på parkeringsplatser i enlighet med detaljplanen, vilket innebär att tillstånd enligt ordningslagen inte behövs.

Om en offentlig plats inom detaljplanelagt område används på ett sätt som stämmer överens med det ändamål som platsen upplåtits för eller är allmänt vedertaget krävs inte tillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617). Om platsen upplåtits för ändamålen trafik (gata) eller parkering är det Polismyndighetens uppfattning att det inte krävs något tillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen för uppsättning av s.k. laddstolpar. Laddstolparna får anses vara ett komplement som behövs för trafikens, vägens, gatans eller parkeringens funktion, jfr. Boverkets beskrivning av detaljplanering – gata och parkering. Transportstyrelsen delar Polismyndighetens bedömning.

7.3 Frågor inom trafikreglering

7.3.1 Vad är en laddplats?

Reglerna om laddplats infördes i trafiklagstiftningen 2011. När Transportstyrelsen 2010 fick i uppdrag av regeringen att lämna förslag på sådana regler övervägdes olika alternativa lösningar (se avsnitt 6.1). Den lösning som Transportstyrelsen fann var lämpligast, och som också var den som regeringen införde, var att införa ett bemyndigande i trafikförordningen att föreskriva om att viss plats ska vara laddplats m.m. Transportstyrelsen anförde att det är en liknande typ av regler som gäller för bland annat motorväg och motortrafikled, cirkulationsplats, gångfartsområde och gågata m.m., och som skulle medge uppställning på laddplatser för fordon som har möjlighet att ladda, även om fordonet momentant inte laddar, samt att det går att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten.

Regeringen införde detta bemyndigande i trafikförordningen, som därmed nu ger möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter ge laddfordon en särskild plats för uppställning där fordonen kan laddas.

Att reglerna om laddplats har likheter med den typ av regler som gäller för motorväg och motortrafikled m.m. avser att det rör sig om en typ av regler

där till exempel plats, väg eller område ”förklaras” vara *viss* plats, väg eller område, med åtföljande regler om vad som gäller där.

7.3.2 Kan det föreskrivas villkor om tidsbegränsning eller avgiftsplikt för parkering på en laddplats?

Bedömning

Ett fordon som står uppställt på en laddplats är ett parkerat fordon. Det är därför möjligt att föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för fordon som parkeras på laddplatsen.

Om en kommun väljer att anlägga laddinfrastruktur och föreskriva om laddplats genom lokal trafikföreskrifter kan den även behöva säkerställa rimlig tillgänglighet till laddplatsen. Att det sker en viss omsättning av fordon på laddplatsen är behövligt, om antalet laddplatser i ett område är begränsat. Att antalet laddplatser är begränsat är ofta fallet, bland annat eftersom laddinfrastruktur är en relativt kostsam investering och som redogjorts för i kapitel 5 finns även olika utmaningar med att anordna laddplatser på allmän platsmark.

Flera kommuner som intervjuats inom ramen för uppdraget har uppgett att de är osäkra på om det är möjligt att föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor på en laddplats, eftersom 10 kap. 1 § andra stycket 17 trafikförordningen (1998:1276) uttryckligen endast anger att sådana villkor får föreskrivas för ”parkering” och att det inte uttryckligen nämns att bestämmelsen även skulle avse uppställning på ”laddplats” (eller för den delen uppställning på ”ändamålsplats”).

Det framgår inte uttryckligen att tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor kan föreskrivas för uppställning på laddplats men det finns inte heller några uttryckliga bestämmelser som säger att sådana föreskrifter inte får meddelas på en plats som är en laddplats. Detta är i enlighet med systematiken i trafikförordningen där det i praktiken inte kan ställas samma villkor för alla de olika särskilda trafikregler som genom lokala trafikföreskrifter får föreskrivas med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket trafikförordningen. Som exempel kan nämnas att det förekommer hastighetsbegränsningar som endast gäller under viss tid av året medan det inte är aktuellt att föreskriva att en väg ska vara motorväg endast under viss tid av året.

Begreppet *parkering* definieras i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som en uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som 1. föranleds av trafikförhållandena, 2. sker för att undvika fara, eller 3. sker för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods (se 2 §). Begreppet *parkeringsplats* förekommer dock i trafikförordningen och vägmärkesförordningen (2007:90) utan att vara definierat i förordningen om vägtrafikdefinitioner. Av den anledningen innehåller begreppet laddplats i samma förordning inte ordet *parkeringsplats* utan endast ordet *plats*.

Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen om vägtrafikdefinitioner innehåller begrepp som får den angivna betydelsen när andra författningar, däribland trafikförordningen och vägmärkesförordningen, hänvisar dit. Lagen innehåller huvudsakligen fordonsrelaterade begrepp som används också i lagar medan förordningen innehåller mer trafikrelaterade begrepp som används först i förordningar. Det är långt ifrån alla begrepp i trafikförordningen eller vägmärkesförordningen som definieras i lagen eller förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Det kan noteras att ändamålet för en parkering inte spelar någon roll i definitionen; däremot finns det trafikregler som tillåter parkering endast för ett visst ändamål.

När ett fordon är uppställt för att ladda faller det inte in under p. 1–3 i definitionen (dvs. någon av de anledningar som skulle utesluta att uppställningen är parkering), varför uppställningen utgör parkering. Det framgår också av sammanhanget i 3 kap. 54 § fjärde stycket trafikförordningen: ”På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning parkeras eller stannas. Andra fordon får inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning.”

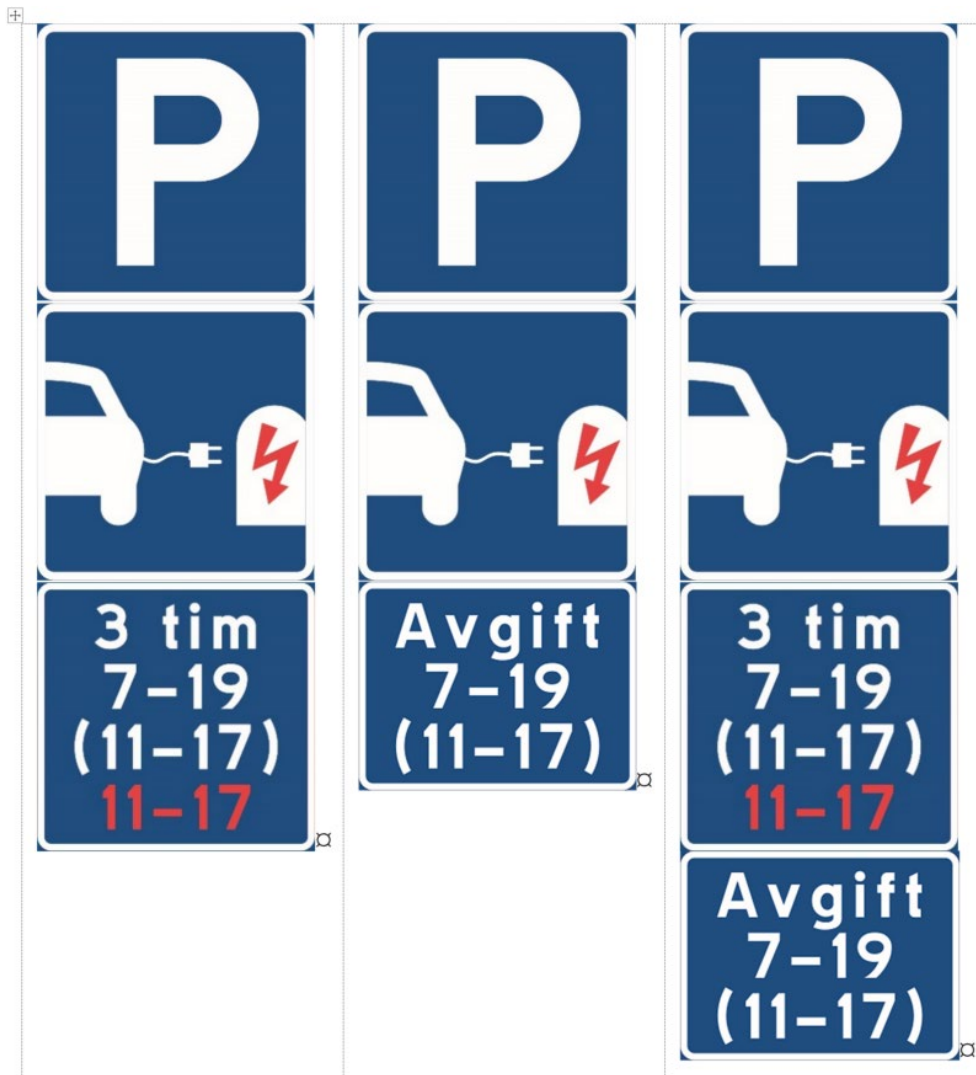
En laddplats är därmed en plats avsedd för uppställning i form av parkering av fordon som kan laddas med elektrisk energi för fordonets framdrivning (men som inte nödvändigtvis måste göra det) och endast sådana fordon. I regeln innefattas även stannande, men det saknar betydelse i sammanhanget.

Eftersom det är en plats avsedd för parkering av fordon med vissa egenskaper skulle man också kunna kalla platsen för *parkeringsplats*. Om man kallar det för *parkeringsplats* eller inte är dock inte av någon betydelse för möjligheten att föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering på en laddplats, eftersom det laddbara fordonet som står uppställt på en laddplats är parkerat.

Det behövs därför inte någon ändring i trafikförordningen för att kommunen vid behov ska kunna meddela föreskrifter om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering. Förutsättningar finns därför redan inom

ramen för den befintliga lagstiftningen vilket kan påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Nedan i figur 8 åskådliggörs hur särskilda trafikregler om tidsbegränsning eller avgiftsplikt för parkering på laddplats kan märkas ut.



Figur 8 åskådliggör hur särskilda trafikregler kan märkas ut.

7.4 Övriga överväganden med anledning av inkomna synpunkter

7.4.1 Möjlighet att föreskriva villkor om pågående laddning vid parkering på en laddplats

En fråga som har uppkommit under utredningen har gällt om det skulle kunna beslutas villkor genom lokala trafikföreskrifter om att fordonet som parkerar på laddplatsen ska vara anslutet med laddningskabeln till laddinfrastrukturen.

Som framgår av avsnitt 4.1.2 bedömdes det inte lämpligt att i bestämmelserna om uppställning på laddplats i 3 kap. 54 § fjärde stycket också införa ett krav på pågående laddning. Sådana krav blir inte lämpligare genom att de införs som villkor för parkering på en laddplats genom lokala trafikföreskrifter. Enligt vår bedömning skulle ett sådant villkor, till skillnad från tidsbegränsning och avgiftsplikt, ändra de grundläggande förutsättningarna för att använda laddplatsen. Bemyndigandet i 10 kap. 1 § andra stycket 17 om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering bedöms därför inte kunna användas för sådana regler.

7.4.2 Möjlighet att kombinera laddplats och ändamålsplats

Energimyndigheten skriver i sin rapport från 2021 om bättre tillgång till hemmaladdning (se avsnitt 6.2) att det finns begränsningar i dagens trafikregelverk när det gäller att kunna kombinera laddplats med ändamålsplats, exempelvis taxiplats (uppställning av fordon i taxitrafik). Att tillåta detta skulle kunna göra det enklare att införa eldrivna taxibilar anför Energimyndigheten. Det förs också i rapporten ett liknande resonemang när det gäller laddplats för delningsfordon. Ändamålsplats eller särskild plats för uppställning av delningsfordon har dock hittills inte införts i lagstiftningen.

En del av de intervjuade kommunerna anser att de har behov av att kunna kombinera laddplats och ändamålsplats, till exempel taxiplats eller lastplats. Alla kommuner har inte detta behov. Fler kommuner är dock positiva till att de skulle ges den möjligheten även om de i dagsläget inte har behov av det.

Transportstyrelsen har även inhämtat från Svenska taxiförbundet att taxibranschen ställer sig positiv till möjligheten att kombinera laddplats och taxiplats.

En laddplats är en plats som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara laddplats och som är utmärkt som laddplats. På en laddplats får endast laddbara fordon parkeras eller stannas. Andra fordon, till exempel icke-laddbara taxifordon, får inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning.

En ändamålsplats är en plats som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara ändamålsplats och som är utmärkt som ändamålsplats. På en ändamålsplats, till exempel taxiplats, får endast fordon stannas eller parkeras för det föreskrivna ändamålet eller för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för detta ändamål.

Laddfordon kan alltså ges en särskild plats – laddplats – för uppställning i lokala trafikföreskrifter. Taxifordon kan också ges en särskild plats – ändamålsplats taxiplats – för uppställning i lokala trafikföreskrifter. Men det är antingen en laddplats eller en ändamålsplats. Det är inte både och. Laddplatsen kan inte förbehållas endast laddbara taxibilar. Det motsatta gäller också. Om det är en taxiplats så får alla taxibilar stå på platsen, inte bara laddbara taxibilar.

Det finns dock inget i trafikförordningen som hindrar att laddstolpar sätts upp på en ändamålsplats, så att fordon som står uppställda för visst ändamål har möjlighet att ladda medan de står uppställda. Dock kan ändamålsplatsen även användas av icke-laddbara fordon som står uppställda där för det föreskrivna ändamålet.

På kvarterersmark finns större möjligheter att reservera uppställning för olika behov.

Frågan är då om det bör införas en möjlighet att på allmän platsmark kunna inrätta en plats för uppställning av laddbara fordon för vissa ändamål, exempelvis för uppställning av laddbara fordon i taxitrafik och uppställning av laddbara fordon vid lastning eller lossning av tungt eller skrymmande gods.

I en svensk studie antas att livslängden för en dieseltaxi är tre år, medan livslängden för en elbilstaxi är fem år.³² Under 2022 var andelen nyregistrerade taxibilar som också var elbil eller laddhybrid ca 25 procent, vilket är en betydande skillnad mot tidigare år.³³ Det innebär att taxibranschen ställer om till eldrift i snabb takt och om det håller i sig kommer taxifordonsflottan snart bestå av främst laddbara taxibilar.

Även om det nu kan finnas behov av att på vissa platser kunna kombinera laddplats och taxiplats, vilket kommuner och taxibranschen har framfört, så är det mer osäkert om behovet kvarstår när andelen laddbara taxibilar växer i snabb takt. Ett införande av en sådan möjlighet innebär inte heller att fler ges tillgång till laddning nära hemmet oavsett boendeform, vilket det här uppdraget syftar till. Detsamma gäller för ett införande av en möjlighet att kunna kombinera laddplats och lastplats.

7.4.3 Utmärkning av laddplats och parkering med laddmöjlighet

När det gäller utmärkning framgår det av 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen (2007:90) att tilläggstavla T24 gäller för laddplats. Denna tavla anger en plats för extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning. Tavlan används under anvisningsmärke E19, parkering, och anger att endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning får parkera.

Anvisningsmärken upplyser trafikanter om förhållanden som gäller för en viss plats eller för en viss väg eller vägsträcka (2 kap. 11 § vägmärkesförordningen). Tilläggstavlor ger kompletterande anvisningar till vägmärken (2 kap. 29 § vägmärkesförordningen).

³² Sustainable innovation. Elbilstaxi – Drivkrafter för storskalig introduktion av elbilar och snabbaddare. Beräkningsmetod elbilstaxi. Sida besökt 2023-12-11.

³³ Svenska taxiförbundet, Branschläget 2023, <https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2023/05/branschlaget-2023.pdf>. Sida besökt 2023-12-11.

När det gäller begrepp som används sägs i 1 kap. 2 § vägmärkesförordningen att beteckningar har den betydelse som anges i förordningen och andra beteckningar som används har samma betydelse som i bland annat lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Under utredningen har det framkommit att en del kommuner är osäkra på när vägmärke T24 får användas. En del kommuner har framfört att det vore fördelaktigt om vägmärke T24 kunde användas även utan att det finns ett beslut om lokal trafikföreskrift om laddplats. Skäl som angetts för detta är att det skulle möjliggöra att använda vägmärket med den allmänt bekanta symbolen även på kvartersmark utan koppling till lokal trafikföreskrift, vilket skulle bli mer enhetligt för trafikanterna samtidigt som det även skulle förenkla och minska administrationen för kommunen (som då inte behöver besluta om lokal trafikföreskrift inför användning av märke T24). Under utredningen har det också framkommit att det förekommer att vägmärket används på kvartersmark utan att det finns en lokal trafikföreskrift om laddplats.

Så som utmärkningsreglerna för laddplats är tillsammans med definitionen av laddplats i 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner krävs det att kommunen i lokal trafikföreskrift föreskriver att en viss plats ska vara laddplats för att få märka ut platsen som laddplats (anvisningsmärke E19, parkering, och tilläggstavla T24, laddplats). Det gäller även på kvartersmark.

Transportstyrelsen bedömer att denna ordning bör kvarstå. På kvartersmark gäller helt andra förutsättningar kring att kunna reservera uppställning för olika behov (se avsnitt 4.1.3). En kommun har möjlighet, men ingen skyldighet, att besluta om lokala trafikföreskrifter för att reglera parkering m.m. på kvartersmark, men markägaren ska i sådant fall ges tillfälle att yttra sig under beredningen av ärendet och i vissa fall krävs även markägarens medgivande (se 10 kap. 6 § trafikförordningen [1998:1276]). Samtidigt kan en markägare bara använda den i vägmärkesförordningen föreskrivna utmärkningen för laddplats (tilläggstavla T24, laddplats, under anvisningsmärke E19, parkering) om kommunen har reglerat platsen som laddplats genom lokal trafikföreskrift. Om det dock finns behov av detta får markägaren vända sig till kommunen.

7.4.4 Vägvisning till laddstation

I 2 kap. 24 § vägmärkesförordningen (2007:90) finns det ett lokaliseringsmärke för vägvisning till laddstation – lokaliseringsmärke H27, laddstation. Märket anger en anläggning för extern laddning med elektrisk energi för fordons framdrivning.

Energimyndigheten tar i sin rapport om bättre tillgång till hemmaladdning från 2021 (se avsnitt 6.2) upp att det saknas koppling mellan begreppet laddstation och begreppet laddplats, att laddstation till skillnad från

laddplats inte är definierat, samt att det i EU-kommissionens förslag till AFIR-förordning föreslås en definition av ordet laddstation som inte självklart sammanfaller med laddstation enligt vägmärkesförordningen. Begreppet laddstation kan enligt Energimyndigheten behöva definieras på nationell nivå med hänsyn tagen till EU:s regelverk.

Sveriges kommuner och regioner har i en skrift 2017 lyft att det får anses tveksamt om det får vägvisas (med lokaliseringsmärke H27) till en anläggning som inte är reglerad och utmärkt som laddplats.³⁴ Några av de kommuner som intervjuats inom ramen för det här uppdraget har uppgett att de är osäkra på vad som avses med laddstation enligt vägmärkesförordningen, eftersom begreppet laddstation till skillnad från begreppet laddplats inte finns med i förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Numera bedöms behovet av att vägvisa till laddstationer vara begränsat, i vart fall inom tätorter. Publik laddning har byggts ut mycket under de senaste åren. Sverige har i dag cirka 35 000 laddningspunkter. Detta är en kraftig ökning jämfört med tidigare år.³⁵ Publik laddning finns i samtliga av de kommuner som har intervjuats i samband med det här uppdraget. Av information på webbsidor³⁶ som tillhandahåller information om var publika laddningspunkter finns framgår också att publika laddningspunkter är vanliga på många orter.

Begreppen i förordningen om vägtrafikdefinitioner är avsedda att användas i andra författningar, särskilt som rör trafik, i den mån det hänvisas till dem. Det finns inget bemyndigande i trafikförordningen att meddela lokala trafikföreskrifter om laddstation, eller några trafikregler för parkering på en laddstation. Det finns därför inte skäl att lägga till en definition om laddstation i förordningen om vägtrafikdefinitioner. Det får anses tillräckligt att vägmärkesförordningen anger vad vägmärket ska användas för det vill säga en anläggning för extern laddning med elektrisk energi för fordons framdrivning.

³⁴ Sveriges kommuner och landsting (2017), Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter.

³⁵ Statistik över publik laddinfrastruktur från Power Circle (elkraftbranschens intresseorganisation), <https://www.elbilsstatistik.se/laddinfrastruktur>.

³⁶ Exempelvis sidorna <https://chargefinder.com/se>, <https://uppladdning.nu/>, <https://kartor.eniro.se/m/KOEFBhttp://www.eniro.se>, <https://www.google.se/maps/search/laddstationer/@59.3142507,18.0616341,14z/data=!3m1!4b1?hl=sv&entry=ttu>. Sidorna besöktes den 15 december 2023.

BILAGA - Uppdraget

**Regeringen****Regeringsbeslut II 7**2023-06-15
LI2023/02739
LI2023/01087
LI2023/01092**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Uppdrag att se över och förenkla vissa regler avseende allmän platsmark

Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att genomföra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark. Syftet med översynen är att förenkla regelverken för att påskynda elektrifieringen av vägtransporter. De hinder som finns när det gäller att anordna uppställning på allmän platsmark och som identifierades i Statens energimyndighets (Energimyndigheten) rapport *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform (ER 2021:24)* ska vara en utgångspunkt för översynen.

Transportstyrelsen ska vid genomförandet av uppdraget beakta konsekvenser för enskilda huvudmän som ansvarar för allmän platsmark och redogöra för de avvägningar som har gjorts.

Transportstyrelsen ska inom ramen för uppdraget utreda om det krävs författningsändringar och i så fall lämna nödvändiga författningsförslag. Transportstyrelsen ska även utreda vilka kostnader som kan uppstå för staten och hur dessa ska finansieras.

Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från andra berörda myndigheter, beakta kommuners och regioners

Datum
2024-04-05Version
01.00Dnr/Beteckning
TSG 2023-4880Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.sePostadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress:
Malm Morgsgatan 3
E-post:
li.registrator@regeringskansliet.se

erfarenheter av att bygga ut laddinfrastruktur på allmän platsmark samt samråda med Boverket i frågor som rör verkets ansvarsområde.

För kostnader som Transportstyrelsen upparbetar under 2023 för uppdragets genomförande får Transportstyrelsen, från Energimyndigheten, rekvirera högst 500 000 kronor från anslaget 1:8 Energi- och klimatomställning på lokal och regional nivå m.m., anslagsposten 1 Genomförande av elektrifieringsstrategin under utgiftsområde 21 Energi. Transportstyrelsen ska senast den 31 oktober 2023 inkomma med en rekvisition av medlen till Energimyndigheten. Redovisning av använda medel samt återbetalning av ej utnyttjade medel ska ske till Energimyndigheten senast den 31 december 2023.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 5 april 2024.

Skälen för regeringens beslut

Energimyndigheten har i samarbete med Lantmäteriet och Boverket haft i uppdrag att redovisa hinder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform. Uppdraget redovisades den 1 november 2021 i rapporten Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform (ER 2021:24). Inom ramen för uppdraget har även Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) bistått Energimyndigheten.

Av Energimyndighetens rapport framgår att det finns utmaningar när det gäller att anordna laddning vid uppställning på allmän platsmark. I rapporten anges bland annat att kommuner gör olika bedömningar i fråga om det är lämpligt att anlägga laddningspunkter på allmän platsmark mot bakgrund av att sådan mark ska vara till för gemensamma ändamål. Vidare framhålls att kommuner för vanliga parkeringsplatser kan föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera, men att det är otydligt om samma möjlighet finns för laddplatser. I rapporten föreslås därför att åtgärder vidtas för att undanröja de otydligheter som finns i regelverken eftersom de utgör ett hinder mot en effektiv reglering och användning av laddplatser på allmän platsmark.

Energimyndigheten och Trafikverket har ett gemensamt regeringsuppdrag om att ta fram ett nationellt handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. Inom ramen för uppdraget presenterades den 1 februari 2023 delrapporten Delrapport inom uppdraget om handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (ER 2023:06). I delrapporten föreslås att regelverken som är relevanta för laddinfrastruktur på allmän platsmark bör förenklas och förtydligas.

De hinder som har identifierats drabbar särskilt ägare av elfordon som är bosatta i hyresrätter samt bostadsrättsföreningar eftersom boendeparkering i regel sker på allmän platsmark. Dessa fordonsägare blir därför ofta beroende av publika laddpunkter, vilka inte alltid är lokaliserade i nära anslutning till bostaden. Av den svenska befolkningen bor cirka 4,5 miljoner, dvs. 43 procent, i lägenhet och av dessa bor de flesta, 60 procent, i en hyresrätt. Andelen kvinnor som bor i flerbostadshus är något högre än andelen män.

Sveriges klimat- och miljöpolitik ska vara ambitiös och arbetet för att bygga ut laddinfrastruktur behöver intensifieras. Eftersom elfordon i huvudsak laddas i nära anslutning till bostaden bör en vägledande utgångspunkt för laddning vid uppställning vara att det ska vara enkelt att ladda elfordon oavsett boendeform. Genom att underlätta anordning av laddinfrastruktur vid uppställning på allmän platsmark skulle fler ges tillgång till laddning nära hemmet oavsett boendeform, vilket också skulle underlätta för fler att välja eldrift och därmed påskynda elektrifieringen av vägtransporter. Regeringen ser mot den bakgrunden ett behov av en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning vid uppställning på allmän platsmark och en utredning kring hur dessa kan förenklas i syfte att underlätta för kommuner att ta fram lokala trafikföreskrifter som påskyndar utbyggnaden av laddinfrastruktur.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Maria Gelin

Kopia till

Justitiedepartementet/L4

Finansdepartementet/BA och OFA

Klimat- och Näringsdepartementet/E och KL

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB, SPN, US och RS

Statens energimyndighet



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503