



Regeringskansliet  
Klimat- och näringslivsdepartementet  
kn.remissvar@regeringskansliet.se

## **LRFs remissyttrande över promemorian Nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon**

### *Sammanfattning*

*LRF anser att:*

- *Förslaget att ensidigt gynna elfordon slår extra hårt mot jord- och skogsbruk där det idag finns få eldrivna arbetsmaskiner. Däremot går det relativt snabbt att ställa om till t ex HVO- och biogasdrift.*
- *Investeringsstöd via Klimatklivet inte är gångbart då sk de minimis-stöden är kraftigt begränsade till jordbruksföretag jämfört med andra företag.*
- *Det är dags att utnyttja jord- och skogsbrukets fulla potential. Sverige kan bli självförsörjande på biodrivmedel och biogas under rätt politiska förutsättningar.*
- *Det behövs långsiktiga och stabila spelregler för att påskynda omställningen.*

### **1. Inledning**

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) har beretts tillfälle att yttra sig över promemorian *Nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon* (dnr KN2023/04268) och lämnar nedan kommentarer beträffande promemorians huvudförslag.

LRF är en intresse- och företagarorganisation som har ca 128 000 medlemmar och är Sveriges största småföretagarorganisation med omkring 70 000 medlemsföretag i det gröna näringslivet, som står för nästan 4 procent av Sveriges BNP. LRFs medlemsföretag tillför stora värden i form av mat, energi, skogsråvara, arbetstillfällen och miljönytta. Det gröna näringslivet är till exempel det enda som kan producera fossilfri råvara och samtidigt binda in kol.

De gröna näringarna har genom produktion av förnybara råvaror och förädling av produkter en viktig roll i arbetet med klimatomställningen, en cirkulär och biobaserad ekonomi och ett hållbart samhälle där de nationella miljömålen nås. LRF anser emellertid att de företag som ställer om till fossilfria drivmedel inte ska missgynnas ekonomiskt. Därför behövs stimulansåtgärder för inhemsk produktion och användning av hållbart förnybara drivmedel.

Sverige har som nation valt att ha höga miljö- och klimatambitioner och att gå före den övriga världen med målet att bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi måste dock ta i beaktande att dessa höga ambitioner kostar mycket pengar. De gröna näringarna agerar på en konkurrensutsatt marknad och konkurrerar med företag verksamma i andra länder som tyvärr – i många fall – inte har lika höga miljö- och klimatambitioner som Sverige. Detta leder till stora konkurrens-



nackdelar för svenska producenter eftersom kostnadsmassan är betydligt högre i Sverige än i andra länder, vilket även leder till en sämre försörjningstrygghet.

Teknikutvecklingen inom miljöfordon och arbetsmaskiner avsedda för jord- och skogsbruk går inte tillräckligt fort. Därför behövs incitament för att snabba på utvecklingen. Det finns idag ett fåtal eltraktorer och elarbetsmaskiner – som skördetröskor och skogsmaskiner – på marknaden som lämpar sig för svenskt jord- och skogsbruk. Bland annat är deras tjänstevikt ungefär dubbelt så hög som för konventionella fordon. Till detta kommer avsaknad av laddinfrastruktur i skogar och på åkrar. Dagens eldriva lant- och skogsbruksfordon är dessutom mycket dyra och har betydligt kortare drifttid än konventionella.

## 2. Kommentarer till förslagen i promemorian

LRF delar regeringens uppfattning att det krävs statliga stöd för att främja introduktionen av mer miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner på marknaden och därigenom bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. EU:s statsstödsregler är ett viktigt styrmedel för att konkurrensen ska fungera inom EU. Respekteras inte reglerna, finns det stor risk för att konkurrensen snedvrids inom och mellan länder genom att offentliga aktörer gynnar vissa privata företag på bekostnad av konkurrerande företag.

De gröna näringarnas fordons- och uppvärmningsrelaterade årliga utsläpp av koldioxid uppgår till ca 1 miljon ton, främst från dieselanvändning i traktorer och arbetsmaskiner (80 procent), samt eldningsolja för uppvärmning av t ex växthus och spannmålstorkar. Jordbrukets arbetsmaskiner förbrukar årligen ca 250 miljoner liter diesel och skogsbrukets dito omkring 150 miljoner liter. Detta motsvarar ca 5 procent av landets dieselförbrukning. Branschen jobbar med utsläpp inom en rad initiativ, t ex de hållbarhetsmål LRF tagit fram samt inom ramen för Fossilfritt Sverige.

Det finns, som exempel, drygt 384 000 registrerade traktorer i landet. Omställningen mot fossilfritt drar dock ut på tiden då det saknas traktorer och arbetsmaskiner drivna på el, biogas, etanol eller andra drivmedel för skogs- och fältarbete. Enligt LRF måste utvecklingen gå snabbare och incitamenten för miljövänliga arbetsmaskiner behöver stärkas.

Flera av de stora traktortillverkarna utvecklar batteridrivna traktorer, men de går fortfarande inte att köpa, utan är kvar på prototypstadiet. Dessutom har dessa traktorer ett antal nackdelar, vid sidan om höga inköpskostnader. Vid tunga jobb, som till exempel plöjning, arbetar traktorn konstant på mycket hög effekt, vilket kräver stora mängder energi. För detta krävs kraftiga batterier, men ett batteripack som är stort nog för att ge tillräckligt lång drifttid och effekt blir också väldigt tungt. Tung maskiner pressar ihop jorden, som blir torrare och växer sämre. Till detta kommer problemet med avsaknad av laddinfrastruktur, vilket är särskilt påtagligt för eldrivna skogsmaskiner som arbetar långt ifrån laddpunkter.

Traktorer och arbetsmaskiner som drivs med fossilfria drivmedel som biodiesel, HVO, FAME, RME och biogas är, men anledning av ovanstående, lämpligare att använda. Dels finns vissa sådana fordon redan idag på marknaden, drivmedlen kan till del produceras på den egna gården och de fysiska förutsättningarna, t ex viktförhållanden, gör denna typ av teknik mer lämpad att använda inom jord- och skogsbruk.

Om företagen i de gröna näringarna kan öka sin självförsörjningsgrad genom att producera biogas och bidra med råvara till biodrivmedelstillverkning stärks konkurrenskraften samtidigt som importberoendet och sårbarheten minskar. Att ensidigt satsa på eldrift riskerar att motverka detta.

LRF förordar teknikneutralitet och anser att alla miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner bör kunna komma i fråga för stöd. Detta för att påskynda omställningen, stimulera teknikutveckling och innovation samt öka konkurrenskraften. Av denna anledning är det mycket olyckligt att kommissionens ändringar i den allmänna gruppundantagsförordningen innebär att stöd ej längre får utgå för köp av lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med biogas eller bioetanol och motsvarande. Detta minskar möjligheterna till en snabb omställning till fossilfria fordon och minskar möjligheterna att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045.

LRF noterar att kommissionen bl a argumenterar för att det finns en konflikt mellan mat och biomassa för material- och bioenergiproduktion. Det finns dock i Sverige en god potential att öka livsmedelsproduktionen och samtidigt öka odlingen av energigrödor för hela den biobaserade ekonomin. Det finns i dagsläget areal som är tillfälligt tagen ur aktiv produktion på grund av bristande lönsamhet. Med förbättrad konkurrenskraft för livsmedelsproduktion i Sverige kan dessa arealer relativt snabbt användas. Motsvarande gäller när marknaden för bioenergi utvecklas. Det är ingenting som hindrar att produktionen av livsmedel och energi ökar parallellt. Det finns utrymme för båda och debatten om »*food versus fuel*« är delvis baserad på felaktiga grunder vad gäller förhållandena i Sverige.

Idag odlas endast cirka 4 procent av åkerarealen i Sverige med grödor för biodrivmedelsproduktion. När det gäller etanol går merparten på export. För att öka användningen av biodrivmedel inom lantbrukssektorn behöver incitamenten att köra förnybart förstärkas. Med gällande styrmedel och skattesystem är det dyrare för lantbrukaren att köra med 100 procent förnybara drivmedel än att tanka fossilt.

I promemorian anføres att det fortsatt kommer vara möjligt att genom Klimatklivet fortsatt ge stöd för fordon och arbetsmaskiner drivna av t ex biogas och bioetanol. Detta dock genom s k de minimis-stöd. Då flera statliga stödsatser redan idag tillämpas inom ramen för de minimis-förordningen för jordbrukssektorn kan företag som redan fått sådant stöd missgynnas om de är nära eller redan nått upp till det övre stödtaket (20.000 €/företag/per 3 år). Det råder också en betydande okunskap om stödbegränsningen i de minimis-reglerna, vilket kan lägga ytterligare administrativ börda på företagen.

Detta gör sammantaget att förslagen kraftigt missgynnar företag i de gröna näringarna och riskerar att försena omställningsarbetet.

### 3. Övriga förslag

LRF välkomnar ett ökat nyttjande av marknadsbaserade styrmedel för att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till att olika mål inom klimatpolitiken uppnås. Vi vill samtidigt betona vikten av att fortsatt långsiktigt kunna skattebefria rena biodrivmedel och biogas samt kunna reducera skatten på el till EU:s minimiskattenivå för företag inom de gröna näringarna. Det är av största vikt för att förutsättningarna för svensk produktion inte försämras.



Den som ställer om till fossilfria drivmedel ska inte ekonomiskt missgynnas. Jord- och skogsbrukare erhåller idag delvis en skatteåterbetalning av dieselskatten avseende förbrukning i arbetsfordon. Detta sker för att svenska lantbrukare ska få viss kompensation och möjlighet att konkurrera med utländska lantbrukare som normalt har en skattesituation med betydligt lägre skatter än vad vi har i Sverige. Denna skatteåterbetalning gäller »vanlig« diesel inom reduktionspliktsystemet med viss bioinblandning, men ej ren biodiesel. För att svenskt lantbruk ska vara konkurrenskraftigt, jämfört med utländskt lantbruk, även när vi byter ut fossil diesel mot 100 procent biodiesel krävs det att det införs en premie som ska ge jord- och skogsbrukare samma ersättning som via dagens dieselskatteåterbetalningssystem.

Den svenska regeringen bör verka för att biomassa inte missgynnas mot andra förnybara energikällor i fråga om möjligheter till skattenedsättningar. Biobränslen spelar en viktig roll i det svenska energisystemet och är en betydelsefull komponent i övergången till klimatneutralitet, särskilt för att ersätta fossilbaserad energi i transportsektorn, inklusive sjö- och luftfart. De biodrivmedel som produceras av godkända råvaror enligt förnybarhetsdirektivet bör ha samma skattenivå.

Det är viktigt att företagen får tydliga, långsiktiga och ekonomiskt hållbara spelregler som inte snedvrider konkurrensen för att kunna göra nödvändiga investeringar och ställa om sin verksamhet.

Stockholm den 29 november 2023

Magnus Kindbom  
Skogsdirektör/enhetschef

Johnny Kjellström  
Näringspolitisk analytiker

Kopia till  
[sebastian.axelsson@regeringskansliet.se](mailto:sebastian.axelsson@regeringskansliet.se)  
[lars.e.olsson@regeringskansliet.se](mailto:lars.e.olsson@regeringskansliet.se)  
[anders.drottja@regeringskansliet.se](mailto:anders.drottja@regeringskansliet.se)