

Remissyttrande

Datum: 2023-11-29

Diarienummer: KN2023/04268
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Klimat- och näringslivsdepartementet

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

AB Volvo tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Klimat- och näringslivsdepartementets remiss den 8 november 2023.

Sammanfattning

AB Volvo välkomnar regeringens förslag till ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon, och önskar se följande justeringar;

- att stödet för LBG och CBG (komprimerad biogas) behålls inom Klimatpremien, eftersom den väntade uppdateringen från EU i december av "de minimis" verkar innehålla möjligheter för det
- att regeringen i annat fall tittar vidare på andra möjligheter för biogaslastbilar
- att den nedre effektgränsen för miljöarbetsmaskiner på 15 kW ändras till 12 kW
- att den nationella begränsningen på 20 procent av inköpsstödet höjs till 25 procent
- att olika utbetalningsrutiner tillämpas i olika fordonskategorier, och att den föreslagna förändringen till sex månaders fördröjning av utbetalningen inte tillämpas för tunga fordon och arbetsmaskiner

Volvokoncernens visioner och mål

AB Volvos åtagande i Science Based Targets innebär att företaget ska vara ett netto-nollutsläppande företag senast 2050. Fram till 2030 är målsättningen att minska utsläppen från verksamheten med 50 procent (baslinje 2019). Redan idag är en stor del av AB Volvos aktiviteter inom forskning och utveckling relaterade till låg- och nollutsläppsteknologi, vilket också kommer att fortsätta växa.

Volvokoncernen har en tredelad strategi för att uppnå vår vision och åtaganden:

Elektrifiering är den huvudsakliga vägen framåt i omställningen av transportsektorn och kan ske på två sätt: med batterielektriska fordon (BEV) eller bränslecellselektriska fordon (FCEV). Batterielektriska fordon kommer vara den dominerande lösningen i många segment i tätorter och storstadsregioner. Bränslecellselektriska fordon kommer vara ett alternativ för riktigt tunga transporter eller långa körsträckor där tankning behöver vara snabb och räckta länge.

Fossilfria och hållbara drivmedel för förbränningsmotorn kommer att användas i segment som är svåra att elektrifiera. Biodrivmedel och hållbara e-bränslen samt vätgas kommer att vara viktiga drivmedel för lastbilar med en modifierad förbränningsmotor.

Lösningar för att *optimera energieffektiviteten* och minska bränsleförbrukningen är viktiga pusselbitar eftersom även fossilfria transporter måste kunna genomföras med samma, eller högre, effektivitet än dagens transporter. Viktiga forsknings- och utvecklingsområden är ökad transporteffektivitet, snabbare laddning och förbättrad lastkapacitet (exempelvis längre och tyngre lastbilar).

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. Volvo Lastvagnar Sverige har som ambition att 30 procent av nyförsäljningen år 2025 ska vara LBG-lastbilar. Första 3 kvartalen 2023 var denna andel 11 procent enligt Mobility Sweden. 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 ((EU) nr 1407/2013) om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse*, också kallat "de minimis". 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 i december 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.

Definition av miljöarbetsmaskiner

I promemorian föreslås en nedre effektgräns på 15 kW för miljöarbetsmaskiner. Denna gräns är antagligen godtyckligt satt och eftersom det bland annat finns elektrifierade grävmaskiner

med något lägre effekt förslås att gränsen sänks till 12 kW för att gynna omställningen i segmentet elektrifierade arbetsmaskiner.

De mindre elektriska maskinerna utgör en stor möjlighet för offentliga miljöer som skolor, sportanläggning, parkförvaltningar, kyrkogårdsförvaltningar, och så vidare, att både förbättra arbetsmiljön och minska klimatavtrycket. Det vore därför olyckligt om dessa miljöarbetsmaskiner inte är inkluderade. Volvo Construction Equipments minsta eldrivna grävare [EC18](#) har 12,5kW¹ i kontinuerlig effekt.

För några år sedan föreslogs av branschen att gränsen skulle gå vid 10kW, men avfördes då av Miljödepartementet med hänvisning till att inte riskera att även gräsklippare och andra småverktyg inkluderades. Utvecklingen har sedan dess gått kraftigt framåt och med en gräns vid 12kW borde den risken vara obefintlig att gräsklippare och andra mindre verktyg inkluderas.

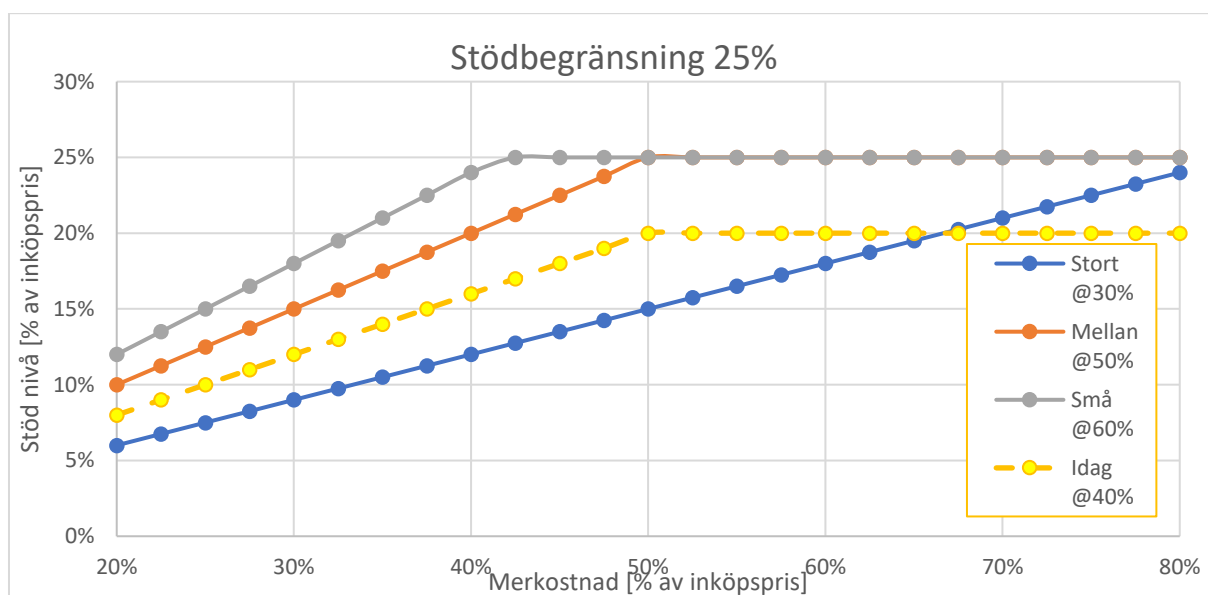
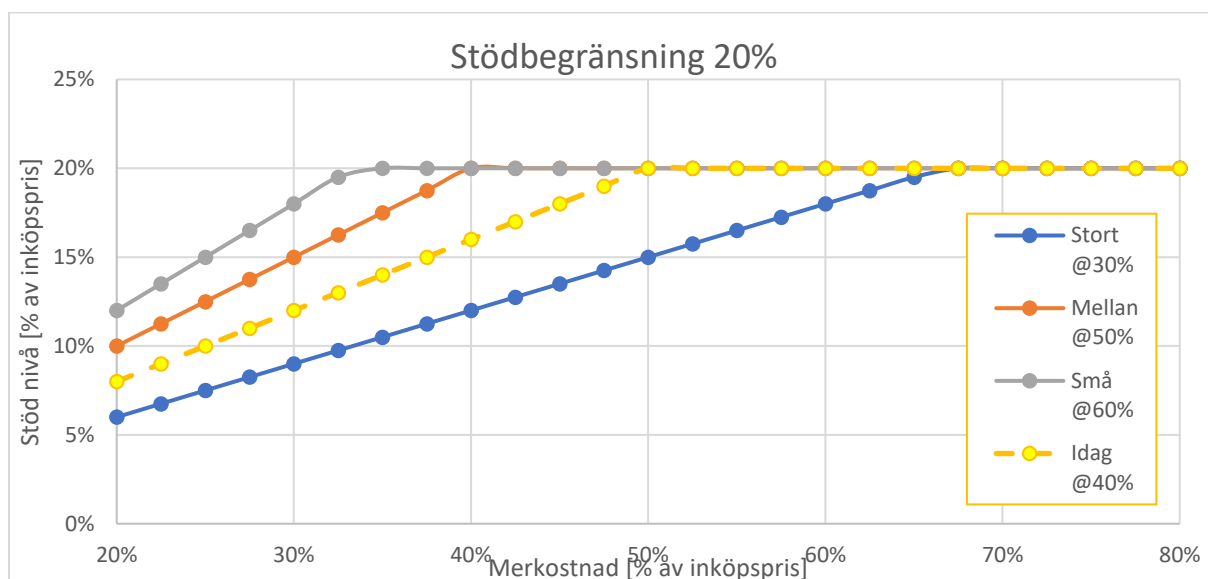
Förändringar i Klimatpremiens stödnivåer och utbetalning

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 till exempel 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.

¹ Läs mer om Volvo EC18 Electric på sidan 4 i följande dokument: https://www.volvoce.com/-/media/volvoce/global/products/excavators/crawler-excavators/brochures/ec18-electric/product_guide_ec18_electric_sv_12_20062024_a.pdf?v=nNV0Pw



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.

AB Volvo bistår gärna i vidare diskussioner om omställningen i transportsystemet och hur ändamålsenliga styrmedel kan utformas.

Göteborg 2023-11-29

AB Volvo

Karolina Boholm

Director Public Affairs

karolina.boholm@volvo.com

Anders Berger

Director Public Affairs

anders.berger@volvo.com