

Premie för tunga fordons omställning – hur ska biogasdrivna lastbilar och arbetsmaskiner hanteras? Sammanställning av remissinstansernas förslag

Bakgrund

I [promemorian som nyligen remitterades](#) föreslås att klimatpremien inte längre ska beviljas för biogasdrivna lastbilar och arbetsmaskiner; stödet ska enbart gå till el- och vätgasdrivna lastbilar. Vi ([Energigas Sverige](#) och [2030-sekretariatet](#)) har här sammanställt vad samtliga remissinstanser som berör frågan i sina remissvar anger.

Sammantaget är stödet mycket brett för att klimatpremien också fortsättningsvis ska ges även till biogasdrivna lastbilar och arbetsmaskiner, och att det alltså inte ska hanteras genom Klimatklivet. De aktörer som berör den legala delen av frågan föreslår att Sverige gör som Finland och använder EU:s de minimis-regler för att möjliggöra detta.

Svaren från samtliga remissinstanser som regeringen adresserade [finns på regeringens hemsida](#), medan övriga remissinstanser har begärts ut av oss. Yttrandena återges i bokstavsordning.

Remissinstanser A-Ö

1. AB Volvo

Med hänsyn till behovet av snabb omställning ser vi fortsatt att lastbilar som drivs av flytande biogas (LBG) har en stor och avgörande roll i ett fossilfritt transportsystem. Volvo lastvagnar har som ambition att 30 procent av nyförsäljningen år 2025 ska vara LBG-lastbilar. Första 3 kvartalen 2023 var denna andel 11 procent enligt Mobility Sweden. Eftersom dessa bilar kommer till en viss merkostnad jämfört med konventionella dieselalternativ är det mycket oroväckande att stödet till dessa bilar nu hänvisas till Klimatklivet som omvitnat fungerar avsevärt sämre än Klimatpremien. Få och korta ansökningsperioder, långa handläggningstider, beställning av fordon först efter beviljade samt administrativt tung ansökan med många kompletteringar bidrar till att Klimatklivet inte fungerar när åkerier vill investera i miljövänlig teknik.

Vi föreslår att regeringen undersöker möjligheten att behålla stödet för LBG och CBG (komprimerad biogas) inom Klimatpremien med stöd av den allmänna förordningen ((EU) nr 1407/2013) om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionen funktionssätt på stöd av mindre betydelse, också kallat "de minimis". Som vi förstår det är detta en möjlighet som Finland valt att nyttja.

Ett annat men sämre och omständligare alternativ är att skapa någon form av "snabbspår" inom Klimatklivet för biogaslastbilar med förenklat förfarande, kontinuerligt öppet ansökningsfönster samt att beslutet om beviljandet i sig inte påverkas av när en lastbil är beställd och orderkonfirmerad.

2. Byggföretagen

Genom en utökning av stödet till att också inkludera biogas, vätgas- och etanoldrivna fordon samt begagnade elektrifierade fordon kan stödet bli mer attraktivt för små och medelstora företag i hela Sverige.

3. Drivkraft Sverige

Behåll dagens stöd till tunga miljölastbilar och miljöarbetsmaskiner som är avsedda att köras på fordonsgas eller bioetanol i den aktuella förordningen och inte hänvisas till Klimatklivet. Stödsystemen måste vara enhetliga och teknikneutrala.

4. Energigas Sverige

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-stöd, 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 gruppundantagsförordningen. 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 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.

5. Gasum

Gasum avstyrker förslaget att inte längre ge stöd till biogaslastbilar inom klimat-premien. 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-stöd, under förutsättning att villkoren i den förordningen är uppfyllda. Gasum föreslår att regeringen behåller stödet till biogaslastbilar inom klimatpremien med stöd av den allmänna förordningen om de minimis-stöd.

Gasum föreslår att samma stödnivåer som tillämpas för övriga miljölastbilar ska tillämpas för biogaslastbilar.

Gasum 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 förenklat förfarande, kontinuerligt öppet ansökningsförfarande samt att beslutet om beviljandet i sig inte påverkas av när en lastbil är beställd och orderkonfirmerad. Gasum betonar att dessa åtgärder är helt nödvändiga om stödet till biogaslastbilar plockas bort från klimatpremien

Gasum har i det här remissvaret fokuserat på tunga lastbilar, men vill också betona vikten av att stötta omställningen till arbetsmaskiner som drivs med biogas. 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.

6. LRF (Lantbrukarnas Riksförbund)

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.

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 minimisförordningen 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).

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

7. Maskinentreprenörerna

Miljölastbilar/miljöarbetsmaskiner som drivs av fordonsgas (biogas) eller bioetanol omfattas inte längre av klimatpremien, utan av Klimatklivet. ME anser då att reglerna för ansökan till Klimatklivet behöver förenklas, ha fler ansökningsperioder per år eller helst kontinuerliga ansökningsmöjligheter, och att det finns säkerställda medel att söka, åtminstone till och med år 2026.

Dieseldrivna arbetsmaskiner har ofta en livslängd på upp till 20 år och kommer finnas kvar i arbete under lång tid framöver. Regeringen bör se över möjligheten att införa ett klimatstöd för ombyggnation (efterhandsanpassning) av arbetsmaskiner, precis som gruppundantagsförordningen möjliggör för efterhandsanpassning av fordon (artikel 36b, 3c).

ME vill dock belysa att elektrifierade arbetsmaskiner finns i mycket begränsad tillgång i närtid, så för vår bransch är det viktigt att klimatpremien för miljöarbetsmaskiner finns kvar långsiktigt. ME anser att de redovisade stödbeloppen är för låga i relation till vad nya el- och miljöfordon/ -arbetsmaskiner kostar (ofta 2-3 ggr dyrare). För att ytterligare främja en cirkulär ekonomi bör regeringen även överväga att införa ett klimatstöd för begagnade miljöfordon/miljöarbetsmaskiner.

8. Mobility Sweden

Med hänsyn till behovet av snabb omställning ser vi fortsatt att lastbilar som drivs av flytande biogas (LBG) har en stor och avgörande roll i ett fossilfritt transportsystem. Eftersom dessa bilar kommer till en viss merkostnad jämfört med konventionella dieselalternativ är det mycket oroväckande att stödet till dessa bilar nu hänvisas till Klimatklivet som omvitnat fungerar avsevärt sämre än

Klimatpremien. Få och korta ansökningsperioder, långa handläggningstider, beställning av fordon först efter beviljande samt administrativt tung ansökan med många kompletteringar bidrar till att Klimatklivet inte fungerar när åkerier vill investera i miljövänlig teknik.

Vi föreslår att regeringen undersöker möjligheten att behålla stödet för LBG och CBG (komprimerad biogas) inom Klimatpremien med stöd av den allmänna förordningen om de minimi-stöd ((EU) nr 1407/2013). Som vi förstår det är detta en möjlighet som Finland valt att nyttja.

Ett annat men sämre och omständligare alternativ är att skapa någon form av ”snabbspår” inom Klimatklivet för biogaslastbilar med förenklat förfarande, kontinuerligt öppet ansökningsfönster samt att beslutet om beviljandet i sig inte påverkas av när en lastbil är beställd och orderkonfirmerad.

9. OrangeGas Sverige AB

OrangeGas avstyrker förslaget att inte längre ge stöd till biogaslastbilar inom klimat-premien. Tunga lastbilar kan idag tanka flytande biogas och köra 1100 – 1200 km utan att behöva tanka igen, vilket är jämförbart med att tanka diesel. Med batteridrift är räckvidden ofta en fjärdedel av detta, ca 300 km, innan lastbilen måste stanna och ladda. För det andra finns det ingen realistisk möjlighet att övergå till vätgas som drivmedel för tunga lastbilar i närtid. Det tidigare framgångsrika stödet för lastbilar och tankstationer har redan resulterat i över 1100 tunga LBG-lastbilar på svenska vägar, på drivet av företag som Axfood, ICA och Arla, men också flera mindre och medelstora åkerier. Dessa företag har kunnat minska sin klimatpåverkan betydligt tack vare detta stöd. Här har många åkerier tagit steget tack vare Drive LBG och Klimatpremien, som riktat sig speciellt mot just små och medelstora åkeriföretag med en snabb och enkel ansökningsprocess.

Om stödmöjligheterna tas bort, eller att stöd enbart kan sökas via det administrativt mer krävande Klimatklivet, är risken att åkerinäringen återgår till diesellastbilar, särskilt med regeringens beslut att minska inblandningen av förnybara andelar till en minimnivå för fossila drivmedel. Detta skulle ge lägre driftkostnader och bättre ekonomi för dem men ett otroligt bakslag för miljö, och med den nu införda biogasskatten från mars 2023 finns det ingen ekonomisk fördel för dem att fortsätta använda biogaslastbilar. Det är därför avgörande att upprätthålla och stödja denna beprövade och effektiva lösning för att säkerställa en hållbar framtid för vår transportsektor.

10. Scania

Scania vill se att gasfordon fortsatt ges stöd inom Klimatpremien. Att en och samma myndighet administrerar stöd till fordon är en klar fördel för åkerier som arbetar med en blandad flotta. Ett och samma ansökningsförfarande och en och samma myndighet gör det enkelt för åkerier att söka stöd och därmed att ställa om.

Gaslastbilar är en viktig del av Scantias hållbara erbjudande. Scania erbjuder transportlösningar för både komprimerad (CBG) och flytande (LBG) biogas till olika typer av transporter. En utbredd tankinfrastruktur för gas i Sverige samt god tillgång på biogas och biogas som drivmedel för tunga transporter gör gas till ett utmärkt hållbart alternativ. Det ger åkerier en fantastisk möjlighet att sänka sina klimatutsläpp och samtidigt bidra till flera av FN:s hållbarhetsmål. En ökad svensk produktion av biodrivmedel minskar också sårbarheten för samhällsviktiga gods- och persontransporter och är därmed också viktig för Sverige ur totalförsvarssynpunkt. Idag bidrar biogaslastbilar med en större klimatnytta än ellastbilar då den aktuella försäljningsvolymen är betydligt större.

EU:s mål (RePowerEU = tiodubbling av dagens biogasproduktion i EU till 2030 samt förnybart direktivet = fördubbling av andelen förnybar energi i transportsektorn till 2030) kommer att kräva nationella incitament för att stimulera efterfrågan på biogas i transportsektorn.

Vi hänvisar till Energigas Sveriges förslag om att låta förordningen ta stöd av de minimis-regelverket och genom detta låta gasfordon definieras som miljölastbil. Härigenom skulle stöd till tunga gaslastbilar kunna ligga kvar inom Klimatpremien.

OM stödet till biogaslastbilar flyttas från Klimatpremie till Klimatklivet vill vi se följande förändringar i Klimatklivets ansökningsprocess för att stimulera en ökad tillväxt av tunga gasfordon:

- *Förenkla ansökningsprocessen.* Idag behöver många åkerier ta hjälp av en konsultbyrå för att göra en ansökan till Klimatklivet. Detta hämmar investering i biogasfordon.
- *Ge snabbare besked.* Idag tar det ca 6-8 månader att få besked på inskickad ansökan om stöd. Åkerier behöver en snabbare beslutsprocess för att göra erforderlig investering och kunna driva sin verksamhet.
- *Fler ansökningsfönster.* De senaste åren har ca 3 fönster per år öppnats för ansökan till Klimatklivet. Ett åkeri som kontinuerligt arbetar med transporttjänster över året behöver en tidsmässigt mycket öppnare process för att få detta att fungera. Vi skulle gärna se att det fanns ett ansökningsfönster varje månad så att fler kan ges möjlighet att söka stödet.

Värt att påpeka är också att Scania stöttar och driver på för fortsatt skattebefrielse på biogas till 2030. I ljuset av att skattebefrielsen ännu inte återinförts anser vi att investeringsstöd till gasfordon är extra viktigt.

11. St1

St1 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-stöd, under förutsättning att villkoren i den förordningen är uppfyllda.

St1 föreslår att regeringen behåller stödet till biogaslastbilar inom klimatpremien med stöd av den allmänna förordningen om de minimis-stöd. Den finska regeringen har valt att nyttja 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 gruppundantagsförordningen. Sverige bör tillämpa samma lösning inom ramen för den svenska motsvarigheten, det vill säga klimatpremien.

St1 föreslår att samma stödnivåer som tillämpas för övriga miljölastbilar ska tillämpas för biogaslastbilar. Vi stödjer den föreslagna principen att differentiera merkostnadsstödet utifrån företagsstorlek.

St1 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 förenklat förfarande, kontinuerligt öppet ansökningsförfarande samt att beslutet om beviljandet i sig inte påverkas av när en lastbil är beställd och orderkonfirmerad. St1 betonar att dessa åtgärder är helt nödvändiga om stödet till biogaslastbilar plockas bort från klimatpremien.

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 med ellastbil gör att man inte kan utföra vissa transportuppdrag på el, och segment som har oregelbunden körning är generellt sett svåra att elektrifiera. För den här typen av aktörer och segment är biogaslastbilarna ofta ett utmärkt alternativ, givet att totalkostnaden ligger i paritet med ett dieselfordon.

12. Svebio

Regeringens förslag innebär en omotiverad positiv särbehandling av elfordon och en motsvarande negativ särbehandling av miljöfordon som drivs med biodrivmedel, inklusive biogas och HVO100, som är drivmedel med mycket goda klimatprestanda.

13. Sveriges Åkeriföretag

Biogaslastbilar bör fortsatt definieras som miljölastbil och ges möjlighet att söka stöd via Klimatpremien. Alla alternativa möjligheter för att möjliggöra detta bör beaktas.

När stöd till biogasdrivna lastbilar inte längre kommer att kunna medges inom ramen för GBER bör i stället möjligheten att ge stöd inom ramen för förordningen om de minimis-stöd, (EU) nr 1407/2013, övervägas.

Om stöd till gasdrivna lastbilar trots allt inte kan behållas inom ramen för Klimatpremien bör ett förenklat förfarande för ansökan för biogaslastbilar inom Klimatklivet tas fram.

Biogasdrivna lastbilar har av flera skäl en fortsatt viktig roll att spela i omställningen av tunga fordon och för möjligheten att nå uppsatta klimatmål. Andelen nyregistrerade gasfordon har ökat de senaste åren och Klimatpremien har här varit en viktig del i denna utveckling i kombination med skattebefrielsen för biogas och utbyggnationen av tankinfrastruktur för flytande biogas.

Om möjligheten att söka stöd för biogaslastbilar via Klimatpremien försvinner ser vi en stor risk att åkeriernas satsningar på biogaslastbilar kan komma att minska. Klimatklivets nuvarande utformning för ansökan om stöd för fordon är nämligen inte optimal utifrån ett åkeriperspektiv.

14. Tekniska verken i Linköping AB (med Svensk Biogas)

För våra kunder är biogaslastbilarna ett utmärkt alternativ, givet att totalkostnaden (TCO) inklusive drift 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 försämras 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 i investeringen. Då merparten av de biogaslastbilar som idag rullar på vägarna är inköpta med investeringsstöd så kommer TCO-kalkylen att försämras om stödet försvinner. Det krävs också att biogasens skattebefrielse återinförs, vilket Tekniska verken stöttar och driver på för. Åkerier och andra aktörer har dessutom ofta en uttalad strategi att de ska ha några 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.

15. VTI

Med två olika stöd, beroende på drivmedel, kan det finnas en risk att det leder till administrativt merarbete och att fel typ av stöd söks.

16. WWF

WWF anser att förutom förslag om stöd till eldrivna lätta och tunga lastbilar behövs ett fortsatt stöd till biogas- och etanoldrivna fordon (lastbilar och arbetsmaskiner), enligt EU:s minimiregler. Regeringen hänvisar till Klimatklivet som delvis föreslår den typen av stöd. Om regeringen går vidare med förslaget i Klimatklivet avseende lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med fordonsgas eller bioetanol behöver även denna process förenklas, exempelvis genom kontinuerliga ansökningsmöjligheter.

Det är fortfarande betydligt dyrare att köpa en ellastbil än diesel, trots stöd. I praktiken betyder det att ett åkeri behöver betydligt mer än de stödnivåer som är förslagna i promemorian. Eftersom branschen fortfarande har svårt att ställa om är det viktigt att få kompletterande stöd för hållbara biodrivmedel, biogas, vätgas och laddning för tunga fordon.

17. 2030-sekretariatet

Menar att stimulans bör ges också till biogas- och etanoldrivna fordon inom ramen för samma stöd enligt EU:s *de minimis-regler*, att stimulansen initialt kan behöva vara högre än 50 000 kr och att det bör finnas kvar längre än regeringen föreslår, att det också bör finnas ett stöd för begagnade fordon, att stödet också bör gälla minibussar och att stödet bör motsvaras av en utökad malus-beskattnng.

Om regeringen trots allt går vidare med förslaget att lastbilar och arbetsmaskiner som drivs med fordonsgas eller bioetanol ska finansieras genom Klimatklivet, behöver denna finansieringsväg kraftigt förenklas ur ansökningsperspektiv, få mycket kortare handläggningstider (idag 6-8 månader mot 4-5 veckor för Klimatpremien), ha fler ansökningsfönster per år eller helst kontinuerliga ansökningsmöjligheter och ha säkrad finansiering åtminstone till och med år 2026.

För *lätta lastbilar* behöver stödet kunna gälla även el- och gasdrivna fordon upp till 4.25 ton, dvs över den gängse nivån på 3.5 ton, utifrån att dessa något tyngre fordon snart bör bli allmänt tillåtna att framföra på B-körkort. Stödet bör omfatta skåpbilar, flakbilar, pick-ups, vans och minibussar. Tung lastbilar bör vidgas till tunga vägfordon, dvs också omfatta bussar, som också behöver ett mer omfattande stöd än idag. Detta gäller både bussar för stads- och regionaltrafik. För samtliga fordon gäller, som angetts ovan, att biogas- och etanoldrift samt vätgas för förbränningsmotorer också bör ingå.