

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
0767 99 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMITTERING AV NYTT STATLIGT STÖD VID KÖP AV NYA LÄTTA ELLASTBILAR OCH ANDRA ÄNDRINGAR I FÖRORD- NINGEN OM STATLIGT STÖD TILL VISSA MILJÖFORDON

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 000 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 36 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Bakgrund

Klimatpremien föreslås inkludera stöd till lätta eldrivna lastbilar. Stödet föreslås inledningsvis uppgå till 30% av merkostnaden dock högst 50 000 kr, 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.

Justeringar gällande stöd till tunga fordon föreslås också för att anpassa stödet utifrån EU-kommissionens förordning (EU) 2023/1315 av den 23 juni 2023 om ändring av förordning (EU) 651/2014, den allmänna gruppundantagsförordningen (GBER). Det innebär bland annat förändringar i definitionen för vad som är att betrakta som miljölastbil och att särskiljning görs mellan miljölastbil och tung

ellastbil. Enligt förslaget leder det till att bioetanol- och biogasdrivna lastbilar inte längre kan klassificeras som miljölastbilar och därmed inte heller kommer ha möjlighet att söka stöd inom ramen för Klimatpremien. Stöd för dessa fordon hänvisas i stället till Klimatklivet.

Stödnivåerna för tunga fordon föreslås även justeras så att stöd för merkostnaden differentieras utifrån företagets storlek. Stöd till miljölastbil föreslås för små företag kunna uppgå till högst 50% av merkostnaden, för medelstora företag upp till 40% av merkostnaden och för stora företag upp till 20% av merkostnaden. För eldrivna lastbilar kan stödet höjas ytterligare med 10%. Det nuvarande nationella taket som innebär att stödet högst får uppgå till 20% av inköpskostnaden föreslås behållas.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag är positiva till incitament likt Klimatpremien som minskar kostnadsskillnaden mellan traditionella dieseldrivna lastbilar och mer hållbara, och generellt sett dyrare, alternativ. Denna typ av stöd kan därmed bidra till att fler åkerier vågar satsa på fordon med alternativa drivlinor och bidrar på så sätt till att minska klimatpåverkan från transporter. Sveriges Åkeriföretag välkomnar att stöd nu även föreslås ges för introduktion av eldrivna lätta lastbilar. Att biogasdrivna tunga lastbilar föreslås att inte längre klassificeras som miljölastbilar och inte kommer att kunna söka stöd via Klimatpremien ser vi däremot som mycket olyckligt. Vi anser därför att alla alternativa möjligheter för att behålla stöd till gasdrivna bilar inom Klimatpremien bör beaktas.

- Det krävs tydliggörande kring hur ansökan för lätta lastbilar ska gå till, exempelvis vad som avses med priset på en lätt lastbil och hur referensfordon ska bestämmas.
- Biogaslastbilar bör fortsatt definieras som miljölastbil och ges möjlighet att söka stöd via Klimatpremien. Alla alternativa möjligheter för att möjliggöra detta bör beaktas.
- Stödets tak på högst 20 % av inköpskostnaden bör höjas
- Om stöd till gasdrivna lastbilar trots allt inte kan behållas inom ramen för Klimatpremien bör ett förenklat förfarande för ansökan för biogaslastbilar inom Klimatklivet tas fram.

Lätta lastbilar

Sveriges Åkeriföretag är mycket positiva till möjligheten att investeringsstöd för eldrivna lätta lastbilar införs. För att detta stöd ska fungera bra för de åkerier som vill investera i eldrivna lätta lastbilar är det viktigt att ansökningsprocessen är enkel och tydlig.

För att underlätta ansökan anser därför Sveriges Åkeriföretag att en tydliggörande vägledning kring hur ansökan för lätta lastbilar ska göras bör tas fram.

Vägledningen bör bland annat beskriva hur priset för en lätt lastbil ska definieras då många lätta lastbilar utgörs av påbyggda chassibilar med ett grundpris och ett pris efter färdig påbyggnad. Det bör också beskrivas hur referensfordon för lätta lastbilar ska bedömas, då alla lätta lastbilar inte har någon tydlig ”*mindre miljövänlig investering*” inom märket.

Sveriges Åkeriföretag delar bilden av att stödet för lätta lastbilar succesivt bör fasas ut i takt med att marknaden för eldrivna lätta lastbilar blir mer mogen. Däremot anser vi att man bör överväga om denna korta utfasningsperiod skulle kunna förlängas något för att säkerställa att marknaden för eldrivna lätta lastbilar har kommit tillräckligt långt för att nå kostnadsparitet med dieseldrivna alternativ, i synnerhet när dieselpriiset förväntas sänkas kraftigt vid årsskiftet.

Tunga lastbilar

Sveriges Åkeriföretag anser att det är rimligt att differentiera stödet utifrån företagens storlek enligt vad som anges i promemorian. Däremot anser vi att det nationella taket på 20% av merkostnaden bör ses över och justeras upp då det annars finns en överhängande risk att de högre stödnivåerna för små och medelstora företag i praktiken inte kommer att bidra till en högre stödnivå då de snabbare kommer att slå i taket på 20 % av totalkostnaden.

Behåll stöd för biogasdrivna lastbilar inom Klimatpremien

Biogasdrivna lastbilar har av flera skäl en fortsatt viktig roll att spela i omställningen av tunga fordon och för möjligheten att nå uppsatta klimatmål. Andelen nyregistrerade gasfordon har ökat de senaste åren och Klimatpremien har här varit en viktig del i denna utveckling i kombination med skattebefrielsen för biogas och utbyggnationen av tankinfrastruktur för flytande biogas. Andelen nyregistrerade gasdrivna lastbilar uppgick enligt Mobility Sweden de tre första kvartalen 2023 till 11% av nyförsäljningen av tunga lastbilar.

Om möjligheten att söka stöd för biogaslastbilar via Klimatpremien försvinner ser vi en stor risk att åkeriernas satsningar på biogaslastbilar kan komma att minska. Klimatklivets nuvarande utformning för ansökan om stöd för fordon är nämligen inte optimal utifrån ett åkeriperspektiv. Detta eftersom ansökningsförfarandet är betydligt mer administrativt betungande; ansökan endast kan göras under ett fåtal

tillfällen per år; handläggningstiderna är långa och fordon kan inte beställas förrän beslut har medgivits. Handläggningstiden och processen kring stödet utgör därmed ett hinder och en osäkerhet för åkerier som kan begränsa vilka transportuppdrag som kan utföras om beställning av nya fordon krävs för uppdraget.

Därmed är det viktigt att det fortsatt förblir enkelt att söka investeringsstöd för gasdrivna lastbilar, i synnerhet när biogasens skattebefrielse ännu inte återinförts. För åkerier som satsar på en fordonsflotta med flera drivlinor finns det även stora fördelar med att det är en och samma myndighet som hanterar ansökningarna och att ansökningsförfarandet ser likadant ut. Ett enkelt och enhetligt stödsystem för fordonsinvesteringar underlättar för åkerierna att ställa om.

När stöd till biogasdrivna lastbilar inte längre kommer att kunna medges inom ramen för GBER bör i stället möjligheten att ge stöd inom ramen för förordningen om de minimis-stöd, (EU) nr 1407/2013, övervägas. I ett pressmeddelande från den 5:e oktober 2023 anger det finska kommunikationsministeriet att begränsningen avseende att de minimis-stöd inte får ges till företag som utför godstransporter på väg för andras räkning, kan komma att tas bort inom kort:

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.

<https://lvm.fi/sv/-/anskaffnings-och-konverteringsstodet-borjar-ocksa-galla-vatgasdrivna-paket-och-lastbilar>

Om nuvarande begränsning, gällande stöd för förvärv av fordon av företag som utför godstransporter på väg, tas bort föreslår Sveriges Åkeriföretag att stödet för biogasdrivna lastbilar behålls inom Klimatpremien med stöd av den allmänna förordningen om de minimis-stöd. Sveriges Åkeriföretag anser att stödnivån för biogasdrivna lastbilar då bör ligga på samma nivåer som föreslås i promemorian för miljölastbilar.

Om det inte blir möjligt att ge stöd för biogasdrivna lastbilar inom Klimatpremien med stöd av de minimis-förordningen föreslår Sveriges Åkeriföretag att ett förenklat förfarande för ansökan om stöd för biogaslastbilar inom Klimatklivet bör tas fram. En förenklad ansökningsprocess med mindre administration, mer förutsägbarhet och kortare ledtider än vad fordonsansökningar via Klimatklivet innebär idag. Möjligheten att ansöka om stöd för fordon bör då kunna ske mer kontinuerligt och beslutet om beviljande av stöd bör inte påverkas av när en lastbil är beställd och orderkonfirmerad.

Utbetalning av stöd

Sveriges Åkeriföretag delar synen på att det är viktigt att minimera risken för bedrägerier där fordon säljs vidare till andra länder efter att stöd har erhållits i Sverige. I promemorian går det inte att utläsa huruvida detta i praktiken har varit ett stort problem. Därför kan det finnas anledning att fundera på om förslaget att beviljat stödbelopp ska betalas ut tidigast sex månader efter att lastbilen har ställts på är lämpligt då det kommer att innebära att många åkerier exponeras mot högre räntekostnader under en längre tid. Inte minst för tunga fordon kan detta innebära betydande högre utgifter. Om anledningen till den föreslagna fördröjningen för utbetalningen beror på införandet av lätta lastbilar i Klimatpremien bör man fundera på om denna sex månaders fördröjning endast ska tillämpas för lätta lastbilar.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Klimat- och näringslivsdepartementet förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef