

Klimat- och näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm
kn.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Stockholm 2023-11-29

Ref KN2023/04268

Remissyttrande om promemorian ”Nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon”

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportnäringen. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportnäringen.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad promemoria och vill framföra följande.

Sammanfattning

- Klimatpremien för tunga lastbilar bör utformas med en så hög stödnivå som möjligt
- Det föreslagna taket om 20% av inköpskostnaden riskerar att snedvrیدا stödet och kraftigt hämma effektiviteten i stödets marknadsskapande funktionssätt
- Hela åkerinäringen tjänar på att marknaden för ellastbilar kommer igång så fort som möjligt
- Utfasningen av investeringsstödet för lätta lastbilar bör förlängas
- Utvärdera investeringsstödet innan beslut fattas om utfasning eller eventuell förlängning
- Framtidens tysta och fossilfria vägtrafik kräver en ny beskattningsmodell



Inledning

Sverige ligger i Europas periferi och handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd. Ett robust transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser, med hänsyn till hållbarhet och säkerhet, är därför en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter. En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft. Transporter skapar nytta och är en avgörande faktor för svensk ekonomisk tillväxt och vårt gemensamma välbefinnande.

Transportföretagens medlemmar är dedikerade och arbetar hårt med hållbarhet, ur alla dess aspekter. Men för sektorn är det också en självklarhet att uppfyllandet av klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft, både för näringen och för Sverige. För att nå framgång krävs det en balans mellan de transportpolitiska målen, att arbetet sker med en realistisk tidshorisont och med en förståelse för Sveriges beroende av den internationella utvecklingen på transportområdet.

Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundförutsättning, inte minst eftersom ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv är centralt för att skapa de resurser som behövs för att ställa om till ett hållbart samhälle.

En snabb elektrifiering av transportsektorn är avgörande för Sveriges möjlighet att uppfylla vårt övergripande nationella klimatmål till år 2045 och de ambitiösa EU-målen till år 2030, främst genom kraven inom ansvarsfördelningsförordningen, ESR.

Elektrifiering kräver en koordinerad och kraftfull utbyggnad av laddinfrastruktur i hela landet. Sveriges geografiska förutsättningar innebär att en landstäckande laddinfrastruktur är en utmaning som kräver omfattande statliga insatser. Utveckling av regionala och lokala nät måste ske parallellt med utvecklingen av marknaden för ellastbilar och utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga och lätta lastfordon i depåer, vid destinationer och längs vägnätet.

Specifika inspel om stödet för tunga lastbilar

Anslaget för klimatpremien är väl utformat

Transportföretagen bedömer att den i BP24 föreslagna totala nivån på klimatpremien för tunga lastbilar är ändamålsenligt utformad. Elektrifieringen av de tunga transportererna förutsätter en fungerande marknad för tunga fordon, och Transportföretagen konstaterar att en sådan ännu inte hunnit etablera sig. En stödperiod på tre år kan vara lämplig för att stimulera framväxten av en sådan marknad.

Statsstödsregelverkets begränsningar leder sannolikt till bristande effektivitet

En nödvändig förutsättning för att stödet ska fungera på ett ändamålsenligt sätt är dock att stödnivån är utformad på ett sätt som gör det företagsekonomiskt hållbart att investera i ett tungt elfordon. I underlagsrapporten ”Stödsystem för lastbilar” (Trafä 2022¹) framgår att en stödnivå på mellan 70% och 80% av den stödberättigade kostnaden krävs i normalfallet för att på ett effektivt sätt jämna ut totalkostnadskalkylen för att köpa och äga en eldriven tung lastbil jämfört med en dieseldriven dito.

Transportföretagen noterar att en sådan stödnivå inte är möjlig till följd av EU:s gruppundantagsförordning. Samtidigt föreslår regeringen att den maximalt tillåtna stödnivån (30% av den stödberättigade kostnaden för stora företag, 50% för medelstora, 60% för små) begränsas ytterligare. Det bedöms därför sannolikt att stödet i den föreslagna utformningen inte skulle ha en önskvärd bred effekt på lastbilsmarknaden utan att stödet i första hand kommer att gynna företag som av en eller annan anledning ändå hade investerat i ett elfordon.

Stödnivån bör sättas så högt som möjligt för att nå god spridning

En stor del av åkerierna i Sverige är små och medelstora företag. Enligt Transportföretagens medlemsstatistik har 88% av de anslutna åkeriföretagen under 50 anställda och en årlig omsättning understigande 10 miljoner euro. Detta gör att de faller in under statsstödsregelverkets definition av små företag. Ytterligare 9% faller in under regelverkets definition för medelstora företag. Enbart ca 3% av de till Transportföretagen anslutna åkeriföretagen tillhör kategorin ”stora” företag.

Stödnivåbegränsningen om 20% av inköpskostnaden löper därför stor risk att utgöra en kraftigt begränsande faktor för de högre stödnivåerna i förordningsförslaget. Även om de elektriska lastbilarna börjat sjunka i pris är de betydligt dyrare än sina dieseldrivna motsvarigheter. En tumregel som brukar anföras är att en eldriven lastbil är 2,5–4 gånger så dyr som en dieseldriven dito. För en diesellastbil som kostar 1,5 miljoner kronor i inköp kan en eldriven motsvarighet med denna tumregel antas kosta 3,75 – 6 miljoner kronor i inköp. En maximal stödnivå om 20% av inköpspriset skulle i detta fall begränsa stödnivån till 0,75 – 1,2 mnkr, vilket skulle motsvara en stödnivå om de stödberättigande kostnaderna på 33% (i det ”billigare” fallet) till 27% (i det dyrare fallet).

¹ <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/klimatuppdrag/stodsystem-for-lastbilar.pdf>

Prisstatisik över hittills sålda ellastbilar underskattar sannolikt marknadspriserna

Transportföretagen noterar att marknadsens bristande mognad gör det svårt att empiriskt fastställa en rimlig bild av prisnivån för elektriska lastbilar men konstaterar att verkliga exempel ger vid handen att tumregeln för prissättningen av eldrivna lastbilar verkar stämma. I ett fall erbjöds en åkare med ett medelstort företag att köpa en eldriven tung lastbil för 4,4 mnkr, medan en dieseldriven dito uppgavs kosta 2,4 mnkr. I detta fall hade den stödberättigade kostnaden varit 2,2 mnkr, och stödbegränsningen om 20% av inköpskostnaden hade medfört en stödförlust på 120 000 kr. I ett annat exempel erbjöds en finsk åkare i kategorin små företag att köpa en tung ellastbil för 450 000 euro, i kontrast med en dieseldriven motsvarighet om 150 000 euro. Med en växelkurs om 11 kr/euro blir i detta fall skillnaden mellan en prisbegränsning om 20% av inköpskostnaden och 60% av den stödberättigade kostnaden 990 000 kr.

Transportföretagen noterar att tillgänglig statistik över hittills utbetalda klimatpremier kan tolkas på ett sätt som ger en bild av lägre prisnivåer för eldrivna tunga fordon. Det bör därför understrykas att de (fåtal) av Transportföretagens medlemmar som köpt eldrivna tunga fordon ofta kunnat tillgodogöra sig kraftiga tillverkarrabatter, vilket bedöms bero på att lastbilstillverkarna har ett marknadsekonomiskt intresse av att synliggöra sina produkter på svenska vägar. Utbetalda klimatpremier torde därför ha baserats på belopp som underskattar den verkliga prisnivån på elfordon avsevärt. I skrivande stund (oktober 2023) är ca 0,6% av de svenske registrerade tunga lastbilarna elektrifierade.

Många prognoser över prisutvecklingen på marknaden för eldrivna lastbilar pekar på betydligt billigare fordon inom en tioårsperiod. Detta förutsätter dock att marknaden kommer igång. Transportföretagen konstaterar därför att hela åkerinäringen tjänar på att marknaden ges alla förutsättningar för att skynda på processen att växa ut ur prototypstadiet.

Specifika inspel om stödet för lätta lastbilar

Välkommet stöd för nyttofordonet lätt lastbil

För lätta lastbilar föreslås att stödet från och med 1 januari 2025 till och med 30 juni 2025 ska trappas ned och få uppgå till högst 40 000 kronor. Stöd som beviljas för köp av lätta ellastbilar från och med 1 juli 2025 ska få uppgå till högst 30 000 kronor. Stödet till lätta ellastbilar ska fasas ut med början den 1 oktober 2025.

Transportföretagen anser att det finns goda skäl att, under en övergångsperiod, premiera och uppmuntra inköp av nya lätta ellastbilar och välkomnar regeringens förslag. Transportföretagen välkomnar också att promemorian uppmärksammar att lätta lastbilar är ett nyttofordon och används till allt ifrån hemkörning av mat, för distribution i städer och inom e-handeln och är ett oundgängligt arbetsredskap inom en rad hantverkaryrken. Transportföretagen delar också helt promemorians konstaterande att *"utvecklingen mot eldrift av lätta lastbilar bör påskyndas"* (s.16).

Transportföretagen har vid flertalet tillfällen, framför allt i arbetet med förslag till regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan, framfört förslag om införande av stödsystem för lätta ellastbilar. Vi har också lämnat synpunkter och konstruktiva förslag till hur den avskaffade förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar ("bonus-malus") skulle utformas för att inte missgynna de lätta lastbilarna.

Transportföretagen välkomnar generellt förslaget i promemorian men vill framföra följande specifika synpunkter.

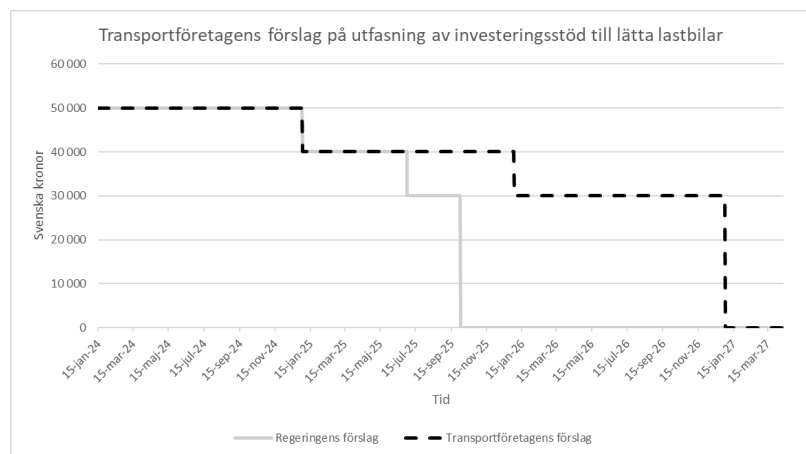
Utfasningen av investeringsstödet för lätta lastbilar bör förlängas

Utformningen av den snart avskaffade förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar var behäftat med många problem, vilket medförde en rad justeringar och en ryckig hantering. En särskild stor brist var att det inte fanns en plan för utfasning och det är positivt att lärdom har tagits i utformningen av promemorians förslag.

Transportföretagen tillstyrker regeringens förslag på stödnivåer (50 000, 40 000, 30 000) för lätta ellastbilar, men föreslår att regeringen återkommer med ett förslag om att förlänga investeringsstödet till 1 januari 2027. Se figuren nedan.

Promemorian gör en bedömning av marknadsutvecklingen som grundar sig i rapporten ”Eldrivna vägfordon – ägande, regional analys och möjlig utveckling till 2030 (Rapport 2022:1)”.

Promemorian anger att *”Trafikanalys bedömer att marknadsutvecklingen fortfarande är i utvecklingsfasen men på väg in i tillväxtfasen”*.



Transportföretagen hade gärna tagit del av en mer utförlig analys från departementet och anser att departementets tolkning är alltför positiv. Vid en källgranskning framkommer att Trafikanalys skriver att: *”Sett till eldrivna lätta lastbilar förefaller det som att vi möjligen är i slutet av utvecklingsfasen och är på väg in i tillväxtfasen, även om utvecklingen inte riktigt är där än, varken i Sverige eller Norge.”* (s.24–25). Skrivningen *”möjligen”* och *”utvecklingen inte riktigt är där än”* finns inte med i promemorian.

Under 2022 var andelen nya lätta eldrivna lastbilar 14,5 procent. Denna andel kommer att öka under 2023 (22,8 % i oktober 2023) men det kommer fortfarande vara en bit kvar till nivåerna för personbilar.

Visserligen ökar marknadsandelarna för laddbara lätta lastbilar men en förlängning av föreslaget stöd skulle kunna accelerera denna utveckling, något som både skulle vara positivt, eftersträvansvärt och skulle vara en viktig pusselbit för att nå Sveriges krav inom ESR till 2030.

EU:s mål för minskade koldioxidutsläpp för nya personbilar och lätta lastbilar kommer relativt snabbt att öka antalet elektrifierade modeller på marknaden. Sannolikt kommer det största genomslaget av EU:s krav komma i slutet av 2020-talet, vilket motiverar att stödet förlängs enligt ovan nämnda förslag.

Utvärdera investeringsstödet innan beslut fattas om utfasning eller eventuell förlängning

Transportföretagen anser att det ska genomföras en utvärdering och granskning, via en kontrollstation, av investeringsstödet för nya lätta ellastbilar innan det fhasas ut.

Transportföretagen föreslår att regeringen, senast den 1 januari 2026, uppdrar relevanta myndigheter (exempelvis Energimyndigheten, Konjunkturinstitutet, Trafikanalys och Naturvårdsverket) att utvärdera exempelvis stödets effekt på nyförsäljningen, påverkan på andelar av den totala flottan, effekt på utsläppen och styrmedlets effektivitet.

Granskningen ska utgöra ett rådgivande beslutsunderlag för regeringen att besluta om en fortsatt förlängning eller en utfasning.

Framtidens tysta och fossilfria vägtrafik kräver en ny beskattningsmodell

Transportföretagen välkomnar förslagen i denna promemoria men anser att regeringen samtidigt behöver se över samtliga styrmedel för vägtrafik och vägtransporter. Motiven till en översyn är flera, exempelvis antalet särregler och stöd som skapar komplexitet, att elektrifieringen kommer leda till lägre skatteintäkter och att EU på senare år växlat upp sin klimatpolitik avsevärt och styrmedlen har och kommer att skärpas ytterligare. Risker för dubbelreglering är uppenbar.

I september 2023 skickade Transportföretagen, tillsammans med Drivkraft Sverige, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Riksförbundet M Sverige, en begäran till regeringen att genomföra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläppsfordon.²

Regeringen borde ta tillfället i akt, givet den pågående elektrifieringen, och tillsätta en utredning som analyserar och lämnar förslag på ett nytt skattesystem anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik.

Med vänlig hälsning,

Tina Thorsell

Samhällspolitisk chef, Transportföretagen

² <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2023/september/transportforetagen-efterlyser-ett-nytt-skattesystem-for-framtidens-vagtrafik/>