Klimat- och näringslivsdepartementet

YTTRANDE
2026-10-23

Diarienummer (VTI)
2026/0280-1.3
Er beteckning
KN2026/01362

Yttrande om Förslag på ny förordning för eldrivna arbetsmaskiner

Sammanfattning

VTI bedömer att förslagen i huvudsak är rimliga och ställer sig positivt till en separat förordning, tydligare definition och bättre kontroll av maskinidentitet. Möjligheten att ge separat stöd till laddinfrastruktur och till leasingtagare kan undanröja flera praktiska hinder för elektrifiering av arbetsmaskiner. VTI delar Energimyndighetens bedömning att uteblivet stöd skulle innebära en relativt långsam omställning till eldrivna arbetsmaskiner. Utöver minskad klimatpåverkan kan övergången till eldrift också minska lokala luftföroreningar och buller. Effekternas storlek behöver dock belysas närmare.

VTI bedömer att det är rimligt att rikta stödet till tyngre maskingrupper där prisskillnaden mellan fossildrivna och elektriska maskiner är störst. VTI anser också att en nedre viktgräns på ett ton är en lämplig avgränsning för vilka maskiner som ska vara stödberättigade

VTI välkomnar förslaget om en samlad utvärdering efter tre år. Relevant data bör samlas in och stödets nivå och avgränsning följas upp och omprövas löpande även efter denna utvärdering, eftersom marknaden och stödbehovet kan förändras snabbt.

VTI efterfrågar framför allt ett tydligare underlag för att bedöma stödets additionalitet, samhällsekonomiska nytta och kostnader. Yttrandet fokuserar på de delar där förtydliganden eller ytterligare analys behövs. VTI lämnar inga synpunkter på författningsförslagets formuleringar i kapitel 5.

Samhällsnytta och additionalitet

Utifrån utredningen är det svårt att bedöma om de föreslagna stödnivåerna är samhällsekonomiskt väl avvägda. VTI efterfrågar också en tydligare diskussion om stödets roll i ett bredare styrmedelssammanhang. Energimyndigheten anger att alternativa styrmedel ligger

VTI
581 95 Linköping
Besök: Olaus Magnus väg 35, Linköping
vti@vti.se, www.vti.se

utanför uppdraget (avsnitt 1.2). Även med denna avgränsning bör utredningen belysa hur stödets effekt och additionalitet, dvs de investeringar eller den tidigareläggning av investeringar som stödet ger upphov till jämfört med ett förlopp utan stödet, påverkar och påverkas av andra styrmedel, krav i offentliga upphandlingar och förändrade energi- och drivmedelspriser. VTI efterfrågar därför en analys av hur stödbehovet och additionaliteten påverkas av inköpspris, efterfrågan, elpris, dieselpris och tillgång till laddning.

Stödnivå

En högre stödandel är inte i sig ett mått på stödets effekt. Den relevanta frågan är vilka investeringar som tillkommer eller tidigareläggs på grund av stödet, till vilken offentlig kostnad och med vilka utsläppsminskningar som följd. Utredningen föreslår att de högsta tillåtna stödandelarna enligt EU:s allmänna gruppundantagsförordning (GBER) ska nyttjas i den löpande stödgivningen (avsnitt 4.2). Att statsstödsreglerna tillåter en viss högsta stödandel innebär dock inte att den nivån är samhällsekonomiskt optimal. Om stödet redan når det tillåtna taket kan utrymmet för ytterligare offentligt stöd för samma stödberättigande kostnader begränsas.

VTI välkomnar att utredningen diskuterar skillnader i stödbehov mellan maskinsegment och de olika förutsättningar för laddning som finns inom olika branscher. Dessa skillnader bör tydligare kopplas till bedömningen av lämpliga stödnivåer.

Differentiering av stödnivå

VTI är positivt till möjligheten att ge små och medelstora företag högre stödandelar, eftersom finansieringsbegränsningar kan göra det svårare för dessa företag att bära höga investeringskostnader. Företagsstorlek är dock ett indirekt mått på finansieringsförutsättningar. Utvärderingen bör därför undersöka om differentieringen bidrar till fler investeringar som annars inte skulle ha genomförts.

Laddinfrastruktur och energiförsörjning

VTI bedömer att det är rimligt att göra laddinfrastruktur stödberättigad inom samma förordning om brist på laddning hindrar investeringar i eldrivna arbetsmaskiner. Utredningen bör tydligare skilja mellan kostnaden för en lokal laddlösning och begränsningar i nätkapacitet eller tillgång till el på arbetsplatsen. Ett högre maskinstöd kan få liten effekt om dessa begränsningar kvarstår. VTI efterfrågar också en mer konkret bedömning av infrastrukturlösningarnas tekniska mognad, tillgänglighet och kostnader. Stöd till maskiner respektive infrastruktur avser olika kostnadsunderlag. Utredningen bör därför redovisa scenarier för den samlade kostnaden och nyttan av kombinerade stöd, inklusive hur många maskiner som kan använda samma

infrastruktur. Det skulle ge ett bättre underlag för att bedöma stödbehovet och risken för låg kostnadseffektivitet.

Leasing

VTI är positivt till att även leasingtagare ska kunna söka stöd, vilket kan förbättra mindre företags möjligheter att använda eldrivna arbetsmaskiner. Utredningen behöver dock tydliggöra hur parterna ska samordna sina ansökningar när endast en aktör får stöd för samma maskin. Det bör framgå hur en redan inlämnad ansökan eller ett beviljat stöd till leasinggivaren påverkar leasingtagarens möjligheter att få stöd, samt hur leasingtagaren kan få del av nyttan när stödet betalas till leasinggivaren. VTI bedömer att bättre kontroll av maskinidentitet genom den föreslagna obligatoriska registreringen är en förutsättning för att förhindra dubbel finansiering och andra oegentligheter. Det praktiska genomförandet behöver dock förtydligas innan förordningen träder i kraft.

Nyttjandegrad

VTI efterfrågar en tydligare analys av den förväntade klimat- och samhällsnyttan med hänsyn till maskinernas nyttjandegrad. Antalet eldrivna arbetsmaskiner ger inte i sig ett tillräckligt mått på utsläppsminskningen. Även användningstid, energianvändning och vilken fossilbränsleanvändning som ersätts är avgörande. Konsekvensanalysen bör därför belysa hur stödet påverkar nyttjandegraden och hur den i sin tur påverkar utsläppsminskningen och kostnadseffektiviteten, både för maskinerna och för den tillhörande infrastrukturen.

Riktade utlysningar

Konkurrensutsatta utlysningar kan minska det stöd som behövs per investering. Samtidigt kan kostnaden för att ta fram en ansökan och osäkerheten om utfallet göra det svårare för mindre företag att delta. VTI efterfrågar en analys av hur utlysningarnas utformning påverkar olika företags möjligheter att delta och konkurrensen om stödet. En möjlig åtgärd är att pröva gemensamma ansökningar. Det förutsätter tydliga regler för vem som är stödmottagare, hur stödet fördelas och hur dubbel finansiering undviks.

Kostnadsredovisning och uppföljning

Utredningen bedömer att det i dag outnyttjade anslaget åtminstone inledningsvis kan rymma en ökad efterfrågan, men kvantifierar inte merkostnaden för stödutbetalningarna. VTI efterfrågar scenarier för antal ansökningar och stödutbetalningar, tillsammans med bedömningar av de administrativa resurser som respektive scenario kräver. VTI välkomnar förslaget om en samlad utvärdering efter tre år. Stödets nivå och avgränsning bör även omprövas löpande och följas upp

efter denna utvärdering, eftersom marknaden och stödbehovet kan förändras snabbt. Uppföljningen bör omfatta additionalitet, utsläppsminskning per stödkrona, fördelningen mellan företagsstorlekar och maskinsegment samt eventuella tröskeleffekter. Uppföljningen bör även belysa hur stödet fördelas mellan maskinsegment och tekniker med olika mognadsgrad, samt om dess utformning ger ändamålsenliga förutsättningar för omställning även i branscher där elektrifieringen ligger längre fram i tiden.

Net-Zero Industry Act

VTI efterfrågar en mer konkret redovisning av hur kriterierna i artikel 28 i Net-Zero Industry Act (NZIA) ska tillämpas inom stödordningen. Det bör framgå vem som ska verifiera att kriterierna är uppfyllda, när verifieringen ska ske och vilka administrativa kostnader den medför för myndigheten. Utredningen föreslår att stödmottagare ska kunna få ytterligare ekonomisk ersättning för produkter som uppfyller resiliens- och hållbarhetskriterierna. Samtidigt anger utredningen att den ordinarie stödnivån behöver sättas lägre än den maximala nivån enligt GBER för att ge utrymme för denna ersättning (avsnitt 4.7). VTI efterfrågar därför ett tydliggörande av de avsedda stödnivåerna för produkter som uppfyller respektive inte uppfyller kriterierna, samt en analys av hur differentieringen påverkar efterfrågan på stödet och incitamenten att välja produkter som bidrar till NZIA-förordningens mål om resiliens och hållbarhet.

Beslut i detta ärende har tagits av Mattias Viklund. Föredragande har varit forskare Nanna Fukushima. I handläggningen av ärendet har också senior forskare Svetla Käck och senior utredare Maria Mustonen deltagit.

Mattias Viklund
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI