

Dnr: KN2023/04268

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Stockholm den 29 november 2023

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

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Klimat- och näringslivsdepartementets remiss den 8 november 2023.

Sammanfattande synpunkter på förslaget

➤ Behåll investeringsstödet till biogaslastbilar inom klimatpremien

Energigas Sverige **avstyrker** förslaget att inte längre ge stöd till biogaslastbilar inom klimatpremien. Det stämmer inte, som promemorian anger i avsnitt 5.4, att stöd inte längre kan ges för köp av lastbilar som drivs med fordonsgas. Stöd kan fortsatt beviljas med stöd av den allmänna förordningen om de minimis-stöd¹, under förutsättning att villkoren i den förordningen är uppfyllda.

Energigas Sverige **föreslår** att regeringen behåller stödet till biogaslastbilar inom klimatpremien med stöd av den allmänna förordningen om de minimis-stöd. Baserat på ett [pressmeddelande](#) (5 oktober 2023) från det finska Kommunikationsministeriet har vi förstått att Finland väljer att nyttja den möjligheten inom ramen för det finska "stödet för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter". Kommunikationsministeriet presenterar det som en lösning på det faktum att stöd till biogaslastbilar inte längre kommer kunna beviljas enligt den allmänna gruppundantagsförordningen². Sverige bör tillämpa samma lösning inom ramen klimatpremien.

Energigas Sverige **föreslår** att samma stödnivåer som tillämpas för övriga miljölastbilar ska tillämpas för biogaslastbilar. Vi stödjer den föreslagna principen att differentiera

¹ 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.

² 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

merkostnadsstödet utifrån företagsstorlek. Vår bedömning är att de allra flesta som söker stöd för biogaslastbilar skulle hamna på nivån 40 procent eller 50 procent av den stödberättigade kostnaden. Enligt vår bild motsvarar det den stödnivå som krävs för att driva på omställningen till biogaslastbilar. Detta under förutsättning att skattebefrielsen återinförs snarast möjligt, vilket Energigas Sverige stöttar och driver på för.

Energigas Sverige **föreslår** att regeringen inkluderar tunga lastbilar som är avsedda att drivas med fordonsgas i definitionen av miljölastbil samt inför ett särskilt krav om att stöd för inköp av miljölastbilar som är avsedda att drivas med fordonsgas endast får beviljas i enlighet med villkoren i den allmänna förordningen om de minimis-stöd.

Ett annat men sämre och betydligt omständligare alternativ är att skapa någon form av "snabbspår" inom Klimatklivet för biogaslastbilar med en förenklad administration, kontinuerligt öppet ansökningsförfarande samt att beslutet om beviljandet i sig inte påverkas av när en lastbil är beställd och orderkonfirmerad. Energigas Sverige menar att dessa åtgärder är helt nödvändiga om stödet till biogaslastbilar plockas bort från klimatpremien.

➤ **Vätgasfordon med förbränningsmotor bör omfattas av klimatpremien**

Så som vi tolkar de föreslagna förändringarna kommer fordon som drivs med vätgas i en förbränningsmotor bli stödberättigade inom klimatpremien så snart förordningsändringarna träder i kraft. Det är mycket positivt och vi **tillstyrker** den delen av förslaget. Vi vill också betona vikten av att det verkligen blir så. Merparten av de vätgasdrivna tunga lastbilar som bedöms komma ut på marknaden de närmaste åren kommer ha en förbränningsmotor som drivs med vätgas.

➤ **Biogas och vätgas är viktiga alternativ för omställningen av arbetsmaskiner**

Energigas Sverige har i det här remissvaret fokuserat på tunga lastbilar, men vill också betona vikten av att stötta omställningen till arbetsmaskiner som drivs med exempelvis biogas och vätgas. I den delen hänvisar vi till LRF:s remissvar.

➤ **Stöd till lätta lastbilar bör omfatta alla tekniker som bidrar till omställning**

För att klara transportsektorns omställning behövs alla hållbara alternativ. De gäller även de lätta lastbilarna som till 96 procent drivs med bensen och diesel idag. Att ställa om de lätta lastbilarna till biogas ger minst lika stor klimatnytta som att ställa om till el. Energigas Sverige anser att stöd till lätta lastbilar bör omfatta alla hållbara alternativ som kan bidra till omställningen. Biogas finns tillgängligt här och nu, med en utbyggd infrastruktur bestående av drygt 200 publika tankstationer.

Behåll investeringsstödet till biogaslastbilar inom klimatpremien

Den allmänna förordningen om de minimis-stöd möjliggör stöd till inköp av biogaslastbilar

Stöd till biogasdrivna lastbilar utgör inte statsstöd om villkoren i den allmänna förordningen om de minimis-stöd är uppfyllda. Det innebär att Sverige under vissa omständigheter kan fortsätta stötta inköp av biogasdrivna lastbilar, även om den möjligheten inte längre ges inom ramen för den allmänna gruppundantagsförordningen. Den här beskrivs också i promemorian (sidan 23):

"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."

Nuvarande de minimis-förordning har begränsningar men möjliggör ändå stöd för många

Nu gällande allmänna förordning om de minimis-stöd omfattar inte inköp av vägtransportfordon till företag som utför godstransporter på väg för andras räkning. Det är förvisso en begränsning, men det innebär att stöd kan ges för inköp av vägtransportfordon till företag som *inte* utför godstransporter på väg för annans räkning. Det skulle kunna gälla bland annat leasingbolag och företag som transporterar gods för egen räkning, till exempel företag inom dagligvaruhandeln. Regeringen har möjlighet att driva på omställningen genom att ge dessa företag fortsatt möjlighet att söka stöd för biogaslastbilar inom klimatpremien – en viktig pusselbit för att sänka utsläppen.

Nuvarande tak för de minimis-stöd (max 200 000 euro per företag under en period av tre år) innebär också en viss begränsning. Det möjliggör ändå stöd till inköp av ett 10-tal lastbilar per företag och treårsperiod, förutsatt att företaget inte tar emot andra de minimis-stöd under samma period. Vår bedömning är att 200 000 euro per företag är fullt tillräckligt i många fall.

Begränsningar i nuvarande allmänna förordning om de minimis-stöd kan komma att tas bort

I sitt [pressmeddelande](#) (5 oktober 2023) anger det finska Kommunikationsministeriet att ovannämnda begränsning – att företag som utför godstransporter på väg för andras räkning inte får ges de minimis-stöd till inköp av vägtransportfordon – 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.”

Energigas Sverige har tagit del av utkastet som Kommunikationsministeriet hänvisar till. Vi noterar att begränsningen kring vägtransportfordon har tagits bort från Artikel 3 i utkastet. Ytterligare en positiv förändring i utkastet är att taket för de-minimis-stöd höjs från 200 000 till 300 000 euro per företag under en period av tre år.

Huruvida de här förändringarna blir verklighet eller ej återstår att se när Kommissionen har fattat beslut om de slutliga bestämmelserna. Enligt de statsstödsexperter vi har haft kontakt med förväntas beslutet från Kommissionen komma mycket snart, förmodligen i december.

Regeringen behöver dock inte invänta Kommissionens beslut för att komma vidare med den svenska förordningen. Regeringen kan införa ett särskilt krav om att stöd för inköp av miljölastbilar som är avsedda att drivas med fordonsgas endast får beviljas som de minimis-stöd. Då kommer de nya bestämmelserna om de minimis-stöd automatiskt börja gälla i Sverige när de väl träder i kraft.

Att erbjuda stöd till biogaslastbilar enbart inom Klimatklivet är ingen bra lösning

Klimatklivet är ett viktigt och effektivt styrmedel för att stimulera investeringar som minskar klimatutsläppen, inte minst när det gäller större investeringar som exempelvis anläggningar för biogasproduktion. Klimatklivet fungerar dock avsevärt sämre än klimatpremien när det gäller just fordonsinköp. Det handlar inte enbart om den omfattande administrationen som promemorian pekar på i avsnitt 8. Administrationen är förvisso ett betydande hinder för många, speciellt de mindre företagen, men tidsaspekten utgör ytterligare ett stort problem som promemorian inte tar upp.

En vanlig situation för ett åkeri är följande: År 1 lämnar åkeriet anbud för en transporttjänst som ska utföras år 3. När anbudsperioden är slut utvärderas anbuden, varpå vinnande anbud delges.

Om åkeriet söker stöd via klimatpremien är handläggningen och processen för stödet ingen begränsande faktor för möjligheten att utföra transporttjänsten. Klimatpremien erbjuder också en flexibilitet som ger åkeriet flera valmöjligheter utifrån vad som blir bäst i den specifika situationen.

Ett alternativ är att invänta delgivningsbeslut innan fordonen beställs. Åkeriet kan då genom en snabb och enkel ansökningsprocess ansöka om stöd hos Energimyndigheten samma dag som delgivningsbeslutet kommer. Det finns inga särskilda ansökningsomgångar utan inskickade ansökningar behandlas löpande. Vid behov kan även fordonen beställas samma dag, direkt efter att ansökan är inskickad. Fordonen har normalt 12–18 månaders leveranstid, och hinner då vanligen levereras innan transporttjänstens utförandefas inleds. Åkeriet kan även invänta ett preliminärt (ej bindande) förhandsbesked från Energimyndigheten, innan fordonen beställs. Det tar bara ett par dagar att få efter att ansökan om stöd har lämnats in. Ett annat alternativ är att invänta det slutgiltiga beslutet om stöd, vilket normalt tar 4–6 veckor. Vid till exempel längre leveranstider och när tiden fram till utförandefasen är tigt har åkeriet också möjlighet att både söka stöd och beställa fordonen redan innan delgivningsbeslutet.

Om åkeriet söker stöd via Klimatklivet utgör handläggningstiden och processen kring stödet ett hinder och en osäkerhet för åkeriet. Här måste åkeriet först och främst invänta att Klimatklivet öppnar för nya ansökningar. Det sker vanligtvis cirka tre gånger om året och kommer i många fall vara dåligt synkat med anbudsperioder och delgivningsbeslut gällande transporttjänster. Efter att ansökan väl är färdigställd och inlämnad – en administrativt krävande process som tar tid i sig – måste åkeriet avvakta med att beställa fordon till dess att Naturvårdsverket har beviljat ansökan. Enligt uppgifter från aktörer som har sökt stöd inom Klimatklivet kan det ta 6–8 månader. Med 12–18 månaders leveranstid på fordonen finns en risk att fordonen inte hinner levereras innan transporttjänstens utförandefas inleds. Det här skapar en stor osäkerhet för åkeriet.

Att Klimatklivet trots nämnda svårigheter har beviljat flera ansökningar om stöd till inköp av biogaslastbilar ska inte missförstås som att stödet fungerar väl för den typen av investeringar. En del har sökt stöd inom Klimatklivet därför att en högre stödnivå har kunnat erbjudas där (jämfört med klimatpremien). En del har sökt stöd inom både Klimatklivet och klimatpremien, för att säkra upp möjligheten att få stöd från någon av myndigheterna. Beviljade ansökningar i Klimatklivet är inte heller detsamma som driftsatta fordon. Vår bild är att långt ifrån alla beviljade ansökningar faktiskt leder till driftsatta fordon, bland annat just på grund av svårigheterna som beskrivs ovan.

Under årets tre första kvartal har 593 biogaslastbilar nyregistrerats i Sverige. Dessa lastbilar har fått stöd inom både klimatpremien, Drive LBG³ och Klimatklivet. Det är dock viktigt att komma ihåg att leveranstiden på en lastbil vanligen är 12–18 månader. Dessa lastbilar har alltså beviljats stöd 2022 och 2021 och förmodligen till och med ännu tidigare. Att klimatpremien hittills i år har beviljat stöd till 264 biogaslastbilar⁴ ska alltså *inte* tolkas som att klimatpremien bara bidrar till knappt hälften av alla biogaslastbilar som kommer ut i trafik. För att bedöma de olika investeringsstödens bidrag till driftsatta fordon behöver aggregerad statistik analyseras för flera år tillbaka.

Det ska också noteras att de allra flesta av Sveriges 10 000 åkerier varken har sökt stöd eller investerat i miljölastbilar ännu. Ju bättre utformat investeringsstöd Sverige kan erbjuda, desto fler åkerier kommer kunna bidra till omställningen. Energigas Sverige har hört upprepade gånger från olika aktörer, framför allt från de små och medelstora, att deras investering i biogaslastbilar inte hade blivit av om inte klimatpremien eller Drive LBG hade funnits.

Idag är det främst biogaslastbilarna som driver omställningen av de tunga lastbilarna

Hela 97 procent av Sveriges cirka 84 000 tunga lastbilar använder konventionell dieselteknik⁵. Det är en stor utmaning att få ner utsläppen från det här segment, men med biogaslastbilarna har omställningen ändå tagit fart de senaste åren. Under årets tre första kvartal stod biogaslastbilarna

³ Inom Drive LBG betalades investeringsstöd ut på liknande enkla sätt som i dagens klimatpremie.

⁴ Uppgift från Klimat- och näringslivsdepartementet

⁵ Källa: Trafikanalys. Avser tunga lastbilar \geq 16 ton.

för 11 procent av nyregistreringarna, vilket kan jämföras med ellastbilarnas 3,7 procent.⁶ Med offentliga och privata medel har Sverige sett till att det finns en inhemsk biogasproduktion och ett utbrett nät av tankstationer så att biogaslastbilarna kan vara med och driva omställningen. Branschen uppskattar att år 2030 kan 10 procent av lastbilarna drivas med biogas, förutsatt att den positiva utvecklingen och investeringarna i biogaslastbilar får fortsätta.

Omställningen stannar av om stöd till biogaslastbilar enbart kan sökas via Klimatklivet

För en del aktörer och segment utgör biogaslastbilarna det enda alternativet till diesel. Det finns en rad olika skäl till det. Att investera i en ellastbil är inte alltid möjligt på grund av bland annat högre inköpskostnad och dyrare lån, även om staten bidrar med investeringsstöd. Alla har inte heller möjlighet att investera i den laddinfrastruktur som skulle krävas. Begränsad räckvidd gör att vissa transportuppdrag inte kan utföras på el, och segment som har oregelbunden körning är generellt sett svåra att elektrifiera. En del har effektproblematik vid depån, vilket begränsar möjligheten att ladda tunga fordon. Kanske kan effektproblematiken lösas över tid, men det kan ta flera år och det är inte alltid möjligt att vänta så länge.

För den här typen av aktörer och segment är biogaslastbilarna ofta ett utmärkt alternativ, givet att totalkostnaden ligger i paritet med ett dieselfordon. Det kan finnas en acceptans för ett visst kostnadspåslag, men i dagsläget är det kostnadspåslaget för stort. Kalkylen för biogasalternativet försämrar också avsevärt när dieselpriiset sjunker på grund av politiska beslut som minskad reduktionsplikt. För att komma ner i en acceptabel totalkostnad krävs ett investeringsstöd som täcker delar av merkostnaden och som fungerar väl för dem som ska investera i fordonen. Det krävs också att biogasens skattebefrielse återinförs, vilket Energigas Sverige stöttar och driver på för.

Även om biogaslastbilarna är uppe i 11 procent av nyregistreringarna behövs alltså fortfarande ett effektivt marknadsintroduktionsstöd som klimatpremien. Regeringen bör rimligen göra samma bedömning eftersom den konstaterar att det finns behov av ett *"tillfälligt stöd för att främja marknadsintroduktion av eldrivna lätta lastbilar"* trots att dessa fordon står för 18,5 procent av nyregistreringarna av lätta lastbilar.⁶

Om stöd enbart kan sökas via Klimatklivet, är risken uppenbar att flertalet aktörer inte kommer kunna söka investeringsstöd för biogaslastbilar. Konsekvensen blir att investeringarna i biogaslastbilar uteblir. I de fall där ellastbil är uteslutet återstår i praktiken diesel som det enda alternativet. Omställningen stannar av eller uteblir.

Åkerier och andra aktörer har dessutom ofta en uttalad strategi att de ska ha flera olika drivlinor för att minimera och sprida sina risker. Eftersom det finns många osäkerhetsfaktorer i omvärlden är det sällan önskvärt att lägga alla ägg i samma korg, varken i ett företagsekonomiskt perspektiv eller ur säkerhetssynpunkt för Sverige.

Bättre förutsättningar för inhemsk biogasproduktion när biogaslastbilarna ökar i antal

Svenska politiker, inklusive regeringspartierna, har bestämt sig för att bygga ut den svenska biogasproduktion genom investeringsstöd och produktionspremier. Det är mycket klokt och ligger väl i linje med EU:s strategi att både minska klimatutsläppen och öka försörjningstryggheten (se till exempel [REPower EU](#) och [Net Zero Industry Act](#)).

För att lyckas med den utbyggnaden är det viktigt att också skapa förutsättningar för en välfungerande och växande inhemsk biogasmarknad. Vägtrafiken utgör i det sammanhanget en oerhört viktig kundbas för biogasproducenterna. Vägtrafik finns över hela landet och här finns en betalningsförmåga som stimulerar utbyggnaden av biogasproduktion. Genom att få avsättning för biogas som drivmedel kan producenterna skala upp och utveckla sin produktion för att så småningom också sälja den i större utsträckning till exempelvis sjöfarten och tung industri, där

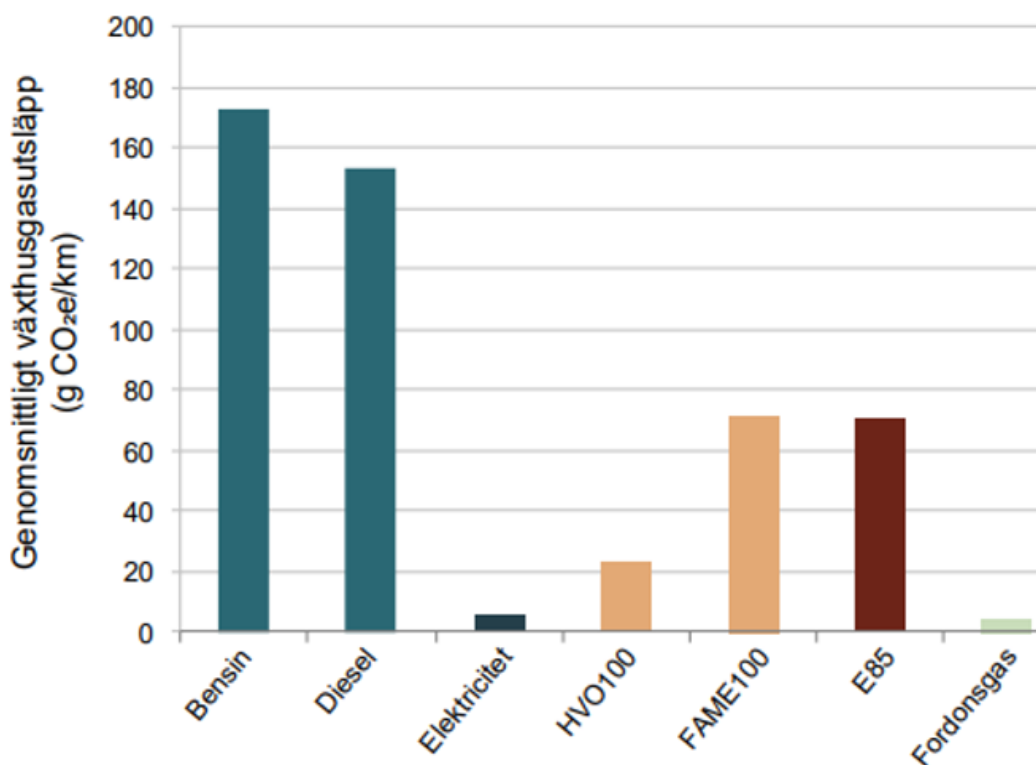
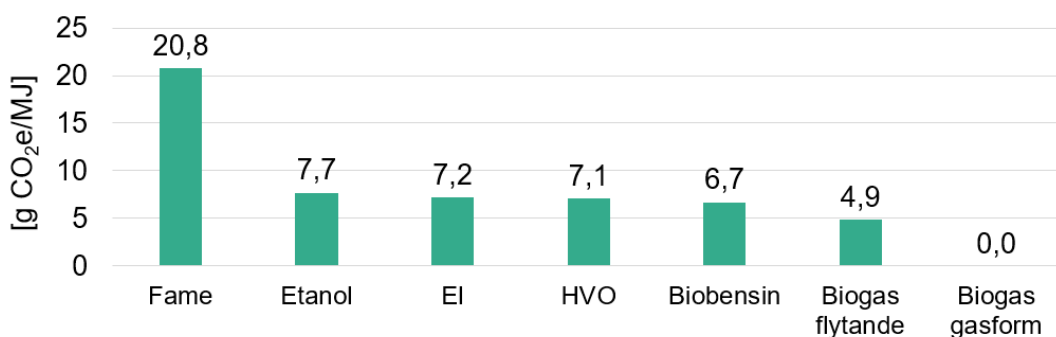
⁶ Källa: Mobility Sweden

betalningsförmågan hittills har varit lägre. Det här är ytterligare en viktig anledning till att behålla stödet till biogaslastbilar inom klimatpremien.

Biogasens klimatprestanda är bäst i klassen

Klimatnyttan av att ställa om till biogasdrivna lastbilar är mycket stor. Innan Skatteverket meddelade att biogasens skattebefrielse inte längre gäller tankade dessa lastbilar nästan bara förnybar biogas. Biogasandelen i både gasformig och flytande fordonsgas var uppe i så gott som 100 procent under 2022 (95 procent i flytande fordonsgas och 98 procent i gasformig fordonsgas).

Biogasens klimatprestanda är dessutom bäst i klassen, enligt Energimyndighetens senaste sammanställning från hållbarhetsrapporteringen ([ER 2023:19 Drivmedel 2022](#)):



Vätgasfordon med förbränningsmotor bör omfattas av klimatpremien

Merparten av de vätgasdrivna tunga lastbilar som bedöms komma ut på marknaden de närmaste åren kommer ha en förbränningsmotor som drivs med vätgas. Bränslecellslastbilarna kommer sannolikt ut på marknaden något senare. Därför är det viktigt att möjliggöra stöd till lastbilar som drivs med vätgas i förbränningsmotor. Energigas Sverige har spelat in det här till Klimat- och näringslivsdepartementet redan tidigare under hösten.

Med nu gällande förordning är bedömningen att Energimyndigheten inte kan bevilja stöd till den typen av fordon, trots deras stora potential att bidra till omställningen och sänka utsläppen. Så som vi tolkar de föreslagna förändringarna kommer dock dessa fordon bli stödberättigade så snart förordningsändringarna träder i kraft. Det är mycket positivt och vi tillstyrker den delen av förslaget.

Biogas och vätgas är viktiga alternativ för omställningen av arbetsmaskiner

Energigas Sverige har i det här remissvaret fokuserat på tunga lastbilar, men vill också betona vikten av att stötta omställningen till arbetsmaskiner som drivs med exempelvis biogas och vätgas. Enligt LRF fungerar inte batteridrivna traktorer i alla applikationer och de finns fortfarande inte att köpa, utan är kvar på prototypstadiet. När det gäller hanteringen av arbetsmaskiner inom ramen för klimatpremien hänvisar vi till LRF:s remissvar.

Stöd till lätta lastbilar bör omfatta alla tekniker som bidrar till omställning

Energigas Sverige har i det här remissvaret fokuserat på tunga lastbilar, men vi vill också framföra kritik mot förslaget att ensidigt stötta marknadsintroduktionen av eldrivna lätta lastbilar. Hela 96 procent av de lätta lastbilarna är idag bensin- eller dieseldrivna.⁷ För att klara omställningen behövs alla hållbara alternativ. Biogas finns tillgängligt här och nu, med en utbyggd infrastruktur bestående av drygt 200 publika tankstationer. Att ställa om de lätta lastbilarna till biogas ger minst lika stor klimatnytta som att ställa om till el (se figurer på föregående sida). Energigas Sverige anser att stöd till lätta lastbilar bör omfatta alla hållbara tekniker som kan bidra till omställningen.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel

⁷ Källa: Trafikanalys