

Inköpsstöd är avgörande för att Sverige ska fortsätta leda utvecklingen i omställningen till elektriska lastbilar

Stöd för inköp av elektriska lastbilar och laddinfrastruktur är de avgörande styrmedlen, enligt erfarenheter från de 45 större svenska aktörer som gått samman i en av Europas mest kraftfulla satsningar, projektet REEL, för att accelerera övergången till elektriska lastbilar. Stöden finns, men de bör utvecklas. Villkoren för inköpsstöden borde vara långsiktiga, förutsägbara och ansökningsprocessen borde förenklas, samt förhålla sig till stödnivåer i andra EU-länder. I partnerskap kan näringslivet och det offentliga tillsammans dela ansvaret för en snabb omställning, som stärker Sveriges konkurrenskraft och gör det möjligt att nå klimatmålen och vara ett föregångsland.

Transportsystemet står inför den största förändringen sedan förbränningsmotorn introducerades. För att nå svenska klimatmål krävs att omställningen går snabbt. En av de viktigaste delarna är att åstadkomma en elektrifiering av de tunga lastbilarna. En positiv trend är att försäljningen av ellastbilar ökar i Sverige, men från låga nivåer. Orsakerna till en ökad försäljning är starka partnerskap, fler och bättre fordonsmodeller, men också offentligt stöd både för inköp av fordon och laddinfrastruktur. Svenska aktörer upplever att det finns en osäkerhet i hur dessa stöd ska fortsätta och i vilken form. I en nyligen släppt rapport från projektet REEL där mer än 45 aktörer gått samman för att accelerera övergången till elektriska lastbilar i regional trafik stöds argumentet att de två viktigaste styrmedlen för elektrifiering av regionala godstransporter på väg är inköpsstöd för ellastbilar och icke-publik laddinfrastruktur vid åkeriers depåer, logistikterminaler och andra godsmottagningspunkter.

De två styrmedlen bör vara grunden för de långsiktiga insatser som krävs för att åstadkomma systemförändringen, detta har andra progressiva EU-länder valt att göra för att öka omställningstakten. För att bevara vår framskjutna position i omställningen behöver nuvarande stöd bibehållas och utvecklas så att näringslivet tillsammans med det offentliga kan visa att Sverige är ett föregångsland. Detta skapar fördelar för svenska logistikaktörer och fordonsindustrin, både ur ett klimat- och konkurrensperspektiv.

Stöd till elektriska godstransporter på väg i Sverige idag

Under 2020 införde regeringen en Klimatpremie till den som köper eller finansiellt leasar en elektrisk lastbil¹. Premien innebär ett stöd upp till 20 procent av fordonets inköpspris, eller 40% av merkostnaden jämfört med motsvarande dieselfordon, och syftar till att stötta marknadsintroduktionen av den nya tekniken. Inom Klimatpremien gäller samma stödandel för alla sökande oavsett företagsstorlek. Utöver rent ägande godkänns också finansiell leasing, det vill säga den typ av leasing när fordonet övertas av leasingtagaren vid leasingperiodens slut. Ansökningar tas emot och behandlas löpande. Klimatpremien ska, tillsammans med en utbyggnad av laddinfrastruktur, leda till en snabbare elektrifiering av tunga fordon och arbetsmaskiner och möjliggöra för de betydande utsläppsminskningar som krävs för att nå klimatmålen. I nuläget planeras Klimatpremien pågå fram till 2024. För år 2021 avsattes 220 MSEK² samt 345 MSEK för år 2022, för 2023 och 2024 är den aviserade nivån 345 MSEK per år³.

Stöd till elektriska tunga lastbilar kan också erhållas från Klimatklivet⁴. Inom Klimatklivet kan stödnivån variera mellan 40-60% av merkostnaden jämfört med motsvarande dieselfordon, baserat på hur stort företaget som ansöker om stöd är. Klimatklivet tar emot ansökningar under begränsade tidsperioder, historiskt cirka tre gånger per år där varje period har varat i 2-3 veckor. Klimatklivet bedömer möjligt stöd utifrån en kostnadseffektiv utsläppsminskning samt lönsamhetskalkyl och fordonet ska ägas av stödmottagaren vid slutredovisning av stödet.

¹ Trafikanalys 2022, Rapport 2022:14

² Regeringen. 2021. Regeringen stärker stöd till eldrivna lastbilar. <https://www.regeringen.se/artiklar/2021/06/regeringen-starker-stod-till-eldrivna-lastbilar/>

³ Trafikanalys 2022, Rapport 2022:14

⁴ Naturvårdsverket. 2022. Klimatklivet. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/klimatklivet/>

Laddinfrastruktur anpassat till tunga fordon kan också erhålla stöd från Klimatklivet. För icke-publik laddinfrastruktur gäller samma villkor som beskrivna ovan för fordon, dock kan laddinfrastruktur maximalt erhålla 50% av investeringskostnaden i stöd oavsett storlek på sökande företag. För publik laddinfrastruktur kan maximalt 70% av investeringskostnaden i stöd erhållas. För publik laddinfrastruktur konkurrerar olika sökande genom ett anbudsförfarande för geografiska platser där Naturvårdsverket tillsammans med Länsstyrelsen bedömt att marknaden behöver stöd för att publik laddinfrastruktur ska etableras.

Våren 2022 hölls också en utlysning om stöd till regionala elektrifieringspiloter⁵. Utlysningen var öppen en månad och gav stöd till publika laddstationer samt tankstationer för vätgas. Stödmottagaren kunde erhålla 100% av investeringskostnaden. Ansökningarna bedömdes utifrån genomförbarhet samt strategisk placering och projekten skall vara genomförda senast 30 september 2023. Den totala budgeten uppgick till 1 543 MSEK.

Trafikanalys anser att stöden behöver utvecklas

Trafikanalys har nyligen analyserat Klimatpremien bland annat ur ett kostnadsperspektiv⁶. Deras resultat visar att dagens stödnivå inte är tillräcklig för att ge någon större effekt i nyförsäljning och att eldrivna lastbilar kan komma vara dyrare ur ett totalkostnadsperspektiv än diesellastbilar i samtliga viktsegment under hela perioden fram till 2030. De har även studerat effekten av att höja stödnivån för klimatpremien till en nivå som finns i flera andra EU-länder (ett stöd upp till 80 % av merkostnaden för fordonet). Utifrån denna analys föreslår Trafikanalys att dagens klimatpremie till miljölasterbilar förlängs att gälla till 2026. De föreslår vidare att regeringen ger Energimyndigheten i uppdrag att utreda om en ökning av dagens stödnivå skulle vara motiverad för att ytterligare öka takten i omställningen⁷.

Hur ser utvecklingen ut i andra EU-medlemsstater?

Flera europeiska länder har valt att införa investeringsstöd för inköp av lastbilar och uppbyggnad av laddinfrastruktur. I Tyskland och Österrike, som likt Sverige också har en stark fordonsindustri, uppgår stödet upp till 80% av merkostnaden för en elektrisk lastbil jämfört med motsvarande dieselfordon samt upp till 80% respektive 40% av investeringskostnaden för laddinfra. Dessa stöd har lanserats under senaste året och intresset från lokala aktörer är stort, vilket visar hur andra europeiska regeringar samt de lokala logistikaktörerna ämnar öka elektrifieringstakten av tunga transporter.

I tabellen finns en sammanställning av inköpsstöd i olika EU-länder (TNO, 2022)⁸.

	Lastbil urban drift			Dragbil (regional, fjärrtransport, bygg)		
	Andel av inköp	% av prisskillnad i jmf med dieselmotsvarighet	Maxbelopp stöd €	Andel av inköp	% av prisskillnad i jmf med dieselmotsvarighet	Maxbelopp stöd €
Sverige	20%	40%		20%	40%	
Österrike		80%			80%	
Tyskland		80%	350 000		80%	450 000
Italien			24 000			24 000
Nederländerna		45%	84 000		45%	131 900
Polen	30%		43 280	30%		43 280
Spanien			145 000			160 000
UK	20%		29 310	20%		29 310
Frankrike (*)		40%	50 000		40%	50 000

⁵ Energimyndigheten. 2022. Regionala Elektrifieringspiloter. <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/regionala-elektrifieringspiloter/>

⁶ Trafikanalys 2022, Rapport 2022:14

⁷ Se vidare Trafikanalys 2022, PM 2022:10 samt WSP 2022, Stödsystem för lastbilar. 2022-06-12.

⁸ TNO. 2022. Techno-economic uptake potential of zero emission trucks in Europe. <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/10/202210-TNO-techno-economic-uptake-potential-of-zero-emission-trucks-in-Europe.pdf>

(*) Dessutom har Frankrike ett superavskrivningssystem som resulterar i en kostnadsminskning på 7,5 % av inköpspriset, kumulativt begränsat till 100 000 EUR.

Tyskland har valt att kanalisera medel till nyttofordon (EC klass N1, N2, N3) och uppbyggnaden av såväl publik som icke-publik laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas inom programmet *Klimatfreundliche Nutzfahrzeuge*⁹. Totalt avsätter de inom programmet 1,6 G€ för fordon och 5 G€ för infrastruktur fram till år 2024, första utlysningen hölls hösten 2021. Utöver detta instrument satsas också ytterligare medel för uppbyggnad av publika laddpunkter (0,5 G€) och transporter ingår också som en del i Sofortprogram (8 G€). Österrike har avsatt en budget inom programmet *Emissionsfeier Nutzfahrzeuge* om 365 M€ vilken riktas till emissionsfria nyttofordon (EC klass N1, N2, N3) och dess infrastruktur¹⁰. För år 2022 avsätts 85 M€, varav 50M€ öronmärks till system med fordon med en totalvikt över 3,5 ton.

Sverige har genom Klimatpremien och Regionala Elektrifieringspiloter totalt avsatt, samt aviserat att avsätta, 2,8 GSEK mellan åren 2021-2024, Tyskland avsätter genom programmet *Klimatfreundliche Nutzfahrzeuge* totalt 72,9 GSEK och Österrike genom programmet *Emissionsfeier Nutzfahrzeuge* 4 GSEK, båda fram till 2024. Om totalbudgeten för dessa stöd ska jämföras bör de sättas i relation till rullande lastbilsflotta av tunga fordon vilken uppgår till cirka 952 000 i Tyskland, 73 000 i Österrike och 84 000 i Sverige¹¹. En enkel jämförelse ger då att Tyskland satsar cirka 77 kSEK, Österrike 55 kSEK och Sverige 33 kSEK i kanaliserat omställningsstöd per rullande tungt nyttofordon, mellan åren 2021-2024 för Sverige och Tyskland och 2022-2024 för Österrike. I denna jämförelse ingår alltså inte de övriga stödprogram som finns att tillgå där inte pengar är öronmärkta för elektriska nyttofordon och dess infrastruktur som exempelvis Sofortprogram och Klimatklivet.

Hur bör stöden utvecklas i Sverige?

En majoritet av de tidiga köparna av tunga elektriska lastbilar menar att den absolut viktigaste åtgärden som samhället ska bidra med i omställningen för att stödja övergången till elektrisk logistik är investeringsstöd till inköp av lastbilar och icke-publik laddinfrastruktur. Inom ramen för REEL har en intervjustudie genomförts under våren 2022. Totalt opererar dessa aktörer ungefär hälften av dagens totala tunga elektriska lastbilsflotta i Sverige, och det finns erfarenhet från både urbana och regionala transportuppdrag. Aktörerna i projektet REEL vill se följande utveckling av nuvarande incitamentsystem för att lyckas med att genomföra den största systemförändringen i transportsystemet sedan introduktionen av förbränningsmotorn:

1 Långsiktighet och förutsägbarhet

Det stora systemskiftet aktörerna står inför är inte bara kostsamt i form av investeringar i nya fordon och laddinfrastruktur det medför också att logistikaktörer måste lära sig hur de på bästa sätt ska hantera de nya förutsättningarna. Att bygga upp dessa erfarenheter tar tid och för mindre aktörer kan det vara svårt då kunskapsuppbyggandet för att bemästra de nya förutsättningarna behöver ske samtidigt som verksamheten med konventionell teknik fortgår. Införsäljningsprocessen med kunder och leverantörer för att tillsammans ta beslut om investeringen i ett nytt system med elektriska lastbilar och laddinfrastruktur är också lång, vilket kräver varaktiga förutsättningar från staten så att inte villkoren plötsligt ändras.

När staten väljer att ändra tidigare överenskomna beslut, exempelvis de nyligen annonserade förändringarna i reduktionsplikten¹² vilket kommer påverka totalkostnadsräkningen för el jämfört med dieseloperativt negativt, skapar det osäkerhet i branschen. Oavsett stöd och regelverk framhåller därför aktörerna att det viktigaste är att det finns uthållighet och långsiktighet från statens sida.

⁹ BMDV. 2022. Antragsstellung für klimafreundliche Nutzfahrzeuge ab 29.06.2022 möglich.

<https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/033-kluckert-antragsstellung-klimafreundliche-nutzfahrzeuge.html>

¹⁰ FFG. 2022. ENIN - Zero Emission Commercial Vehicles and Infrastructure.

https://www.ffg.at/sites/default/files/downloads/20220502_Infosheet%20ENIN_fin1_0_0.pdf

¹¹ ACEA. 2022. Vehicles in use Europe 2022. <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2022.pdf>

¹² Regeringen. 2022. Regeringsförklaringen. <https://www.regeringen.se/tal/2022/10/regeringsforklaringen/>

Logistikaktörer framhåller skatteundantaget för biogas på tio år som beviljades 2020 som ett bra exempel som skapar tydlighet och långsiktiga spelregler.

2 Stöd till fordon

För samtliga åkerier är kostnadsneutralitet mot fossildrivna lastbilar avgörande för hur snabbt omställningen till klimatneutrala transporter kan göras. Idag, i den tidiga fasen av införandet av ny teknologi, är det framförallt större åkerier och transportköpare som har möjlighet att investera. För att bredda omställningen till att innefatta den stora majoriteten av åkerier krävs statliga stöd som begränsar de företagsekonomiska riskerna. REEL projektets aktörer stödjer därför Trafikanalys förslag om att förlänga dagens Klimatpremie till lastbilar samt utreda om en ökning av dagens stödnivå skulle vara motiverad för att ytterligare öka takten i omställningen.

Data från REEL aktörer visar att en ellastbil i urban drift idag kostar cirka 15-25% mer i totalkostnad per kilometer utan investeringsstöd. I urban trafik där ellastbilars prestanda (tyst och utsläppsfritt) värderas högt är körsträckorna per år relativt korta och därmed utgör investeringen i fordonet den största kostnaden i åkeriers kostnadskalkyl.

En ellastbil i tyngre regional drift kostar idag cirka 8-12% mer i totalkostnad per kilometer utan investeringsstöd. Likväl som för urbana ellastbilar krävs här statliga stöd för att åkerier ska uppbringa investeringsvilja i att ställa om till ett hållbart transportsystem, vilket blir än viktigare när sänkningen av reduktionsplikten ytterligare missgynnar förutsättningarna.

3 Öka möjligheterna att erhålla stöd för laddinfrastruktur

I tillägg till stöd till fordonen krävs även stöd till laddinfrastrukturen. För åkerier som vill skala upp sin elektrifierade flotta krävs investering i bland annat laddhårdvara, mjukvara och elnätsanslutningar. Den viktigaste delen av laddinfrastrukturen för de urbana och regionala transporterna är den icke publika på exempelvis depåer, logistikterminaler, samt vid godsmottagningspunkter. Detta kommer vara basen där merparten av energin kommer att laddas. Att kunna ladda fordonen där de ändå har ett naturligt stopp, exempelvis hos kunder i samband med lossning och lastning, stödjer en god transporteffektivitet och gör att transportörer kan bibehålla sin kvalitet. Vid sidan av depåladdning och destinationsladdning behöver också en publik laddinfrastruktur, som exempelvis möjliggör laddning längs motorvägen i samband med rast komma på plats, för att stödja de långväga transporter som inom kort är en verklighet. För samtliga delar av laddinfrastruktur kommer statliga stöd att krävas i uppbyggnadsfasen då utnyttjandegraden för laddarna kommer att vara begränsad (resulterande i en lång återbetalningstid för investeringen) till dess att den rullande flottan av ellastbilar når nivåer som ger en acceptabel affär för laddoperatörer.

4 Behandla ansökningar om stöd löpande både för fordon och laddinfrastruktur

Introduktionen av elektriska kommersiella vägtransporter bedrivs på kommersiella grunder av kommersiella aktörer men kräver idag initialt stöd. Marknadens aktörer bör i så stor utsträckning som möjligt kunna göra sina egna planer, agera utifrån vad som händer på marknaden och reagera på konkreta kundbehov. De få och begränsade ansökningsperioder som finns inom Klimatklivet blir med ovanstående i beaktande svåra att förhålla sig till. Bristen på information om och när kommande utlysningar kommer hållas inom Klimatklivet gör också att aktörer avvaktar vilket sänker omställningstakten. REELs aktörer förespråkar därför att likt Klimatpremien för ellastbilar även stöd till laddinfrastruktur ska kunna sökas löpande och att det finns god information och framförhållning gällande hur länge stöden är tänkt att fortgå.

5 En godkänd ansökan bör garantera utbetalning av stöd

Stöd via Klimatpremien är idag, trots förhandsbesked av ansökan, ej garanterat när begäran av utbetalning görs. En godkänd ansökan bör garantera utbetalning av stöd för att sänka risken för stödmottagaren.

6 Korta ledtiderna för ansökan om stöd till laddinfrastruktur

Det är idag ej tillåtet att ingå kontrakt eller lägga beställningar förrän ansökan till något av stöden är godkänd. Handläggningstid för Klimatklivet är ofta 3-4 månader, denna långa ledtid leder ofta till att ursprungliga offerter vilken ansökan bygger på löper ut vilket har visat sig resultera i försenade leveranstider och prisökningar jämfört med de uppskattningar som gjorts i ansökan. För Klimatpremien finns inte samma problematik och liknande handläggningstid bör eftersträvas även för Klimatklivet. Aktörerna anser också att möjligheterna bör förbättras för att kunna söka om stöd från laddinfrastruktur och fordon inom samma program som hanteras av en och samma myndighet, likt hur det fungerar i Tyskland och Österrike, för att få en bättre synkronisering.

7 Utveckla hur klimatnyttan används som utvärderingskriterie

I samband med utvärdering av ansökan till Klimatklivet ingår uppvisande av en klimatnyttokalkyl. I samband med detta krävs ofta att stödsökande visar historiska körjournaler både vid ansökan om stöd för ellastbilar och/eller laddinfrastruktur. På så sätt utgår Klimatklivet ifrån en 1:1 ersättning av tidigare diesellastbilar även om den framtida operationen inte kommer fungera på samma sätt. Utsläppsberäkning och klimatnytta, som är krav för stöd, bör likväl kunna baseras på den körsträckan som de elektriska lastbilarna planeras köra för att möjliggöra att nya aktörer som inte tidigare opererat i samma flöde och därmed inte kan redovisa för historisk kördata ska bedömas på lika grund. Vidare tillåts att i ansökan ange prognoser för framtida nyttjande. Då det saknas validerade data för hur nyttjandegraden för laddpunkter för tunga lastbilar utvecklas över tid blir dessa prognoser naturligt en blandning av antaganden, gissningar och förhoppningar. Resultatet blir att aktörer som är mer restriktiva i sina prognoser missgynnas jämfört med aktörer som är mer progressiva. En lösning på ovan är att primärt utgå från den nyttan som skapas med den initiala nyttjandegraden och att tillhandahålla standardiserade anvisningar för hur prognos i nyttjande bör behandlas.

8 Standardisera hur ansökningar bedöms

Av de ansökningar som skickats in till Klimatklivet från REELs parter har ingen blivit godkänd utan komplettering, trots att aktörerna i de flesta fall haft tidigare erfarenhet av ansökningar till Klimatklivet. Flera aktörer har observerat att beroende på vilken handläggare som hanterat ansökningarna så har olika former av kompletteringar till ursprunglig ansökan krävts. Ansökningar hanteras idag alltså olika beroende på vilken Länsstyrelse som handlägger ärendet. Målet bör vara att ingen ansökan ska behöva kompletteras utan att det ska vara glasklart vilken information som krävs redan vid ansökningstillfället. För Klimatpremien som hanteras centralt av Energimyndigheten har inte samma problematik uppmärksamats.

Översyn av andra regelverk

Utöver bibehållna och förbättrade investeringsstöd, som prioriteras högst av aktörerna, har andra prioriterade förslag till förändringar i regelverk framkommit i intervjustudien:

- *Emissionsfria zoner* – Introduktionen av emissionsfria zoner i städer för nyttofordon anses ha möjlighet att kraftigt driva på transformationen och skapa konkurrens på lika villkor. Vid införande av zoner ska det kommuniceras i god tid och med tydlighet och för att fungera som det är tänkt krävs att myndigheterna säkerställer att det efterlevs av alla.
- *Nattleveranser i städer* – Öka möjligheter för nattleveranser i stadskärnor med elfordon, genom att ställa krav på kommuner, fastighetsägare och varumottagare. Nattleveranser möjliggör bättre utnyttjande av fordonen och effektivare leveranser.
- *Kör- och vilotid* – Dessa regler bör vara mer flexibla under en övergångsperiod tills ett tillräckligt laddnät är etablerat. Det behöver också tydliggöras att rasten räknas som vila även fast laddning sker parallellt.
- *Kilometer- och trängselskatt* – Emissionsfria nyttofordon bör ha lägre trängselskatter i städer jämfört med konventionella fordon, vidare bör vid införande av kilometerskatt differentierade avgifter som gynnar elektriska lastbilar tillämpas, likt som i Tyskland.

Avslutningsvis

Ett land som Sverige med progressiva logistikaktörer och med en stark fordonsindustri ska ligga i framkant för omställningen. För fordonsindustrin är tillgång till en stark hemmamarknad en stor fördel i utvecklingen av nya produkter och tjänster då det resulterar i nära och snabb återkoppling från kunder och produkter i drift. Även om det finns behov att utveckla nuvarande stöd-instrument så ska samtidigt sägas att de stöd som staten har tillgängliggjort till aktörer de senaste åren har varit avgörande för att ha fått i gång omställningen. Staten behöver nu ta ett långsiktigt perspektiv och skapa stabila förutsättningar, för ett näringsliv som är redo och vill ställa om, i linje med andra jämförbara länder i EU. Stöden till elektriska tunga fordon och laddinfrastruktur behöver bibehållas och utvecklas.

Om REEL

REEL är ett nationellt initiativ där ledande svenska aktörer har gått samman för att accelerera omställningen till elektrifierade emissionsfria tunga transporter på våra vägar. Inom satsningen etablerar vi, kör och utvärderar ett 60-tal olika köruppdrag med tunga elektriska lastbilar tillsammans. REEL samlar transportköpare, speditörer, åkerier, terminaloperatörer, laddpunktsoperatörer, elnätsföretag samt leverantörer av lastbilar, laddutrustning, och ledningssystem. Dessutom medverkar regioner, nationella myndigheter och universitet i initiativet. Satsningen erhåller medfinansiering från programmet Fordonstrategisk Forskning och Innovation (FFI) genom Energimyndigheten, Trafikverket och Vinnova. Deltagande organisationer är: Alltransport i Östergötland, Boliden Mineral, Börje Jönsson Åkeri, Brödservice Stockholm Syd, Chalmers tekniska högskola, Dagab Inköp & Logistik, DB Schenker, Derome Bygg & Industri, DFDS Logistics Services, DHL Freight Sweden, E.ON Sverige, Einride, Elis Textil Service, Erikssons Åkeri i Tomelilla, Falkenklev Logistik, Flygbilar i Landvetter, FORIA, GDL, Göteborgs Lastbilcentral, Godstransportservice i Umeå, Höganäs Sweden, ICA Sverige, Jula Logistics, LBC Frakt i Värmland, Linköpings Universitet, Lunds Universitet, M Lab, Martin & Servera Logistik, Nordisk Återvinning Service, PostNord Group, Ragn-Sells Treatment & Detox, Region Halland, Region Skåne, Renova, SCA Skog, Scania CV, Scania Sverige, Söderenergi, Swerock, Ume Assistance, Västra Götalandsregionen, Vattenfall, VGT i Göteborg, Volvokoncernen, Wibax Logistics och CLOSER vid Lindholmen Science Park.