

**Datum**  
2023-11-24

**Diarienummer**  
Utr 2023/74

**Ert diarienummer**  
KN2023/04268

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till: [sebastian.axelsson@regeringskansliet.se](mailto:sebastian.axelsson@regeringskansliet.se)

## Yttrande över promemorian nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon

Förslaget till en revidering av förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon har föränletts av två orsaker. Den ena orsaken handlar om ambitionen att stimulera introduktionen av lätta ellastbilar och den andra är konsekvensändringar till följd av förändringar i EU:s gruppundantagsförordning.

### Övergripande kommentarer

Trafikanalys kommenterar inte detaljerna i de förändringar som gäller stödet till arbetsmaskiner och endast undantagsvis förslagen som gäller tunga lastbilar. Vi anser att de förändringar som föreslås för dessa kategorier är väl motiverade och vi har, med ett undantag, inga kommentarer eller invändningar mot förslagen till ändringar i förordningen.

Vår kommentar i dessa delar gäller den nivågruppering av stödet till tunga lastbilar som utgår från företagets storlek. Har saknar vi en referens till en definition av små och medelstora företag. En sådan finns i Gruppundantagsförordningens bilaga 1 vilket för tydlighets skull kan framgå av förordningen

Av de förslag som berör samtliga kategorier fordon/arbetsmaskiner instämmer Trafikanalys i förslaget till ändring av 22 § för att möjliggöra överklagande av beslut om återkrav vilket också möjliggör att återkrav kan verkställas snabbare och mer effektivt än med gällande lydelse.

Trafikanalys instämmer i förslaget att införa stödet till lätta ellastbilar i den befintliga förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon.

Vi har i promemorian noterat något som vi uppfattar som felskrivningar. I sista stycket på sidan 1 står att en nedtrappning av stödet ska ske 1 juli 2026 istället för 1 juli 2025 som det står i avsnitt 2.3. I tabellen längst ned på sidan 26 står att stödet till medelstora

företag får uppgå till högst 50 % av den stödberättigade kostnaden och för små företag 40 %. I förslaget till § 8b står det tvärtom.

## **Trafikanalys synpunkter på förslagen**

Trafikanalys fokus i detta yttrande är på de delar som gäller lätta ellastbilar. Våra förslag följer i huvudsak samma ordning som paragraferna i förordningen.

### **2 § Definition av lätt lastbil**

En nackdel med eldrivna lastbilar är att batteriernas tyngd gör att de inte får lasta lika mycket som en motsvarande modell som drivs med en förbränningsmotor. Enligt förslaget till nytt körkortsdirektiv ska det bli tillåtet att med B-körkort köra lätt lastbil med en totalvikt upp till 4 250 kg om bilen drivs med alternativa drivmedel, till exempel el. Trafikanalys noterar att förslaget till definition av lätt lastbil i förordningen avser lastbilar med en totalvikt upp till 3 500 kg. Förmodligen kommer det nya körkortsdirektivet inte vara implementerat innan stödet till de lätta ellastbilarna fasas ut men om de bägge regleringarna kommer att överlappa varandra kan det finnas skäl att överväga en revidering av definitionen av lätt lastbil i stödförordningen.

### **6a § När stöd inte får beviljas**

Av förslaget framgår att stöd inte får beviljas till företag som har skulder till Kronofogden avseende svenska skatter och avgifter samt återkrav av stöd enligt förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon. I promemorian saknas motivering till varför stöd bör utbetalas trots att företaget kan ha skulder hos kronofogden gällande andra stöd. Trafikanalys anser därför att det bör övervägas om skälen till att inte bevilja stöd även bör omfatta skulder avseende andra stödordningar.

### **7 § Stödberättigad kostnad**

Även i den gällande förordningen är det otydligt vem som ansvarar för att ta fram referensobjektet, dvs kostnaden för närmast jämförliga fordon. Eftersom det är Energimyndigheten som ansvarar för stödet så faller det sig naturligt att det är deras ansvar. Den nuvarande ordningen att det är stödsökanden som uppger vilken som är närmast jämförliga modell och att Energimyndigheten kontrollerar uppgiften ser vi som ett rimligt förfarande.

### **8 § Stöd till lätt ellastbil**

I förslaget anges att stödet för köp av lätt ellastbil får uppgå till högst 50 000 kronor. Trafikanalys saknar en analys av varför denna nivå bedöms lämplig. Samtidigt är vår bedömning att den nivå som föreslås är tillräcklig för att ge styrande effekt.

### **13a § Utbetalning av stödet**

För att undvika att fordonet exporteras bör stödet inte betalas ut i samband med nyregistrering. Trafikanalys delar bedömningen att stödet betalas ut tidigast sex månader efter det fordonet ställts på, trots att ett högre ränteläge gör att en sådan ordning kan

motverka anpassning för företag med sämre likviditet. Vi konstaterar också att det är samma tidsrestriktion som tillämpades för bonusen.

Till skillnad från personbilarna är det hittills mycket få lätta ellastbilar som exporterats sex månader efter de nyregistrerades. Det blir viktigt att följa den framtida utvecklingen. Trafikanalys kommer att följa utvecklingen av exporten av lätta ellastbilar med ökat intresse.

### **Nedtrappningen av förslaget**

Premien kommer att finnas möjlig att söka under perioden 15 januari 2024 till och med 30 september 2025, dvs drygt ett år och åtta månader. Under denna period trappas stödet ned efter cirka ett år till maximalt 40 tkr och efter ytterligare ett halvår till 30 tkr.

De olika nedtrappningarna innebär flera tröskelnivåer och det kan vara svårt för sökanden att få överblick över systemet. Regeringen bör överväga att ha samma högsta stödnivå under hela premieperioden. Vi kan inte utesluta att det uppstår problem för marknaden att leverera fordon i den takt som stödordningen förespeglar. Eftersom en ansökan om utbetalning inte får lämnas in förrän fordonet levererats och ställts på i vägtrafikregistret kan det väcka missnöje bland potentiella fordonsköpare som upplever sig hindras från att utnyttja det stöd som systemet avses ge.

### **Påverkan på miljön**

Av promemorian framgår att stödet beräknas ges till 45 000 lastbilar och medföra minskade koldioxidutsläpp på cirka 100 000 ton koldioxidekvivalenter fram till 2030. Det är svårt att bedöma rimligheten i dessa beräkningar eftersom något underlag inte redovisas. Enligt Trafikanalys är dock cirka 45 000 nyregistrerade lätta ellastbilar under perioden stödet finns en möjlig nivå. Men stödet kommer förmodligen också medföra att nyregistreringen av lätta ellastbilar kommer att vara mindre från det att premien aviserats fram till införandet och en period efter den fasats ut vilket försvårar beräkningarna av reduktionen av koldioxidutsläpp.

En faktor att beakta vid effektberäkningar är att priset på lätta elektrifierade lastbilar förmodligen ökar med stödet och med höjd efterfrågan.

Idealt leder förslaget styrmedel till att det under stödperioden hinner etableras en stark utbuds- såväl som efterfrågesida på eldrivna lätta lastbilar. Det är emellertid inget vi idag kan ta för givet. Vi ser därför ett behov av att följa upp stödet, för att se om dess utformning kan behöva anpassas under stödperioden. Trafikanalys löpande analyser av fordonsflottans förändringar ger ett underlag för en sådan uppföljning.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lennart Thörn. Lars Nilsson, vid Trogon AB, har bidragit med en extern analys som underlag i ärendet. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit samt Lisa Eriksson, Mikael Levin och Pia Sundbergh.

Mattias Viklund

Generaldirektör