

# Promemoria

## Statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I denna promemoria, som tagits fram inom Regeringskansliet, finns ett förslag på hur en förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter kan utformas.

Förordningsförslaget bör träda i kraft så snart som möjligt.

## Innehållsförteckning

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Förslag till förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter ..... | 3 |
| 2 | Ett nytt stöd till regionala elektrifieringspiloter .....  | 7 |

# 1 Förslag till förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Regeringen föreskriver följande.

## **Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna förordning innehåller bestämmelser om statligt stöd till att bygga infrastruktur och utveckla regionala elektrifieringspiloter för tunga godstransporter på väg som syftar till att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter på väg.

**2 §** Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

## **Ord och uttryck i förordningen**

**3 §** I denna förordning betyder

1. regional elektrifieringspilot: ett projekt där aktörer går samman för att bygga infrastruktur med strategiskt placerade laddstationer eller tankstationer för fossilfri vätgas och som möjliggör tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av godstransporter,

2. laddstation: en anläggning med en eller flera laddningspunkter,

3. laddningspunkt: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut,

4. tankstation för fossilfri vätgas: en anordning för tankning som tillhandahåller fossilfri vätgas i en fast eller en rörlig anläggning.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse och i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

## **Förutsättningar för stöd**

**4 §** Stöd får, om det finns medel, lämnas för att genomföra en regional elektrifieringspilot

1. i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36 a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 eller i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013,

2. om stödmottagaren bedöms ha förutsättningar att kunna genomföra åtgärden i samverkan mellan olika aktörer och sprida kunskap och information om den,

3. om stödmottagaren delar fordons-, laddnings- och tankningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden,

4. om laddningspunkterna utrustas på ett sådant sätt att information om dem kan förmedlas och offentliggöras i realtid, och

5. om stödmottagaren åtar sig att under fem år efter det att en laddnings- eller tankningsstation färdigställts säkerställa att den är i fortsatt drift.

**5 §** Om ett stöd lämnas enligt 4 § får stöd, om det finns medel, även lämnas till

1. utveckling, test och demonstration av regionala elektrifieringspiloter i enlighet med kapitel I och artikel 25.2 c kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, och

2. insatser som är relevanta för att genomföra en regional elektrifieringspilot, i enlighet med kapitel I och artikel 27 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Stöd enligt första stycket får även lämnas i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

Stöd enligt första och andra styckena får endast lämnas om det har betydelse för satsningen att kunna genomföra en regional elektrifieringspilot enligt 4 §.

**6 §** Statens energimyndighet ska, utifrån behovet av en ändamålsenlig tillgång till sådan infrastruktur som anges i 3 § första stycket 1, ge företräde åt projekt som har förankrats med en länsstyrelse eller en region.

Innan beslut om stöd fattas ska myndigheten vid behov inhämta synpunkter från länsstyrelser, regioner eller andra myndigheter. Myndigheten får vidare bestämma vilka andra urvalskriterier som ska gälla.

**7 §** En ansökan om stöd ska ha lämnats in innan ett projekt inleds. I ansökan ska det anges vilka aktörer som ingår i projektet och när den regionala elektrifieringspiloten senast kommer att vara färdigställd.

**8 §** Ett stöd som innebär att det sammanlagda stödet till en stödmottagare för ett projekt överstiger ett belopp motsvarande 500 000 euro får endast beviljas om stödmottagaren samtycker till att uppgifter om stödet offentliggörs enligt artikel 9 i förordning (EU) nr 651/2014.

**9 §** Stöd får inte lämnas för åtgärder som

1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag, annan författning eller villkor i ett tillstånd, eller

2. har beviljats annat offentligt stöd för samma ändamål.

**10 §** Stöd av mindre betydelse som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 får inte ges till sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

**11 §** Stöd till andra juridiska personer än företag får lämnas i den omfattning som krävs för att en åtgärd ska kunna genomföras och ska när det gäller stödberättigande kostnader och stödnivåer följa samma villkor som gäller enligt 4 § första stycket 1 och 5 §.

## **Prövning av stödärenden**

**12 §** Statens energimyndighet prövar frågor om stöd. En ansökan om stöd ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till myndigheten.

**13 §** En ansökan om stöd enligt kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 ska innehålla en redogörelse för allt annat stöd

1. av mindre betydelse som sökanden har tagit emot under de två föregående beskattningsåren och det innevarande beskattningsåret, och

2. som sökanden tidigare ansökt om eller beviljats och som avser samma stödberättigande kostnader som ansökan omfattar.

## **Beslut om stöd**

**14 §** Statens energimyndighet ska, innan ett stöd enligt kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 beviljas,

1. lämna de upplysningar till stödmottagaren som framgår av artikel 6.1 i den förordningen, och

2. genomföra den kontroll som framgår artikel 6.3 i den förordningen.

**15 §** Ett beslut om stöd ska innehålla villkor om att stödmottagaren, på begäran av Statens energimyndighet, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet. Beslutet ska även innehålla de övriga villkor som behövs för att tillgodose syftet med stödet.

I beslutet ska det även anges när den åtgärd som stödet avser senast ska vara utförd. Efter ansökan får myndigheten förlänga denna frist, om det finns särskilda skäl.

## **Utbetalning av stöd**

**16 §** Ett stöd betalas ut efter slutfört arbete. Statens energimyndighet får dock betala ut högst 75 procent av det beviljade stödet i förskott.

**17 §** Ett stöd som har beviljats enligt denna förordning får inte betalas ut till ett företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar att ett stöd beviljat av en svensk stödgivare är olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

**18 §** Statens energimyndighet ska besluta att ett stöd helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. sökanden genom oriktiga uppgifter eller på något annat sätt orsakat att stödet beviljats felaktigt eller med för högt belopp,

2. stödet av någon annan orsak beviljats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta, eller

3. villkoren för stödet inte har följts.

## **Tillsyn**

**19 §** Statens energimyndighet utövar tillsyn över att villkoren för stödet följs.

## **Återbetalning och återkrav**

**20 §** En stödmottagare är återbetalningsskyldig för stöd som har betalats ut

1. i sådana situationer som anges i 18 §, eller
2. om stödet helt eller delvis inte har utnyttjats eller inte har använts för det ändamål som det har beviljats för.

På det belopp som ska betalas tillbaka ska ränta enligt räntelagen (1975:635) betalas.

**21 §** Om en stödmottagare är återbetalningsskyldig enligt 20 §, ska Statens energimyndighet besluta att helt eller delvis kräva tillbaka stödet tillsammans med ränta. Kravet eller räntan får helt eller delvis sättas ned om det finns särskilda skäl.

## **Offentliggörande, rapportering och registerföring**

**22 §** Bestämmelser om offentliggörande, rapportering och registerföring finns i 12 a § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler och i förordningen (2016:605) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

## **Bemyndigande**

**23 §** Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

## **Överklagande**

**24 §** I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut att inte betala ut stöd enligt 17 eller 18 § får dock inte överklagas.

---

Denna förordning träder i kraft xx 2021.

## 2 Ett nytt stöd till regionala elektrifieringspiloter

**Promemorians bedömning:** En stor del av landets godstransporter sker inom samma region. Elektrifiering av relativt korta lokala och regionala vägtransporter har stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmålen. För att skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter bör stöd lämnas till regionala elektrifieringspiloter med ladd- eller tankinfrastruktur för eldrivna tunga fordon. Regionala elektrifieringspiloter ska omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig. För att skapa förutsättningar för läroeffekter av piloterna bör stödet villkoras med samverkan, informations- och kunskapspridning, datadelning, samt att laddnings- och tankningsstationerna ska hållas i drift under minst fem år. Det bör även finnas möjlighet att i viss utsträckning ge stöd till utveckling, test och demonstration inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna samt insatser för kunskapsutbyte, kunskapsöverföring, nätverksbyggande, informationspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.

Energimyndigheten bör ges i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av stödet, samt att samordna arbetet med informationsdelning och informera om kopplingar till andra stöd inom området. Länsstyrelserna bör ges i uppdrag att samordna arbetet med de regionala elektrifieringspiloterna i respektive län och för detta få del av de administrativa medel som finns på anslaget. Projekt med bred regional förankring bör få prioritet.

Regeringen bedömer att de kostnader som uppstår för övriga myndigheter till följd av arbete och uppdrag kring de regionala elektrifieringspiloterna rymms inom respektive myndighets nuvarande ramar.

### Skälen för bedömningen

#### *Stödets omfattning*

I regeringens budgetproposition för 2021 (prop. 2020/21:1, utgiftsområde 21) aviseras 500 miljoner kronor 2021 och 550 miljoner kronor 2022 för ett stöd till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

I propositionen anges att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. En stor del av landets godstransporter sker inom samma region. Elektrifiering av relativt korta regionala vägtransporter har därmed stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmål.

I anslagsändamålet anges att anslaget får användas till infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statisk laddning eller tankning. Anslaget får också användas till utgifter för berörda myndigheters arbete kopplat till stödet.

Eldrivna lastbilar kan antas komma att laddas genom icke-publik laddning med förhållandevis låg effekt vid depå, semi-publik laddning vid av- och omlastning med relativt hög effekt och publik laddning med hög effekt. Publika laddstationer för tunga lastbilar är dock ännu i princip obefintliga. Inom EU finns idag några få publika laddstationer för tunga lastbilar. I Sverige finns till exempel en publik laddstation i Göteborg och en i Luleå. Ytterligare två publika laddstationer för lastbilar som planeras har sökt stöd från klimatklivet. Regional distributionstrafik kan i huvudsak försörjas med laddning i depån, men behöver kompletteras med laddning vid exempelvis logistikcentraler och publika laddstationer.

Utifrån analyser av exempelvis fordons rörelsemönster kan laddinfrastruktur för stationär laddning placeras strategiskt. Eftersom huvuddelen av den regionala distributionstrafiken rör sig inom ett avgränsat område, och ofta med återkommande rutter, kan man genom att bygga laddstationer vid ett begränsat antal strategiska platser gradvis skapa laddförsörjning för en allt större andel av denna trafik.

Publik laddning för tunga lastbilar förväntas ha laddeffekter mellan ca 350–600 kW per laddningspunkt, även om laddningspunkter med lägre eller högre effekt också kan förekomma. Placeringen av laddstationerna behöver bestämmas av var behov av laddningen finns utifrån ett användarperspektiv, vilket inte nödvändigtvis är där det passar bäst att placera laddstationerna utifrån tillgänglig elnätskapacitet. Det gör att det kan komma att finnas behov att förstärka elnätet om det inte finns tillräcklig kapacitet på de platserna där laddstationerna behöver placeras. Nätförstärkning till laddstationen bör därför kunna ingå i den infrastruktur som får stöd.

Elektrifierade tunga lastbilar kan även drivas av vätgas genom bränslecellsteknik. Bränslecellselektriska fordon har en elektrisk drivlina med bränslecell där vätgas omvandlas till elektricitet som driver en elmotor. Fordonen har en längre räckvidd än batterielektriska fordon (80–100 mil) och tankas i likhet med diesel på 10–15 minuter vilket gör att behovet av tankinfrastruktur är mindre jämfört med laddinfrastruktur. Bränslecellsfordonen har fortfarande en högre total kostnad än batterielektriska fordon. Vätgas för bränslecellselektriska fordon kräver en särskild tankinfrastruktur av antingen rena distributionspunkter dit vätgasen transporteras med tankbil, eller stationer som producerar vätgasen lokalt. Idag kan vätgas tankas i Göteborg, Mariestad, Sandviken, Umeå och vid Arlanda flygplats.

Information och kunskap om de regionala elektrifieringspiloternas funktion, lösningar och resultat, exempelvis i form av laddoptimering av fordonen inom rutterna, bör tillgängliggöras inför en eventuell utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga transporter. Stöd bör därför villkoras mot att sökande har en tydlig plan för informations- och kunskaps spridning samt datadelning. Utveckling, test och demonstration av ny utrustning och teknik bör i viss utsträckning möjliggöras inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna. Stöd bör där det är relevant även kunna ges till samverkan, gemensam användning av utrustning och kunskapsutbyte samt nätverksbyggande, informationsspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.



### *Rättslig grund*

Rättslig grund för stödet bör vara artikel 25.2 c, 27 och 36 a i Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (GBER).

Artikel 36 a omfattar investeringsstöd för allmänt tillgänglig infrastruktur för laddning och/eller tankning av vägfordon med nollutsläpp eller låga utsläpp som görs tillgänglig för intresserade användare på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt, inklusive stöd till uppförande och installation av infrastrukturen, exempelvis elinfrastruktur och anslutningar till och förstärkningar av elnätet. Artikel 36 a är en ny artikel som EU-kommissionen har presenterat för beslut i juli 2021 i samband med en ändring av GBER. När den införs går det inte längre att använda andra artiklar i GBER för stöd till ladd- och tankningsinfrastruktur.

Artikel 27 omfattar stöd till innovationskluster och därmed exempelvis insatser för kunskapsutbyte och kunskapsöverföring, nätverksbyggande, informationsspridning och samarbete mellan företagen och andra organisationer.

Artikel 25.2 c omfattar stöd till experimentell utveckling och bör i detta stöd vara relevant för satsningar som innebär utveckling, test och demonstration av ny utrustning och teknik.

En alternativ utformning av stödet som även skulle omfatta icke-publika laddstationer och fordon skulle kräva att stödet skulle behöva anmälas till EU-kommissionen för förhandsgodkännande (notifiering). Givet att stödet finns aviserat för 2021 och 2022 bedömer regeringen inte att notifiering är ett lämpligt alternativ, givet EU-kommissionens handläggningstid i sådana ärenden. Stora delar av stödet skulle vid notifiering troligen inte hinna komma marknaden till del.

### *Regional förankring och samverkan*

Stödet riktar sig till aktörer som vill bygga upp elektrifierade regionala distributionskedjor, där ett stöd till publika laddstationer är en del i att skapa bättre förutsättningar för elektrifierade regionala transportmarknader. Laddstationerna bör placeras på platser som bidrar till att påskynda elektrifieringen av den regionala distributionstrafiken i området. Regionalt brett förankrade projekt som genomförs i samverkan mellan olika aktörer och som leder till möjlig elektrifiering av en stor mängd trafikarbete med lastbilar i samma geografiska område bör därför ges prioritet.

Länsstyrelserna föreslås från statens sida att ansvara för att i samverkan med regioner, kommuner och näringsliv samordna arbetet med regionala elektrifieringspiloter i respektive län. Länsstyrelserna bör för denna uppgift tillföras medel.

### *Informationsspridning, datadelning och drift*

Krav bör ställas på att den laddinfrastruktur som beviljas investeringsstöd delar med sig av data med öppna gränssnitt samt att den som erhåller stöd åtar sig att hålla laddnings- eller tankstationen i drift i fem år. Krav bör också ställas på att stödmottagaren sprider kunskap och information samt

delar fordons-, laddnings- och takningsrelaterade data. Statens energimyndighet bör ges i uppdrag att samordna samverkan och informationsspridning mellan aktörer som sökt och beviljats stöd för att främja kunskapsspridning.

#### *Konsekvenser för andra offentliga aktörer*

Statens energimyndighet föreslås vara stödgivande myndighet och får för denna uppgift använda medel från anslaget för att administrera stödet. Länsstyrelserna, regionerna och kommunerna fyller viktiga funktioner när det gäller att underlätta för och möjliggöra elektrifiering av tunga lastbilar.

Länsstyrelserna ska verka för att nationella mål får genomslag i länet, samtidigt som hänsyn ska tas till regionala förhållanden och förutsättningar. Vidare ska länsstyrelserna främja länets utveckling främja samverkan mellan kommuner, regioner, statliga myndigheter och andra relevanta aktörer i länet. Regeringen gav 2018 länsstyrelserna i uppdrag att upprätta regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Länsstyrelserna har därefter i regleringsbrevet för 2020 uppdragits att samordna och leda det regionala arbetet för att uppnå de energi- och klimatpolitiska målen. I detta stöd får Länsstyrelserna en roll att samordna de regionala elektrifieringspiloterna i respektive län. Det bedöms leda till en bättre planering av piloternas placering och därmed ett optimalt nyttjande av laddstationerna och högre klimatnytta.

Bedömningen är att de kostnader som uppstår för övriga myndigheter till följd av arbete och uppdrag kring de regionala elektrifieringspiloterna ryms inom respektive myndighets nuvarande ramar.

#### *Effekter av stödet*

Kostnadsbilden för laddinfrastruktur för tunga lastbilar är fortfarande oklar och det finns idag ingen volymproduktion av sådan laddinfrastruktur. Förutom själva laddstationen kan en förstärkning av det lokala elnätet behövas. Kostnaderna för detta är delvis situationsspecifika. Baserat på erfarenheter från laddinfrastruktur för elbussar och personbilar bedöms den totala kostnaden för en publik laddare vara cirka 5 000 kronor per kW, vilket innebär att en publik laddstation med en effekt på 350 kW kan antas kosta cirka 1,75 miljoner kronor medan en laddstation med 750 kW kan antas kosta cirka 3,75 miljoner kronor. Kostnaden för snabbbladdare kan förväntas sjunka över tid, då större volymer av laddare kommer att tillverkas och köpas in.

Inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige (M 2016:05) har en färdplan för fossilfri konkurrenskraft tagits fram för fordonsindustrin – tunga fordon. I färdplanen, som presenterades hösten 2020, gör fordons-tillverkarna bedömningen att eldrivna tunga lastbilar över 16 ton kan komma att utgöra upp till 50 procent av lastbilsförsäljningen 2030 och att andelen eldrivna lastbilar i fordonsflottan kan vara drygt 16 procent 2030. Det skulle innebära att lastbilsflottans genomsnittliga koldioxidutsläpp minskar med ca 30 procent till 2030, vilket motsvarar ca 245 000 ton koldioxid per år. För att möta denna utveckling kommer det enligt beräkningar från samverkansplattformen CLOSER att behövas omkring 2 370 snabbbladdare för tunga lastbilar med 150 kW, 355 snabbbladdare för tunga lastbilar med 350 kW och troligtvis även ett antal laddare för tunga

lastbilar med ännu högre effekt i Sverige 2030. Stödet till laddinfrastruktur bedöms vara ett viktigt bidrag utifrån det behov av publik snabbbladdning för regional distributionstrafik som krävs för att de tunga lastbilarna ska vara elektrifierade 2030.

I en kunskapsöversikt som Trafikverket har tagits fram framgår att det för regionala godstransporter behövs cirka 0,02–0,1 publika laddningspunkter med en laddeffekt på cirka 500 kW till 1 MW per lastbil. Om andelen lastbilar som är eldrivna 2030 uppgår till 16 procent, motsvarar det ca 15 000 lastbilar, vilket innebär att ca 300–1500 laddningspunkter med hög effekt krävs. Om effekten i genomsnitt antas vara 750 kW, skulle det innebära en kostnad på 1 126–5 625 miljoner kronor. Stödet till laddinfrastruktur kan enligt en hypotetisk beräkning finansiera kostnaden för den lägre nivån med 0,02 laddningspunkter per lastbil som krävs för att 16 procent av de tunga lastbilarna ska vara elektrifierade 2030.

Volymproduktion är ännu inte i gång för tankstationer för vätgas. Tekniken bedöms därtill ännu vara mindre utvecklad än motsvarande teknik för batterielektriska fordon. En tankstation för vätgas kostar i storleksordningen tio gånger så mycket som en laddningsstation för batterielektriska lastbilar. Kostnadsuppskattningen varierar beroende på om vätgasen produceras på plats eller om vätgasen behöver transporteras till tankstationen. Samtidigt kommer regionala elektrifieringspiloter med vätgas inte att behöva lika många tankstationer som motsvarande laddningsstationer, eftersom bränslecellselektriska fordon har en längre räckvidd.

### *Koppling till andra stöd*

Stödet till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon föreslås omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig. Det innebär att stödet ej omfattar investeringar i fordon eller i laddstationer som inte är öppet och transparent tillgängliga. Det finns dock andra möjligheter att söka stöd för icke-publika laddstationer och för inköp av eldrivna lastbilar.

Klimatklivet är ett investeringsstöd till olika satsningar som syftar till att minska utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Det är möjligt att söka investeringsstöd från Klimatklivet för publika, semi-publika och icke-publika laddningsstationer för lastbilar. Det går att få högst 50 procent av investeringskostnaden i stöd, se vidare förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Klimatklivet hanteras av Naturvårdsverket.

Det finns även möjlighet att söka stöd för publika laddstationer från Trafikverket. Stödet gäller endast vissa sträckor längs större vägar som saknar snabbbladdningsstationer (vita fläckar). Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbbladdning av elfordon i hela landet, se vidare förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladdning av elfordon. Det går inte att få stöd från både klimatklivet och vita fläckar för samma laddstation.

Företag, kommuner och regioner kan även söka statligt stöd från Energimyndigheten för köp av tunga lastbilar, med en totalvikt över 3,5

ton, som drivs enbart av bioetanol, fordonsgas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa. Även lastbilar, som drivs av en kombination av ovanstående bränslen, är stödberättigade, exempelvis en laddhybrid som drivs av el samt bioetanol eller fordonsgas. Även leasing av fordonen räknas som köp under förutsättning att leasingen är så kallad finansiell leasing, se vidare förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon. I vårändringsbudgeten 2021 flyttades 100 miljoner kronor från anslaget för laddinfrastruktur till anslaget för klimatpremier för att också möjliggöra stöd till ellastbilar inom ramen för elektrifieringspiloterna. Energimyndigheten föreslås få i uppdrag att informera aktörer om de stöd som kompletterar satsningen på regionala elektrifieringspiloter för att skapa en helhetsbild över de insatser som finns för elektrifieringen av tunga transporter.