

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

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen gör bedömningen att det finns ett behov av att förtydliga definitionerna av tung ellastbil, miljölastbil och miljöarbetsmaskin i författningsförslaget.

Vidare föreslår Transportstyrelsen att klimatbonus bör omformuleras till *bonus* enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Transportstyrelsen gör bedömningen att det finns ett behov av att förtydliga benämningen *berättigad*. Det kan tolkas som att en lätt ellastbil uppfyller de tekniska förutsättningarna för bonus, oavsett om ansökan om bonus sedan beviljas eller inte.

Transportstyrelsen gör bedömningen att det finns ett behov av att i 13 a § använda begreppet *registrerad som ägare* för att undvika förväxling med *civilrättslig ägare*.

Transportstyrelsen kan se att det av övergångsbestämmelsen framgår att förordningen träder i kraft den 1 januari 2025 och att äldre föreskrifter gäller för stöd som beviljats före ikraftträdandet. Transportstyrelsen gör bedömningen att det datum ansökan kom in bör vara avgörande för storleken på stödet.

Transportstyrelsen gör bedömningen att miljöpåverkan samt kostnaden för att införa stödet kan påverkas av kommande ändringar i körkortsdirektivet.

Transportstyrelsen har noterat att myndigheten inte omnämns när det gäller konsekvenser av införandet av statligt stöd för lätta ellastbilar men Transportstyrelsen bedömer att det inte kan uteslutas att det blir vissa konsekvenser.

Transportstyrelsens synpunkter

2.1 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

Författningsförslag

2 §

Definitionen tung ellastbil

Transportstyrelsen gör bedömningen att det finns ett behov av att förändra definitionen av *tung ellastbil*.

Om avsikten är att kunna ge stöd till alla utsläppsfria tekniker föreslås att definitionen "*tung ellastbil*" ändras till "*utsläppsfri tung lastbil*". Om avsikten istället är att endast elfordon ska vara berättigade till stöd föreslås att definitionen ändras till "*tung lastbil som endast har el som drivmedel*".

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att definitionen av *tung ellastbil* medför att en *dual fuel lastbil* med vätgas och diesel kan uppfylla definitionen. Definitionen av *tung ellastbil* hänvisar till utsläppsfria fordon där både teknik för el och vätgas ingår. Artikel 2.102f b i (EU) 651/2014 hänvisar till artikel 4.5 i 2009/33EG som definierar utsläppsfritt tungt fordon som ett fordon utan förbränningsmotor (el eller bränslecell) eller fordon med förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh. Tekniken klarar idag inte gränsen på 1 g CO₂/kWh. Det pågår förhandlingar inom EU om att höja gränsen i andra regleringar för att dual fuel teknik med diesel och vätgas ska ses som utsläppsfritt.

Definitionen miljölastbil

Transportstyrelsen gör bedömningen att definitionen av *miljölastbil* behöver förtydligas.

Med anledning av tillägget "*som delvis drivs med el eller vätgas*" gör Transportstyrelsen tolkningen att avsikten är att hybridfordon ska vara berättigade till stöd. Myndigheten gör dock bedömningen att det inte går att utläsa något direkt krav på att bränslet måste vara förnybart. För tunga fordon som omfattas av EU 2019/1242 krävs endast att CO₂-utsläpp ska vara 50 procent av referensvärdet för tillhörande fordonsundergrupp men inget krav på att bränslet måste vara förnybart. För övriga tunga fordon finns krav på alternativa bränslen enligt 2.1 och 2.2 i 2014/94/EU och där finns bland annat etanol och naturgas. Mot bakgrund av detta bör

definitionen på miljölastbil göras tydligare beroende på vilka typer av drivmedel som ska vara berättigade stöd.

Definitionen miljöarbetsmaskin

Transportstyrelsen gör bedömningen, utifrån definitionen av miljöarbetsmaskin, att det bör förtydligas vilka bränslen som omfattas.

I bestämmelsen görs en hänvisning till *sådana bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014*. Om det endast är el och vätgasdrivna miljöarbetsmaskiner som ska omfattas föreslås att detta framgår av definitionen.

6 §

Transportstyrelsen gör bedömningen att här framgår att stöd inte ska beviljas för köp av lätta och tunga ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner som berättigar till en *klimatbonus* enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Begreppet *klimatbonus* i bestämmelsen borde bytas ut till *bonus*, eftersom det är begreppet som används i förordningen om klimatbonusbilar. Det innebär att punkt 3 bör omformuleras till ”berättigar till en *bonus* enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar”.

Det är också endast lätta ellastbilar som kan vara berättigade till bonus enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Transportstyrelsen menar att det bör framgå direkt av lydelsen i 6 § punkt 3 att inte tunga ellastbilar, miljölastbilar eller miljöarbetsmaskiner omfattas av bonus.

Transportstyrelsen ser också ett behov av att i det fortsatta arbetet förtydliga vad som avses med begreppet *berättigar*. Möjligheten att beviljas bonus gäller för klimatbonusbilar som ställs på i vägtrafikregistret till och med den 31 mars 2024. Ansökan om bonus ska lämnas in senast den 31 maj 2024. Det innebär att möjligheten att ansöka om bonus respektive statligt stöd löper parallellt under perioden den 15 januari - 31 maj 2024.

Transportstyrelsen gör vidare bedömningen att det finns ett behov av att förtydliga benämningen *berättigad*. Det kan tolkas som att en lätt ellastbil uppfyller de tekniska förutsättningarna för bonus, oavsett om ansökan om bonus sedan beviljas eller inte. Myndigheten gör bedömningen att det finns ett behov av att förtydliga hanteringen av ansökningsförfarandet. Det kan uppfattas som att fordonsägaren kan välja att ansöka om bonus eller ansöka om statligt stöd under övergångsperioden.

Transportstyrelsen ställer sig undrande till vad som gäller om man inte har ansökt om bonus även om man är ”berättigad”, d.v.s. den lätta ellastbilen uppfyller de tekniska kraven och är beställd/köpt senast den 8 november 2022. Eftersom prövningen av bonus sker först tidigast sex månader efter

påställningen av ellastbilen, konstaterar Transportstyrelsen att Statens energimyndighet löpande behöver ha information om bonusärenden (ansökan eller beviljade utbetalningar) beroende på vad som avses med begreppet ”berättigar”.

8 a §, 8 b § och 8 c §

8 a § gäller tung ellastbil, 8 b § gäller miljölastbil och 8 c § gäller lätt ellastbil.

Transportstyrelsen har noterat att i övriga bestämmelser i förordningen så räknar man upp ovanstående fordonskategorier i ordningen lätt ellastbil, tung ellastbil och miljölastbil. Vi kan se att den ordningen torde speglas i 8 a §, 8 b § och 8 c §.

13 a §

Transportstyrelsen kan se att det i bestämmelsen framgår att en förutsättning för utbetalning av det statliga stödet är att den som köpt och ställt på fordonet fortfarande äger det och att fordonet fortfarande är registrerat i Sverige. För att inte blanda ihop begreppen *registrerad ägare* och *civilrättslig ägare* föreslår Transportstyrelsen att bestämmelsen i stället formuleras enligt nedan:

- 1 uppgifterna i vägtrafikregistret visar att den som köpt och ställt på fordonet fortfarande är *registrerad som ägare och att fordonet* är registrerat i Sverige.

2.2 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon**Övergångsbestämmelser**

Av övergångsbestämmelse framgår att förordningen träder i kraft den 1 januari 2025 och att äldre föreskrifter gäller för stöd som beviljats före ikraftträdandet. En konsekvens av bestämmelsen kan bli att sökanden beviljas en lägre nivå av stöd. Situationen kan uppstå om Statens energimyndighet inte hinner handlägga samtliga ansökningar som kommit in före ikraftträdandedagen, d.v.s. den 1 januari 2025.

Transportstyrelsen anser att det datum ansökan kom in bör vara avgörande för storleken på stödet.

2.3 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon**Övergångsbestämmelser**

Här lämnar Transportstyrelsen samma synpunkt som ovan i avsnitt 2.2.

8.3 Hur påverkar ändringarna miljön?

Transportstyrelsen gör bedömningen att miljöpåverkan samt kostnaden för att införa stödet kan påverkas av kommande ändringar i körkortsdirektivet.

Föreslagna ändringar i 4:e körkortsdirektivet möjliggör att man får köra ett N2 fordon med totalvikt på 4250 kg med B-körkort om fordonet drivs helt eller delvis på el. Transportstyrelsen har ett regeringsuppdrag att genom en försöksverksamhet tillåta det redan till sommaren. Anledningen är att transportföretag hävdar att det inte finns lätta ellastbilar som klarar deras behov. Det kommer troligtvis innebära att företag väljer att köpa en N2 ellastbil istället för en N1 vilket kommer påverka slutsatserna i denna remiss. Genom att köpa en N2 har man rätt till högre stöd jämfört med N1 fordon. Stödet för N2 är inte tidsbegränsat jämfört med N1 som endast gäller i 1,5 år.

8.5 Vilka konsekvenser får ändringarna för myndigheter, regioner och kommuner?

Transportstyrelsen omnämns inte när det gäller konsekvenser vid införandet av ett statligt stöd för lätta och tunga ellastbilar. Transportstyrelsens bedömning är emellertid att även om myndigheten inte får i uppdrag att hantera det statliga stödet för lätta ellastbilar kan det inte uteslutas att det blir vissa ekonomiska konsekvenser. Till exempel kan Statens energimyndighet komma att behöva uppgifter från vägtrafikregistret och bonus-systemet för att kunna pröva det statliga stödet. Vilka uppgifter och på vilket sätt uppgifterna ska lämnas ut behöver, som vi uppfattar det ske i dialog mellan Transportstyrelsen och Statens energimyndighet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog strategen Jonny Geidne, utredaren Markus Backlund och utredaren Ingela Nederman, den senare föredragande.