VOLVO

Klimat- och näringsdepartementet
Sebastian Axelsson

Remissyttrande **KN2026/01362**

Datum: 2026-10-23
kn.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

AB Volvos remissyttrande avseende ”Energimyndighets redovisning av uppdrag att analysera utveckling av Klimatpremien till miljöarbetsmaskiner” (KN2026/01362)

AB Volvo tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på ovan förslag, och som alltid står AB Volvo till förfogande för ytterligare dialog om viktiga åtgärder för industrin, resiliens, transportsektorns omställning, affärsförutsättningar och konkurrenskraft. I remissyttrandet används AB Volvo, Volvokoncernen och Volvo Group som synonymer.

Yttrande

AB Volvo välkomnar i huvudsak förslaget till ny förordning för eldrivna arbetsmaskiner. Vi stödjer förändringen av definitionen till ”eldrivna arbetsmaskiner” men vill påpeka att teknikutvecklingen går snabbt och att fossilfri vätgas i förbränningsmotorer kan bli ett utsläppsfritt alternativ som i så fall behöver omfattas av stödgivning.

1) Vad gäller definitionen av en arbetsmaskin vill vi att skrivningen även tydligt bör omfatta terrängvagnar, framför allt tunga terrängvagnar. Inom denna kategori finns dumprar, en viktig och vanligt förekommande arbetsmaskin som används vid anläggning och byggnation av större infrastruktur som järnvägar och vägar. Utbudet av elektriska dumprar ökar snabbt, Volvo CE erbjuder för närvarande elektriska dumprar med upp till 39 tons lastkapacitet. Eldrivna dumprar med en tjänstevikt på minst 1 000 kg finns tillgängliga på marknaden från flera tillverkare.

2) Beträffande de föreslagna stödnivåerna stödjer AB Volvo att det maximala stödet enligt GBER tillämpas med en differentiering av stödet enligt företagsstorlek även om det kan komma att medföra en ökad administration för det sökande företaget. Eftersom leasing är en vanlig anskaffningsform är det positivt att denna form omfattas av stöd på samma sätt som vid direkt inköp, men kräver i sin tur det föreslagna fordonsregistret för att förhindra dubbelfinansiering.

3) Vi välkomnar även möjligheten till konkurrensutsatta anbudsförfarande även om den löpande stödgivningen bör vara den huvudsakliga stödformen. Detta eftersom den bättre följer marknadslogiken där investeringsbeslut tas löpande. Om inte specifika analyser föranleder högre stödnivåer mot specifika segment bör även riktade konkurrensutsatta utlysningar hålla samma stödnivåer som i den löpande stödgivningen. Annars riskerar stödgivningsformen att påverka marknaden på ett oönskat sätt med en ökad ”ryckighet” som följd.

4) AB Volvo ser mycket positivt på förordningsförslaget att bevilja stöd för ladd- och tankinfrastruktur och att dessa kan sökas enskilt eller i kombination med eldrivna arbetsmaskiner, givet att detta godkänns enligt nya GBER. Med nuvarande text är det svårt att exakt avgöra vilka kostnadsposter som omfattas och vi anser därför att en referens till beskrivningar i det nya Laddinfrastrukturstödet för lastbilar skulle öka tydligheten, för relevanta delar.

5) För att ladd- och tankinfrastrukturstödet ska få önskad effekt är det dock viktigt att utformningen är teknikneutral och tar hänsyn till den stora variation av laddningslösningar som finns på marknaden idag och som förväntas utvecklas framöver. Till skillnad från personbilar och tunga lastbilar används arbetsmaskiner i många olika driftsmiljöer / industrier (segment), vilket medför varierande behov av energi- och laddförsörjning. Stödet bör därför omfatta såväl fasta som mobila lösningar. Exempel på relevanta investeringar är portabla batterilager (BESS), portabla DC-snabbladdare, fast installerade DC-laddare på arbetsplatser och depåer samt mobila laddningslösningar där energi tillförs vid behov genom andra elfordon eller energibärare. Om stödet begränsas till vissa typer av infrastruktur finns en risk att innovation, flexibilitet och den praktiska omställningen hämmas. Förordningen bör därför utformas så att den stödjer funktion, klimatnytta och ekonomi snarare än specifika tekniska lösningar. Detta skapar bättre förutsättningar för marknaden att utveckla kostnadseffektiva, skalbara och verksamhetsanpassade lösningar för elektrifiering av arbetsmaskinssektorn.

6) Förändringen av gränsen till 1 000 kg tjänstevikt för att stödberättigade eldrivna arbetsmaskiner är positiv och i stort mer träffsäker än tidigare gräns om 10kW motoreffekt.

7) AB Volvo stödjer myndighetens rekommendation att implementera artikel 28 i NZIA i förordningen som en frivillig möjlighet att erhålla en högre stödnivå. Trots att eldrivna arbetsmaskiner idag utsätts för kraftig priskonkurrens, från i första hand direktimporterade kinesiska arbetsmaskiner, för vilka en ”villkorad” implementering skulle kunna innebära uteblivet stöd, ser vi de administrativa hindren, ledtider etc. samt tolkningsosäkerheten som större risker än eventuella fördelar. Speciellt med tanke på att många stödmottagare är mindre och medelstora företag där det kan saknas resurser och kompetens för att styrka uppfyllandet av kriterierna. Även om vi fullt ut stödjer syftet med NZIA så måste det upprättas centrala register, helst på EU-nivå, där en stödmottagare enkelt kan kontrollera om en specifik eldriven arbetsmaskin uppfyller resiliens- och hållbarhetskriterierna. Först då kan ett villkorat krav styra efterfrågan mot mer hållbara val få stor påverkan på marknadens beteende. Med ökad erfarenhet från införande av dessa kriterier och eventuell framväxt av administrativa hjälpmedel stödjer vi tanken att just denna del av förordningen bör följas kontinuerligt och vid behov uppdateras.

8) Vidare ser vi ett stort behov av ett nationellt register för arbetsmaskiner som erhållit stöd. Under en övergångsperiod i väntan på ett nationellt register stödjer AB Volvo den tredjepartsregistrering som förordningen föreslår.

9) För övrigt vill vi framföra vikten av en snabb och transparent handläggning av ansökningsprocessen. Processen innehåller flera (manuella) steg och innebär att stödmottagaren behöver bära investeringskostnaden under en relativt lång period innan stöd kan utbetalas. Detta skapar osäkerhet kring investeringsbeslut och kan minska incitamenten att genomföra klimatomställande investeringar. Vi rekommenderar därför att Energimyndigheten ser över denna del av regelverket samt generellt förenklar processen, minskar den administrativa belastningen och

förkortar tiden mellan investering och utbetalning. Detta skulle öka förutsägbarheten för företag och stärka Klimatpremiens effekt som styrmedel för omställningen.

Om Volvokoncernen

AB Volvo är Sveriges största företag, både till antalet anställda i Sverige och omsättning. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Affärsområdena inkluderar lastvagnar, anläggningsmaskiner, bussar, försvar, motorer för marina och industriella ändamål, automatiserade lösningar samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet.

Utan den typ av produkter och tjänster som Volvokoncernen tillhandahåller skulle inte samhället fungera. På samma sätt som ett blodomlopp är våra lastbilar, bussar, motorer, anläggningsmaskiner och finansiella tjänster betydelsefulla delar i många av de viktiga samhällsfunktioner som de flesta av oss är beroende av varje dag.

Volvokoncernen har sedan en tid påbörjat projektet med att bygga en anläggning för storskalig, hållbar och fossilfri produktion av battericeller i Korstorp i Mariestad, Sverige. Den nya anläggningen för battericellsproduktion är en del av koncernens strategiska tillvägagångssätt för att skapa verkligt hållbara lösningar för transport, mobilitet och anläggningsutrustning. Hösten 2024 skickades ansökan om miljötillståndet in och produktionen beräknas starta efter 2030.

Ytterligare dialog välkomnas

Som alltid står AB Volvo till förfogande för ytterligare dialog om viktiga åtgärder för industrin, transportsektorns omställning, affärsförutsättningar och konkurrenskraft.

Göteborg & Stockholm 2026-10-23

Karolina Boholm, AB Volvo
Director Public Affairs
karolina.boholm@volvo.com

Tora Leifland, Volvo CE
Head of Public Affairs
tora.leifland@volvo.com