



Klimat- och näringslivsdepartementet

Nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon

1. Promemorians huvudsakliga innehåll

Förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon syftar till att främja introduktionen av mer miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner på marknaden och bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. Enligt förordningen får bidrag ges till företag, kommuner och regioner för köp av tunga miljölastbilar, eldrivna arbetsmaskiner och miljöarbetsmaskiner.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 aviserat och avsatt medel för ett nytt stöd till lätta ellastbilar (prop. 2023/2024:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22 s. 84). I denna promemoria föreslås att det nya stödet ska införas genom att förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon ändras så att den också omfattar lätta ellastbilar.

Det föreslås också ändringar i förordningen med anledning av de ändringar som gjorts i EU:s allmänna gruppundantagsförordning. Det föreslås nya och ändrade ordförklaringar och nya stödnivåer. Det föreslås vidare att stödet ska betalas ut vid ett senare bestämt tillfälle. Dessutom föreslås att beslut om återkrav ska kunna överklagas, vilket medför att sådana beslut blir direkt verkställbara efter att ha vunnit laga kraft.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 15 januari 2024. Stödnivån för lätta ellastbilar föreslås sänkas över tid genom ändringar i förordningen som träder i kraft den 1 januari 2025 och den 1 juli 2026. Stödet till lätta ellastbilar föreslås fasas ut genom ändringar i förordningen som träder i kraft den 1 oktober 2025.

2. Författningsförslag

2.1 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

Härmed föreskrivs¹ i fråga om förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

dels att 1–4, 6–8, 10 och 22 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas nio nya paragrafer, 4 a, 6 a, 6 b, 8 a–8 c och 13 a–13 c §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

För att främja introduktionen av miljölastbilar, *eldrivna arbetsmaskiner* och miljöarbetsmaskiner på marknaden och bidra till *minskning av utsläpp* av växthusgaser, får Statens energimyndighet bevilja statligt stöd i form av bidrag enligt denna förordning för köp av sådana fordon. Bidrag ges om det finns medel.

För att främja introduktionen av *lätta och tunga ellastbilar*, miljölastbilar och miljöarbetsmaskiner på marknaden och bidra till *att minska utsläppen* av växthusgaser, får Statens energimyndighet bevilja statligt stöd i form av bidrag enligt denna förordning för köp av sådana fordon. Bidrag ges om det finns medel.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 19 § och 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

2 §³

I denna förordning betyder

bioetanol: ett etanolbränsle som till minst 94 procent är framställt av sådan biomassa som avses i 1 kap. 2 § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen,

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Senaste lydelse 2021:1274.

³ Senaste lydelse 2021:1274.

lätt ellastbil: en lätt lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som är ett utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.102g b i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget,

tung ellastbil: en tung lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är ett utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.102g c i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014,

miljölastbil: en tung lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och som är avsedd att drivas enbart av bioetanol, fordonsgas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa, eller dessa i kombination,

eldriven arbetsmaskin: ett motorredskap eller en traktor enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som har en nettoeffekt över 15 kW och som drivs enbart av elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa,

miljöarbetsmaskin: ett motorredskap eller en traktor enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, som har en nettoeffekt över 75 kW och som är avsedd att drivas antingen enbart av fordonsgas eller bioetanol, eller av någon av dessa i kombination med elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa,

vägtrafikregistret: den uppgiftssamling som avses i 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:369).

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras

miljölastbil: en tung lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är ett rent fordon enligt artikel 2.102f b i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 och som delvis drivs med el eller vätgas,

miljöarbetsmaskin: ett motorredskap eller en traktor enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, som har en nettoeffekt över 15 kW och som är avsedd att drivas med el eller sådana bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, och

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

3 §⁴

Stöd får beviljas företag, kommuner och regioner för köp av en miljölastbil, *eldriven arbetsmaskin* eller *en miljöarbetsmaskin* som

1. är eller ska bli registrerad enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning,
2. ska ställas på enligt förordningen om fordons registrering och användning och inte tidigare har varit påställd enligt den förordningen, och
3. inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans.

Stöd får även beviljas för köp av *en eldriven arbetsmaskin eller en miljöarbetsmaskin* som inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans och som inte omfattas av kraven på registrering i förordningen om fordons registrering och användning, om maskinen kan identifieras med hjälp av ett unikt identifikationsnummer eller annan uppgift som gör maskinen möjlig att identifiera.

Stöd får beviljas företag, kommuner och regioner för köp av en *lätt eller tung ellastbil*, miljölastbil eller miljöarbetsmaskin som

Stöd får även beviljas för köp av *en miljöarbetsmaskin* som inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans och som inte omfattas av kraven på registrering i förordningen om fordons registrering och användning, om maskinen kan identifieras med hjälp av ett unikt identifikationsnummer eller annan uppgift som gör maskinen möjlig att identifiera.

4 §⁵

Stöd till företag får endast beviljas i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Stöd till företag *för köp av miljöarbetsmaskiner* får endast beviljas i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

⁴ Senaste lydelse 2022:1418.

⁵ Senaste lydelse 2021:1274.

4 a §

Stöd till företag för köp av lätta och tunga ellastbilar eller miljölastbilar får endast beviljas i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36b i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

6 §⁶

Stöd får inte beviljas för köp av miljölastbilar, *eldrivna arbetsmaskiner och miljöarbetsmaskiner* som

1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag eller annan författning eller villkor i ett tillstånd, *eller*
2. har påbörjats innan ansökan om stöd har getts in till Statens energimyndighet.

Stöd får inte beviljas för köp av *lätta och tunga ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner* som

1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag eller annan författning eller villkor i ett tillstånd,
2. har påbörjats innan ansökan om stöd har getts in till Statens energimyndighet, *eller*
3. berättigar till en klimatbonus enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

6 a §

Stöd får inte beviljas till ett företag som har skulder hos Kronofogdemyndigheten avseende

1. återkrav av stöd enligt denna förordning, *eller*
2. svenska skatter eller avgifter.

6 b §

Stöd får inte beviljas till ett företag om Statens energimyndighet har beslutat att stoppa en utbetalning av ett tidigare

⁶ Senaste lydelse 2021:1274.

beviljat stöd enligt 15 § och beslutet grundats på omständigheter som hänför sig till det sökande företaget.

7 §⁷

Den stödberättigande kostnaden utgörs av prisskillnaden mellan miljölastbilen, *den eldrivna arbetsmaskinen* eller miljöarbetsmaskinen och närmast jämförliga fordon.

Den stödberättigande kostnaden utgörs av prisskillnaden mellan *den lätta ellastbilen, tunga ellastbilen*, miljölastbilen eller miljöarbetsmaskinen och närmast jämförliga fordon.

8 §⁸

Stöd får beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden *för en miljölastbil, en eldriven arbetsmaskin eller en miljöarbetsmaskin*, dock högst 40 procent av den stödberättigande kostnaden.

Stöd för *köp av en miljöarbetsmaskin* får beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock

1. högst 40 procent av den stödberättigande kostnaden, *eller*
2. *högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden, om maskinen endast drivs med el.*

8 a §

Stöd för köp av en tung ellastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 20 procent av bilens inköpskostnad, dock

1. *högst 30 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller stora företag,*
2. *högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller medelstora företag, eller*
3. *högst 60 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller små företag.*

⁷ Senaste lydelse 2021:1274.

⁸ Senaste lydelse 2021:1274.

8 b §

Stöd för köp av en miljölastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 20 procent av bilens inköpskostnad, dock

1. högst 20 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller stora företag,

2. högst 40 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller medelstora företag, eller

3. högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller små företag.

8 c §

Stöd för köp av en lätt ellastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 30 procent av den stödberättigande kostnaden, dock högst 50 000 kronor per lastbil.

10 §⁹

En ansökan om stöd ska vara skriftlig, ges in till Statens energimyndighet och innehålla

1. sökandens namn,
2. uppgifter om antalet miljölastbilar, *eldrivna arbetsmaskiner* eller miljöarbetsmaskiner som ansökan avser,
2. uppgifter om antalet *lätta ellastbilar, tunga ellastbilar,* miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner som ansökan avser,
3. dokumentation som styrker att förutsättningarna enligt 3–6 §§ är uppfyllda,
4. uppgifter om den stödberättigande kostnaden, och

⁹ Senaste lydelse 2021:1274.

5. upplysningar om allt annat offentligt stöd som sökts eller beviljats och som avser samma stödberättigande kostnad som ansökan avser.

Om sökanden är ett företag ska ansökan även innehålla uppgifter om antal anställda, årsomsättning och balansomslutning.

13 a §

När det gäller lastbilar eller miljöarbetsmaskiner som registreras i vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den som köpt ett nytt sådant fordon och ställt på det enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Statens energimyndighet ska betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att fordonet har ställts på. Utbetalning ska ske om

- 1. uppgifterna i vägtrafikregistret visar att den som köpt och ställt på fordonet fortfarande äger det och det är registrerat i Sverige, och*
- 2. övriga förutsättningar för utbetalning är uppfyllda.*

13 b §

När det gäller miljöarbetsmaskiner som inte omfattas av krav på registrering i vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den som köpt en ny sådan maskin.

Statens energimyndighet ska betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att myndigheten har tagit emot en begäran om utbetalning. Utbetalning ska ske om

- 1. stödmottagaren har lämnat in ett intyg om att mottagaren fortfarande äger maskinen och att den finns i och används i Sverige, och*

2. övriga förutsättningar för utbetalning är uppfyllda.

13 c §

Ett sådant intyg som avses i 13 b § ska innehålla en försäkran på heder och samvete från stödmottagaren om att mottagaren fortfarande äger miljöarbetsmaskinen och att den finns i och används i Sverige.

Intyget ska ha kommit in till Statens energimyndighet tidigast sex månader och senast åtta månader efter det att begäran om utbetalning har tagits emot av myndigheten.

22 §

I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 14 och 15 §§ om att inte betala ut stöd får dock inte överklagas.

I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 6 b, 14, 15 eller 18 § får dock inte överklagas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 15 januari 2024.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för stöd som beviljats före ikraftträdandet.

2.2 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

Härigenom föreskrivs¹ att 8 c § förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 c §²

Stöd för köp av en lätt ellastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 30 procent av den stödberättigande kostnaden, dock högst 50 000 kronor per lastbil.

Stöd för köp av en lätt ellastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 30 procent av den stödberättigande kostnaden, dock högst 40 000 kronor per lastbil.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för stöd som beviljats före ikraftträdandet.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Senaste lydelse 202x:000.

2.3 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

Härigenom föreskrivs¹ att 8 c § förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 c §²

Stöd för köp av en lätt ellastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 30 procent av den stödberättigande kostnaden, dock högst 40 000 kronor per lastbil.

Stöd för köp av en lätt ellastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 30 procent av den stödberättigande kostnaden, dock högst 30 000 kronor per lastbil.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2025.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för stöd som beviljats före ikraftträdandet.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Senaste lydelse 202x:000.

2.4 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

Härmed föreskrivs¹ i fråga om förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

dels att 8 c § ska utgå,

dels att 1–3, 4 a, 6, 7, 10 och 13 a §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

För att främja introduktionen av *lätta och tunga* ellastbilar, miljölastbilar och miljöarbetsmaskiner på marknaden och bidra till att minska utsläppen av växthusgaser, får Statens energimyndighet bevilja statligt stöd i form av bidrag enligt denna förordning för köp av sådana fordon. Bidrag ges om det finns medel.

För att främja introduktionen av tunga ellastbilar, miljölastbilar och miljöarbetsmaskiner på marknaden och bidra till att minska utsläppen av växthusgaser, får Statens energimyndighet bevilja statligt stöd i form av bidrag enligt denna förordning för köp av sådana fordon. Bidrag ges om det finns medel.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 19 § och 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

2 §³

I denna förordning betyder

lätt ellastbil: en lätt lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som är ett utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.102g b i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklarar förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget,

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Senaste lydelse 202x:000.

³ Senaste lydelse 202x:000.

tung ellastbil: en tung lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är ett utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.102g c i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget,

miljölastbil: en tung lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är ett rent fordon enligt artikel 2.102f b i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 och som delvis drivs med el eller vätgas,

miljöarbetsmaskin: ett motorredskap eller en traktor enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, som har en nettoeffekt över 15 kW och som är avsedd att drivas med el eller sådana bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, och

vägtrafikregistret: den uppgiftssamling som avses i 2 kap. 1 § vägtrafikdata-lagen (2019:369).

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

3 §⁴

Stöd får beviljas företag, kommuner och regioner för köp av en *lätt eller* tung ellastbil, miljölastbil eller miljöarbetsmaskin som

Stöd får beviljas företag, kommuner och regioner för köp av en tung ellastbil, miljölastbil eller miljöarbetsmaskin som

1. är eller ska bli registrerad enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning,

2. ska ställas på enligt förordningen om fordons registrering och användning och inte tidigare har varit påställd enligt den förordningen, och

3. inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans.

Stöd får även beviljas för köp av en miljöarbetsmaskin som inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans och som inte omfattas av kraven på registrering i förordningen om fordons registrering och användning, om maskinen kan identifieras med hjälp av ett unikt identifikationsnummer eller annan uppgift som gör maskinen möjlig att identifiera.

⁴ Senaste lydelse 202x:000.

4 a §⁵

Stöd till företag för köp av *lätta och tunga* ellastbilar eller miljölastbilar får endast beviljas i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36b i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Stöd till företag för köp av tunga ellastbilar eller miljölastbilar får endast beviljas i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36b i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

6 §⁶

Stöd får inte beviljas för köp av *lätta och tunga* ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner som

Stöd får inte beviljas för köp av tunga ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner som

1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag eller annan författning eller villkor i ett tillstånd, eller
2. har påbörjats innan ansökan om stöd har getts in till Statens energimyndighet, eller
3. berättigar till en klimatbonus enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

7 §⁷

Den stödberättigande kostnaden utgörs av prisskillnaden mellan den *lätta ellastbilen*, tunga ellastbilen, miljölastbilen eller miljöarbetsmaskinen och närmast jämförliga fordon.

Den stödberättigande kostnaden utgörs av prisskillnaden mellan den tunga ellastbilen, miljölastbilen eller miljöarbetsmaskinen och närmast jämförliga fordon.

10 §⁸

En ansökan om stöd ska vara skriftlig, ges in till Statens energimyndighet och innehålla

1. sökandens namn,
2. uppgifter om antalet *lätta ellastbilar*, tunga ellastbilar,

2. uppgifter om antalet tunga ellastbilar, miljölastbilar eller

⁵ Senaste lydelse 202x:000.

⁶ Senaste lydelse 202x:000.

⁷ Senaste lydelse 202x:000.

⁸ Senaste lydelse 202x:000.

miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner som ansökan avser,

miljöarbetsmaskiner som ansökan avser,

3. dokumentation som styrker att förutsättningarna enligt 3–6 §§ är uppfyllda,

4. uppgifter om den stödberättigande kostnaden, och

5. upplysningar om allt annat offentligt stöd som sökts eller beviljats och som avser samma stödberättigande kostnad som ansökan avser.

Om sökanden är ett företag ska ansökan även innehålla uppgifter om antal anställda, årsomsättning och balansomslutning.

13 a §⁹

När det gäller *lätta ellastbilar*, tunga ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner som registreras i vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den som köpt ett nytt sådant fordon och ställt på det enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

När det gäller tunga ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner som registreras i vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den som köpt ett nytt sådant fordon och ställt på det enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Statens energimyndighet ska betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast åtta månader efter det att fordonet har ställts på. Utbetalning ska ske om

1. uppgifterna i vägtrafikregistret visar att den som köpt och ställt på fordonet fortfarande äger det och det är registrerat i Sverige, och

2. övriga förutsättningar för utbetalning är uppfyllda.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2025.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för ansökningar om stöd som avser lätta ellastbilar och som gjorts före ikraftträdandet. I sådana fall gäller dock, i stället för 13 § första meningen, att begäran om utbetalning ska ha kommit in till Statens energimyndighet inom två månader från den tidpunkt som avses i 12 § 1, dock senast den 30 april 2026.

⁹ Senaste lydelse 202x:000.

3. Bakgrund

3.1 Utvecklingen mot eldrift av lätta lastbilar bör påskyndas

De lätta lastbilarna, som spelar en viktig roll för Sveriges företag och inte minst för små och medelstora företag, växer snabbt i antal. I dag finns drygt 600 000 svenskregistrerade lätta lastbilar i trafik, dubbelt så många som år 2000. Drygt 80 procent av de lätta lastbilarna ägs av juridiska personer och den största ägarbranschen är byggsektorn. Utvecklingen mot eldrift av lätta lastbilar går framåt men inte i samma takt som för personbilar. Eldrivna fordon stod för 15 procent av nyförsäljningen av lätta lastbilar under 2022, vilket kan jämföras med 32 procent av personbilarna. Trafikanalys bedömer att marknadsutvecklingen fortfarande är i utvecklingsfasen men på väg in i tillväxtfasen (Eldrivna vägfordon – ägande, regional analys och möjlig utveckling till 2030 Rapport 2022:1). Det är viktigt att alla fordonskategorier ställer om till i huvudsak nollutsläppsfordon. I budgetpropositionen för 2024 har regeringen aviserat att det ska införas ett tillfälligt marknadsintroduktionsstöd för lätta lastbilar (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22 s. 84).

3.2 Ändringarna i EU:s allmänna gruppundantagsförordning gör att stödet till vissa miljöfordon behöver ändras

Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon är anmäld enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, i fortsättningen kallad den allmänna gruppundantagsförordningen. Kommissionens förordning (EU) 2023/1315 av den 23 juni 2023 om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget trädde i kraft den 1 juli 2023. Genom förordningen gjordes ett stort antal ändringar i den allmänna gruppundantagsförordningen. Bland annat har det införts en särskild artikel som reglerar möjligheten att ge stöd till den som förvärvar ett s.k. rent fordon eller ett utsläppsfritt fordon. Även artikel 36, som reglerar möjligheten att ge stöd till miljöskyddsåtgärder, har ändrats. Bestämmelserna i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon behöver därför ses över.

4. Det nya stödet för köp av lätta ellastbilar bör inte betalas ut utan ansökan

Bedömning: Stödet för lätta ellastbilar bör inte, som klimatbonusen enligt förordningen om klimatbonusbilar, betalas ut till registrerade ägare utan ansökan. I stället bör Statens energimyndighet besluta om stöd efter ansökan.

Skälen för bedömningen: Ett alternativ skulle kunna vara att införa en ny förordning som innebär en motsvarande handläggning som gällt för klimatbonusen enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Den ordningen har varit uppbyggd kring de uppgifter som registreras i vägtrafikregistret och har administrerats av Transportstyrelsen. Enligt den ordning som gällt fram till dess att utfasningen av klimatbonusen påbörjades den 8 november 2022 kontrollerade Transportstyrelsen vilka klimatbonusbilar som ställts på i vägtrafikregistret. Om kraven enligt förordningen var uppfyllda betalades bonusen ut till den som stod som registrerad ägare utan att någon ansökan behövde göras.

Klimatbonusen har inte ansetts utgöra statsstöd eftersom den getts till alla som köpt en personbil, lätt lastbil eller lätt buss som uppfyllt utsläppskraven. Dessutom omfattade klimatbonusen en bred majoritet av lätta personbilar och lätta nyttofordon så som lätta lastbilar och lätta bussar. I nu aktuellt fall är det dock fråga om ett stöd som är avsett att riktas till juridiska personer som köper lätta ellastbilar, dvs. företag som använder personbilar eller lätta bussar omfattas inte av det nya stödet. Juridiska personer, dvs. i huvudsak företag men också kommuner och regioner, bedriver i regel ekonomisk verksamhet i form av utbyte av tjänster eller varor på en eller flera marknader. Även kommuner och regioner kan i vissa fall bedriva ekonomisk verksamhet. Eftersom det i huvudsak är företag som använder lätta ellastbilar innebär detta att stödet torde kvalificera sig för att vara ett statsstöd, vilket kräver att stödet antingen godkänns av kommissionen eller att det utformas på ett sådant sätt att villkoren för ett gruppundantag, t.ex. enligt den allmänna gruppundantagsförordningen, är uppfyllda. Om villkoren för gruppundantaget är uppfyllda krävs det inte ett förhandsgodkännande från kommissionen utan enbart en anmälan i efterhand.

Den allmänna gruppundantagsförordningen innehåller en bestämmelse som innebär att en ansökan ska ha gjorts innan åtgärden, t.ex. köpet, får

genomföras (artikel 6). Därför är en handläggning som motsvarar den som gällt för klimatbonusen inte möjlig i fråga om det nya stödet till lätta ellastbilar. Eftersom det finns en nationell förordning som har utformats utifrån kraven i den allmänna gruppundantagsförordningen och som omfattar köp av vissa miljöfordon är det lämpligare och mer tidseffektivt att i stället bredda förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon till att även omfatta stöd till köp av lätta ellastbilar.

5. Ett nytt stöd till lätta ellastbilar införs och klimatpremien anpassas till ändringarna i den allmänna gruppundantagsförordningen

5.1 Lätta ellastbilar ska ges stöd inom klimatpremien

Förslag: Stöd ska kunna ges till den som köper en ny lätt ellastbil. Med lätt ellastbil ska avses en lätt lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner och som är ett utsläppsfritt fordon enligt den allmänna gruppundantagsförordningen.

Skälen för förslaget: Den som köpt en lätt lastbil har tidigare kunnat få stöd genom förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Klimatbonusen håller dock på att fasas ut. Eftersom marknaden för lätta ellastbilar fortfarande håller på att utvecklas bedöms det finnas behov av ett fortsatt incitament för att köpa sådana fordon. Den nuvarande förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon reglerar i dag stöd för köp av tunga miljölastbilar och vissa arbetsmaskiner. Lätta ellastbilar bör inkluderas i klimatpremien och ges stöd enligt förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon. Det bör därför införas en ny ordförklaring av lätt ellastbil i förordningen. Med lätt ellastbil bör avses en lätt lastbil enligt definitionen i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och som är ett utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.102g b i den allmänna gruppundantagsförordningen. Det är alltså fråga om ett lätt fordon i kategori N1 utan koldioxidutsläpp i form av avgaser, fastställt i enlighet med kraven i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

5.2 Stödet till lätta ellastbilar ska ges till företag, kommuner och regioner

Förslag: Stöd för köp av lätta ellastbilar ska ges till företag, kommuner och regioner.

Skälen för förslaget: Enligt förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon får Statens energimyndighet i dag bevilja stöd till företag, kommuner och regioner som köper en miljölastbil, en eldriven arbetsmaskin eller en miljöarbetsmaskin. Det bör inte göras någon ändring när det gäller vilka som ska kunna få stöd enligt förordningen. Eftersom förordningen

föreslås ändras så att den även omfattar lätta ellastbilar bör stöd för köp av sådana alltså kunna ges till företag, kommuner och regioner.

5.3 Ändrade förutsättningar för stöd i vissa fall

Förslag: Stöd ska inte kunna beviljas för köp av lätta ellastbilar som berättigar till klimatbonus. Stöd ska inte heller få beviljas ett företag som har skulder hos Kronofogdemyndigheten avseende återkrav av en klimatpremie eller för svenska skatter eller avgifter. Vidare ska stöd inte kunna beviljas ett företag om Statens energimyndighet tidigare har beslutat att inte betala ut ett beviljat stöd till företaget och beslutet grundats på omständigheter som hänför sig till det företaget.

Skälen för förslaget: Den som förvärvat en klimatbonusbil bör inte också kunna få stöd för samma lätta lastbil enligt förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon. För att säkerställa att stöd inte betalas ut från olika håll för samma lastbil bör det införas en bestämmelse som anger att stöd inte får beviljas för köp av en lätt ellastbil som berättigar till en klimatbonus enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Stöd bör vidare inte kunna beviljas ett företag som har skulder hos Kronofogdemyndigheten avseende återkrav av stöd enligt förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon eller för svenska skatter eller avgifter. Detsamma bör gälla om en stödmottagare är föremål för återkrav av tidigare utbetalat stöd enligt samma förordning. Stöd bör inte heller beviljas ett företag där Statens energimyndighet tidigare har beslutat att inte betala ut ett beviljat stöd enligt någon av de grunder som anges i 15 § i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon. Detta bör dock bara gälla om myndighetens beslut att stoppa utbetalningen grundats på omständigheter som hänför sig till det sökande företaget. Det kan t.ex. handla om att det sökande företaget har lämnat oriktiga uppgifter och på så sätt felaktigt fått ett stöd beviljat eller med ett för högt belopp.

5.4 Ändringar beträffande vilka lastbilar och arbetsmaskiner som ska ges stöd inom klimatpremien

Förslag: Förutsättningarna för att få stöd för köp av vissa miljöfordon ska ändras för att harmonisera med nya definitioner i den allmänna gruppundantagsförordningen. Med tung ellastbil ska avses en tung lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är ett utsläppsfritt fordon enligt den allmänna gruppundantagsförordningen. Med miljölastbil ska avses en

tung lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är ett rent fordon enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som delvis drivs med el eller vätgas. Med miljöarbetsmaskin ska avses ett motorredskap eller en traktor enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som har en nettoeffekt över 15 kW och som är avsedd att drivas med el eller sådana bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen.

Skälen för förslaget: Ändringarna i den allmänna gruppundantagsförordningen innebär att det har införts ett antal nya definitioner. Exempelvis har det införts definitioner av utsläppsfritt fordon (artikel 2.102g), rent fordon (artikel 2.102f) och fordon (artikel 2.102h). Vidare har det införts en ny artikel som avser investeringsstöd till förvärv av rena fordon eller utsläppsfria fordon (artikel 36b). Av den nya artikeln framgår att det är möjligt att bevilja stöd för köp av utsläppsfria fordon eller rena fordon som åtminstone delvis drivs med el eller vätgas (artikel 36b.2).

I dag får stöd enligt förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon ges till den som köper en miljölastbil. Med miljölastbil avses en tung lastbil som är avsedd att drivas enbart av antingen bioetanol, fordonsgas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa, eller av flera av dessa i kombination. Ändringarna i den allmänna gruppundantagsförordningen innebär att stöd inte längre kan ges för köp av lastbilar som drivs med fordonsgas eller med bioetanol. Därför bör ordförklaringen av miljölastbil i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon ändras. Med miljölastbil bör avses en tung lastbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är ett rent fordon enligt artikel 2.102f b i den allmänna gruppundantagsförordningen och som delvis drivs med el eller vätgas. Det bör också införas en ny ordförklaring av tung lastbil. Med en sådan bör avses en tung lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och som är ett utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.102g c i den allmänna gruppundantagsförordningen. Den innebär att den nuvarande ordförklaringen av miljölastbil delas upp så att ordförklaringen av tung lastbil omfattar lastbilar som helt drivs med el medan den ändrade ordförklaringen av miljölastbil omfattar hybrider som delvis drivs med el eller vätgas i kombination med förnybara bränslen. När det gäller miljölastbilar som helt eller delvis drivs av vätgas bör det noteras att vätgasen, under en investerings hela livstid, ska uppfylla de krav som ställs i artikel 36b.1b i den allmänna gruppundantagsförordningen. En medlemsstat är också skyldig att inhämta ett åtagande om detta. När det gäller stödet till

miljölastbilar behöver Statens energimyndighet därför säkerställa att dessa krav uppfylls.

Utöver nya artikel 36b i den allmänna gruppundantagsförordningen har artikel 36 om investeringsstöd till miljöskydd, inklusive utfasning av fossila bränslen, ändrats på så sätt att den artikeln inte ska tillämpas på åtgärder för vilka mer specifika regler fastställs i artiklarna 36a, 36b och 38–48. Artikel 36 ska inte heller tillämpas på investeringar i utrustning, maskiner och industriproduktionsanläggningar som möjliggör användning av fossila bränslen, inklusive sådana som använder naturgas. Artikeln kan dock tillämpas för utrustning eller maskiner som är eldrivna eller som t.ex. använder vätgas som klassificeras som förnybar. Eftersom arbetsmaskiner som drivs helt eller delvis med fossila bränslen inte längre får ges stöd bör ordförklaringen av eldriven arbetsmaskin tas bort och ordförklaringen av miljöarbetsmaskin ändras. Ordförklaringen av miljöarbetsmaskin bör ändras på följande sätt. Effektgränsen på 15 kW i den nuvarande ordförklaringen av eldriven arbetsmaskin flyttas till ordförklaringen av miljöarbetsmaskin. Den lägre effektgränsen ersätter effektgränsen på 75 kW i den nuvarande ordförklaringen av miljöarbetsmaskin. Effektgränsen på 75 kW har varit aktuell för maskiner som använder biogas och bioetanol. Sådana maskiner kommer dock inte längre att kunna få stöd och därför behöver ordförklaringarna anpassas. Ändringen innebär alltså att med miljöarbetsmaskin i fortsättningen avses ett motorredskap eller en traktor med en nettoeffekt över 15 kW och som är avsedda att drivas med el eller bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen.

Nedan finns en tabell som på ett övergripande sätt visar vilka lastbilar och arbetsmaskiner som ges stöd i dag och vilka som, enligt föreslagna ändringar, kommer att fortsätta ges stöd och vilka som inte längre kommer ges stöd. Se avsnitt 5.5 beträffande lastbilar och arbetsmaskiner som inte längre kommer ges stöd inom klimatpremien. När det gäller lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med fordonsgas eller bioetanol bör det noteras att sådana har kunnat omfattas av stöd genom Klimatklivet där stödet fördelas utifrån förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Den stödmöjligheten finns kvar. Stöd enligt Klimatklivet kan i dessa fall komma att beviljas med stöd av 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.

Typ av fordon	Ges stöd enligt förslaget (Ja/Nej)
Lätt ellastbil	Ja
Tung ellastbil	Ja
Miljölastbil	Ja, men bara hybrider som drivs delvis med el och vätgas tillsammans med annat förnybart bränsle
Eldriven arbetsmaskin	Ja, kommer enligt förslaget att betraktas som miljöarbetsmaskin
Miljöarbetsmaskin	Ja, men bara om de drivs med el eller vätgas och tillåtna bränslen enligt artikel 36 i GBER (t.ex. elektrobränsle)
Fordon som drivs med naturgas, inklusive biogas, eller bioetanol	Nej

5.5 Ändrade förutsättningar för stöd som ges vid köp av lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med biogas och bioetanol

Lastbilar eller arbetsmaskiner som drivs med bioetanol och fordonsgas, inklusive biogas, får inte ges stöd enligt den allmänna gruppundantagsförordningen, och inte heller enligt riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 (2022/C 80/01). Som framgår av avsnitt 5.4 kommer lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med bioetanol och fordonsgas, inklusive biogas, inte längre ges stöd inom klimatpremien. Den fordonsgas som används i Sverige består till övervägande del av biogas och bioetanolen tillverkas av förnybara råvaror. Lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med bioetanol eller biogas bidrar således till att minska utsläppen av växthusgaser jämfört med fordon som drivs med diesel, fordonsgas av fossilt ursprung eller andra fossila bränslen. 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.

5.6 Fler och högre stödnivåer införs för tunga ellastbilar, miljölastbilar och miljöarbetsmaskiner

Förslag: Stöd för köp av tunga ellastbilar, miljölastbilar och arbetsmaskiner ska få ges med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst till de stödnivåer som är tillåtna enligt den allmänna gruppundantagsförordningen.

Skälen för förslaget

För att ytterligare främja köp och användning av mer miljövänliga fordon bör möjligheten i den allmänna gruppundantagsförordningen till högre stödnivåer och även uppdelade stödnivåer utnyttjas. Det bör införas bestämmelser i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon om vilka stödnivåer som ska tillämpas för miljöarbetsmaskiner, tunga ellastbilar och miljölastbilar. Den nationella begränsningen av beloppet till högst 20 procent av inköpskostnaden bör gälla även i fortsättningen. Den nationella begränsningen tillsammans med differentierade och uppdelade stödnivåer innebär att den genomsnittliga stödnivån totalt sett inte blir högre samtidigt som små och medelstora företag kan ges något högre stödnivåer än stora företag.

Den allmänna gruppundantagsförordningen tillåter differentierade stödnivåer för miljöarbetsmaskiner

När det gäller miljöarbetsmaskiner ska artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen tillämpas. Ändringarna i artikeln innebär att det finns en bestämd grundstödnivå. Denna nivå uppgår till 40 procent av de stödberättigande kostnaderna (artikel 36.1b, artikel 36.5 och artikel 36.4 a). Den stödberättigande kostnaden är de extra miljöinvesteringskostnaderna. De extra miljöinvesteringskostnaderna beräknas som skillnaden mellan investeringskostnaderna för det fordon som beviljas statligt stöd och kostnaderna för den mindre miljövänliga investeringen (artikel 36.4 a). Grundstödnivån får höjas med 10 procentenheter om maskinen drivs helt på el, eftersom full eldrift innebär att utsläppen av växthusgaser minskar med 100 procent (artikel 36.5). En tillämpning av dessa stödnivåer samtidigt som den nationella begränsningen på 20 procent av inköpskostnaden behålls innebär alltså att stöd för köp av miljöarbetsmaskin som helt drivs med el ska få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden. Stöd för köp av en miljöarbetsmaskin som drivs med annat drivmedel ska få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av

inköpskostnaden, dock högst 40 procent av den stödberättigande kostnaden (artikel 36.1 b, artikel 36.5 och artikel 36.4 a). I det senare fallet är stödnivån oförändrad jämfört med det som gäller i dag.

Typ av miljöarbetsmaskin	Ny stödnivå miljöarbetsmaskiner
Eldriven	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 50 % av stödberättigande kostnad
Delvis el och/eller annat tillåtet bränsle	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 40 % av stödberättigande kostnad

Den allmänna gruppundantagsförordningen tillåter högre och differentierade stödnivåer för tunga ellastbilar och miljölastbilar

När det gäller tunga ellastbilar och miljölastbilar ska den nya artikel 36b i den allmänna gruppundantagsförordningen tillämpas. Den nya artikeln innehåller bestämmelser som innebär att stöd antingen får fördelas utifrån ett konkurrensutsatt anbudsförfarande eller genom en stödordning. 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. När stöd fördelas utifrån en stödordning får grundstödnivån uppgå till högst 20 procent av de stödberättigande kostnaderna (artikel 36b.6). Den stödberättigande kostnaden är merkostnaden. Merkostnaden beräknas som skillnaden mellan investeringskostnaden för inköp av ett utsläppsfritt eller rent fordon och investeringskostnaden för köp av ett fordon i samma kategori som uppfyller krav som redan gäller och som skulle ha köpts utan stöd (artikel 36b.3 a).

Förordningen om stöd till vissa miljöfordon är en stödordning, vilket innebär att stöd får ges utifrån de mer begränsade stödnivåer som är tillåtna enligt den allmänna gruppundantagsförordningen och eventuella nationella begränsningar. Det bedöms i nuläget inte vara aktuellt att fördela stöd utifrån ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Stödnivån för tunga ellastbilar

För en tung ellastbil som är ett utsläppsfritt fordon får grundstödnivån på 20 procent höjas med 10 procentenheter. Det är också tillåtet att höja grundstödnivån beroende på storleken på det sökande företaget. En tillämpning av dessa stödnivåer samtidigt som den nationella begränsningen på 20 procent av inköpskostnaden behålls innebär alltså att stöd för köp av

en tung ellastbil ska få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 30 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller stora företag. När det gäller medelstora företag ska stöd få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden. När det gäller små företag ska stöd få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 60 procent av den stödberättigande kostnaden.

Typ av företag	Ny stödnivå tunga ellastbilar
Stora företag	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 30 % av stödberättigande kostnad
Medelstora företag	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 50 % av stödberättigande kostnad
Små företag	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 60 % av stödberättigande kostnad

Stödnivån för miljölastbilar

För en miljölastbil som är ett rent fordon gäller grundstödnivån på 20 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det är också tillåtet att höja grundstödnivån beroende på storleken på det sökande företaget. Stöd för köp av en miljölastbil ska alltså få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 20 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller stora företag. När det gäller medelstora företag ska stöd få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 40 procent av den stödberättigande kostnaden. När det gäller små företag ska stöd få beviljas med ett belopp som motsvarar högst 20 procent av inköpskostnaden, dock högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden.

Typ av företag	Ny stödnivå miljölastbilar
Stora företag	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 20 % av stödberättigande kostnad
Medelstora företag	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 50 % av stödberättigande kostnad
Små företag	Högst 20 % av inköpskostnad, dock högst 40 % av stödberättigande kostnad

5.7 Ett högsta stödbelopp för lätta ellastbilar införs

Förslag: Stöd för köp av en lätt ellastbil får beviljas med ett belopp som motsvarar 30 procent av den stödberättigande kostnaden, dock högst 50 000 kronor per lastbil.

Skälen för förslaget: För en lätt ellastbil som är ett utsläppsfritt fordon får grundstödnivån på 20 procent höjas med ytterligare 10 procentenheter. Det innebär att stödnivån för lätta ellastbilar får sättas till 30 procent av de stödberättigande kostnaderna. Prisnivån för lätta ellastbilar är lägre än för tunga fordon och arbetsmaskiner. En differentierad stödnivå utifrån det sökande företags storlek bedöms därför inte vara nödvändig. Det bör i stället införas en nationell begränsning som begränsar stödet för inköp av lätta ellastbilar till ett fast belopp. Begränsningen bör innebära att stöd får ges vid köp av en lätt ellastbil till ett belopp som motsvarar 30 procent av den stödberättigande kostnaden, dock högst 50 000 kronor per lastbil. Beträffande den stödberättigande kostnaden, se avsnitt 5.6.

5.8 Det fasta stödbeloppet för lätta ellastbilar trappas successivt ned inför att stödet fasas ut

Förslag: Stöd som beviljas för köp av lätta ellastbilar från och med 1 januari 2025 till och med 30 juni 2025 ska få uppgå till högst 40 000 kronor. Stöd som beviljas för köp av lätta ellastbilar från och med 1 juli 2025 ska få uppgå till högst 30 000 kronor. Stödet till lätta ellastbilar ska fasas ut med början den 1 oktober 2025. Äldre föreskrifter ska gälla för ansökningar som avser lätta ellastbilar och som lämnats in till Statens energimyndighet före ikraftträdandet. En begäran om utbetalning av beviljat stöd avseende lätta ellastbilar ska lämnas in inom två månader från datumet för köpets genomförande, dock senast den 30 april 2026.

Skälen för förslaget

Det högsta fasta stödbeloppet för lätta ellastbilar ska successivt trappas ned

Stödet till lätta ellastbilar är avsett att fortsätta främja marknadsintroduktionen av sådana fordon. Av detta följer att stödnivån bör trappas ned allteftersom ellastbilar blir mer etablerade på marknaden. Det fasta stödbeloppet för lätta ellastbilar föreslås därför sänkas på följande sätt. Den 1 januari 2025 bör ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon träda i kraft som innebär att det fasta stödbeloppet för lätta ellastbilar bestäms till 40 000 kronor under perioden 1 januari 2025 till och

med 30 juni 2025. På motsvarande sätt bör en ytterligare ändring träda i kraft den 1 juli 2025 som innebär att det fasta stödbeloppet bestäms till 30 000 kronor. Stödet till lätta ellastbilar ska fasas ut

Eftersom stödet till lätta ellastbilar är avsett att vara ett tillfälligt stöd bör stödet fasas ut efter en viss tid. Från och med den 1 oktober 2025 bör inga nya ansökningar om stöd för köp av lätta ellastbilar längre få beviljas. Statens energimyndighet anger i stödbeslutet när köpet senast ska vara genomfört (12 § 1 förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon). I stället för den tidpunkt som anges i 13 § första meningen bör gälla att sökande ska lämna in begäran om utbetalning inom två månader från det datum när köpet senast ska vara genomfört, dock senast 30 april 2026. Denna avvikande tidpunkt bör endast gälla för sökande som begär utbetalning av stöd som beviljats för köp av andra fordon än tunga ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner, dvs. lätta ellastbilar.

5.9 Beviljat stödbelopp ska betalas ut efter en bestämd tid

Förslag: När det gäller lastbilar och arbetsmaskiner som registreras i vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den som köpt en ny lastbil eller arbetsmaskin och ställt på den. Stödbeloppet ska betalas ut efter det att en begäran om utbetalning kommit in, men tidigast sex månader efter det att fordonet ställts på. Som ytterligare förutsättning för utbetalning ska gälla att den som köpt fordonet fortfarande äger det och att fordonet är registrerat i Sverige.

När det gäller arbetsmaskiner som inte omfattas av kraven på registrering ska stödet betalas ut till den som köpt en sådan maskin. Utbetalning ska ske tidigast sex månader efter det att myndigheten har tagit emot en begäran om utbetalning. Som ytterligare förutsättning för utbetalning ska gälla att den som köpt maskinen fortfarande äger den och att maskinen finns i och används i Sverige. Stödmottagaren ska intyga detta på heder och samvete. Intyget ska ha kommit in till myndigheten tidigast sex månader och senast åtta månader efter det att begäran om utbetalning tagits emot av myndigheten.

Skälen för förslaget: Styrmedel ska vara effektiva och användas till avsett ändamål. Regeringen har vidare en ambition att säkerställa att nya statliga stöd utformas på ett sätt som minskar riskerna för brott och felaktiga utbetalningar (prop. 2023/24:1, finansplanen s. 35). Även vid ändring av

befintliga statliga stöd ska riskerna för brott och felaktiga utbetalningar beaktas. Vid utformningen av de ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon som nu föreslås måste därför även hänsyn tas till risken för att stödet missbrukas.

I förordningen finns redan i dag bestämmelser om att stödmottagaren är återbetalningsskyldig om mottagaren exempelvis har lämnat felaktiga uppgifter och stödet därigenom har beviljats felaktigt eller med för högt belopp. Vidare finns krav på att Statens energimyndighet ska utöva tillsyn över att villkoren för stödet följs. Dessutom ska myndigheten följa upp och utvärdera de stöd som ges enligt förordningen. I avsnitt 5.6 föreslås att stödnivåerna höjs och att det införs en möjlighet att differentiera stödnivåerna utifrån hur stort företaget är. Även om högre stödnivåer ger ett större incitament att ställa om och köpa mer miljövänliga lastbilar och miljöarbetsmaskiner kan det också öka riskerna för upplägg som kan leda till felaktiga utbetalningar. Utöver bestämmelser om återkrav och tillsyn som redan i dag finns i förordningen, finns det anledning att överväga om det bör införas ytterligare bestämmelser som minskar riskerna för felaktiga utbetalningar. Sökandena är naturligtvis intresserade av att snabbt kunna få beviljat stöd utbetalt samtidigt som det från det allmännas sida finns behov av att minska riskerna för felaktiga utbetalningar. En avvägning mellan dessa intressen bör göras.

Utöver frågan om att minska riskerna för felaktiga utbetalningar finns det också ett behov av att minska intresset för sökande att snabbt få det beviljade stödet utbetalt för att därefter kunna exportera fordonet utomlands. Det kan finnas ett intresse att exportera dessa typer av fordon med hänsyn exempelvis till att säljaren kan sälja fordonet utomlands till ett högre pris än vad som hade varit fallet om fordonet sålts inom Sverige. 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. I dag gäller att om utbetalning ska ske behöver sökanden begära utbetalning inom sex månader från den dag som angetts i stödbeslutet om när köpet ska vara genomfört. En begäran om utbetalning kan således lämnas först när lastbilen eller arbetsmaskinen har levererats och ställts på i vägtrafikregistret. Kravet på begäran om utbetalning gäller alltså. Utbetalningen bör fördröjas så att

den sker tidigast sex månader från det att bilen ställts på. Utbetalning bör ske endast om uppgifterna i vägtrafikregistret visar att den som köpt och ställt på fordonet fortfarande äger det och det är registrerat i Sverige och att övriga förutsättningar för utbetalning är uppfyllda.

I de fall det inte är aktuellt att ställa på en arbetsmaskin bör utbetalningen ske sex månader efter det att myndigheten tagit emot begäran om utbetalning. Utbetalning bör endast ske om stödmottagaren har lämnat in ett intyg om att mottagaren fortfarande äger maskinen och att den finns i och används i Sverige och om övriga förutsättningar för utbetalning är uppfyllda. Det bör vara ett krav att intyget lämnas tidigast sex månader, dock senast åtta månader efter det att begäran om utbetalning har lämnats in till Statens energimyndighet. I det här fallet finns ingen möjlighet för myndigheten att kontrollera om eller när arbetsmaskinen har ställts på i vägtrafikregistret. De uppgifter som lämnas av sökanden själv blir därför svårare för myndigheten att följa upp. Därför bör det i vart fall krävas att stödmottagaren aktivt återkommer till myndigheten med intyget. Det bör krävas att uppgifterna i intyget lämnas på heder och samvete.

6. Överklagande

Förslag: Beslut om återkrav och beslut om att ett sökande företag inte beviljas stöd på grund av att myndigheten har beslutat att ett tidigare beviljat stöd inte ska betalas ut, ska kunna överklagas.

Skälen för förslaget: I förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon finns ett överklagandeförbud gällande andra beslut än beslut om att inte betala ut stöd (22 §). Det innebär att beslut om återkrav i dag omfattas av ett överklagandeförbud (18 och 22 §§).

Av 3 kap. 1 § 6 utsökningsbalken följer att beslut som fattas av en förvaltningsmyndighet och som innefattar en betalningsskyldighet utgör en exekutionstitel, om beslutet kan överklagas i annan ordning än den som gäller för laglighetsprövning enligt 13 kap. kommunallagen (2017:725). Bestämmelsen infördes den 1 september 2022 i syfte att effektivisera verkställigheten av förvaltningsmyndigheters beslut om återkrav och annan betalningsskyldighet (prop. 2021/22:206, bet. 2021/22:CU30, rskr. 2021/22:447). Ändringen innebär att en förvaltningsmyndighets beslut om till exempel återkrav kan bli direkt verkställbart utan att myndigheten först

måste väcka talan i domstol eller ansöka om betalningsföreläggande för att driva in ett återkrav.

I syfte att effektivisera verkställigheten av beslut om återkrav för Statens energimyndighet bör sådana beslut vara möjliga att överklaga, vilket alltså medför att de blir direkt verkställbara. Bestämmelsen om överklagande i 22 § förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon bör därför ändras på så sätt att beslut om återkrav enligt 18 § inte längre ska omfattas av överklagandeförbudet och således ska kunna överklagas.

I avsnitt 5.3 föreslås att det ska införas en ny bestämmelse som innebär att stöd inte får beviljas till ett företag om Statens energimyndighet tidigare har beslutat om att stoppa en utbetalning av beviljat stöd enligt 15 § i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon. Eftersom myndigheten ska pröva om den tidigare stoppade utbetalningen grundats på omständigheter som hänförs till det sökande företaget är det rimligt att det finns en möjlighet att överklaga beslutet om att inte bevilja stöd.

7. Ikraftträdande

Ändringarna bör träda i kraft den 15 januari 2024. Det bör noteras att när den allmänna gruppundantagsförordningen ändras fortsätter stödordningar som är undantagna enligt EU-förordningen att gälla under en anpassningsperiod på sex månader (artikel 58.5). För att EU-förordningen ska kunna fortsätta att tillämpas behöver medlemsstaterna justera sina nationella stödförordningar utifrån de ändringar som gjorts i EU-förordningen. Från och med den 1 januari 2024 kan stöd därför inte längre beviljas enligt nuvarande bestämmelser. Stöd kan beviljas först när de föreslagna ändringarna i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon har trätt i kraft.

När det gäller ändringsförordningarna i avsnitt 2.2 och 2.3 bör dessa träda i kraft den 1 januari 2025 respektive den 1 juli 2025. När det gäller ändringsförordningen i avsnitt 2.4 bör denna träda i kraft den 1 oktober 2025.

8. Konsekvenser

8.1 Syftet med regleringen

Att möjliggöra en snabb omställning till eldrivna fordon är av avgörande betydelse för att kunna nå både Sveriges åtagande om att minska utsläppen

inom den s.k. ansvarsfördelningsförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning [EU] 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet) med 50 procent till 2030, jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045.

8.2 Vilka berörs av ändringarna?

8.2.1 Hur påverkar ändringarna fysiska personer?

Fysiska personer påverkas inte av ändringarna. Stödet får bara beviljas till företag, kommuner och regioner.

8.2.2 Hur påverkar ändringarna företag?

Det nya stödet till lätta ellastbilar bedöms underlätta övergången till elektriska fordon, särskilt för små och medelstora företag. Eldrivna fordon kan ge en ökad konkurrenskraft och minskade kostnader för företagen. Det fallande takbeloppet skapar incitament att tidigarelägga inköp av lätta ellastbilar och genom att upplägget aviseras redan nu bedöms de potentiellt negativa konsekvenserna undvikas.

De nya förutsättningarna för att ge stöd till fordon med den allmänna gruppundantagsförordningen som stödgrund påverkar företagen på olika sätt. Vissa fordonstyper och arbetsmaskiner, t.ex. biogaslastbilar, som omfattas av stödförordningen i dag, kommer i fortsättningen kunna ges stöd genom Klimatklivet och är endast stödberättigade genom så kallat stöd av mindre betydelse. Det begränsar möjligheten för ett företag att få stöd om det sökande företaget har fått annat stöd av mindre betydelse. Klimatklivets ansökningsprocess kräver mer underlag i jämförelse med Klimatpremien vilket skapar en viss ökad administration för de företag som väljer att ansöka där. I relation till det potentiella stödbeloppet bedöms den ökade administrationen inte vara ett betydande hinder.

Inköpspriset för stödberättigande fordon är betydligt högre än motsvarande fordon med konventionell drivlina. Företag har olika förutsättningar, bl.a. beroende på dess storlek, att kunna genomföra investeringar i dessa fordonstyper. För lastbilar sänks stödets grundnivå, vilket innebär att stora företag i fortsättningen kan beviljas ett lägre stödbelopp jämfört med i dag. Ett stort företag bedöms dock ha lättare att kunna hantera de minskade stödbeloppen. Intresset för att investera bedöms därför inte minska. Genom

en differentierad stödnivå kommer stödbeloppet att bli högre för små och medelstora företag. Trots den nationella begränsningen på 20 procent av inköspriset har söktrycket de senaste åren varit högt. Att begränsningen behålls bedöms därför inte minska incitamentet.

För att minska risken för felaktiga utbetalningar och fusk får beviljat stöd betalas ut tidigast efter en bestämd tid och endast under förutsättning att lastbilen eller arbetsmaskinen fortfarande ägs av det sökande företaget efter en viss tid. Syftet är att minska incitament att sälja lastbilen eller arbetsmaskinen vidare inom och utom landet. Upplägget innebär en viss ökad kapitalkostnad för företagen, vilket skulle kunna vara ett problem, särskilt för små och medelstora företag. I relation till stödbeloppet bedöms dock den ökade kapitalkostnaden som liten. Den senarelagda utbetalningen bedöms därför inte på ett betydande sätt försämra möjligheten för små och medelstora företag att ta del av stödet.

8.3 Hur påverkar ändringarna miljön?

Investeringsstödet till lätta ellastbilar kompletterar EU:s koldioxidkrav för lätta fordon och syftar till att öka andelen nollutsläppsfordon i nyförsäljningen av lätta lastbilar. Stödet till lätta lastbilar beräknas minska utsläppen av växthusgaser med upp till 100 000 ton koldioxidekvivalenter till 2030. Den beräkningen bygger på de belopp som anges i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/2024:1 utg.omr. 20, avsnitt 3.22, s. 84) som innebär att stöd kan ges till knappt 45 000 fordon med de stödnivåer som föreslås i denna promemoria. Eldrivna lätta lastbilar bidrar även till en bättre luftkvalitet, särskilt i stadsmiljö.

8.4 Hur påverkar ändringarna handeln inom EU?

Lätta lastbilar har fram till den 8 november 2022 omfattats av förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. I denna promemoria föreslås att det införs ett nytt stöd vid köp av lätta ellastbilar. Det nya stödet kan inte förväntas påverka handeln mellan medlemsstaterna och inte heller konkurrensen mellan europeiska företag.

Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon är anmäld enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Eftersom ändringarna innehåller krav som kan påverka saluföringen av lätta ellastbilar bör de anmälas i enlighet med direktivet.

8.5 Vilka konsekvenser får ändringarna för myndigheter, regioner och kommuner?

Statens energimyndighet får en kraftigt höjd arbetsbelastning, främst på grund av att lätta ellastbilar blir stödberättigande. Myndighetens arbetsbelastning bedöms också öka på grund av att utbetalningarna kombineras med kontroll av att det sökande företaget fortfarande äger fordonet. Anslag 1:17 Klimatpremier får användas till utgifter för myndighetens administration av stöd enligt förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon. Kommuner och regioner som köper stödberättigande fordon påverkas i mindre utsträckning men kan gynnas av förslaget eftersom lätta ellastbilar blir stödberättigande. Förslaget att beslut om återkrav ska gå att överklaga och att dessa därmed blir verkställbara exekutionstitlar får antas spara tid och resurser för Statens energimyndighet och bidra till att de allmänna domstolarna belastas i mindre omfattning. Ändringen kan dock samtidigt medföra en viss ökad måltillströmning för de allmänna förvaltningsdomstolarna. Bestämmelsen om att stöd inte får beviljas till ett företag om Energimyndigheten tidigare har beslutat om att stoppa en utbetalning av beviljat stöd syftar till att vara avhållande. Avslagsbeslut som grundas på bestämmelsen föreslå kunna överklagas genom att de inte omfattas av gällande överklagandeförbud. Även detta skulle kunna innebära en viss ökning av nya mål till de allmänna förvaltningsdomstolarna. Den ökade belastningen för domstolarna bedöms dock vara marginell. I övrigt bedöms förslagen inte leda till några ökade kostnader eller annars vara betungande för domstolarna. Att beslut om återkrav ska kunna överklagas innebär att Energimyndigheten inte behöver ansöka om betalningsföreläggande hos Kronofogdemyndigheten. Eftersom beslutet om återkrav är en exekutionstitel kan Energimyndigheten direkt vända sig till Kronofogdemyndigheten för att få beslutet verkställt. På samma sätt som för Energimyndigheten får denna förändring antas spara tid och resurser även för Kronofogdemyndigheten.