

Klimat- och näringslivsdepartementet

Angående förslag till nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen och statligt stöd till vissa miljöfordon

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och lämnar i det följande sina synpunkter.

Sammanfattning

Mobility Sweden välkomnar ett marknadsintroduktionsstöd riktat mot lätta ellastbilar. Vi är samtidigt medvetna om vikten av att ta hänsyn till EU:s statsstödsregler, vilka i vissa avseenden bidrar till förutsättningar som inte kan betraktas som optimala ur ett svenskt perspektiv, speciellt när det gäller fordon och arbetsmaskiner som drivs med förnybara bränslen. Mobility Sweden delar emellertid regeringens uppfattning om att stödet till lätta ellastbilar bör hanteras inom ramen för klimatpremien med stöd av gruppundantaget.

Däremot ser vi behov av vissa förändringar i förslaget till författningstext, liksom tydliggöranden i Energimyndighetens vägledning, för att klimatpremien för lätta ellastbilar ska vara möjlig att tillämpa i praktiken. Vi har med nuvarande förslag svårt att se att processen som omfattar allt från ansökan om klimatpremie, till köp, registrering, ansökan om utbetalning och utbetalning kommer fungera för marknaden för lätta ellastbilar. Det finns väsentliga skillnader mellan denna marknad och marknaderna för t.ex. tunga lastbilar och arbetsmaskiner. Frågor som väcks, vilka vi utvecklar nedan, är bl.a:

- Hur ska det bli praktiskt möjligt att ansöka om klimatpremie för en lätt ellastbil innan köpet har påbörjats?
- Vad avses med priset på en lätt ellastbil – är det t.ex. priset på grundfordonet eller priset på det slutliga, etappvis färdigställda, fordonet enligt kundens specifikation?
- Vem avgör vilket pris på den lätta ellastbilen som ska tillämpas?
- Vilket "referensfordon" ska användas vid beräkning av den stödberättigade kostnaden?
- Vem avgör om valet av referensfordon vid beräkning av den stödberättigade kostnaden är relevant?

Allmänna överväganden och reflektioner

Mobility Sweden vill inledningsvis meddela att vi värdesätter ett riktat stöd i syfte att påskynda introduktionen av lätta ellastbilar. Vi inser givetvis att det finns bakomliggande begränsningar vid utformningen av det nya marknadsintroduktionsstödet, i form av EU:s statsstödsregler.

Då den befintliga klimatpremien till tunga lastbilar och arbetsmaskiner tar stöd i den s.k. "Gruppundantagsförordningen" (EU) 651/2014, delar vi regeringens uppfattning om att den mest naturliga vägen framåt är att inkludera marknadsintroduktionsstödet till lätta ellastbilar inom ramen för befintligt stöd. Att ansöka om ett specifikt undantag från statsstödsreglerna, i syfte att introducera ett nytt stöd riktat mot lätta ellastbilar, är en process som riskerar att dra ut på tiden samtidigt som resultatet är ovisst.

Det är emellertid svårt att inte notera att hänvisningen till gruppundantaget bidrar till att göra klimatpremien betydligt mer administrativt betungande än t.ex. den tidigare klimatbonusen. Den ökade administrationen är sannolikt hanterbar för de som ansöker om klimatpremie för lätta ellastbilar. Det krävs dock en mycket tydlig process som går att tillämpa i praktiken och som dessutom är hanterbar för Statens energimyndighet vilken ska administrera stödet.

En ytterligare reflektion är att den förslagna författningstexten innehåller relativt många hänvisningar till andra rättsakter, vilka i vissa fall hänvisar till ytterligare rättsakter. Sannolikt syftar detta till att föreslagna ändringar ska bidra till att göra förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon mer dynamisk. Det valda upplägget gör det dock betydligt svårare att läsa författningstexten liksom att få en tydlig bild av vad ändringarna faktiskt kommer att innebära i praktiken. Under remissarbetet har Mobility Sweden av denna anledning ställt vissa kontrollfrågor till departementet i syfte att undvika missuppfattningar.

Tunga lastbilar

De senaste förändringarna av Gruppundantagsförordningen bidrar till en begränsning av de stöd som är möjliga att ge, till nackdel för fordon och arbetsmaskiner som drivs med förnybara bränslen som t.ex. fordonsgas (biogas) och bioetanol. Mobility Sweden anser att detta i grunden är mycket olyckligt. Frågan är givetvis av speciell betydelse för våra medlemsföretag som tillverkar eller importerar tunga lastbilar. Av denna anledning lyfter vi i detta avsnitt speciellt fram de synpunkter som framförts av AB Volvo, i samråd med Scania, i remissarbetet. Företagens synpunkter i sin helhet återfinns i de remissvar som inlämnas separat av AB Volvo och Scania.

Föreslagen miljölastbilsdefinition utesluter biogaslastbilar

Med hänsyn till behovet av snabb omställning ser vi fortsatt att lastbilar som drivs av flytande biogas (LBG) har en stor och avgörande roll i ett fossilfritt transportsystem. Eftersom dessa bilar kommer till en viss merkostnad jämfört med konventionella dieselalternativ är det mycket oroväckande att stödet till dessa bilar nu hänvisas till Klimatklivet som omvitnat fungerar avsevärt sämre än Klimatpremien. Få och korta ansökningsperioder, långa handläggningstider, beställning av fordon först efter beviljande samt administrativt tung ansökan med många kompletteringar bidrar till att Klimatklivet inte fungerar när åkerier vill investera i miljövänlig teknik.

Vi föreslår att regeringen undersöker möjligheten att behålla stödet för LBG och CBG (komprimerad biogas) inom Klimatpremien med stöd av den allmänna förordningen om de minimi-stöd ((EU) nr 1407/2013). Som vi förstår det är detta en möjlighet som Finland valt att nyttja. Vi är medvetna om de nuvarande begränsningarna i de minimis förordningen men nya regler förväntas baserat på kommunikation från EU Kommissionen i juni 2023. Bland annat kan stöd komma att beviljas till företag som utför godstransporter på väg och även taket på samlat stöd på 200 000€ under 3 år kan komma att höjas, vilket skulle möjliggöra för fler företag att beviljas stöd.

”Den gällande de minimis-förordningen är i kraft fram till den 31 december 2023, så kommissionen torde snart publicera ändringarna i förordningen. Baserat på det utkast kommissionen publicerat i juni kan stöd till skillnad från nuläget beviljas också till företag som utför godstransporter på väg för förvärv av fordon som är avsedda för godstransporter på väg, såsom gasdrivna paketbilar och lastbilar.”

Källa: [Anskaffnings- och konverteringsstödet börjar också gälla vätgasdrivna paket- och lastbilar - Kommunikationsministeriet \(lvm.fi\)](#)

Ett annat men sämre och omständligare alternativ är att skapa någon form av "snabbspår" inom Klimatklivet för biogaslastbilar med förenklat förfarande, kontinuerligt öppet ansökningsfönster samt att beslutet om beviljandet i sig inte påverkas av när en lastbil är beställd och orderkonfirmerad.

Differentiering av stödnivåer för merkostnader efter företagsstorlek och inköpskostnadsbegränsningen

Enligt förslaget ska merkostnadsstödet för stora företag sänkas från idag 40 till 30 procent i enlighet med GBER samtidigt som 50 procent respektive 60 procent merkostnadsstöd tillåts för medelstora respektive mindre företag. Vi stödjer principen att differentiera merkostnadsstödet eftersom många av Sveriges åkerier är mindre företag med ett fåtal lastbilar och få anställda vilket medför större affärsrisker vid investeringar i elektriska lastbilar.

Vi föreslår däremot den nationella begränsningen på 20 procent av inköpsstödet höjs till 25 procent för att minska effekten av det minskade merkostnadsstödet för stora företag i ett läge där merkostnaden fortfarande är mer än 2/3 av inköpspriset. Vi ser även framåt att mindre och medelstora företag kommer behöva något högre stödnivåer för att kompensera för tex sjunkande dieselpriser efter årsskiftet samt högre finansieringskostnader. Dessutom kommer differentieringen till förmån för medelstora och mindre företag att börja verka redan med dagens merkostnadsandel. Jämfört med stödnivåer på 80 procent av merkostnaden som viktiga konkurrentländer som Tyskland och Österrike har infört så är en stödnivå på 25 procent av inköpskostnaden fortfarande avsevärt lägre och ger oss även fördelen av att fortsatt undvika ett konkurrensutsatt ansökningsförfarande.

Utbetalning av klimatpremien

Den föreslagna förändringen till sex månaders fördröjning av utbetalningen av stödet är inte bra och ökar kapitalkostnaden och osäkerheten för våra kunder. Argumentet att man härigenom vill motverka fusk och bedrägeri är vällovligt men borde i så fall underbyggas med statistik om problemets storlek och art baserat på befintlig förordning. Skulle det huvudsakliga skälet vara att regeringen bedömer att riskerna för fusk och bedrägeri kraftigt ökar i och med att lätta lastbilar föreslås omfattas av stödet, så bör det vara möjligt att endast tillämpa 6 månaders fördröjd utbetalning av stödet för denna kategori fordon. Med hänsyn till antalet ansökningar, stödbeloppens storlek och fordonens brukande i de olika fordonskategorierna är det försvarbart att införa olika utbetalningsrutiner.

Lätta lastbilar

Marknadsintroduktionsstödet generella utformning, nivåer och utfasning

Den första förordningen om ändring i förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon förslås träda i kraft den 15 januari 2024. Förslaget skickades ut på remiss den 9 november 2023 och många ser därmed en överhängande risk för att marknaden för lätta ellastbilar kraftigt kyls av till dess att de nya reglerna träder i kraft. Med hänsyn till gällande statsstödsregler, vilka bidrar till att stödet inte kan utdelas för redan gjorda köp, är det Mobility Swedens uppfattning, även på denna punkt, att situationen inte är optimal. Däremot är situationen sannolikt så bra som den kan vara. Det hade t.ex. varit ett betydligt större problem om regeringen aviserat att de nya reglerna skulle träda i kraft vid ett senare tillfälle.

Genom de efterföljande ändringsförordningarna trappas stödet ner den 1 januari 2025, från högst 50 000 kronor till 40 000 kronor per lätt ellastbil och den 1 juli 2025 till högst 30 000 kronor per lätt ellastbil för att i fråga om lätta ellastbilar helt upphöra fr.o.m. den 1 oktober 2025. Det kommer således vara möjligt att ansöka om klimatpremie för lätta ellastbilar under knappt ett år och nio månader. Spontant kan tidsfönstret för stödet tyckas vara knappt tilltaget och därigenom riskera att bidra till onödigt ryckighet i marknaden. Med den administration som följer av förslaget liksom den fördröjda utbetalningen sex månader efter

att bilen har ställts på, betraktar vi ändå upplägget som rimligt för att kunna hantera stödet under åren 2024, 2025 och 2026 enligt de nivåer som har aviserats i budgetpropositionen för 2024.

Mobility Swedens uppfattning är att den fallande skalan från inledningsvis högst 50 000 kronor per bil till avslutningsvis högst 30 000 kronor per bil är ett bra upplägg då antalet eldrivna lätta lastbilar som kan levereras under 2024 sannolikt är begränsat för att därefter öka under 2025. Det är mycket positivt att notera att det pristak som tidigare fanns inom ramen för klimatbonusen inte gäller för klimatpremien.

Etapptvis färdigställda lätta lastbilar

Genom den tidigare klimatbonusen diskvalificerades etappvis färdigställda lätta lastbilar, eller s.k. påbyggda chassibililar, från klimatbonus. Detta för att förordning (2017:1334) definierade en klimatbonusbil som en personbil, en lätt lastbil eller en lätt buss som är "typgodkänd enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211) eller är ett sådant fordon som avses i 4 kap. 3 § 3 samma förordning och som godkänts vid en registreringsbesiktning.

Genom nu föreslagna ändringar av förordningen (2020:750) införs en definition av lätt ellastbil som hänvisar till lagen (2021:559) om vägtrafikdefinitioner och artikel 2.102g b i Gruppundantagsförordningen (EU) 651/2014. Genom att studera den underliggande regleringen och genom att ställa kontrollfråga till departementet har Mobility Sweden erfarit att de etappvis färdigställda lätta ellastbilarna omfattas av den kommande klimatpremien. Även detta är mycket positivt, då de påbyggda chassibilarna utgör en mycket viktig delmängd av de lätta lastbilarna vilka nu än mer kan bidra till omställningen av transportsektorn.

Lastbilar med totalvikt upp till 4250 kg

Det ligger i sakens natur att lastbilar med batterielektrisk framdrivning väger mer än motsvarande bilar med förbränningsmotor. Speciellt för lätta lastbilar är detta en utmaning eftersom batteriernas extra vikt i kombination med den högst tillåtna totalvikten om 3500 kg i stor grad riskerar att inverka negativt på lastförmågan. Med regeringens aviserade försöksverksamhet fr.o.m. 1 juli 2024 i syfte att tillåta förare med B-körkort att framföra alternativt framdrivna fordon upp till 4250 kg, är det av stort värde att även dessa fordon omfattas av klimatpremien. Som definitionen av tung ellastbil är formulerad i förslaget till ändring av förordning (2020:750) kommer dessa lastbilar att omfattas av klimatpremien riktad till tunga ellastbilar vilket är positivt.

Mobility Sweden noterar även att grundstödsnivån för en tung lastbil som är ett utsläppsfritt fordon får höjas med 10 procentenheter, dock till högst 30 % av den stödberättigade kostnaden. Då det även är tillåtet att höja grundstödsnivån beroende på storleken hos det företag som ansöker om klimatpremien föreslås att medelstora företag ska kunna få upp till 50 % av den stödberättigade kostnaden och små företag upp till 60 % av den stödberättigade kostnaden. Detta är sannolikt inte någon nackdel för en stor del av de potentiella köparna av ellastbilar med en högsta totalvikt om 4250 kg.

Beräkning av stödberättigad kostnad samt priser

I promemorian beskrivs den stödberättigade kostnaden som summan av de extra miljöinvesteringskostnaderna, vilka i sin tur definieras som skillnaden mellan investeringskostnaderna för det fordon som beviljas statligt stöd och kostnaderna för den mindre miljövänliga investeringen. För stödet till lätta ellastbilar är denna ordning mer komplicerad än den tidigare klimatbonusens upplägg. De regler som fr.o.m. 15 januari kommer att gälla för stöd till lätta ellastbilar blir således, för vissa av Mobility Swedens medlemmar, att betrakta som nya.

I fråga om tunga lastbilar finns, än så länge, den elektriska lastbilens motsvarighet även med dieselmotor, inom ett och samma fabrikat. Det är då relativt enkelt att fastställa den stödberättigade kostnaden då man har god kännedom om prissättningen av sina egna produkter. Bland importörerna av lätta lastbilar finns det i vissa fall finns inte någon "mindre miljövänlig investering" inom det egna fabrikket, då vissa företag uteslutande importerar lätta ellastbilar. I takt med den fortsatta elektrifieringen av lätta lastbilar kommer detta sannolikt bli alltmer vanligt förekommande. Troligt är att det kommer det att uppstå frågor om vilka bilar som kan användas som "referensfordon" och ligga till grund för beräkningen av den stödberättigade kostnaden. Vår uppfattning är att det krävs en mycket tydlig vägledning för hur beräkningen av den stödberättigade kostnaden ska ske för att ansökan ska kunna beviljas av Statens energimyndighet. Om myndigheten, vid sidan av att administrera stödet, dessutom ska ägna tid åt att besvara frågor i samband med ansökningar riskerar bördan bli stor.

Det krävs sannolikt även en tydlig definition av vad som avses med "priset" på såväl lätt ellastbil som på referensfordon. Eftersom en stor del av de lätta lastbilarna utgörs av påbyggda chassibilar är det viktigt att skilja mellan grundpris och priset på den slutligt färdigställda bilen enligt beställarens specifikationer. Mobility Sweden anser att den efterfrågade uppdaterade vägledningen även omfattar dessa bitar.

Potentiella problem med processens föreslagna utformning

Enligt författningsförslaget 6 § får stöd inte beviljas, bl.a. för köp som har påbörjats innan ansökan om stöd har getts in till Statens energimyndighet. Samtidigt framgår av 10 § bl.a. att ansökan ska innehålla uppgifter om antalet lätta ellastbilar som ansökan avser liksom uppgifter om den stödberättigade kostnaden. Mobility Sweden ser potentiella problem med denna ordning. Vid sidan av det som nämnts ovan angående definition av "pris" och beräkning av den stödberättigade kostnaden vill vi lyfta fram följande:

- Den som ansöker om klimatpremie för en lätt ellastbil kommer med stor sannolikhet inte kunna ange något pris, eller storleken på den stödberättigade kostnaden, förrän en orderbekräftelse har erhållits från leverantören. Då köparen erhåller orderbekräftelse har köpet emellertid redan påbörjats varför det är för sent att inlämna ansökan så som 6 § är formulerad i förslaget.
- En kund som avser att köpa exempelvis 200 lätta ellastbilar kan aldrig veta om alla dessa verkligen kommer bli föremål för affär förrän orderbekräftelse från leverantören finns på respektive bil. Även om en fullständig ansökan om klimatpremie skulle vara möjlig att lämna in till Statens energimyndighet innan köpet påbörjas – och denna blir beviljad, är risken stor att ett antal av de bilar som ansökan avsåg aldrig blir föremål för någon affär. Det är fullt möjligt att leveranstiden för den planerade, kompletta, beställningen blir för lång, varför kunden vänder sig till en annan leverantör. Medel ur budgeten för klimatpremien riskerar därmed att reserveras utan någon matchande affär. Att Statens energimyndighet måste matcha varje registrering mot var och en av de bilar som omfattas av respektive ansökan ligger i sakens natur. Däremot kan det vara svårt att avgöra orsaken till att bilar som har beviljats klimatpremie enligt inkommen ansökan inte registreras i VTR eller blir föremål för ansökan om utbetalning. Då stödet endast kommer att finnas under relativt begränsad tid och utbetalningen sker tidigast sex månader efter registrering i VTR ser vi helt enkelt en risk för att en del av det totala stödet fryser inne.
- Effekten av det som beskrivits ovan blir än större av att marknaden för lätta lastbilar i mycket stor utsträckning bygger på leasingupplägg och stora upphandlingar. De potentiella problem som beskrivits ovan får en helt annan magnitud när ett

leasingbolag för kunders räkning ansöker om klimatpremie för exempelvis ett par tusen bilar åt gången. Efter det att affären formellt har påbörjats är det många steg som krävs innan någon av parterna vet vad den mynnar ut i. Denna osäkerhet vore mycket olyckligt att bygga in klimatpremien för lätta ellastbilar. Av denna anledning är det av stor vikt att regeringen även för en dialog med Finansbolagens förening.

Mobility Sweden anser mot bakgrund av vad som har beskrivits ovan att förslaget till författningstext behöver justeras. I syfte att uppfylla Gruppundantagsförordningens krav att köp inte får påbörjas innan ansökan skickas in, föreslår vi i stället att Statens energimyndighet inför en mycket enkel webbaserad tjänst för att registrera en avsiktsförklaring innan köpet påbörjas. Genom att enkelt fylla i företagsnamn, organisationsnummer och det planerade antalet bilar i ett fördefinierat formulär på myndighetens webbplats verifierar man att man är i behov av stöd och således inte bidrar till att bryta mot statsstödsreglerna. Även den som bedriver näringsverksamhet i form av enskild firma bör tillåtas att inlämna avsiktsförklaring och ansöka om stöd.

När affärsuppgörelsen är klar genom orderbekräftelse/avtal lämnas den formella ansökan in enligt 10 §. Vid denna tid i processen är priser och antal bilar känt, samtidigt som det finns möjlighet att beräkna den stödberättigade kostnaden i enlighet med den uppdaterade vägledningen på Statens energimyndighets webbplats. Myndigheten kan snabbt matcha ansökan mot tidigare inlämnad avsiktsförklaring och verifiera att köpet/beställningen har slutförts i tiden efter avsiktsförklaringen, bevilja ansökan och invänta registrering av det korrekta antalet bilar som har beviljats stöd. Vid ett större antal bilar inom ramen för en och samma ansökan är det givetvis tänkbart att bilarna kommer från fler än en och samma leverantör. Det bör därför vara möjligt att uppge olika stödberättigade kostnader i en och samma ansökan.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor