

Remittering av nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon KN2023/04268 – remissvar från 2030-sekretariatet

senast den 29 november 2023.

Förslaget i sammanfattning

Regeringen föreslår i denna [promemoria](#) ett förändrat stöd för tung ellastbil, miljölastbil och miljöarbetsmaskin samt ett nytt stöd för lätta ellastbilar, för företag, kommuner och regioner. Förslagen är tidigare översiktligt aviserade i budgetpropositionen för 2024. I promemorian föreslås stödets utformning, med ikraftträdande den 15 januari 2024 och stegvis utfasning till 1 juli 2026.

2030-sekretariatets synpunkter

Övergripande

Vi delar regeringens bedömning att det behövs särskild stimulans för att påskynda omställningen av lätta och tunga nyttofordon, där omställningen bort från fossila drivmedel inte kommit lika långt som på personbilssidan. Vi delar också regeringens bedömning att det för lätta nyttofordon sker bäst genom att utnyttja det befintliga reglementet för klimatbonusbilar. Därtill är vi ense med regeringen om att stödet successivt bör trappas ned, och att det är lämpligt att tidigt avisera hur denna trappa utformas.

Vi menar att stimulans bör ges också till biogas- och etanoldrivna fordon inom ramen för samma stöd enligt EU:s De Minimis-regler, att stimulansen initialt kan behöva vara högre än 50 000 kr och att det bör finnas kvar längre än regeringen föreslår, att det också bör finnas ett stöd för begagnade fordon, att stödet också bör gälla minibussar och att stödet bör motsvaras av en utökad malus-beskattnings. Detta utvecklas nedan.

Vi konstaterar att regeringens förslag får begränsad effekt; det finns drygt 600 000 svenskregistrerade lätta lastbilar i trafik, och endast 45 000 fordon omfattas totalt av förslagen i denna promemoria. Det beräknas minska utsläppen av växthusgaser med upp till 100 000 ton koldioxidekvivalenter till 2030, dvs drygt 14 000 ton per år från ikraftträdandet eller knappt 0.3% av den utsläppsökning som den sänkta reduktionsplikten innebär enligt regeringens egna beräkningar – detta nämns för att visa hur stora, kompletterande åtgärder för att minska trafiksektorns klimatpåverkan.

Måluppfyllelse

Regeringen anger som syfte med de föreslagna åtgärderna att de ska bidra till att uppfylla Sveriges del av EU:s ansvarsfördelningsförordning med bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp 2021-2030 för medlemsstaterna, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045. [Regeringsförklaringen](#) slår fast att ”Sverige ska föra en ambitiös och effektiv klimatpolitik för att nå klimatmålen. Det svenska näringslivet ska ges förutsättningar att vara ledande i den gröna omställningen.” Utifrån detta, samt att befintlig klimatlagstiftning givetvis gäller, är det angeläget att regeringen förtydligar att 2030-målet för transportsektorn, med 70 procents minskad klimatpåverkan 2010-2030, är centralt för den politik som presenteras.

Stödgrunder

Regeringen anger att EU:s förändrade allmänna gruppantagsförordning innebär att stöd inte längre kan ges för köp av lastbilar som drivs med fordonsgas eller med bioetanol, och att delfinansiering av dessa fordon ska hänvisas till Klimatklivet. Vi menar att regeringen istället bör, som Finland, använda sig av De minimis-förordningen för att inkludera etanol- och biogaslastbilar i stödet. Då kan åtminstone leasingbolag och företag med egna lastbilar men annan huvudverksamhet (men eventuellt inte åkerier) söka stöd för lastbilsinköp på samma ställe oavsett om lastbilen drivs med el, vätgas eller biogas. Vi noterar att regeringen i andra delar av promemorian föreslår just detta:

Dessa lastbilar och arbetsmaskiner kan även fortsättningsvis få stöd genom Klimatklivet eftersom den stödförordningen även grundar sig på kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Om regeringen trots allt går vidare med förslaget att lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med fordonsgas eller bioetanol ska finansieras genom Klimatklivet, behöver denna finansieringsväg kraftigt förenklas ur ansökningsperspektiv, ha fler ansökningsfönster per år eller helst kontinuerliga ansökningsmöjligheter och ha säkrad finansiering åtminstone till och med år 2026.

Stödnivåer

Regeringen föreslår för tunga ellastbilar stöd på 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 30 procent av den stödberättigande kostnaden för stora företag, 50 procent för medelstora företag och 60 procent för små företag. För miljöarbetsmaskiner gäller högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 40 procent av den stödberättigande kostnaden, eller högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden, om maskinen endast drivs med el.

För köp av miljölastbil är stödnivån 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 20 procent av den stödberättigande kostnaden för stora företag, 40 procent för medelstora företag, 50 för små företag – alltså merkostnaden jämfört med närmast motsvarande konventionella fordon. Exempelvis kan miljölastbilen kosta 2 miljoner kronor, vilket skulle ge ett stöd på 400 000 kr, men om motsvarande diesellastbil kostar 1.5 miljoner kronor så får det stora företaget endast 20% av mellanskillnaden på 500 000 kr, dvs 100 000 kr.

För lätt ellastbil är stödet från 15 januari 2024 högst 30 procent av den stödberättigande kostnaden, högst 50 000 kronor per lastbil, första halvåret 2025 högst 40 000 kronor, därefter högst 30 000 kronor, med utfasning från 1 oktober 2025.

Nivåerna är i hög utsträckning dikterade av EU:s regelverk, vilket pekar på behovet av kompletterande stimulans. Under åren 2024-2026, då denna stimulans tänks gälla, sänks priset på fossil diesel med uppemot fem kronor litern enligt regeringens förslag (skattesänkning och kraftigt sänkt reduktionsplikt), vilket sammantaget för ett genomsnittligt åkeri betyder betydligt mer än de stödnivåer som nu föreslås för miljölastbilar. Därför är det helt avgörande att få till kompletterande stöd för biodrivmedel och laddning för tunga fordon. Här finns mycket inspiration att hämta från Tyskland, där den samlade prisbilden för fordon på el, gas och vätgas är långt mer attraktiv än i Sverige.

I promemorian anges att ”När stöd fördelas utifrån ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får stödnivåerna uppgå till 100 procent av de stödberättigande kostnaderna om det är fråga om ett utsläppsfritt fordon eller till 80 procent om det är ett rent fordon.”, alltså långt mer omfattande än stöd vid normalt inköp. Vi noterar att andra länder, åter t.ex. Tyskland, konstruktivt använt sig av denna möjlighet att från statens sida hålla konkurrensutsatta anbudsförfarande och uppmanar regeringen att göra det samma för tekniker inom miljölastbilar som är mindre mogna, t.ex. bränslecell/vätgas, elvägs-lastbilar eller batteribyteslastbilar.

För lätta lastbilar är premien på 50 000 kronor i lägsta laget, särskilt som fossil diesel nu blir så pass mycket billigare. Vårt tidigare förslag på denna nivå grundades i ett högre dieselpreis, varför regeringen bör överväga att till en början sätta premien på 70 000 kronor.

Utfasningen av stödet för lätta lastbilar är principiellt korrekt men alltför forceras. Att t.ex. ha en nivå 1 januari – sista juni, en annan 1 juli – 30 september och en tredje från 1 oktober skapar otrygghet i systemet, särskilt som leveranstiderna ofta är långa så att de som får sina fordon samma dag med regeringens förslag kan få tre-fyra olika bonusnivåer. Vi föreslår att premien sträcker sig till 2030, med en sänkning på 10 000 kronor vartannat år, och att detta motsvaras av en stegvis höjning av malus-beskattningen som också bör förlängas från dagens tre år till sju år, i linje med regeringens utredare John Hasslers förslag.

Tidigare erfarenheter av att stödet relaterar till priset för en fossildriven motsvarighet övertygar inte; vilket jämförelseobjektet är, är delvis subjektivt och vilket det blir får stor betydelse för stödnivån. Detta förstärks över tid när alltfler fordon enbart kommer som eldrivna – vilken den fossila motsvarigheten till en Tesla Semi är, är exempelvis svårt att utröna och risken är stor att en för billig och enkel lastbil utses vilket gör premien för begränsad.

Utbetalning

I motsats till den tidigare klimatbonusen, ska stödbeloppet endast betalas ut efter begäran om utbetalning, tidigast sex månader efter att fordonet ställts på, och endast om den som köpt fordonet fortfarande äger det och att fordonet är registrerat i Sverige. Regeringen anger ”Att staten skulle subventionera köp av mer miljövänliga lastbilar och miljöarbetsmaskiner som kort efter att stödet utbetalats förs utomlands skulle förfela syftet med stödet. För att minska dessa risker bör utbetalningen av stödet fördröjas.”

Vi godtar förstås EU-kraven på någon slags aktiv handling för att få stödet, men betonar att det måste vara på ren formalianivå, som en bilaga till köpekontraktet eller liknande.

Att premien först betalas ut efter sex månader och enbart om fordonet är kvar i Sverige, känns igen från tidigare bonusmodell och är klokt. Om premien för lätta lastbilar sätts till 70 000 kr kan den också med fördel delas i två delar; en första större på t.ex. 50 000 kr och en andra mindre som betalas ut först efter något år. På så vis förlängs incitamenten att inte exportera fordonen och därmed i praktiken finansiera andra länders klimatomställning med svenska skattemedel.

Däremot bör kravet på att det ska vara samma ägare vid utbetalning undvikas; så länge fordonet stannar i Sverige saknar det klimatmässig betydelse om ägandeförhållandet ändrats. Därtill är kravet en begränsning för de som exempelvis köper in ellastbilar och har dem som demofordon en tid.

Definitioner

Promemorian föreslår att ”tung ellastbil” ska vara utsläppsfritt enligt allmänna gruppundantagsförordningen och miljölastbil ska avses en tung lastbil som delvis drivs med el eller vätgas. Miljöarbetsmaskin är ett motorredskap eller en traktor med nettoeffekt över 15 kW och som drivs med el eller sådana bränslen som är tillåtna enligt gruppundantagsförordningen.

Dessa definitioner bör kunna följa de som gäller sedan tidigare för klimatbonusbil, dvs el, laddhybrid, vätgas/bränslecell, biogas/fordonsgas och etanol (E85/E95), särskilt som definitionerna också bör kunna användas för andra ändamål än enbart delfinansiering.

Avgränsning fordonstyp

För *lätta lastbilar* behöver stödet kunna gälla även el- och gasdrivna fordon upp till 4.25 ton, dvs över den gängse nivån på 3.5 ton, utifrån att dessa något tyngre fordon snart bör bli allmänt tillåtna att framföra på B-körkort. Stödet bör omfatta skåpbilar, flakbilar, pick-ups, vans och minibussar; samtliga dessa fordonskategorier används huvudsakligen av juridiska personer varav en stor andel småföretagare, och för alla dessa fordonstyper är dieseldrift idag helt dominerande.

Tunga lastbilar bör vidgas till tunga vägfordon, dvs också omfatta bussar, som också behöver ett mer omfattande stöd än idag. Detta gäller både bussar för stads- och regionaltrafik.

För samtliga fordon gäller, som angetts ovan, att biogas- och etanoldrift också bör ingå.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket och EU:s klimatmål.

Vi är en löftesleverantör till Sveriges och EU:s beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilan (fordon), Bränslet

(drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Stockholm den 9 november 2023

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet