Energimyndigheten

2026

Förslag på ny förordning för eldrivna arbetsmaskiner

Regeringsuppdraget om att analysera utveckling av Klimatpremien för miljöarbetsmaskiner

Energimyndighetens publikationer kan laddas ner
eller beställas via energimyndigheten.se

Statens energimyndighet, juni 2026
ER 2026:16
ISSN 1403-1892
ISBN (pdf) 978-91-7993-281-7

Grafisk form: Energimyndigheten (omslag), Arkitektkopia AB (inlaga)

Förord

Arbetsmaskiner finns nästan överallt i vårt samhälle och är oerhört viktiga för vår försörjning och tillväxt. Traktorer i lantbruken, grävmaskiner på byggarbetsplatser, skördare i skogsbruket och lastmaskiner i gruvor. Sammantaget står arbetsmaskiner för en väsentlig andel av Sveriges utsläpp av växthusgaser – i storleksordning jämförbar med utsläppen från den tunga vägtrafiken. Sverige behöver komma bort från fossilberoenden för vår försörjningstrygghets skull, men också komma bort från användningen av fossila drivmedel för att klara våra klimatåtaganden – både nationellt och i EU.

Omställningen från fossildrivna till utsläppsfria arbetsmaskiner har hittills gått relativt långsamt. Det finns flera förklaringar till detta. Arbetsmaskiner utgör en heterogen grupp, med stor variation i användningsområden, drift-förhållanden och hög grad av teknisk specialisering. De används i allt från bygg- och anläggningsverksamhet till gruvnäring, jord- och skogsbruk, ofta i miljöer där tillgången till ladd- eller tankinfrastruktur är begränsad eller svår att anpassa. Ny teknik medför ofta betydande merkostnader. Eldrivna arbetsmaskiner är i regel avsevärt dyrare än dieseldrivna alternativ, utan att investeringen kompenseras genom ökade intäkter.

Stöd som kompenserar för högre investeringskostnader för eldrivna arbets-maskiner och dess laddnings- och tankningsinfrastruktur sänker trösklarna för företag att välja utsläppsfria alternativ.

I den här rapporten redovisar Energimyndigheten förslag på hur ett väl anpassat, kostnadseffektivt och ändamålsenligt stöd till eldrivna arbets-maskiner och dess ladd- och tankningsinfrastruktur kan utformas. Ett väl utformat stöd kan, i samspel med andra styrmedel, bidra till att minska utsläppen och fossilberoendet från en viktig sektor i det svenska samhället. Det bidrar också till att minska näringslivets exponering mot den globala oljemarknadens prisvariationer och bidrar till stärkt energiberedskap och ökad resiliens.

Caroline Asserup
Generaldirektör

Innehåll

Förord ... 3

Sammanfattning ... 6

1 Inledning ... 9

1.1 Uppdraget ... 9
1.2 Avgränsning ... 9
1.3 Genomförande ... 10
1.4 Definitioner ... 10

2 Bakgrund ... 12

2.1 Arbetsmaskiner ... 12
2.2 Angränsande uppdrag ... 13
2.3 Stöd till eldrivna arbetsmaskiner idag ... 15
2.4 Stödgivning till ladd- och tankinfrastruktur till eldrivna arbetsmaskiner ... 17
2.5 EU-lagstiftning och stödgivning ... 18

3 Förutsättningar för en omställning till eldrivna arbetsmaskiner 21

3.1 Utmaningar för eldrivna arbetsmaskiner ... 21
3.2 Utmaningar när det gäller laddnings- och tankningsinfrastruktur ... 22
3.3 Utmaningar när det gäller energiförsörjning ... 22
3.4 Osäkerheter kopplade till stödgivning ... 22
3.5 Omställningen påverkas även av andra faktorer ... 23

4 Energimyndighetens förslag för utveckling av stödgivning till eldrivna arbetsmaskiner ... 26

4.1 En ny förordning för eldrivna arbetsmaskiner ... 26
4.2 Möjligheten till högre stödandel föreslås nyttjas ... 28
4.3 Företag som leasar arbetsmaskiner föreslås få möjlighet att ansöka om stöd ... 29
4.4 En kombination av löpande stödgivning och riktade utlysningar ... 30
4.5 Stöd till eldrivna arbetsmaskiner och utrustning för laddning och tankning ... 31
4.6 Förändring av gränsen för vilka arbetsmaskiner som kan få stöd ... 34
4.7 Net-Zero Industry Act ... 35
4.8 Inför ett nationellt register över arbetsmaskiner ... 37

5 Förordning (2026:xxx) om statligt stöd för vissa eldrivna arbetsmaskiner och tillhörande infrastruktur för laddning eller tankning med vätgas ... 40

Innehåll ... 40
Ordförklaringar ... 40
Förutsättningar för stöd ... 41
Stödberättigande kostnader ... 42
Ansökan om stöd ... 43
Beslut om stöd ... 43
Skyldighet att anmäla ändrade förhållanden ... 44
Utbetalning av stöd ... 44
Kontroll och utvärdering ... 46
Återbetalning och återkrav ... 46
Bemyndigande ... 47
Offentliggörande, rapportering och registerföring ... 47
Överklagande ... 47

6 Konsekvenser av förslag ... 48

6.1 Problembeskrivning ... 48
6.2 Konsekvenser av förslag som påverkar vem som kan söka stöd och till vad ... 49
6.3 Konsekvenser av förslag som påverkar stödnivån ... 52
6.4 Konsekvenser av förslag på nya definitioner och avgränsningar för att öka tydligheten ... 56
6.5 Konsekvenser av förslag på krav av register och tredjepartsverifiering ... 61
6.6 Övriga bedömningar enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar ... 63

Referenser ... 64

Bilaga 1 – Olika typer av arbetsmaskiner ... 66

Sammanfattning

Energimyndigheten föreslår att:

- arbetsmaskiner bryts ut ur Klimatpremien och att en ny förordning för eldrivna arbetsmaskiner tas fram,
- begreppet miljöarbetsmaskiner ersätts med begreppet eldrivna arbetsmaskiner i den nya förordningen. Det innebär att stöd enbart kan ges till batterielektriska och bränslecellsdrivna arbetsmaskiner. Med dagens teknikläge kan samma typ av arbetsmaskiner få stöd som innan,
- ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner blir stödberättigade i den nya förordningen,
- stödnivån höjs till den maximala enligt GBER genom att små- och medelstora företag får möjlighet att ansöka om högre stödnivåer. Förslaget innebär att stora-, medelstora- respektive små företag kan få en stödnivå på 50, 60 respektive 70 procent av de stödberättigade kostnaderna,
- företag får möjlighet att ansöka om stöd för leasade eldrivna arbetsmaskiner,
- förordningen fortsätter med löpande utlysningar, men vid behov ska det även vara möjligt att genomföra utlysningar med konkurrensutsatt anbudsförfarande för att kunna erbjuda högre stödnivåer för segment som står längre från att elektrifieras,
- avgränsningen för vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade ändras från 10 kW kontinuerlig motoreffekt till 1 000 kg i tjänstevikt,
- arbetsmaskiner ska inregistreras i ett arbetsmaskinsregister som ansvarig myndighet har godkänt för att få stöd, alternativt om sådant register ännu inte finns, verifiera ägarskap genom att underlag från ett ackrediterat kontrollorgan,
- förordningen ska tillämpa artikel 28 i NZIA (Net-Zero Industry Act). Kriterierna i artikeln ska tillämpas som en möjlighet att få en högre stödnivå.

Arbetsmaskiner står för åtta procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser, ungefär lika mycket som utsläppen från den tunga vägtrafiken. Att fasa ut dessa utsläpp är helt nödvändigt för att klara klimatmålen och en viktig del av Sveriges klimatarbete. Eldrivna arbetsmaskiner innebär möjligheter till utsläppsreduktion, minskat buller och förbättrad arbetsmiljö.

Energimyndigheten har fått i uppdrag att analysera hur stödet till arbetsmaskiner kan utvecklas för att öka dess attraktivitet och snabba på marknadsintroduktionen av sådana maskiner. I uppdraget ingår att undersöka möjligheten till att både arbetsmaskiner och tillhörande laddnings- och energiförsörjningslösningar blir stödberättigande i Klimatpremien.

Utredningen bygger vidare på de utredningar som Energimyndigheten[1] och Naturvårdsverket[2] nyligen har genomfört.

För att påskynda omställningen från fossildrivna till eldrivna arbetsmaskiner föreslår Energimyndigheten att stödet till miljöarbetsmaskiner bryts ut ur nuvarande förordning 2020:750 om statligt stöd till vissa miljöfordon och att stöd till eldrivna arbetsmaskiner och dess ladd- och tankinfrastruktur regleras i en ny separat förordning. Förslaget bedöms leda till att stödet bättre anpassas till arbetsmaskinernas särskilda förutsättningar, men också till en tydligare och mer lättförståelig förordning.

Energimyndigheten bedömer att stödnivåerna har varit för låga för att kunna åstadkomma en verklig omställningseffekt. Energimyndigheten föreslår därför att stödnivån bör vara den maximala enligt EU:s statsstödsregelverk (GBER), samt att små- och medelstora företag ska kunna få ytterligare högre stödnivå. Förslaget innebär att stora-, medelstora- respektive små företag kan få en stödnivå på 50, 60 respektive 70 procent av de stödberättigade kostnaderna. Vidare bör förordningen möjliggöra utlysningar med konkurrensutsatt anbudsförfarande, där stödnivåerna kan vara högre oavsett företagsstorlek. Detta kan bli aktuellt för segment som står långt från marknadsintroduktion och som har mycket höga merkostnader.

Energimyndigheten föreslår att stödet breddas både sett till vad som är stödberättigat och vem som kan söka om stöd. Både Energimyndigheten och Naturvårdsverket har sedan tidigare gjort bedömningen att tillgången till ändamålsenlig laddinfrastruktur är en kritisk fråga för elektrifieringen av arbetsmaskiner. Energimyndigheten föreslår därför att ladd- och tankinfrastruktur ska vara stödberättigade i den nya förordningen. Vidare föreslår Energimyndigheten att företag får möjlighet att ansöka om stöd för leasade eldrivna arbetsmaskiner. Leasing är en vanlig modell för arbetsmaskiner och innebär att företaget inte behöver ta hela risken för investeringen. I dag kan leasingbolag ansöka om stöd för att köpa eldrivna arbetsmaskiner, men dessa är generellt sett stora företag. Leasingtagare är i stor utsträckning små- och medelstora företag, och är berättigade till högre stödandelar vid inköp av arbetsmaskiner. Att låta företag som leasar eldrivna arbetsmaskiner söka stöd innebär att dessa aktörer kan få samma stödnivå oavsett finansieringsform, och kan leda till att fler aktörer väljer att ställa om.

Energimyndigheten föreslår att gränsen för vilka eldrivna arbetsmaskiner som ska få stöd ändras från motoreffekt om minst 10 kW till tjänstevikt om minst 1 000 kg. En nedre gräns är nödvändig för att säkerställa att stödet riktas till större och tyngre arbetsmaskiner med högre utsläppsnivåer, vilka typiskt sett har ett större behov av marknadsintroduktionsstöd. Förslaget att använda tjänstevikt som nedre gräns, i stället för motoreffekt, syftar i första hand till att underlätta för de sökande, eftersom uppgifter om kontinuerlig motoreffekt har visat sig vara svåra att verifiera. Energimyndigheten gör bedömningen att en viktgräns om 1 000 kg i allt väsentligt motsvarar den krets av arbetsmaskiner som omfattas av nuvarande effektgräns.

[1] Energimyndigheten, 2025. *Uppföljning och analys av Klimatpremien*. (ER 2025:39)

[2] Naturvårdsverket, 2025. *Förslag på åtgärder för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner.*

Stödprogram som inrättas eller en uppdateras efter 30 december 2025 omfattas av artikel 28 i NZIA (Net-zero industry act). NZIA ställer krav på medlemsstater att tillämpa kriterier för resiliens och hållbarhet i samband med stöd till så kallade nollutsläppsteknologier. Energimyndigheten föreslår att kriterierna ska tillämpas som en möjlighet för stödmottagare att tillgodogöra sig ytterligare ekonomisk ersättning och inte som ett krav för att erhålla stöd.

Energimyndigheten har sedan tidigare påpekat vikten av ett register för arbetsmaskiner. När ett sådant register finns på plats bör ett krav för beviljat stöd vara att arbetsmaskinen är registrerad i registret. Om ett sådant register inte finns på plats vid förordningens ikraftträdande bör krav ställas på stödmottagaren att inkomma med en tredjepartsverifierad maskin-identitet och ägandebevis. Detta kan i så fall vara en stödberättigad kostnad. Energimyndigheten bedömer att registrering eller tredjepartsverifiering bör vara ett krav för att få stöd. Utan detta blir det mycket svårt att undvika bedrägerier.

Energimyndigheten bedömer att dessa förslag sammantaget kommer att bidra till att stöd till eldrivna arbetsmaskiner blir mer attraktivt. Samtidigt finns det andra faktorer som påverkar omställningen – efterfrågan från slutkunder, totalkostnadskalkyler för eldrivna arbetsmaskiner samt tekniska förutsättningar. Det finns även ett behov av kompetens, vilja och koordinering mellan aktörer som tillverkare, energibolag, entreprenörer och tillverkare. Dessa förutsättningar påverkar hur väl det föreslagna stödet slår igenom och bidrar till omställningen av eldrivna arbetsmaskiner.

1 Inledning

Omställningen till fossilfria arbetsmaskiner är en central del av Sveriges klimatarbete. Genom stödet Klimatpremien har staten skapat incitament för att påskynda introduktionen av eldrivna arbetsmaskiner inom sektorer som bygg, anläggning och industri.

Eldrivna arbetsmaskiner innebär nya möjligheter till utsläppsreduktion, minskat buller och förbättrad arbetsmiljö. Samtidigt innebär övergången betydande investeringar och praktiska utmaningar, såsom laddinfrastruktur och anpassning av verksamheter. Mot denna bakgrund är det angeläget att analysera hur Klimatpremien fungerar i praktiken, vilka effekter som kan observeras och hur styrmedlet kan utvecklas för att bli mer effektivt. Detta inledande kapitel redogör för uppdragets syfte, avgränsningar, genomförande och metod, samt ger ett klargörande gällande olika definitioner av arbetsmaskiner.

1.1 Uppdraget

Energimyndigheten har fått i uppdrag att analysera hur stödet till miljöarbetsmaskiner kan utvecklas för att öka dess attraktivitet och snabba på marknadsintroduktionen av sådana maskiner. I uppdraget ingår att undersöka möjligheten till att både miljöarbetsmaskiner och tillhörande laddnings- och energiförsörjningslösningar blir stödberättigande i Klimatpremien. Hänsyn ska tas till artikel 28 i förordning (EU) 2024/173 om nettonollindustri. Såväl leasing som ägande bör omfattas av analysen. Myndigheten ska vid behov lämna författningsförslag och ska i uppdraget samråda med Naturvårdsverket, näringslivet och andra relevanta aktörer. Uppdraget ska redovisas senast 15 juni 2026.

1.2 Avgränsning

Utredningen behandlar stödgivning till miljöarbetsmaskiner inom ramen för Klimatpremien i enlighet med uppdraget. Utredningen har utgått från det befintliga stödet till miljöarbetsmaskiner genom Klimatpremien. Analysen behandlar även frågan kring marknaden för konventionella fossildrivna arbetsmaskiner i jämförelse med eldrivna arbetsmaskiner och förslag till förändringar kopplat till Klimatpremien. Utredningen har inte undersökt möjligheten att introducera alternativa styrmedel för att främja eldrivna arbetsmaskiner, varken som ett komplement till eller ett alternativ till ett investeringsstöd, eftersom det ligger utanför syftet med utredningen. Analysen innehåller inte heller förslag om åtgärder som faller utanför Klimatpremiens ramar, som exempelvis justeringar av bränsleskatter. I avsnitt 3.5 förs dock mer allmänna resonemang om vikten av denna typ av åtgärder. Ett krav enligt 20 § i förordningen 2020:750 om statligt stöd till vissa miljöfordon är att analysera stödets funktionalitet, men detta ingår inte i detta analysuppdrag.

1.3 Genomförande

Analysen baseras på Naturvårdsverkets och Energimyndighetens tidigare redovisade uppdrag om förslag för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner, samt uppföljning och analys av Klimatpremien (se avsnitt 2.2.1 och 2.2.2). Dialog med branschaktörer har genomförts med fokus på utformning av stödet och hur attraktiviteten för detta kan öka för att snabba på marknadsintroduktionen av eldrivna arbetsmaskiner. Dialogerna utgick från en preliminär hypotes över hur en ny förordning skulle kunna se ut.

1.4 Definitioner

Begreppet *arbetsmaskin* har sitt ursprung i svensk teknisk och juridisk terminologi och är enligt Rikstermbanken ett ord som vuxit fram under industrialiseringen och den moderna regleringen av fordon. I Sverige blev begreppet etablerat och formaliserat i mitten av 1900-talet när lagstiftaren behövde skilja bilar, lastbilar och bussar från maskiner som ibland körs på väg men inte primärt är ett transportmedel. Därför infördes och vidareutvecklades i allmänt språkbruk begreppet arbetsmaskin som ett funktionellt begrepp där klassificeringen styrs av ändamålet arbete, inte transport. I dagens lagstiftning[3] används inte arbetsmaskin utan begreppen *motorredskap, traktorer och terrängmotorfordon.*

I denna rapport förekommer olika definitioner av begreppet arbetsmaskin. Vissa begrepp är juridiska medan andra är vedertagna begrepp. Här förklaras de olika begrepp som används i denna rapport.

- *Arbetsmaskin.* En arbetsmaskin definieras här som en maskin eller ett fordon som är konstruerat för att utföra ett specifikt arbete – ofta genom att omvandla energi till mekaniskt arbete för att flytta material, bearbeta något eller utföra en praktisk uppgift. Arbetsmaskiner kan vara stationära eller ha en egen framdrift och drivas av ett valfritt drivmedel. Begreppet arbetsmaskin finns inte i Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner men används som ett vedertaget definierat begrepp som ett motorredskap, en traktor eller ett terrängmotorfordon.
- *Eldriven arbetsmaskin.* En arbetsmaskin som enbart drivs av elektricitet eller av el som genereras av vätgas genom en bränslecell och kan vara ett motorredskap, en traktor eller ett terrängmotorfordon.
- *Motorredskap.* Ett motordrivet fordon enligt Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
- *Traktor.* Ett motordrivet fordon enligt Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

[3] Här menas Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

- *Eldrivet motorredskap.* Ett motorredskap enligt Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som enbart drivs av elektricitet eller av el som genereras av vätgas genom en bränslecell.
- *Eldriven traktor.* En traktor enligt Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som enbart drivs av elektricitet eller av el som genereras av vätgas genom en bränslecell.
- *Miljöarbetsmaskin.* En miljöarbetsmaskin definieras i förordning (2020:750) som ett motorredskap eller en traktor enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, som har en kontinuerlig motoreffekt på minst 10 kW samt är avsedd att drivas med el eller sådana bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 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. Energimyndigheten använder begreppet miljöarbetsmaskiner inom Klimatpremien, medan Naturvårdsverket inte använder detta begrepp inom sin stödgivning, utan använder i stället begreppet arbetsmaskiner.

2 Bakgrund

Kapitlet definierar arbetsmaskiner, redogör för angränsande uppdrag, beskriver befintliga stöd (Klimatpremien och Klimatklivet), stöd till laddinfrastruktur samt relevant EU-lagstiftning.

2.1 Arbetsmaskiner

Arbetsmaskiner har utvecklats från enkla manuella hjälpmedel till avancerade, specialiserade och i allt högre utsträckning miljöanpassade maskiner som utför arbete snarare än att utföra transporter. För en sammanställning av olika typer av arbetsmaskiner efter användningsområde, se Bilaga 1. Från 2020 gick tekniken från prototyper av eldrivna arbetsmaskiner till de första kommersiella maskinerna, särskilt inom små och kompakta segment som minigrävare och små hjullastare. Begränsningen låg i höga investeringar, begränsad batterikapacitet och svag laddinfrastruktur.

Under 2023–2024 började marknaden breddas och innovationen av nya modeller tog fart, sortimentet växte snabbt från små till medelstora maskiner och fler segment. Maskinerna började få längre drifttid, bättre kapacitet och ökad autonomi/styrning. Drivkrafterna i detta har varit hårdare utsläppsregler, krav i upphandlingar och pilotprojekt i vissa städer.

Från 2025–2026 har ett genombrott ägt rum med elektriska maskiner i de flesta segment, framför allt när det gäller kompakt- och medelstora maskiner men börjar även nå den tunga sektorn. Under 2026 startar serieproduktion av exempelvis stora eldrivna dumprar och andra större arbetsmaskiner. Men utmaningar kvarstår när det gäller laddinfrastruktur, höga inköpskostnader och ojämn adoption mellan segment.

Prognosen för 2026–2030[4] visar stark tillväxt för eldrivna arbetsmaskiner på den globala marknaden men även på den svenska. Elektrifieringen av arbetsmaskiner förväntas vara en av de snabbast växande delarna inom tung industri. Strängare utsläppsregler och miljözoner, billigare energikostnader och mindre underhåll är drivkrafter för en ökad elektrifiering. Totalkostnadskalkylerna för många av de mindre maskinerna går oftast ihop medan behovet av stöd ökar ju större och dyrare maskinerna är.

I en kostnadsjämförelse[5] har fem maskintyper analyserats: grävmaskin, minigrävmaskin, hjullastare, traktor och åkgräsklippare. Resultaten visar att kapitalkostnaden för elmaskiner är högre, men att lägre energi- och underhållskostnader delvis kompenserar detta. Klimatpremien spelar i dagsläget en avgörande roll för den ekonomiska konkurrenskraften. Beräkningarna visar att stödet är avgörande för de större maskinerna, dvs. maskiner

[4] Research and Markets, 2024. *Sweden Construction Equipment Market – Strategic Assessment & Forecast 2024–2029*.

[5] IVL Svenska miljöinstitutet, 2025. *Analys av stödsystem för miljöarbetsmaskiner – marknad, kostnadsjämförelse och varianter på stödsystem*.

över 10 tons vikt eller 50–100 kW motoreffekt. Utan klimatpremien blir kostnaden 5–15 procent högre per maskintimme för tunga maskiner, men med stödet kan merkostnaden minska till 0–5 procent. För hjullastare visar beräkningsexemplet att eldrift till och med kan bli billigare än motsvarande dieselalternativ. Analysen visar också att de mindre maskinerna närmar sig kostnadsparitet. För minigrävmaskiner och yrkesmässiga gräsklippare är skillnaden liten redan idag. Med stöd från klimatpremien blir kostnaderna i princip jämförbara med dieselalternativet vid genomsnittligt antal driftstimmar. I applikationer med högre antal drifttimmar blir de lätta batterielektriska varianterna ännu mer kostnadseffektiva varför de ekonomiska drivkrafterna verkar för en omställning av dessa maskinstorlekar.

Utbudet av eldrivna arbetsmaskiner är ännu relativt begränsat och omställningen befinner sig i ett tidigt skede, även om nya modeller lanseras i allt snabbare takt. Till skillnad från vissa segment av lastbilar sker övergången ofta direkt från diesel till batterielektrisk drift, utan mellansteg med alternativa bränslen.

2.2 Angränsande uppdrag

2.2.1 Naturvårdsverkets förslag för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner

Naturvårdsverket redovisade 2025 ett regeringsuppdrag med förslag för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner.[6] I utredningen konstaterade Naturvårdsverket att omställningen bromsas av bland annat höga investerings- och driftkostnader och avsaknad av regelverk och upphandlingskrav. Därtill identifierades höga kostnader och risker kopplade till teknikutveckling och uppskalning av systemlösningar där ladd- och tankinfrastruktur är en nyckelkomponent.

För att minska dessa hinder lämnade Naturvårdsverket en rad förslag. Bland annat föreslogs riktade medel inom forskningsprogrammet *Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)*, upphandlingsstöd, förenklad och säkerställd tillgång till tillfälliga elanslutningar samt information och vägledning om transport av batterier och batterilager.

Naturvårdsverket föreslog även ett nytt, brett stöd för att främja omställningen av arbetsmaskiner och tillhörande ladd- och tankutrustning, reglerat i en egen förordning som skulle hanteras av Energimyndigheten via anslaget för Klimatpremien. Ett uttalat syfte med Naturvårdsverkets förslag var att förenkla stödgivningen till arbetsmaskiner och dess laddningsutrustning genom att samla det hos en myndighet.

[6] Naturvårdsverket, 2025. *Förslag på åtgärder för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner*.

2.2.2 Energimyndighetens uppföljning och analys av Klimatpremien

Energimyndigheten redovisade i november 2025 ett regeringsuppdrag om uppföljning och analys av Klimatpremien.[7] Analysen visade att det i många fall är svårt att uppnå kostnadsneutralitet i totalkostnad (TCO), även när Klimatpremien nyttjas. För mindre maskiner kunde kalkylerna i vissa fall visa positivt resultat, men då handlar det om mycket små miljöarbetsmaskiner som har för låg effekt för att omfattas av Klimatpremien idag. Analysen visade att Klimatpremien är avgörande för att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för miljöarbetsmaskiner, men att stödnivån inte är tillräcklig för större maskiner. För mindre maskiner kan stödet däremot leda till kostnadsneutralitet och i vissa fall även lönsamhet jämfört med dieseldrivna alternativ. Detta tyder på att differentierade stödnivåer, anpassade efter maskintyp och användningsprofil, kan vara ett effektivt verktyg för att främja en bredare marknadsintroduktion av miljöarbetsmaskiner.

Vidare konstaterade Energimyndigheten att Klimatpremien fyller en viktig funktion som marknadsintroduktionsstöd genom att minska investeringskostnaden för miljöarbetsmaskiner. Men Klimatpremien kan utvecklas på flera sätt för att mer träffsäkert och effektivt möjliggöra för en snabb omställning och minskade utsläpp. Energimyndigheten föreslog bland annat ett nytt kombinationsstöd för miljöarbetsmaskiner och ladd- och tankinfrastruktur, höjda stödnivåer och möjlighet till leasing, möjlighet till konkurrensutsatt anbudsförfarande, ett nationellt register för icke vägregistrerade arbetsmaskiner samt att offentlig sektor ska gå före genom tydligare och långsiktiga krav i upphandlingar.

2.2.3 Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle

Utredningen redovisades den 27 maj 2026.[8] Utredningen hade i uppgift att analysera om, och i så fall vilka, styrmedel som kan utformas för att för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR). Utfasningen ska ske i den takt som krävs för att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de åtaganden Sverige har på klimatområdet på ett kostnads- och samhällseffektivt sätt. Redovisningen lyfter att för att främja omställningen till elfordon behöver prisrelationen mellan flytande drivmedel och el vara gynnsam. Man konstaterar även att en sådan prisrelation mellan el och flytande drivmedel minskar behovet av stöd till eldrivna tunga lastbilar och arbetsmaskiner. Utredningen lämnar därmed förslag på att drivmedelsskatten höjs med 1,8 kr/liter från 2028, och att elskatten sänks för att kompensera för ökade kostnaden för ETS-2. Utredningen konstaterar att reduktionsplikten idag är för låg för att uppfylla sitt åtagande till ESR år 2030 utan ESR-handel, och föreslår att reduktionsplikten gradvis höjs och görs till en gemensam plikt. Rena och

[7] Energimyndigheten, 2025. *Uppföljning och analys av Klimatpremien*. (ER 2025:39)

[8] SOU 2026:33. *Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle*. https://www.regeringen.se/contentassets/779961287e264bcaa873040f8da66c2d/vagen-mot-utfasning--styrmedel-for-ett-fossilfritt-samhalle-sou-202633.pdf

höginblandade drivmedel föreslås inkluderas år 2031. Från och med 2031 föreslås reduktionsplikten övergå i kvotplikt.

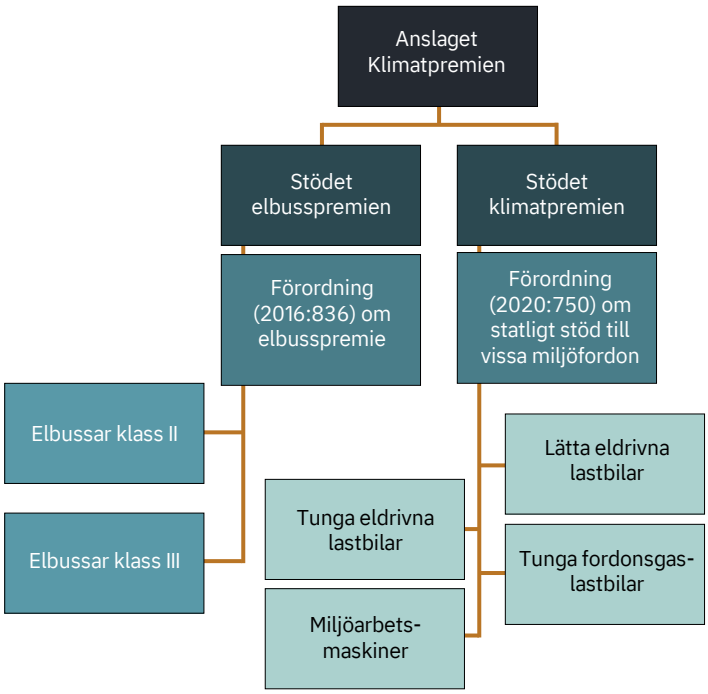
För att främja introduktionen av arbetsmaskiner med nollutsläpp föreslår utredningen att Klimatpremien för arbetsmaskiner förlängs i tid och samlas hos en myndighet. Utredningen bedömer att stödet bör omfatta både arbetsmaskiner och tillhörande infrastruktur.

2.3 Stöd till eldrivna arbetsmaskiner idag

2.3.1 Klimatpremien

Klimatpremien, som introducerades i oktober 2020, är benämningen på det anslag som ger stöd till eldrivna bussar, eldrivna lastbilar, fordonsgaslastbilar och eldrivna motorredskap och traktorer och regleras genom två förordningar; förordning (2016:836) om elbusspremien och förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon. I dagligt tal används begreppet elbusspremien när det gäller stöd till eldrivna bussar och klimatpremien när det gäller stödet till lätta och tunga lastbilar samt miljöarbetsmaskiner. I Figur 1 nedan framgår de båda stöden som ingår i anslaget Klimatpremien, vilken förordning som hör till vilket stöd samt vilka fordonskategorier som respektive stöd omfattar.

Anslaget beskriver hur mycket medel som får betalas ut i stöd och regleras i Energimyndighetens regleringsbrev som skickas ut i december. Syftet med anslaget Klimatpremien är att främja introduktionen av miljövänliga fordon och arbetsmaskiner på marknaden, minska utsläppen av växthusgaser och stimulera omställningen till fossilfria transporter genom ekonomiska incitament.



Figur 1. Bilden visar hur anslaget Klimatpremien är uppdelad i två delar; elbusspremien och klimatpremien som styrs av var sin förordning.

Inom Klimatpremien definieras miljöarbetsmaskiner i förordning (2020:750) om stöd till vissa miljöfordon som ett motorredskap eller en traktor som drivs med el eller vätgas eller bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 i GBER, dvs. elektrobränslen som har producerats av fossilfri vätgas. Klimatpremien kan ge stöd till arbetsmaskiner som är batterielektriska eller som drivs med bränslecell men ger inte stöd till exempelvis fordonsgas- eller HVO-drivna arbetsmaskiner då dessa maskiner inte finns med i förordningen. Företag, kommuner och regioner kan söka stödet löpande under året där utbetalningar av beviljade stöd sker löpande under året under förutsättning att förordningens krav är uppfyllda. Stöd till miljöarbetsmaskiner ges idag med högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden om arbetsmaskinen enbart drivs av el. Vissa miljöarbetsmaskiner ska inregistreras i Transportstyrelsens vägtrafikregister men de flesta maskiner omfattas inte av registerkrav.

När det gäller sådana miljöarbetsmaskiner som registreras i vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den organisation som köpt ett nytt sådant fordon och ställt på det enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Energimyndighet betalar ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter att fordonet har ställts på i vägtrafikregistret.

När det gäller miljöarbetsmaskiner som *inte* omfattas av krav på registrering i vägtrafikregistret betalas stödet ut till den organisation som köpt en ny sådan maskin. Energimyndighet betalar ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att myndigheten har tagit emot en begäran om utbetalning där stödmottagaren ska lämna in ett intyg om att mottagaren fortfarande äger maskinen och att den finns i och används i Sverige. Ett sådant intyg ska ha kommit in till Energimyndighet tidigast sex månader och senast åtta månader efter det att en begäran om utbetalning har lämnats till Energimyndigheten.

Under perioden 2020–2025 har Energimyndigheten betalat ut totalt 2 miljarder kronor till elbussar, eldrivna lätta och tunga lastbilar, fordonsgaslastbilar och miljöarbetsmaskiner. Av totalbeloppet har 36 miljoner kronor betalats ut i stöd till cirka 100 miljöarbetsmaskiner.

2.3.2 Klimatklivet

Klimatklivet hanteras av Naturvårdsverket och är ett stöd till fysiska investeringar som minskar utsläppen av växthusgaser. Klimatklivets syfte är att minska klimatpåverkan genom att stödja konkreta investeringar som reducerar utsläppen av växthusgaser och regleras genom förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

Grundförutsättningen för att beviljas stöd är att åtgärden har en tillräcklig klimatnytta per investerad krona för att konkurrera med andra klimatinvesteringar. Klimatklivet är ett generellt klimatinvesteringsstöd, reglerat på så sätt att fordon och arbetsmaskiner som kan få stöd från Klimatpremien

inte också kan få stöd via Klimatklivet. Klimatklivet har exempelvis beviljat stöd för energiförsörjning av mobila krossverk i bergtäkter och eldrivna arbetsmaskiner på mindre än 10 kW som inte omfattas av Klimatpremien.

2.4 Stödgivning till ladd- och tankinfrastruktur till eldrivna arbetsmaskiner

Ladd- och tankinfrastruktur är det begrepp som används för att beskriva de fysiska och tekniska system som möjliggör laddning och tankning av eldrivna arbetsmaskiner. Det är en förutsättning för omställningen till eldrift, men det saknas idag ett stöd med utpekat syfte att stödja ladd- och tankinfrastruktur till eldrivna arbetsmaskiner. Däremot finns det stöd till ladd- och tankinfrastruktur för lätta och tunga vägfordon som även kan nyttjas av eldrivna arbetsmaskiner. Naturvårdsverket, Energimyndigheten och *Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle* konstaterar att det finns ett behov av en helhetslösning som förutom stöd till eldrivna arbetsmaskiner även tar hänsyn till merkostnader för tillhörande ladd- och tankinfrastruktur.[9,10,11]

2.4.1 Regionala elektrifieringspiloter

Energimyndighetens program Regionala Elektrifieringspiloter för tunga transporter är en satsning som ska påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur och vätgastankinfrastruktur i Sverige. Stödet fördelas till aktörer som etablerar strategiskt placerade ladd- och tankstationer för tunga fordon. I och med att stöd ges till exempelvis laddinfrastruktur för tunga fordon vid hamnar, omlastningsplatser, återvinningscentraler, lager och liknande platser kan det hända att eldrivna arbetsmaskiner indirekt vid dessa platser nyttjar samma infrastruktur – även om det inte är syftet med stödprogrammet.

2.4.2 Klimatklivet

Det är möjligt att ansöka om stöd till ladd- och tankinfrastruktur för bland annat eldrivna arbetsmaskiner hos Naturvårdsverkets stöd Klimatklivet, men dagens stödgivning har flera utmaningar. Komplexa stödkriterier, affärsmodeller och aktörskedjor försvårar beräkningen av klimatnytta och gör det svårt att uppnå kraven på minsta tillåtna klimatnytta. Dessutom krävs att stödmottagaren har rådighet över investeringen, vilket i praktiken utesluter affärsmodeller baserade på hyr- eller leasinglösningar.

[9] Energimyndigheten, 2025. *Uppföljning och analys av Klimatpremien*. (ER 2025:39)

[10] Naturvårdsverket, 2025. *Förslag på åtgärder för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner*.

[11] SOU 2026:33. *Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle*. https://www.regeringen.se/contentassets/779961287e264bcaa873040f8da66c2d/vagen-mot-utfasning--styrmedel-for-ett-fossilfritt-samhalle-sou-202633.pdf

2.4.3 Ladda bilen

Naturvårdsverkets stöd Ladda bilen[12] är riktat till icke-publik laddning av lätta fordon. Syftet med stödet är att främja laddpunkter för personbilar vid arbetsplatser och bostäder. Företag kan få stöd för laddning för bland annat anställda, verksamhetsbilar, tjänstebilar, hyresgäster, gäster eller besökare. Dessa laddpunkter är avsedda för bilar men eldrivna arbetsmaskiner kan nyttja infrastrukturen, även om det inte är syftet med stödet.

2.5 EU-lagstiftning och stödgivning

Avsnittet beskriver relevant EU-lagstiftning samt hur EU-medlemsländer som vill främja ny teknik genom statsstöd kan utgå från relevanta EU-regelverk.

2.5.1 Net-Zero Industry Act

Net-Zero Industry Act[13] (NZIA) syftar till att öka EU:s produktion av nettonollteknik. Rättsakten avser teknik som stödjer omställningen till ren energi och som i drift ger extremt låga, inga eller negativa utsläpp av växthusgaser. Totalt omfattas 19 teknologier. Bland annat omfattas batterier, solceller samt utrustning för laddinfrastruktur. Rättsakten sätter ett produktionsmål för 2030 och förenklar regelverket för att stärka EU:s egen tillverkning.

I aktens artikel 28 finns nya krav som träffar stödsystem som omfattar förmåner till hushåll, företag eller konsumenter vid inköp av nettonollteknik. Kraven innebär att stödsystemen ska främja inköp av nettonollteknikprodukter som utöver nollutsläpp bidrar till hållbarhet och resiliens. Inom varje stödsystem som träffas av regleringen ska kriterier för att bedöma hållbarhet och resiliens tas fram. Bedömningen ska göras för varje nettonollteknikprodukt med nettonollteknik som pekas ut i NZIA-förordningen och tillhörande genomförandeförordning. Aktens krav blir gällande först när ett stödsystems förordning uppdateras, det vill säga vid förordningsuppdatering, eller när ett nytt stödsystem implementeras genom förordning.

2.5.2 Två vägar för medlemsstater att främja ny teknik genom statsstöd

EU-medlemsländer som vill främja ny teknik genom statsstöd ska utgå från relevanta EU-regelverk. Medlemsländerna kan välja mellan två olika tillvägagångssätt för att ge tillåtna statsstöd.

[12] Ladda bilen, datum saknas. *Ladda bilen*. https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/ladda-bilen/ (hämtad 2026-04-27)

[13] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735 av den 13 juni 2024 om inrättande av en åtgärdsram för att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och om ändring av förordning (EU) 2018/1724. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02024R1735-20250817

EU:s gruppundantagsförordning – GBER

EU:s gruppundantagsförordning[14] (GBER) är ett regelverk som gör det möjligt för medlemsstater att ge vissa statliga stöd utan att först behöva få ett godkännande från EU-kommissionen. Den nuvarande förordningen, EU 651/2014, anger vilka stöd som är förenliga med den inre marknaden och vilka villkor som gäller. Länderna får ha lägre stödnivå än vad GBER tillåter, men inte högre. GBER reglerar också vilka typer av produkter som är stödberättigade. Stöd till eldrivna arbetsmaskiner regleras exempelvis via GBER artikel 36, stöd till laddinfrastruktur via artikel 36a och stöd till fordon regleras via artikel 36b.

Anmälning av och godkännande av nytt stöd

Om ett en medlemsstat i EU vill implementera ett stöd som inte är förenligt med GBER (antingen för att produkten inte finns med i gruppundantagsförordningen eller för att medlemsstaten vill tillämpa högre stödnivå) måste medlemsstaten anmäla stödet till EU kommissionen genom en så kallad anmälningsprocess. Stödet ska utformas utifrån EU-kommissionens riktlinjer och behöver godkännas av EU-kommissionen. Stödet kan utformas efter EU-kommissionens nya statsstödsramverk *Clean Industrial deal state aid framework* från 2025 (CISAF) riktlinjer eller efter EU-kommissionens riktlinjer från 2022 – *Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines (*CEEAG). Det innebär alltså att det står Sverige fritt att anmäla stöd enligt dessa riktlinjer precis som för alla andra medlemsstater. Exempel på svenska stödordningar under CEEAG är skattebefrielsen för biogas, bio-CCS-stödet som Energimyndigheten hanterar, samt Industriklivet.

2.5.3 Andra EU-länders stöd till eldrivna arbetsmaskiner

Utvecklingen av eldrivna arbetsmaskiner i Europa är just nu inne i en snabb tillväxtfas, fortfarande i ett tidigt skede, men med stor potential framåt. Europa ligger dock i framkant globalt, mycket tack vare klimatpolitik och offentliga krav. Flera EU-länder har stöd för att premiera introduktionen av arbetsmaskiner med låga utsläpp där ett flertal har valt att anmäla stöd utanför EU:s gruppundantagsförordning (GBER) för att få större flexibilitet och möjliggöra högre stödnivåer. Marknaden i Europa var cirka 3 700 maskiner 2024 och väntas nå nästan 15 000 år 2030, vilket motsvarar en årlig tillväxt runt 25 procent.[15] Det innebär en snabb expansion men fortfarande en liten andel av den totala vagnparken i EU på cirka 5–6 miljoner arbetsmaskiner.

[14] Kommissionens förordning (EU) 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. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0651-20230701

[15] Arizton Advisory & Intelligence, 2025. *Europe Electric Construction equipment market – Strategic assessment & forecast 2025–2030*.

Tyskland[16] har tryckt på för möjligheten att ge direkta elprisstöd, investeringsstöd till industriell omställning och elektrifiering, vilket möjliggjordes genom den reviderade EU-ramen (CISAF). Tyskland har (och har haft) flera statliga stöd som motsvarar eller går längre än den svenska Klimatpremien, men de är mer uppdelade på olika program och ofta mer projektbaserade. Det viktigaste stödet motsvarande svensk Klimatpremie för tunga fordon är Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur som innebär direkt investeringsstöd till el- och vätgaslastbilar, laddinfrastruktur, vätgastankning och förstudier.

Frankrike[17] använder i stor utsträckning EU:s stödregler (CEEAG + CISAF) för att stärka sin industriella konkurrenskraft. Det innebär att Frankrike kan ge statligt stöd för elektrifiering av industriutrustning inklusive arbetsmaskiner, konvertering från dieselmaskiner till el och energieffektiviseringsprojekt i industrin.

Nederländerna[18] har historiskt haft stöd för *zero-emission construction* som omfattar eldrivna arbetsmaskiner. Det nuvarande stödet formuleras inom EU:s ramverk för klimat och industriomställning (CEEAG + CISAF) och är utformat som ett statsstöd för elektriska arbetsmaskiner i byggsektorn, emissionsfria projekt och elektrifiering av entreprenadmaskiner.

Danmark[19] använder EU:s statsstödsregler för att ge klimatrelaterade investeringsstöd. Under CISAF och CEEAG gav Danmark ge stöd för elektriska arbetsmaskiner i omställning från diesel i byggsektorn och industriell elektrifiering.

Finland[20] använder främst energi- och industristödsprogram, där elektrifiering av arbetsmaskiner faller in. Under CISAF ger Finland ge stöd till elektriska arbets- och produktionsmaskiner och laddinfrastruktur.

Norge[21] ligger i framkant när det gäller elektrifiering av transportsektorn. Norges motsvarighet till Energimyndigheten, Enova, driver ett stort stödprogram som ger bidrag vid köp av elektriska arbetsmaskiner. Stödet täcker upp till 40 procent av merkostnaden dock max 5 miljoner norska kronor per maskin. Norge är inte medlemsstat i EU men som EES-medlem är Norge bunden till samma statsstödsregler som medlemsstaterna.

---

[16] Bundesförderung für Energie- und Ressourceneffizienz (EEW), 2026. *Energie*. https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Energieeffizienz_und_Prozesswaerme/energieeffizienz_und_prozesswaerme_node.html (hämtad 2026-06-03)

[17] The French Agency for ecological transition, datum saknas. *Ensuring a successful ecological transition*. https://www.ademe.fr/en/frontpage/ (hämtad 2026-06-02)

[18] UMS Urban Mobility Systems, 2026. *Electrify – Heavy equipment for a zero-emission future*. https://urbanmobilitysystems.nl/ https://urbanmobilitysystems.nl/ (hämtad 2026-06-02)

[19] OEM Off-highway, 2026. https://www.oemoffhighway.com/ (hämtad 2026-06-02)

[20] Business Finland / Arbets- och näringsministeriet, datum saknas. https://www.businessfinland.fi/sv/ (hämtad 2026-06-02)

[21] Enova, datum saknas. *Utslippsfrie anleggsmaskiner*. https://enova.no/nb/bedrift/landtransport/stottetilbud-innen-landtransport/utslippsfrie-anleggsmaskiner (hämtad 2026-06-02)

3 Förutsättningar för en omställning till eldrivna arbetsmaskiner

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för en omställning till eldrivna arbetsmaskiner. Det finns flera fördelar med eldrivna arbetsmaskiner jämfört med konventionella alternativ. De släpper ut mindre koldioxid och avgaser, låter mindre och har lägre driftskostnader. Samtidigt finns en rad viktiga utmaningar som berör själva arbetsmaskinerna; tillgång till ändamålsenlig ladd- och tankinfrastruktur, en robust och tillförlitlig energiförsörjning, höga investeringskostnader och begränsad marknadsmognad. Dessa faktorer påverkar förutsättningarna för hur snabbt och i vilken omfattning elektrifieringen av arbetsmaskiner kan genomföras. I detta sammanhang framhålls också vikten av att det stöd som är möjligt att söka fungerar smidigt och enkelt. Det blir särskilt viktigt för mindre företag som ofta är helt beroende av stöd för att kunna göra omställningen till eldrivna arbetsmaskiner.

Kapitlet innehåller även en analys över andra faktorer som påverkar hur snabbt arbetsmaskiner kan ställa om.

3.1 Utmaningar för eldrivna arbetsmaskiner

Att köpa eller leasa en eldriven arbetsmaskin, framför allt tunga maskiner, är en stor investering. Orsaken till de höga kostnaderna är en kombination av dyra batterier, ny teknik som är under utveckling, små tillverkningsvolymer och en låg efterfrågan.

Ny teknik i sig är en utmaning. Det finns idag lång erfarenhet och hög kompetens om dieseldrivna arbetsmaskiner vilket saknas för eldrivna arbetsmaskiner. Även vana, erfarenhet och osäkerhet spelar in. Se avsnitt 3.2–3.3 för en mer ingående beskrivning om utmaningar med ny teknik.

Den begränsade efterfrågan på eldrivna arbetsmaskiner trots dagens stöd inom Klimatpremien och Klimatklivet kan bero på flera faktorer. Faktorerna kan inkludera ett begränsat utbud av eldrivna arbetsmaskiner, laddningsutmaningar, låga dieselpriser, höga investeringskostnader samt arbetsmaskinernas relativt långa livslängd. Utöver själva inköpspriset tillkommer kostnader för kringutrustning, ladd- eller tankinfrastruktur, utbildning av personal och anpassning av arbetsflöden.

Den svaga efterfrågan på eldrivna arbetsmaskiner har en hämmande effekt på tillverkningen av dessa maskiner. I dag är det relativt ovanligt att beställare ställer krav på eldrivna maskiner i upphandlingen, vilket försvårar för entreprenörerna att gå över till eldrift även om vilja och intresse finns. Här har offentliga aktörer möjlighet att visa vägen och gå före genom att ställa krav på eldrift vid entreprenader och andra arbeten.

3.2 Utmaningar när det gäller laddnings- och tankningsinfrastruktur

Utöver själva tillgången till energi är interoperabilitet mellan eldrivna arbetsmaskiner och ladd- eller tankinfrastruktur en avgörande faktor för effektiv drift, det vill säga att det inte krävs olika typer av laddutrustning för olika typer av maskiner.

En stor utmaning för batteridrivna arbetsmaskiner är begränsningar avseende driftstid där pauser för laddning är nödvändiga. En högre grad av planering och logistik kommer att krävas i jämförelse med konventionell tankning, särskilt om det finns behov av laddning under arbetstid. När det gäller kabelanslutna arbetsmaskiner finns inte detta behov, däremot finns utmaningar avseende begränsad rörlighet och krav på hantering av elkablarna. Många arbetsmaskiner arbetar på otillgängliga platser där möjlighet till stationära laddmöjligheter saknas eller där transportsträckan till laddmöjligheter är lång, exempelvis inom jordbruket eller på vägarbeten. Dessutom kan tillgång till effekt vara ett hinder på vissa platser.

För vätgasdrivna arbetsmaskiner finns krav på tillgång på vätgas samt särskilda tankstationer.

3.3 Utmaningar när det gäller energiförsörjning

Energiförsörjning av ladd- och tankinfrastruktur är avgörande för att möjliggöra en omställning till eldrivna arbetsmaskiner. Det krävs en robust energiförsörjning med tillräcklig effekt. Elnätets kapacitet är en särskild utmaning, framför allt på landsbygden och i områden med kapacitetsbegränsningar i elförsörjningen. Detta påverkar särskilt branscher som jord- och skogsbruk, där arbetsmaskiner ofta används långt från befintlig infrastruktur. För vätgas behöver det finnas vätgasproduktion eller kontinuerliga vätgasleveranser.

3.4 Osäkerheter kopplade till stödgivning

Vid dialoger med branschorganisationer har dessa lyft osäkerheter kring stödet som sådant som en anledning till att inte söka stöd via Klimatpremien. Långa handläggningstider under 2025 har lett till att aktörer fått vänta länge innan ansökan beviljas eller avslås. Under väntetiden vet inte de sökande när utbetalning kommer att ske och om det kommer finnas medel kvar att betala ut. Både den långa väntetiden i sig och att aktörer inte vet om de kommer få medel efter väntetiden lyfts som ett av de största hindren. Vidare upplevs ansökningsprocessen av vissa som komplicerad. Flera åtgärder har vidtagits för att förenkla ansökningsförfarandet samt korta ner handläggningstiderna, och fler åtgärder är på gång. Detta är en del av det kontinuerliga förbättringsarbete som sker inom Klimatpremien. När ansökan är beviljad behöver aktören äga miljöarbetsmaskinen i sex månader och uppfylla flertalet krav för att få stödet utbetalt. Väntetiden och risken att en begäran om utbetalning inte beviljas bidrar också till en osäkerhet för aktörerna.

Branschorganisationerna har lyft det faktum att det finns brister i kännedom om Klimatpremien som stöd. Energimyndigheten bedömer därmed att det finns ett behov av att se över sin kommunikation av stödet, både att informera om stödet som sådant, och på ett tydligt sätt kommunicera olika typer av förändringar av stödet som kan vara intressant för de stödsökande.

3.5 Omställningen påverkas även av andra faktorer

Investeringsstöd via Klimatpremien är en del i en palett av styrmedel som påverkar omställningen till eldrivna arbetsmaskiner. Att ändra investeringsstödet för att göra eldrivna arbetsmaskiner mer attraktiva kommer att ha en positiv påverkan på omställningen, men utvecklingen är samtidigt i hög grad beroende av andra faktorer.

I det här avsnittet redogörs för några av de faktorer som utöver investeringsstöd bedöms påverka omställningen till eldrivna arbetsmaskiner. Att införa eller ändra befintliga styrmedel kopplat till dessa faktorer är också alternativ för att driva på omställningen, men sådana förslag ligger utanför utredningens ramar.

3.5.1 Efterfrågan från slutkunder

En avgörande faktor för omställningen till eldrivna arbetsmaskiner är att det finns en efterfrågan från slutkunder. Det är även viktigt att det finns en betalningsvilja från slutkunden för den merkostnad som kommer med att ställa krav på eldrivna arbetsmaskiner som är dyrare att köpa in jämfört med dieseldrivna arbetsmaskiner. För tunga eldrivna maskiner är merkostnaden jämfört med en dieseldriven jämförbar arbetsmaskin mellan 5–15 procent dyrare per maskintimme.[22] Beställare kan premiera eldrivna arbetsmaskiner genom kravställning om andel eldrivna arbetsmaskiner i sin upphandling eller genom att på andra sätt premiera eldrift i entreprenader.

Flera offentliga aktörer har påbörjat arbetet med att främja omställningen till eldrivna arbetsmaskiner. Trafikverket erbjuder sedan våren 2025 en bonus för kontrakterade entreprenörer som använder nollutsläppslösningar för tunga fordon och arbetsmaskiner. Trafikverket har även startat flera systemdemonstrationsprojekt där en tidsbegränsad bonus infördes för de aktörer som använder en tung lastbil eller större eldriven arbetsmaskin i projekten. Det rör sig om mindre projekt som planeras att upphandlas löpande under 2026 och 2027.[23]

I Göteborg beslutade sju av stadens stadsutvecklande förvaltningar och bolag i mars 2026 om att ställa krav på eldrivna maskiner vid upphandling av entreprenader. I upphandlingen används en elektrifieringstrappa som

[22] IVL Svenska miljöinstitutet, 2025. *Analys av stödsystem för miljöarbetsmaskiner – marknad, kostnadsjämförelse och varianter på stödsystem*.

[23] Trafikverket, 2026. *Fordon och arbetsmaskiner med nollutsläpp*. https://www.trafikverket.se/om-oss/skydda-klimat-miljo-och-halsa-i-vart-arbete/fordon-och-arbetsmaskiner-med-nollutslapp/ (hämtad 2026-03-30)

startar på 20 procent år 2026 och successivt ökar till 70 procent 2030.[24] Även Stockholms stad har som grundkrav att upphandla entreprenader helt fossilfritt.[25] Flera kommuner har även tagit initiativ till pilotprojekt och testbäddar för elektrifierade anläggningsmaskiner. Eskilstuna kommun genomförde under 2025 ett utsläppsfritt anläggningsprojekt där samtliga arbetsmaskiner var eldrivna.[26,27] Umeå kommun har lanserat satsningen E-NORM med målet att påskynda omställningen till utsläppsfria bygg- och anläggningsentreprenader. Umeå är först i Sverige att införa fossilfria krav i sina ramavtal gällande beläggning, anläggning och park. Projektet löper 2026–2029 och finansieras av *Europeiska regionala utvecklingsfonden*[28]. Det ska fungera som en testbädd för upphandlingsmodeller, affärsstrategier och tekniska lösningar som kan skalas upp i andra delar av landet.[29]

Utöver detta har Fossilfritt Sverige, InfraSweden och Viable Cities lanserat en avsiktsförklaring för utsläppsfria anläggningsentreprenader.[30] Avsiktsförklaringen riktar sig till offentliga och privata beställare av bygg- och anläggningsprojekt som avser att genom sina upphandlingar driva på utvecklingen av marknaden för utsläppsfria anläggningsentreprenader.

3.5.2 En totalkostnadskalkyl som kan konkurrera

Eldrivna arbetsmaskiners driftkostnad har en stor påverkan på totalkostnadskalkylen, där kostnaden för el är en viktig faktor. Om den totala kostnaden för el blir för hög kan det bli svårare att räkna hem investeringen. Styrmedel som elskatt och momssats för el påverkar kostnaden. Också kostnaden för diesel har stor betydelse, eftersom låga dieselpriser gör totalkostnadskalkylen för dieseldrivna arbetsmaskiner mer fördelaktig. Även med investeringsstöd kan prisutvecklingen för el och diesel förväntas ha en stor påverkan på omställningen till eldrivna arbetsmaskiner.

För eldrivna arbetsmaskiner är konkurrensfördelen en effektivare motor och lägre pris för drivmedlet. Motorns verkningsgrad, det vill säga hur mycket energi som blir nyttigt arbete, är för en elmotor cirka 85–95 procent medan verkningsgraden för en förbränningsmotor för bensin eller diesel endast

[24] Göteborgs stad, 2026. *Elektrifiering ska minska Göteborgs Stads klimatpåverkan i byggnationer*. https://goteborg.se/wps/portal/aktuelltarkiv?id=805cc001-e472-41b0-8a0f-11a3e595790f (hämtad 2026-03-30)

[25] Stockholms stad, 2025. *Luciatåg med eldrivna arbetsmaskiner sätter fokus på hållbar stadsutveckling*. https://vaxer.stockholm/omraden/stadsutvecklingsomraden/soderstaden/slakthusomradet/information-och-nyheter/luciatag-med-eldrivna-maskiner/ (hämtad 2026-03-30)

[26] Eskilstuna kommun, 2025. *Utsläppsfritt vägprojekt i Munktellstaden*. https://www.eskilstuna.se/nyheter/nyheter/2025-12-02-utslappsfritt-vagprojekt-i-munktellstaden (hämtad 2026-03-30)

[27] Ett undantag var när den eldrivna grävmaskinen drabbades av ett tekniskt fel och tillfälligt ersattes av en HVO-driven grävmaskin.

[28] Tillväxtverket, datum saknas. *Mål och inriktning för Regionalfonden*. https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/eufonder/regionalfonden/malochinriktningforregionalfonden.1729.html (hämtad 2026-05-25)

[29] Umeå kommun, 2026. *Projektet E-NORM – en satsning i den hållbara omställningen*. https://www.umea.se/trafikochgator/nyhetsarkiv/arkivtgingang/projektetenormensatsningidenhallbaraomstallningen.5.279221f819c8853474c58112.html#:~:text=Idag%20st%C3%A5r%20bygg-%20och%20anl%C3%A4ggningsmaskiner%20f%C3%B6r%20en,ske%20om%20kommuner%20och%20bransch%20arbetar%20tillsammans. (hämtad 2026-03-30)

[30] Fossilfritt Sverige, 2025. *Avsiktsförklaring – Utsläppsfri anläggningsentreprenader*. https://fossilfrittsverige.se/wp-content/uploads/2025/06/Avsiktsforklaring-Utslappsfria-anlaggningsentreprenader.pdf

är 20–40 procent. Elmotorn omvandlar nästan all tillförd energi till rörelse medan en förbränningsmotor förlorar en stor del av energin som värme, avgaser och friktion.

Hur lång avskrivningstid aktörerna väljer att räkna med påverkar totalkostnadskalkylen. En kortare avskrivningstid kräver att arbetsmaskinerna täcker upp merkostnaden i inköpspris under en kortare period och gör det svårare att räkna hem kostnaderna för en eldriven arbetsmaskin. Entreprenader har ofta relativt korta avtal. Detta kan leda till att en kortare avskrivningstid används eftersom nästa avtal kanske inte täcker eventuell merkostnad för eldrivna arbetsmaskiner, vilket gör det svårare att motivera investeringen.

3.5.3 Vissa segment är mer komplicerade att ställa om

Arbetsmaskiner är en heterogen grupp och maskinerna utför olika typer av arbeten på olika typer av platser, vilket innebär att vissa arbetsmaskiner kan vara svårare att elektrifiera än andra. Det kan handla om situationer där arbetsmaskinen behöver arbeta kontinuerligt över långa cykler utan möjlighet till laddning eller arbetsmaskiner som befinner sig på avlägsna platser och därmed inte har möjlighet att ansluta laddare till elnätet. Dessa segment kan behöva dyrare lösningar, som exempelvis batteribyte eller mobila energilager. Det kan också finnas tekniska begränsningar som gör att de inte kan ställa om, exempelvis att det saknas arbetsmaskiner på marknaden med den teknik som behövs för att omställningen ska vara möjlig som exempelvis stora grävare mot 100 ton, stora dumprar i exempelvis gruvor eller maskiner som kräver mycket effekt under stor tid.

3.5.4 Omställningen kräver ny kompetens, vilja och koordinering

Det finns idag en lång erfarenhet och hög kompetens om hur dieseldrivna maskiner fungerar under olika förhållanden och hur de kan lagas och underhållas. När det gäller eldrivna arbetsmaskiner är erfarenheten och kompetensen betydligt mindre. Användarna behöver nya kunskaper för att kunna kravställa maskinerna på ett relevant sätt, men också för att anpassa och utveckla affärsmodellerna till den nya tekniken. Om det finns kompetensbrister inom branschen kan efterfrågan bromsas och därmed marknadsutvecklingen.

Att byta ut en beprövad teknik mot en ny är inte bara en teknisk eller ekonomisk utmaning. Det finns även en osäkerhet kring mindre beprövade lösningar, där det inte finns lika mycket erfarenhet att utgå ifrån. Misstänksamhet mot ny teknik har alltid funnits. Därför kan det ta tid innan företag ser fördelarna med eldrivna maskiner och inser att de till och med kan fungera bättre, samt även kan ha en lägre driftskostnad i jämförelse med dieseldrivna arbetsmaskiner.

En ökad elektrifiering kräver koordinering mellan många aktörer som tillverkare, energibolag, entreprenörer och beställare för att lösa energiförsörjning, laddning och logistik. Om samverkan mellan aktörerna inte fungerar finns också en risk för att omställningen kommer att ta längre tid än nödvändigt.

4 Energimyndighetens förslag för utveckling av stödgivning till eldrivna arbetsmaskiner

I detta kapitel presenteras Energimyndighetens förslag för att utveckla stödet till eldrivna arbetsmaskiner. Förslagen utgår från det nuvarande stödet inom Klimatpremien.

4.1 En ny förordning för eldrivna arbetsmaskiner

Förslag:

En ny förordning tas fram för eldrivna arbetsmaskiner. Miljöarbetsmaskiner bryts ut ur förordning 2020:750 om statligt stöd till vissa miljöfordon. Begreppet miljöarbetsmaskiner ersätts med eldrivna arbetsmaskiner i den nya förordningen.

Arbetsmaskiner används av andra aktörsgrupper än de som i dag dominerar ansökningarna inom Klimatpremien. Medan stödet till lätta och tunga eldrivna lastbilar i stor utsträckning söks av transportföretag, utgörs målgruppen för arbetsmaskiner i stället av exempelvis bygg- och anläggningsföretag, industriverksamheter samt aktörer inom jord- och skogsbruk. Dessa skillnader i användning, affärsmodeller och investeringsförutsättningar talar för behovet av en separat stödförordning som bättre speglar arbetsmaskinernas särskilda förutsättningar.

Arbetsmaskiner skiljer sig från vägfordon vad gäller användningsmönster, tekniska lösningar och driftförhållanden. Ett separat stöd ger bättre förutsättningar att anpassa stödets utformning, exempelvis vad gäller stödberättigade kostnader, stödnivåer och villkor, så att de motsvarar de faktiska behoven och förutsättningarna i sektorn. Genom att skilja ut stödet från Klimatpremien kan regelverk, villkor och målgrupper kommuniceras mer träffsäkert. Detta underlättar såväl förståelsen för stödet som informationsspridningen kring aktuella utlysningar, vilket i sin tur kan bidra till att stödet upplevs som mer relevant än idag och att fler företag väljer att ansöka om stöd.

Behovet av att kombinera stöd till maskin och laddinfrastruktur är särskilt stort för arbetsmaskiner eftersom dessa i hög grad är beroende av laddning där de används. En separat stödordning möjliggör utformning av kombinerade stöd som bättre speglar detta behov och därmed underlättar elektrifieringen av arbetsmaskiner.

Arbetsmaskiner befinner sig generellt längre från marknadsintroduktion än motsvarande segment för lastbilar. Efterfrågan på eldrivna arbetsmaskiner är i dag lägre och tekniken mindre etablerad. För att påskynda omställningen krävs därför ofta högre stödnivåer samt möjligheter att rikta stöd till särskilt omogna segment. En separat stödordning skapar utrymme för denna typ av riktade insatser och därmed bättre förutsättningar att driva teknikutveckling och marknadsintroduktion.

Som en konsekvens bör förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon (2020:750) ändras till att omfatta enbart stöd till lastbilar (lätta och tunga eldrivna lastbilar samt fordonsgaslastbilar). Utöver att skapa bättre förutsättningar för stöd till miljöarbetsmaskiner bidrar förslaget till att den nuvarande förordningen bättre kan anpassas efter lastbilars förutsättningar.

4.1.1 Förordningen bör använda begreppet eldrivna arbetsmaskiner

Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon definierar stödberättigade arbetsmaskiner som *miljöarbetsmaskiner*. Miljöarbetsmaskiner saknar en officiellt fastställd definition och definieras i stället inom ramen för Klimatpremiens förordning. Miljöarbetsmaskiner betyder enligt förordningen ett motorredskap eller en traktor enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, som har en kontinuerlig motoreffekt på minst 10 kW samt är avsett att drivas med el eller sådana bränslen som är tillåtna enligt artikel 36 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. Definitionen av miljöarbetsmaskiner är otymplig och kan vara svår att förstå för aktörerna. Det finns därmed anledning att se över hur stödberättigade arbetsmaskiner definieras i förordningen.

Begreppet *miljöarbetsmaskin* riskerar att skapa otydlighet i stödförordningen. I dess allmänna betydelse omfattar det alla arbetsmaskiner som drivs med miljöbränslen, såsom el, biogas, bioetanol och HVO. I praktiken är det dock endast eldrivna arbetsmaskiner som i dag uppfyller statsstödsregelverkets krav. Skillnaden mellan den breda allmänna definitionen och den snävare tillämpningen i förordningen kan leda till missförstånd och ansökningar om stöd för tekniker som inte är stödberättigade, exempelvis HVO-drivna maskiner.

För att undvika denna förvirring bör begreppet *eldrivna arbetsmaskiner* användas. Det är tydligt, överensstämmer med vad som faktiskt omfattas av stödet (batteri- och bränslecellsdrift) och hjälper aktörer att förstå vilka investeringar som kan få stöd. På sikt kan ny teknik, såsom vätgasförbränning eller elektrobränslen, motivera en bredare definition, exempelvis utsläppsfria arbetsmaskiner. I dagsläget skulle en sådan formulering dock riskera att feltolkas och inkludera tekniker som inte omfattas av stödet.

4.2 Möjligheten till högre stödandel föreslås nyttjas

Förslag:

Stödnivån ska vara den maximala enlig GBER. En SMF-bedömning av företagens storlek ska införas för att möjliggöra ett högre stödbelopp för små- och medelstora företag.

Energimyndigheten bedömer att stödnivåerna i Klimatpremien har varit för låga för många arbetsmaskiner. Stödnivån bör vara den maximala enligt GBER för att möjliggöra en snabbare omställning, vilket är 50 procent[31] av den stödberättigande kostnaden[32] om maskinen drivs enbart av el. Förordningen refererar med fördel till aktuella artiklar i GBER men utan att upprepa stödnivåerna. På så sätt behöver inte den nationella stödordningen uppdateras vid löpande förändringar av statsstödsregelverket.

För att möjliggöra högre stödnivåer föreslås den nya förordningen inkludera en SMF-bedömning där små- och medelstora företag kan få högre stödnivåer. Många av företagen inom relevanta branscher är små- eller medelstora företag, därför kan förslaget förväntas få relativt stort genomslag. Små- och medelstora företag har generellt svårare att bära stora investeringskostnader, vilket ytterligare motiverar en högre stödnivå.

En SMF-bedömning av företagen är en bedömning baserat på tre huvudfaktorer; antal anställda, årsomsättning och balansomslutning. Koncernliknande förhållanden är också en del av storleksbedömningen. Små företag är företag med färre än 50 anställda och en omsättning/balansomslutning under 10 miljoner euro. Medelstora företag är företag som har mer än 50 men färre än 250 anställda och en omsättning som är lika med eller mindre än 50 miljoner euro per år eller en balansomslutning som är lika med eller mindre än 43 miljoner euro per år. Stora företag är företag, som har fler än 250 anställda med en omsättning överstigande 50 miljoner euro per år eller över 43 miljoner euro per år i balansomslutning. GBER medger ett stödbelopp som överstiger 10 procent av den maximala stödnivån på 50 procent av den stödberättigande kostnaden för mellanstora företag och för eldrivna arbetsmaskiner, det vill säga 60 procent av den stödberättigande kostnaden. Små företag kan på samma sätt få ytterligare 20 procent, det vill säga 70 procent av den stödberättigande kostnaden. Som exempel skulle ett litet företag få ytterligare 500 000 kronor i stöd för en eldriven arbetsmaskin som kostar 5 miljoner i inköp och där jämförbar dieseldriven maskin kostar 2,5 miljoner. Att införa en SMF-bedömning

[31] Tidigare fanns ett tak på stödbeloppet som var högst 20 procent av arbetsmaskinens inköpspris. Stödbeloppet var alltid det lägsta av dessa belopp. Taket på 20 procent togs bort i förordningsändringen den 24 mars 2026.

[32] Mellanskillnaden mellan inköpspriset för den eldrivna arbetsmaskinen och närmast jämförbara dieseldrivna arbetsmaskin.

för eldrivna arbetsmaskiner innebär alltså att stödbeloppet för små och medelstora företag kan öka och på så vis motivera fler att köpa eller leasa eldrivna arbetsmaskiner. Prioritering av dessa företag motiveras av att små och medelstora företag oftast har de största ekonomiska utmaningarna för att ställa om till eldrivna arbetsmaskiner.

4.3 Företag som leasar arbetsmaskiner föreslås få möjlighet att ansöka om stöd

Förslag:

Stöd för leasing av eldrivna arbetsmaskiner ska vara möjligt.

Leasing är en vanlig modell för arbetsmaskiner. Aktörer som leasar behöver inte finansiera arbetsmaskinen i sin helhet direkt, utan kan i stället betala en månadsavgift under en avtalad period. Aktören behöver därför inte ta hela risken för investeringen. Leasinggivare kan ansöka om stöd för köp av eldrivna arbetsmaskiner, men leasingtagaren har inte möjlighet att göra det inom ramen för Klimatpremien idag. Leasinggivare (leasingbolag) tenderar att vara stora företag, medan det finns många leasingtagare i gruppen små- och medelstora företag. Om maskinen finansieras via leasing är det i dagens förordning endast leasinggivaren som kan söka stödet. I och med förslaget om att genomföra SMF-bedömningar (se avsnitt 4.2) kan ett företag få samma stödbelopp för samma arbetsmaskin oberoende om företaget leasar eller köper den, förutsatt att det är leasingtagaren som ansöker om stöd. Energimyndigheten föreslår att även företag som leasar eldrivna arbetsmaskiner bör vara stödberättigade i den nya förordningen på samma sätt som företag som leasar lastbilar är stödberättigade enligt Klimatpremien (Förordning 2020:750). Leasing infördes i förordningen på grund av SMF-bedömningen av tunga eldrivna lastbilar. Vid leasing kunde enbart leasinggivaren söka stöd och stödbeloppet blev som högst 30 procent av den stödberättigande kostnaden då leasinggivarna genomgående var stora företag. Leasingtagare blev stödberättigade för att likställa finansieringsformer vid inköp av tunga lastbilar.

Möjligheten till leasing av fordon eller arbetsmaskiner är ett sätt att minska den ekonomiska risken som istället bärs av leasingbolaget. I början av omställningen till eldrivna arbetsmaskiner kan många förväntas vilja leasa för att undvika den ekonomiska risken med att ställa om i ett tidigt skede. Aktörer kan vara villiga att betala lite mer för att undvika att stå med en maskin som det är svårt att täcka kostnaderna för eller som är svårt att sälja vidare. Att likställa leasingtagande med ett köp sett till stödnivå kan leda till att fler väljer att ställa om, initialt och när stödet blivit mer etablerat.

Endast en aktör bör kunna söka stöd per maskin. Den del av leasingavgiften som relaterar till driften av arbetsmaskinen är inte stödberättigande.

En konsekvens av att möjliggöra stöd till företag som leasar är att både leasingtagare och leasinggivare har rätt att ansöka om stöd för samma arbetsmaskin. Att två parter kan ansöka om stöd för samma arbetsmaskin kommer innebära ett ökat behov av kontroller för att säkerställa att endast en part får stöd. Det är dock svårt att kontrollera leasingtagare och leasinggivare för de arbetsmaskiner som inte är registrerade i ett fordonsregister. Avsaknaden av ett register där alla arbetsfordon kan registreras ger sämre kontrollmöjligheter för de arbetsmaskiner som inte kan inregistreras i vägtrafikregistret och innebär en ökad risk för dubbelfinansiering av leasade fordon. För att minimera denna risk behöver dokumentationen från den sökande vara tydlig och klargöra om den sökande är en leasinggivare eller leasingtagare. I det fall det finns ett fordonsregister för arbetsmaskiner bör ett krav för utbetalning av stöd vara att arbetsmaskinen är registrad, se avsnitt 4.8 för mer information.

Ytterligare ett finansieringsalternativ utöver leasing och inköp är korttidshyra. Korttidshyra innebär att användaren av maskinen hyr den under en begränsad tid av en uthyrare. Stödet kan sökas av uthyraren för de maskiner som företaget köper in. Eftersom maskinen hyrs en kort period och ska lämnas tillbaka efter hyrperioden bedömer Energimyndigheten att det inte ska vara stödberättigat och att inga ändringar är aktuella i detta fall.

4.4 En kombination av löpande stödgivning och riktade utlysningar

Förslag:

Stöd till eldrivna arbetsmaskiner ska fortsatt ske genom löpande stödgivning och kompletteras med riktade utlysningar via konkurrensutsatt anbudsförfarande.

I dialog med branschorganisationerna har det framkommit att det fortsatt är viktigt att ha möjlighet att ansöka om stöd löpande och att inte behöva vänta in en utlysning. Det är så stödgivningen sker idag. Detta har bland annat att göra med att arbetsmaskiner i många fall används av företag som jobbar uppdragsbaserat och att arbetsmaskiner beställs när behovet uppstår. Energimyndigheten bedömer att det därmed även fortsättningsvis finns skäl att löpande ge stöd till eldrivna arbetsmaskiner.

Energimyndighetens analys[33] av totalkostnaden för vissa typer av eldrivna arbetsmaskiner visar att nuvarande stödnivå inte är tillräcklig för större maskiner. Det genomsnittliga stödbeloppet till miljöarbetsmaskiner har minskat genom åren, vilket indikerar att det primärt är mindre arbetsmaskiner som ansöker om stöd. Samtidigt är det de stora arbetsmaskinerna som släpper ut mest växthusgaser. Det finns ett behov av att se över möjlig-

[33] Energimyndigheten, 2025. *Uppföljning och analys av Klimatpremien*. (ER 2025:39)

heten att nyttja högre stödnivåer till vissa arbetsmaskiner för att främja en bred marknadsintroduktion av eldrivna arbetsmaskiner. Det kan handla om eldrivna arbetsmaskiner som står långt från marknadsintroduktion och som har väldigt höga merkostnader.

För att kunna höja stödnivån över den maximala vid löpande stödgivning enligt GBER bör Energimyndigheten framöver även ge stöd via riktade utlysningar enligt ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Även branschorganisationerna har i dialog lyft att de ser fördelar med att kombinera ett löpande stöd med riktade utlysningar för segment som har behov av högre stödnivåer. Detta aktualiseras i en bred marknadsintroduktion av eldrivna arbetsmaskiner. Utlysningar ska föregås av analys för att säkerställa att det finns segment med behov av högre stödnivåer.

I en utlysning med konkurrensutsatt anbudsförfarande fastställs ett tak för stödnivån, exempelvis 60 procent av stödberättigade kostnader. Maximal stödnivå enligt GBER är 100 procent av den stödberättigade kostnaden. Företagen konkurrerar därefter om stödet genom att ansöka om stöd med en lägre stödnivå, genom att minimera kostnaderna i projektet eller andra på förhand definierade kriterier. Stöd beviljas till de mest kostnadseffektiva ansökningarna. En viktig utgångspunkt för ett konkurrensutsatt anbudsförfarande är att alla ansökningar inte kan beviljas stöd. För att säkerställa konkurrens kan stödet begränsas genom en fastställd utlysningsram, där inkomna ansökningar prioriteras utifrån i förväg definierade kriterier. Stöd beviljas därefter i rangordning tills den tillgängliga budgeten är fullt utnyttjad.

Ett ytterligare sätt att skapa konkurrens är att tillämpa urvalskriterier som innebär att de minst kostnadseffektiva ansökningarna exkluderas, exempelvis genom att de dyraste ansökningarna upp till en viss andel inte beviljas stöd.

Att nyttja möjligheten till riktade utlysningar bedöms möjliggöra en bred omställning för olika typer av eldrivna arbetsmaskiner, där även eldrivna arbetsmaskiner med högre omställningskostnader kan få förutsättning att ställa om. Att möjliggöra stödgivning med högre stödandelar kan även bidra till att främja ny teknik.

4.5 Stöd till eldrivna arbetsmaskiner och utrustning för laddning och tankning

Förslag:

Stöd för investering i form av köp eller leasing av arbetsmaskiner ska kunna ges till eldrivna arbetsmaskiner och för investering i ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner, samt till eldrivna arbetsmaskiner och ladd- och tankinfrastruktur i kombination. Stödet ska i första hand utformas inom ramen för GBER.

Stöd ges för köp eller leasing av eldrivna arbetsmaskiner och för investering i form av köp för att anlägga en tank- eller laddstation, samt för köp av mobilutrustning för tankning eller laddning av eldrivna arbetsmaskiner. Stöd ges i enlighet med villkoren i GBER under förutsättning att nya GBER medger sådant stöd.

Tillgång till ladd- och tankinfrastruktur är en förutsättning för omställningen till eldrivna arbetsmaskiner. Arbetsmaskiner kan nyttja ladd- och tankinfrastruktur för fordon, men det förutsätter i många fall att det redan finns infrastruktur där maskinen används. Det finns ingen svensk stödförordning som gör det möjligt för företag att söka stöd för laddinfrastruktur som primärt eller enbart kommer nyttjas av arbetsmaskiner. Eftersom en utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur är kostsam och en förutsättning för att många arbetsmaskiner ska kunna växla till eldrift bedömer Energimyndigheten att ett sådant stöd är en viktig pusselbit i omställningen. Detta har lyfts av Naturvårdsverket[34] och bekräftats av flera branschorganisationer vid de dialogsamtal som har genomförts inom ramen för denna utredning.

Energimyndigheten ställer sig bakom Naturvårdsverkets bedömning om att kostnader för direktanslutning, laddstation, mobilt energilager, mobil bränslecellsbaserad generator och batteribyte bör vara stödberättigade. Även mobila och stationära tankstationer för vätgas bör vara stödberättigade.

Införandet av ett riktat stöd till ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner förväntas bidra till att skapa förutsättningar för segment som står längre ifrån elektrifiering att kunna ställa om. Förslaget förväntas leda till att ytterligare ett viktigt hinder för elektrifieringen av arbetsmaskiner undanröjs – tillgången till laddinfrastruktur.

4.5.1 Eldrivna arbetsmaskiner och ladd- och tankinfrastruktur föreslås kunna sökas i kombination eller separat

Arbetsmaskiner kan flyttas mellan olika arbetsplatser. En eldriven arbetsmaskin som tidigare har befunnit sig på en arbetsplats med tillgång till ladd- och tankinfrastruktur kan flyttas till en ny arbetsplats utan tillgång till sådan infrastruktur. Behovet av laddinfrastruktur kan därför uppstå i samband med ansökan för den eldrivna arbetsmaskinen, eller vid ett senare tillfälle. Förordningen bör därför möjliggöra att aktörer kan söka stöd för enbart eldrivna arbetsmaskiner, enbart ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner samt för eldrivna arbetsmaskiner och dess ladd- och tankinfrastruktur i kombination.

Behovet av att kombinera stöd till arbetsmaskiner och laddinfrastruktur är stort, eftersom dessa investeringar är nära sammankopplade. En stödordning som möjliggör stöd till både arbetsmaskin och infrastruktur möjliggör utformning av kombinerade stöd som bättre speglar detta behov och därmed underlättar elektrifieringen av arbetsmaskiner.

[34] Naturvårdsverket, 2025. *Förslag på åtgärder för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner*.

4.5.2 Stöd till ladd- och tankningsinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner saknar tydligt stöd i statsstödsregelverket

Den nya stödförordningen föreslås kunna ge stöd till ladd- och tankningsinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner. Det saknas dock tydligt lagstöd för en sådan stödgivning inom ramen för EU:s statsstödsregelverk i dag, vilket innebär att stöd riskerar att bli olagligt om inte gruppundantagsförordningen (GBER) utvidgas jämfört med idag. I GBER artikel 36a regleras vilka fordonstyper som är berättigade stöd för laddinfrastruktur, här nämns personbilar och tunga fordon, men inte arbetsmaskiner. Energimyndigheten konstaterar att andra jämförbara stöd i Sverige möjliggörs genom GBER, exempelvis Klimatpremien, Regionala elektrifieringspiloter och Ladda bilen. Vidare möjliggör GBER stöd till eldrivna arbetsmaskiner.

Pågående översyn av GBER

EU-kommissionen ser över och uppdaterar statsstödsreglerna med jämna mellanrum och en sådan översyn pågår under 2026, med inriktningen att en ny förordning ska kunna träda i kraft från den 1 januari 2027 med en övergångsperiod på sex månader för att medlemsländerna ska kunna anpassa nationell lagstiftning. Energimyndigheten har inom ramen för denna översyn föreslagit att stöd till ladd- och tankningsinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner ska omfattas av den nya allmänna GBER-förordningen. Kommissionen kommer sannolikt inte att dela den nya förordningen tidigare än fjärde kvartalet 2026.

Reservplan att anmäla nytt stöd

Om nya GBER inte medger stöd för laddinfrastruktur återstår alternativet att anmäla ett nytt stöd till EU-kommissionen. Att anmäla ett stöd är en tidskrävande process som kan ta upp till ett år eller mer och det innebär ingen garanti för att stödet kommer att godkännas av kommissionen.

4.5.3 Rutin för att undvika dubbelstödgivning

Det finns risk för överlapp mot Energimyndighetens och Naturvårdsverkets befintliga stödgivning till laddinfrastruktur för andra fordonstyper. Förslaget innebär ytterligare ett stödgivningssystem som skulle kunna vara aktuellt för vissa aktörer. Det kan exempelvis handla om verksamheter där både eldrivna lastbilar och arbetsmaskiner rör sig. För att undvika dubbelfinansiering mellan det nya stödet och befintlig stödgivning behöver myndigheterna se över sina rutiner. För stödgivning inom Regionala elektrifieringspiloter (Förordning 2022:107) och Klimatklivet (Förordning 2015:517) bedöms det vara en tillräcklig åtgärd att inkludera laddinfrastruktur till eldrivna arbetsmaskiner i den befintliga rutin som myndigheterna har. För Ladda bilen (Förordning 2019:525) bedöms det finnas en risk för dubbelstödgivning när det kommer till laddpunkter i anslutning till arbetsplatser som kan nyttjas av båda verksamhetsfordon och eldrivna arbetsmaskiner. För att hantera denna risk föreslås fastighetsbeteckningar delas mellan Energimyndigheten och Naturvårdsverket i de fall det är aktuellt. Det befintliga överlappet mot Naturvårdsverkets stödgivning till eldrivna arbetsmaskiner bedöms inte påverkas av detta förslag.

4.6 Förändring av gränsen för vilka arbetsmaskiner som kan få stöd

Förslag:

Gränsen för vilka arbetsmaskiner som kan få stöd via Klimatpremien sätts till maskinens tjänstevikt på minst 1000 kg som ersätter dagens gräns på kontinuerlig motoreffekt på minst 10 kW.

För att säkerställa en effektiv användning av statens resurser är det angeläget att stödet uppnår en hög grad av additionalitet, det vill säga att det i praktiken bidrar till att styra valet mot utsläppsfria arbetsmaskiner. Större maskiner, med kraftfulla motorer och hög arbetskapacitet, står för en större andel av utsläppen av växthusgaser. Åtgärder riktade mot dessa maskiner ger därför generellt högre klimatnytta per beviljad stödkrona och per arbetsmaskin än åtgärder för mindre maskiner. Det finns därför skäl att ha en nedre gräns för stödberättigade arbetsmaskiner inom stödet.

Ytterligare skäl till att exkludera mindre maskiner från stöd handlar om att säkerställa att stödmedel och administrativa resurser används på ett effektivt sätt. Mindre arbetsmaskiner säljs till lägre pris och i stora volymer. Utan en nedre gräns i stödet finns en risk för ett stort inflöde av ansökningar och låga stödbelopp, vilket kan leda till att en betydande del av anslaget och avsatta resurser för handläggning tas i anspråk för att finansiera köp av arbetsmaskiner i segment där utsläppen är små och behovet av marknadsintroduktionsstöd egentligen inte är särskilt stort. För att undvika att ge stöd till dessa arbetsmaskiner och i stället rikta stödet till arbetsmaskiner som behöver stöd för att möjliggöra omställning behöver det finnas en avgränsning. Däremot finns mindre arbetsmaskiner, som klarar kravet på 1 000 kg, som per maskin inte har stora koldioxidutsläpp men som kollektiv släpper ut stora mängder föroreningar som är intressanta att byta ut av det skälet.

Förordningen reglerar idag att en miljöarbetsmaskin ska ha en kontinuerlig motoreffekt på minst 10 kW för att kunna få stödet beviljat. Arbetsmaskiner som har en motoreffekt under 10 kW är vanligtvis små, kompakta eldrivna maskiner designade för inomhusarbete, eldrivna minidumpers, lövblåsare, röjsågar, häcksaxar, mindre jordfräsar och luftkompressioner som ger relativt små utsläpp per enhet och som i regel är konkurrenskraftiga även utan stöd. För många av de minsta arbetsmaskinerna på marknaden är priset för en eldriven maskin lägre eller detsamma som motsvarande diesel/bensindriven maskin, t.ex. mindre åkgräsklippare. Behovet av statligt stöd för den här typen av maskiner är generellt sett lågt.

Kontinuerlig motoreffekt bedöms fungera väl sett till vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade, men är inte ett vedertaget begrepp som tydligt framgår för distributörer, återförsäljare och köpare. Detta har skapat problem för

de sökande som många gånger har haft svårt att inhämta korrekta uppgifter och verifikat. Därför behövs en ny gränsdragning införas i förordningen.

Det finns olika sätt att fastställa gränsen för vilka maskiner som ska få stöd eller inte. Några alternativ som har analyserats och övervägts utöver motoreffekt är bland annat inköpskostnad, koldioxideffekt och bränsleförbrukning. Se avsnitt 6.4.2 för resonemang kring varför dessa alternativ avfärdats.

Energimyndigheten föreslår att avgränsningen i stället utformas som en viktgräns som utgår från maskinernas tjänstevikt. En viktbaserad gräns bedöms ge en likvärdig styrning, med skillnaden att viktgränsen är väsentligt enklare för stödmottagare att hantera, vilket minskar den administrativa bördan utan att påverka stödeffektiviteten negativt. Energimyndigheten föreslår att gränsen för vilka arbetsmaskiner som kan få stöd via Klimatpremien sätts till maskinens tjänstevikt på minst 1 000 kg. Avgränsningen bedöms till mycket stor del motsvara den tidigare avgränsningen sett till vilka arbetsmaskiner som blir stödberättigade. Energimyndigheten bedömer att det endast blir ett fåtal ändringar i vilka arbetsmaskiner som omfattas.

Arbetsmaskinens tjänstevikt är en beteckning på maskinens vikt när den är redo att användas. I tjänstevikten ingår inte laster av olika slag och vanligtvis även inte föraren. Alla tillverkare av arbetsmaskiner kan uppge maskinens tjänstevikt vilket underlättar för de sökande samt i handläggningen av ansökningarna, vilket inte har varit fallet när det gäller tillgång till uppgifter om maskinernas motoreffekter.

Att det behövs en gränsdragning är tveklöst och som vid alla gränsdragningar finns fordon/maskiner som hamnar i gränszonen oavsett vilken gränsdragningsmetod som används. I praktiken innebär det att exempelvis mini- och mikrogrävare över 1 000 kg kan få stöd medan exempelvis mindre åkgräsklippare eller fyrhjulingar inte når denna gräns, vilket med något undantag också är fallet med nuvarande gränsdragningsmetod kontinuerlig motoreffekt.

4.7 Net-Zero Industry Act

Förslag:

Artikel 28 i NZIA tillämpas inte som ett villkor för stödberättigande, utan som en möjlighet för stödmottagare att tillgodogöra sig ytterligare ekonomisk ersättning genom att uppfylla resiliens- och hållbarhetskriterier.

Enligt NZIA-förordningen (2024/1735) ska stödprogram som lämnar stöd till inköp av de nettonolltekniker som nämns i artikel 28 skapa incitament för stödmottagare att bidra till hållbarhet och resiliens via sitt inköp av nettonollteknikprodukter. Stöd till eldrivna arbetsmaskiner kan träffas eftersom stödet bland annat omfattar elframdrivningsteknik, teknik för

batterier och laddningsteknik, vilka nämns i listan på nettonolltekniker. Nettonollteknikerna utgörs av slutprodukter och dess komponenter. För att anses bidra till resiliens och hållbarhet ska de produkter som innehåller nettonollteknik och omfattas av NZIA-förordningen uppfylla resiliens-kriteriet och minst ett av hållbarhetskriterierna.

Resilienskriteriet innebär att om ett enskilt icke-EU-land står för mer än 50 procent av EU:s försörjning av en nettonollteknikprodukt, uppfylls kriteriet genom inköp av produkten från ett annat land än det marknads-dominerande. EU-kommissionen publicerar löpande redovisningar med försörjningsgrad av de utpekade produkterna inom EU. Om en nettonoll-teknik inte är med i redovisningen ännu eller om inget icke-EU-land står för mer än 50 procent av EU:s försörjning anses resilienskriteriet automatiskt uppfyllt.

Hållbarhetskriterierna består av tre kriterier:

6. Miljömässig hållbarhet. Kriteriet uppfylls genom att stödmottagaren väljer en nettonollteknikprodukt med miljömässiga egenskaper som går utöver kraven i tillämplig miljölagstiftning.
7. Innovativ funktion. Kriteriet uppfylls genom att stödmottagaren väljer en nettonollteknikprodukt som bidrar till innovation genom att tillhandahålla helt nya lösningar eller förbättra jämförbara spetsteknologilösningar.
8. Integrering av energisystem. Kriteriet uppfylls genom att stödmottagaren väljer en nettonollteknikprodukt som bidrar till planering och drift av energisystemet som helhet i syfte att leverera fossilfria, flexibla, tillförlitliga och resurseffektiva energitjänster. Stödgivande myndigheter utformar själva kriterier för varje nettonollteknikprodukt i detalj, utifrån förordningens ramar.

Vid stödgivning till flera nettonollteknikprodukter samtidigt ska bedöm-ningen göras separat för varje nettonollteknikprodukt. EU-kommissionen föreslår två incitamentsmekanismer:

- Villkora stödet på kriterieuppfyllnad eller
- ge ytterligare ekonomisk ersättning till stödmottagare som uppfyller kriterierna.

Det första alternativet innebär att stöd endast ges till stödmottagare som investerar i en nettonollteknikprodukt som lever upp till kriterierna. Det andra alternativet innebär att stödmottagaren får ytterligare ekonomisk ersättning för de nettonollteknikprodukter som lever upp till kriterierna.

NZIA-förordningen och EU-kommissionens vägledning (C/2026/123) lämnar visst utrymme för tolkning och ger myndigheter mandat att själva utforma kriterier. Eftersom det i dagsläget saknas erfarenhet av tillämpning av artikel 28 inom stödgivning kan en viss lärokurva förväntas i utformning och bedömning. Då det rör sig om flera kriterier för varje nettonollteknikprodukt ökar komplexiteten och arbetsbördan för de stödprogram som ger stöd till

flera nettonollteknikprodukter. Kriterierna behöver även anpassas efter utvecklingen över tid inom respektive stödområde. Därför bör det finnas möjlighet att löpande uppdatera och ändra kriterierna.

Nämnda osäkerheter kan utgöra en risk för att ändamålsenligheten med stödet till eldrivna arbetsmaskiner påverkas negativt av de kriterier den stödgivande myndigheten är skyldiga att implementera. För att minimera denna risk bör incitamentsmekanismen utformas enligt EU-kommissionens andra förslag, det vill säga som en frivillig möjlighet för stödmottagare att tillgodogöra sig ytterligare ekonomisk ersättning. Eftersom detta alternativ inte utesluter stödmottagare som inte uppfyller kriterierna minskar sårbarheten för oönskade utfall i relation till stödprogrammets syfte. För att skapa långsiktig förutsägbarhet för stödmottagare bör principen om frivillig kriterieuppfyllnad ingå i förordningstexten.

Att tillämpa artikel 28 som en frivillig möjlighet för stödmottagarna innebär att stödnivån differentieras i minst två nivåer: Ordinarie stödnivå respektive en högre stödnivå för de nettonollteknikprodukter som uppfyller kriterierna. Det innebär att ordinarie stödnivå måste sättas lägre än maximal stödintensitet enligt GBER, för att skapa utrymme för den högre stödnivån. Det får särskilt stor påverkan i en utlysning med SMF-bedömning som redan har begränsade stödnivåer.

4.8 Inför ett nationellt register över arbetsmaskiner

Förslag:

Ett nationellt register över de arbetsmaskiner som inte kan inregistreras i Transportstyrelsens vägtrafikregister ska införas. När ett sådant register finns på plats föreslås att förordningen uppdateras med krav på att arbetsmaskiner som beviljas stöd ska vara registrerade i Transportstyrelsens vägtrafikregister eller i det nationella arbetsmaskinregistret.

Till det att ett nationellt register finns på plats föreslås tredjepartregistrering av ett av Swedac ackrediterade kontrollorgan för att säkerställa arbetsmaskinens identitet.

Om övriga förslag implementeras kommer stödnivån för eldrivna arbetsmaskiner att höjas. Förslagen kan även förväntas leda till att stödet blir mer attraktivt. Mängden utbetalade medel kan förväntas höjas signifikant.

Det är viktigt att säkerställa att statens medel går till rätt aktör och rätt maskin. För att uppnå detta behöver nuvarande rutiner för korrekta utbetalningar ses över. Detta är en viktig brottsförebyggande åtgärd.

4.8.1 Ett frivilligt register för arbetsmaskiner bedöms öka säkerheten

Ett register är en grundläggande förutsättning för ett robust och rättssäkert stödsystem för eldrivna arbetsmaskiner. Utan ett register med tredjepartsverifikation av maskinernas identitet i kombination med bekräftade ägaruppgifter försvinner möjligheten till kontroll och risken för bedrägerier, ekobrott och felaktiga utbetalningar ökar. Det blir exempelvis mycket svårt att säkerställa att utbetalning av stöd inte utgår två gånger för samma maskin.

I Vägtrafikregistret, som förs av Transportstyrelsen, finns uppgifter om de registreringspliktiga fordon som får användas i svensk vägtrafik. Grunden regleras i Lag (2001:558) om vägtrafikregister. De flesta fordon som framförs på allmän väg är registrerade i detta fordonsregister, undantag är t.ex. traktorer och A-traktorer. En liten andel av arbetsmaskinerna kan registreras i vägtrafikregistret, men den absoluta merparten kan det inte.

Ett sådant register bör i första hand hanteras av en myndighet men kan också administreras av exempelvis en branschorganisation. Förordningen bör reglera att en förutsättning för att få stöd är att maskinen är inregistrerad antingen i Transportstyrelsens vägtrafikregister eller i ett annat erkänt register. Staten kan utse en myndighet att införa ett register över arbetsmaskiner men har ingen möjlighet att reglera att en branschorganisation ska etablera ett sådant register. Staten kan däremot skapa legala förutsättningar för att en organisation får etablera ett sådant register genom att ta fram gemensamma standarder för identifikation (ID-nummer, datamodeller) samt skapa enkla digitala tjänster (API:er) som kan kopplas till försäkringsbolag, leasingföretag och maskintillverkare.

Transportstyrelsen fick 2021 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för ett nationellt register för arbetsmaskiner. Transportstyrelsen har i sin utredning pekat på några praktiska problem som innebär att ett byte av IT-system för vägtrafikregistret och att resurser saknas för att parallellt utveckla ett nytt register. Transportstyrelsen bedömer att de tidigast skulle kunna bygga upp ett nationellt register någon gång efter 2030. Regeringen har valt att inte gå vidare med ett nationellt register för arbetsmaskiner.

I frånvaron av ett obligatoriskt nationellt register har branschorganisationen Maskinleverantörerna i samverkan med andra aktörer inlett arbetet med att utveckla ett frivilligt register för arbetsmaskiner där varje maskin får ett unikt registreringsnummer med uppgifter om identitet, ägare och eventuellt finansiering. Nya maskiner ska registreras via leverantörer medan äldre maskiner kan registreras i efterhand. Syftet med ett sådant register är att motverka bedrägerier, ge bättre kontroll på ägarskap och identitet och öka säkerheten vid finansiering.

När ett register som har godkänts för användning av ansvarig myndighet finns på plats bör ett krav för beviljat stöd vara att arbetsmaskinen är registrerad i registret. Om ett sådant register inte finns på plats vid förord-

ningens ikraftträdande bör krav ställas på stödmottagaren att inkomma med en tredjepartsverifierad maskinidentitet och ägandebevis. Detta kan i så fall vara en stödberättigad kostnad.

4.8.2 Tredjepartsverifiering

För vissa arbetsmaskiner finnas det krav för besiktningar.[35] Om det finns krav för besiktning och hur kraven ser ut varierar beroende på arbetsmaskin. Oftast ska besiktningar utföras av ett ackrediterat kontrollorgan. Kontrollorganen ska vara ackrediterade av Swedac och uppfylla kraven i den globala standarden för kontrollorgan – SS-EN ISO/IEC 17020:2012.[36]

Om inte ett register som är godkänt för användning av myndigheten finns på plats föreslås att ett krav ställs att stödmottagaren inkommer med en tredjepartsverifierad maskinidentitet och ägandebevis. Denna verifiering utförs av ackrediterade kontrollorgan för besiktning som uppfyller kraven som ställs av Swedac. På så vis ökar möjligheten att säkerställa att arbetsmaskinen uppfyller kraven i förordningen samt ägarskapet av maskinen. Detta förslag kan förväntas vara omständigt för aktörer, särskilt i de fall arbetsmaskiner befinner sig på avlägsna platser. Energimyndigheten bedömer trots detta att förslaget är nödvändigt för att, tills ett register finns på plats, säkerställa att stödet går till rätt arbetsmaskin och företag. Förslaget ska förstås som en tillfällig lösning till ett av godkänt register finns på plats.

[35] Kiwa, datum saknas. *Besiktning av motorredskap, traktor, terrängvagn och släp*. https://www.kiwa.com/se/sv/tjanster/besiktning/besiktning-av-motorredskap/ (hämtad 2026-05-28)

[36] Swedac, datum saknas. *Kontroll*. https://www.swedac.se/amnesomraden/kontrollorgan/ (hämtad 2026-05-28)

5 Förordning (2026:xxx) om statligt stöd för vissa eldrivna arbetsmaskiner och tillhörande infrastruktur för laddning eller tankning med vätgas

Innehåll

1 § För att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och främja introduktionen av eldrivna arbetsmaskiner på marknaden och bidra till att minska utsläppen av växthusgaser, får Myndigheten bevilja statligt stöd enligt denna förordning för köp eller leasing av sådana maskiner eller för investering i infrastruktur för laddning eller tankning med vätgas för eldrivna arbetsmaskiner.

Stöd ges om det finns medel.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 36 § och 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

Ordförklaringar

2 § I denna förordning betyder

beställning: åtgärder som vidtas för investering i en eldriven arbetsmaskin eller ladd- eller tankningsinfrastruktur,

eldriven arbetsmaskin: ett motorredskap eller en traktor enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, som har en tjänstevikt på minst 1 000 kilogram och som är avsedd att drivas med el,

Infrastruktur för laddning eller tankning med vätgas: avser såväl mobila lösningar som byggandet av en station för laddning eller tankning med vätgas för eldrivna arbetsmaskiner,

Investering i eldriven arbetsmaskin: köp eller leasing av en eldriven arbetsmaskin,

Investering i laddnings- eller tankningsinfrastruktur: kostnaden för att bygga en laddnings- eller tankningsstation eller kostnaden för att köpa en mobil lösning,

leasing: hyra av en eldriven arbetsmaskin för en bestämd hyrestid på minst 12 månader,

leasegivare: den som äger och hyr ut en eldriven arbetsmaskin,

leasetagare: den som leasar och brukar en eldriven arbetsmaskin,

laddningsstation: en anordning för laddning av eldrivna arbetsmaskiner, och

tankningsstation: en anordning för tankning av eldrivna arbetsmaskiner som tillhandahåller vätgas.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735 av den 13 juni 2024 om inrättande av en åtgärdsram för att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och om ändring av förordning (EU) 2018/1724.

3 § Bestämmelser om kriterier för att bestämma storlek på företag finns i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Förutsättningar för stöd

4 § Stöd till företag för att investera i en eldriven arbetsmaskin eller stöd för att investera i laddnings- eller tankningsinfrastruktur får endast beviljas i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36 och 36a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

För produkter som omfattas av kapitel I artikel 28 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735 av den 13 juni 2024 om inrättande av en åtgärdsram för att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och om ändring av förordning (EU) 2018/1724, ska Myndigheten inför varje ansökningsperiod bestämma och offentliggöra kriterier som säkerställer att stödet särskilt främjar resiliens och hållbarhet.

5 § En ansökan om stöd ska ha lämnats in till Myndigheten innan en eldriven arbetsmaskin beställts och innan åtgärder vidtagits för en investering i laddnings- eller tankningsinfrastruktur.

6 § 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 för annat offentligt stöd för samma ändamål.

7 § Stöd får lämnas till företag, kommuner och regioner för investering i en eldriven arbetsmaskin som

1. är eller ska bli registrerad enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning,
2. ska ställas på enligt förordningen om fordons registrering och användning och inte tidigare har varit påställd enligt den förordningen, och
3. inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans genom att användas för sitt ändamål.

Stöd får även lämnas för investering i en eldriven arbetsmaskin som inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans och som inte omfattas av kraven på registrering i Vägtrafikregistret om fordons registrering och användning, om maskinen kan identifieras med hjälp av ett unikt identifikationsnummer eller annan uppgift som gör maskinen möjlig att identifiera.

8 § Stöd får lämnas till företag, kommuner och regioner för investering i laddnings- eller tankningsinfrastruktur.

9 § Myndigheten får avslå en ansökan om stöd om myndigheten har beslutat att återkräva eller stoppa en utbetalning av ett tidigare beviljat stöd enligt 26 eller 32 §§ på grund av omständigheter som hänför sig till företaget eller till företrädare med betydande inflytande över stödmottagaren.

10 § Stöd får inte ges till sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

11 § Om uppgifter om ett stöd till ett företag ska offentliggöras enligt artikel 9 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, får stödet endast beviljas om företaget samtycker till offentliggörandet.

12 § Stöd får inte lämnas till företag som direkt eller indirekt omfattas av restriktiva åtgärder av rådets EU:s gemensamma utrikes- och säkerhetspolitik (Gusp) beslut enligt artikel 29 i fördraget om Europeiska unionen.

Stödberättigande kostnader

13 § Den stödberättigande kostnaden vid köp av en eldriven arbetsmaskin utgörs av prisskillnaden mellan den eldrivna arbetsmaskinen och närmast jämförbara fossildrivna arbetsmaskin.

14 § Den stödberättigande kostnaden vid leasing av en eldriven arbetsmaskin utgörs av skillnaden mellan kostnaden för att leasa den eldrivna arbetsmaskinen och kostnaden för att leasa närmast jämförbara maskin. Kostnader kopplade till driften, till exempel kostnader för energi, försäkring eller underhåll, ska dock inte räknas med.

15 § Stöd för att investera i en eldriven arbetsmaskin får beviljas med ett belopp som motsvarar

1. högst 50 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller stora företag
2. högst 60 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller mellanstora företag,
3. högst 70 procent av den stödberättigande kostnaden när det gäller små företag.

16 § Stöd för laddnings- eller tankningsinfrastruktur får endast ges i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014. Stödet betalas ut efter slutfört arbete. Myndigheten får besluta att betala ut högst 75 procent av det beviljade stödet i förskott.

Ansökan om stöd

17 § En ansökan om stöd ska göras skriftligen av en behörig företrädare för sökanden och ges in elektroniskt till Myndigheten på det sätt som myndigheten anvisar. Ansökan ska innehålla

1. sökandens namn och organisationsnummer,
2. en beskrivning av åtgärdens finansiering, inklusive en förteckning över kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor del av kostnaderna som stöd söks för,
3. uppgifter om den eldrivna arbetsmaskinen som ansökan avser,
4. uppgifter om den stödberättigande kostnaden för den eldrivna arbetsmaskinen,
5. uppgifter om den laddnings- eller tankningsinfrastruktur för vätgas som ansökan avser,
6. uppgifter som den stödberättigande kostnaden för laddnings- eller tankningsinfrastruktur för vätgas som ansökan avser, och
7. upplysningar om allt annat offentligt stöd som sökts eller beviljats och som avser samma stödberättigande kostnad som ansökan avser.

De uppgifter som avses i första stycket 1 och 7 ska lämnas på heder och samvete.

18 § Myndigheten får besluta att stöd ska sökas genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande som uppfyller villkoren i artikel 2.38 och artikel 36 eller 36a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Beslut om stöd

19 § Myndigheten prövar frågor om stöd enligt denna förordning.

20 § I ett beslut om stöd ska Myndigheten ange

1. de villkor som behövs för att kraven enligt denna förordning ska uppfyllas och syftet med stödet ska tillgodoses,
2. den tidpunkt då begäran om utbetalning för en investering i en eldriven arbetsmaskin senast ska ha kommit in till myndigheten,
3. den tidpunkt då en begäran om utbetalning för en investering i laddnings- eller tankningsinfrastruktur senast ska ha kommit in till myndigheten eller den tidpunkt en investering i att bygga laddnings- eller tankningsstation senast ska vara slutfört.

Skyldighet att anmäla ändrade förhållanden

21 § Den som ansöker om eller har beviljats stöd enligt denna förordning ska så snart som möjligt anmäla sådana ändrade förhållanden som kan påverka rätten till stöd eller stödets storlek till Myndigheten.

Utbetalning av stöd

22 § En begäran om utbetalning av ett stöd ska ha kommit in till Myndigheten inom 12 månader från beslutet om stöd, om inte myndigheten beslutar om en annan frist.

Myndigheten får efter ansökan från stödmottagaren förlänga fristen i 20 och 22 §§, om det finns särskilda skäl.

Stödmottagaren ska till begäran om utbetalning bifoga skriftliga underlag för att styrka den stödberättigande kostnaden.

23 § När det gäller sådana eldrivna arbetsmaskiner som kan registreras i Vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den som köpt eller leasat ett nytt sådant fordon och ställt på det enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Myndigheten ska betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att fordonet har ställts på.

Beloppet ska betalas ut om

1. uppgifterna i vägtrafikregistret visar att den som köpt och ställt på den eldriven arbetsmaskinen fortfarande är registrerad som ägare eller brukare och att fordonet är registrerat i Sverige, och
2. förutsättningarna för utbetalning enligt denna förordning och beslutet att bevilja stöd är uppfyllda.

24 § När det gäller eldrivna arbetsmaskiner som inte omfattas av krav på registrering i vägtrafikregistret ska stödet betalas ut till den som köpt eller leasat en ny sådan maskin.

Myndigheten ska betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att myndigheten har tagit emot en begäran om utbetalning. Beloppet ska betalas ut om

1. stödmottagaren har registrerat arbetsmaskinen i ett av Myndigheten godkänt register eller om ett sådant register saknas lämnat in ett intyg från ett oberoende kontrollorgan, om att mottagaren fortfarande äger eller är brukare av maskinen och att den finns i och används i Sverige, och
2. förutsättningarna för utbetalning enligt denna förordning och beslutet att bevilja stöd är uppfyllda.

Intyget ska ha kommit in till Myndigheten tidigast sex månader och senast åtta månader efter det att begäran om utbetalning har lämnats till myndigheten.

25 § När det gäller mobil laddnings- eller tankningsutrustning ska Myndigheten betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att myndigheten har tagit emot en begäran om utbetalning. Beloppet ska betalas ut om

1. stödmottagaren har lämnat in ett intyg, som innehåller en försäkran på heder och samvete, om att mottagaren fortfarande äger infrastrukturen och att den finns i och används i Sverige, och
2. förutsättningarna för utbetalning enligt denna förordning och beslutet att bevilja stöd.

26 § Myndigheten ska besluta att ett stöd helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. sökanden genom att lämna oriktiga uppgifter eller på något annat sätt har orsakat att stödet har lämnats på felaktig grund eller med ett för högt belopp,
2. stödet av något annat skäl än vad som anges i 1 har lämnats på felaktig grund eller med ett för högt belopp och mottagaren borde ha insett detta,
3. stödet helt eller delvis inte har utnyttjats eller använts eller det finns anledning att anta att stödet inte kommer att utnyttjas eller användas för det ändamål som det har beviljats för,
4. förhållandena som låg till grund för beslutet om stöd har ändrats på ett sådant sätt som avses i 21 § och den sökande eller stödmottagaren inte har anmält det,
5. den sökande eller stödmottagaren, efter en begäran av Myndigheten, inte har lämnat sådana uppgifter och handlingar som avses i 17 § eller medverkat i sådan utvärdering som avses i 31 §,
6. ett villkor för stödet inte har följts och avvikelsen inte är av mindre betydelse, eller
7. stödmottagaren befinner sig i en sådan situation som anges i 29 §.

27 § En utbetalning av stöd får inte göras till ett företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett tidigare beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd beviljat av svensk stödgivare olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

28 § Stöd får betalas ut endast en gång för samma eldrivna arbetsmaskin. Om både en leasegivare och en leasetagare har begärt utbetalning av stöd för samma eldrivna arbetsmaskin, vid tillfället för beslut om utbetalning, ska stödet betalas ut till leasegivaren.

29 § Ett stöd får inte betalas ut till ett företag som

1. är i likvidation, försatt i konkurs eller genomgår företagsrekonstruktion,
2. har skatte- eller avgiftsskulder eller andra skulder som har överlämnats till Kronofogdemyndigheten och som vid indrivning handläggs som allmänt mål,
3. inte är godkänd för F-skatt eller, i fråga om ett utländskt företag, inte har ett intyg eller en annan handling som visar att företaget genomgår motsvarande kontroll i fråga om skatter och avgifter i sitt hemland, eller
4. har en skuld som inte betalats i rätt tid och som avser återkrav av stöd som har lämnats av Myndigheten.

Kontroll och utvärdering

30 § Myndigheten ska kontrollera att villkoren för stöd som har lämnats enligt denna förordning har följts.

Om Myndigheten begär det, ska stödmottagaren lämna de uppgifter och handlingar som behövs för att styrka att förutsättningarna för stödet är uppfyllda eller för att myndigheten ska kunna pröva frågan om återbetalningsskyldighet.

31 § Myndigheten ska utvärdera stöd som har lämnats enligt denna förordning.

Den som har beviljats stöd är skyldig att lämna de uppgifter som Myndigheten begär och är i övrigt skyldig att medverka i utvärderingen av den åtgärd som stöd har lämnats för.

Återbetalning och återkrav

32 § En stödmottagare är återbetalningsskyldig för stöd som har betalats ut

1. i sådana situationer som anges i 26 §, 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 en stödmottagare är återbetalningsskyldig för ska ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) betalas från och med den trettionde dagen efter den dag då beslutet om återkrav fattades.

33 § Om en stödmottagare är återbetalningsskyldig enligt 32 §, ska Myndigheten 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.

34 § Bestämmelser om återkrav och skyldighet att återbetala stöd som lämnats i strid med genomförandeförbudet i artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (olagligt stöd) finns i lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

35 § Bestämmelser om subventionsbrott för den som lämnar oriktiga uppgifter eller inte anmäler ändrade förhållanden, och på så sätt orsakar fara för att ett stöd betalas ut eller tillgodoräknas felaktigt eller med ett för högt belopp, eller inte återkrävs trots att mottagaren helt eller delvis saknar rätt till stödet, finns i Subventionsbrottslag (2025:1267).

Bemyndigande

36 § Myndigheten får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Offentliggörande, rapportering och registerföring

37 § 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.

Överklagande

38 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

6 Konsekvenser av förslag

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av Energimyndighetens förslag på utformning av ett nytt stöd för eldrivna arbetsmaskiner. Analysen omfattar de förslag som redovisas i kapitel 4.

6.1 Problembeskrivning

Problembeskrivningen enligt konsekvensutredningsförordningen (2024:183) 6 § 1 är uppdelad i olika avsnitt i rapporten. Det aktuella problemet beskrivs kapitel 3. Vilken förändring som eftersträvas framgår i uppdragsbeskrivningen, som hittas i avsnitt 1.1. Nedan finns en beskrivning av de utmaningar som en utebliven omställning kan leda till.

Om omställningen från dieseldrivna till eldrivna arbetsmaskiner inte sker, eller sker för långsamt, riskerar det att få tydliga och långsiktiga negativa effekter för samhället – miljömässigt, hälsomässigt, ekonomiskt och konkurrensmässigt.

Dieseldrivna arbetsmaskiner står för betydande utsläpp av koldioxid (CO_2), särskilt inom bygg, anläggning och jord- och skogsbruk. Utan omställning blir det svårt att nå nationella och europeiska klimatmål och minska beroendet av fossila bränslen. Om omställningen uteblir riskerar samhället dessutom högre framtida kostnader för klimatåtgärder. Dieseldrivna arbetsmaskiner släpper därutöver ut kväveoxider (NO_x), partiklar (PM), sot och oförbrända kolväten. Dessa utsläpp påverkar särskilt byggarbetsplatser i tätorter, inomhus- och terminalmiljöer, skolor, sjukhus och bostadsområden. Konsekvenserna kan bli fler luftvägs- och hjärt-kärlsjukdomar, ökade sjukvårdskostnader samt en ohälsosam arbetsmiljö för maskinförare och kringpersonal.

Länder och företag som inte ställer om eller där omställningen tar väldigt lång tid riskerar att halka efter rent tekniskt. Svenska företag kan missa upphandlingar med miljökrav, exportmöjligheter och ett tekniskt försprång inom elektrifiering och automation. Effekten av detta kan bli en svagare industriell konkurrenskraft och färre framtidsjobb, dvs. jobb kopplade till omställningen som hamnar i länder där omställningen har hunnit längre. Även om dieselmaskiner ofta är billigare i inköp ökar kostnader för bränsle, service och utsläppskrav över tid. Det finns en risk för framtida skärpta regler, avgifter och användningsförbud i vissa miljöer. Eldrivna arbetsmaskiner har ofta även lägre energikostnad, mindre underhåll och längre teknisk livslängd.

Sverige har historiskt haft en fördel genom vattenkraften som förnybar energikälla men är fortfarande beroende av fossila bränslen för bilar, lastbilar, flygplan, fartyg och arbetsmaskiner. Olika händelser i världen har visat hur sårbar Sverige och övriga europeiska länder är om tillförseln av olja påverkas. En inriktning mot en elektrifiering av samhället kräver mer el, men samtidigt borde beroendet av importerad olja minska.

6.2 Konsekvenser av förslag som påverkar vem som kan söka stöd och till vad

I detta avsnitt analyseras konsekvenser av förslag som påverkar vem som kan söka stöd och till vad man kan söka stöd. Förslagen leder till en breddning av det befintliga stödet till miljöarbetsmaskiner. Förslag vars konsekvenser behandlas i avsnittet:

- Utvidga stödet till att även omfatta ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner (se avsnitt 4.5)
- Företag som leasar eldrivna arbetsmaskiner får möjlighet att ansöka om stöd (se avsnitt 4.3)

6.2.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen ändring av stödet sker. Det finns inte ett riktat stöd till laddinfrastruktur för eldrivna arbetsmaskiner, vilket förväntas vara ett hinder för omställningen. I de fall det finns ett behov av laddinfrastruktur får de inblandade aktörerna stå för hela kostnaden. Stödet till eldrivna arbetsmaskiner kan därför primärt förväntas gå till omställningen av eldrivna arbetsmaskiner som redan har tillgång till laddning eller som kan klara sig med laddning på låg effekt, vilket har stor betydelse för kostnaden för laddinfrastrukturen. Eldrivna arbetsmaskiner som inte har tillgång till laddinfrastruktur eller som behöver dyrare lösningar kan förväntas missgynnas och omställningen för dessa segment kan förväntas vara långsam.

Det kommer fortsatt inte vara möjligt att ge stöd till företag som leasar eldrivna arbetsmaskiner. I stället kan aktörer som köper eldrivna arbetsmaskiner ansöka om stöd, exempelvis leasingbolag. Leasingbolag tenderar att vara stora företag och aktörer som leasar eldrivna arbetsmaskiner tenderar att vara små- och medelstora företag. Det innebär att den höjning av stödandelen för små och medelstora företag som föreslås i avsnitt 4.2 inte får genomslag för små och medelstora företag som leasar arbetsmaskiner (av ett stort företag) i stället för att köpa dem. Detta kan förväntas leda till en långsammare omställning för aktörer som använder leasing som finansieringsmetod. Till viss del kan aktörer som tenderar att leasa maskiner välja att köpa arbetsmaskiner, men på grund av riskerna med en sådan investering kan den större andelen förväntas välja att fortsätta med dieseldrivna arbetsmaskiner. Även utan de föreslagna förändringarna kan en förväntat högre elektrifieringstakt (genom utveckling på utbudssidan) och krav på eldrivna arbetsmaskiner från offentliga upphandlare förväntas bidra till att omställningen går något snabbare än idag.

Sammanfattningsvis bedöms nollalternativet för förslagen i sin helhet innebära en relativt långsam omställning. Omställningen kan förväntas gå snabbare i segment av eldrivna arbetsmaskiner som har befintlig tillgång till ladd- och tankinfrastruktur. För segment av eldrivna arbetsmaskiner som saknar tillgång till laddinfrastruktur kan omställningen fortsatt gå väldigt långsamt.

6.2.2 Konsekvenser för privatpersoner

Förslagen bedöms inte leda till några konsekvenser för privatpersoner.

6.2.3 Konsekvenser för staten

Förslagen bedöms leda till högre kostnader för staten i och med att förslagen bedöms leda till högre anslagsnyttjande. Effekten kommer i två delar. Det blir möjligt för enskilda företag att få mer stöd för att möjliggöra omställningen, genom att kunna ansöka om stöd för laddinfrastruktur och i vissa fall om en högre stödandel för leasade arbetsmaskiner. Vidare förväntas dessa ändringar göra det mer attraktivt att ansöka om stöd, vilket leder till fler ansökningar. Hur stor merkostnad förslagen kan förväntas leda till för staten är svårt att estimera eftersom det finns andra faktorer som påverkar hur attraktivt det är att söka stöd (se avsnitt 3.5). Energimyndigheten lämnar dock inget förslag om att öka Klimatpremieanslaget, utan förväntar sig att den högre efterfrågan åtminstone i början kan hanteras inom ramen för anslaget då detta idag inte nyttjas fullt ut.

Att möjliggöra stöd för laddinfrastruktur bedöms ha störst effekt på kostnaden för staten. Kostnader förväntas tillkomma genom att ändringen möjliggör att söka stöd för eldrivna arbetsmaskiner som behöver laddinfrastruktur där det tidigare inte varit möjligt att räkna hem investeringen, samt kostnader för laddinfrastrukturen i sig.

Det är osäkert hur stor effekt förslaget om att möjliggöra att företag som leasar arbetsmaskiner får ansöka om stöd kan förväntas ha på kostnaden för staten. Erfarenheten från stöd till eldrivna lastbilar, där möjligheten till finansiering är möjligt sedan några år tillbaka, har det inte uppvisat några större skillnader jämfört med köp, även om leasingperioden kan skilja sig åt mellan olika avtal. Det går redan nu att ansöka om stöd för dessa arbetsmaskiner, men skillnaden är att även leasingtagaren föreslås kunna ansöka. Förslaget innebär att det är möjligt för leasingtagare som är små- eller medelstora företag att få del av den extra stödandel på 10 eller 20 procent (beroende på företagets storlek) som föreslås, även om leasinggivaren är ett stort företag. Det är osäkert i hur hög grad förslaget kommer leda till att leasingtagare ansöker om och blir beviljad stöd. Endast en aktör kan bli stödberättigad per arbetsmaskin, och om båda ansöker om stöd är det aktören som äger maskinen som blir berättigad stödet. Om leasingtagaren men inte leasinggivaren är berättigad till en högre stödandel ligger det rimligen i båda parters intresse att komma överens om att leasingtagaren söker stödet och att leasingkostnaden anpassas därefter, eftersom leasingtagaren då kan få en lägre kostnad och leasinggivaren då har större chans att få till stånd affären överhuvudtaget. Om förslaget leder till att det primärt är leasingtagare som ansöker om stöd för arbetsmaskiner kan det förväntas leda till att stödet blir mer kostsamt för staten genom högre stödandelar. De högre stödandelarna kan även förväntas bidra till fler ansökningar.

6.2.4 Konsekvenser för myndigheter

Förslagen förväntas leda till en ökad efterfrågan på stödet, vilket förväntas påverka den ansvariga myndighetens resursbehov. Dessutom innebär förslaget att ansökningar även kan inkomma för ladd- och tankinfrastruktur, vilket innebär ett helt nytt stöd. Energimyndigheten har gjort en samlad bedömning av hur mycket extra resurser det krävs för att hantera den ökade efterfrågan från **utredningens samtliga förslag** (det vill säga även förslagen i övriga avsnitt av konsekvensutredningen). Energimyndigheten bedömer att förslaget i sin helhet kan förväntas leda till ett ytterligare behov av handläggare motsvarande tre till fyra årsarbetskrafter för ansvarig myndighet, till en kostnad av 4,2–5,6 miljoner kronor.

Energimyndigheten har även noterat att utredningens förslag kan förväntas innebära utveckling av IT-system hos ansvarig myndighet. Denna kostnad beror på vilken myndighet som ska ansvara för administrationen av stödet och vilket IT-stöd det finns för handläggning av arbetsmaskiner och laddinfrastruktur, samt hur dessa system är utformade. En bedömning har gjorts över hur kostnaderna skulle kunna se ut om stödet hanteras av Energimyndigheten. I den mån det är möjligt skulle befintliga IT-system som används inom Klimatpremien och Regionala elektrifieringspiloter nyttjas. Men befintliga system behöver i så fall mindre utvecklingsinsatser. Kostnaden för dessa uppskattas uppgå till ungefär 1,5 miljoner kronor samt förvaltningskostnader om cirka 150 000 kronor per år.

Förslaget om att ge stöd till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner innebär en risk för överlapp mot Energimyndighetens och Naturvårdsverkets befintliga stödgivning till laddinfrastruktur inom Regionala elektrifieringspiloter och Klimatklivet. Se avsnitt 4.5 för mer resonemang om detta samt hur dubbelstödgivning kan undvikas. Förslagen bedöms till stor del kunna hanteras inom myndigheternas befintliga rutiner. Men för att hantera risk för överlapp i förhållande till Ladda bilen stödet (Naturvårdsverket) går det inte att använda nuvarande rutin. För att hantera risken föreslås fastighetsbeteckningar delas mellan Energimyndigheten och Naturvårdsverket i de fall det är aktuellt. Rutinen bedöms kunna hanteras inom ramen för gängse myndighetssamverkan.

Vidare innebär förslaget att både leasinggivaren och leasingtagaren är berättigade att söka samma stöd, samtidigt kan enbart en aktör få stöd per arbetsmaskin. Detta bedöms innebära en viss ökad administration för ansvarig myndighet, då leasingavtal kan vara svårare att hantera än fakturor.

6.2.5 Konsekvenser för kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte ha några konsekvenser för kommuner och regioner mer än att de fortsatt har möjlighet att ansöka om stödet. Konsekvenserna motsvarar därmed det som beskrivs för företag som kan ansöka om stödet. Förslaget inskränker inte den kommunala självstyrelsen.

6.2.6 Konsekvenser för företag

De aktörer som berörs av förslaget är företag och andra aktörer som använder arbetsmaskiner i sin verksamhet. Arbetsmaskiner används inom många branscher, t.ex. bygg, skog, jordbruk och gruvdrift. Branscherna består till stor del av små företag. Inom bygg-, skogs- och jordbruksbranschen består företagen till drygt 99 procent av små företag.[37] Inom gruvdrift består företagen till 88 procent av små företag och till 11 procent av stora företag.

Förslagen innebär att stödgivningen breddas sett till vad det går att ansöka om stöd för (ladd- och tankinfrastruktur) och vilka företag som får ansöka om stöd (aktörer som leasar eldrivna arbetsmaskiner blir stödberättigade).

Förslaget om att ladd- och tankinfrastruktur ska bli stödberättigade kostnader förväntas få störst effekt för företag. Avsaknaden av ett riktat stöd till ladd- och tankinfrastruktur bedöms vara ett centralt hinder för omställningen som med detta förslag till viss del röjs undan. Hur ett enskilt företag påverkas av förslaget beror på i vilken utsträckning företaget har varit beroende av laddinfrastruktur sedan tidigare. Förslaget bedöms därmed leda till att aktörer som har ett större behov av laddinfrastruktur får bättre förutsättningar att ställa om, och att tillgången på laddinfrastruktur kan förväntas vara en mindre faktor i beslutet att ställa om. Förslaget kommer att leda till att företag kan få mer stödmedel för investeringen i sin helhet i och med att även laddinfrastrukturen blir en stödberättigad kostnad.

Förslaget om leasing innebär att företag som leasar arbetsmaskiner kan ansöka om stöd om leasingbolaget inte redan har gjort det. I kombination med förslaget om högre stödandelar för små och medelstora företag innebär förslaget att även små- och medelstora företag som leasar eldrivna arbetsmaskiner kan få högre stödandelar. För stora föreslag kommer det inte vara någon skillnad i stödandel.

6.2.7 Miljömässiga konsekvenser

Förslaget bedöms leda till att omställningen till eldrivna arbetsmaskiner kommer att gå snabbare. Förslaget bedöms därmed leda till ett minskat behov av fossila drivmedel, vilket har en positiv påverkan på klimatet i form av minskade utsläpp av växthusgaser och på miljön i form av minskade utsläpp av luftföroreningar.

6.3 Konsekvenser av förslag som påverkar stödnivån

I detta avsnitt analyseras konsekvenser av förslag som påverkar stödnivån. Förslag vars konsekvenser behandlas i avsnittet:

- Vid behov bör utlysningar i konkurrensutsatt anbudsförfarande genomföras för att kunna erbjuda högre stödnivåer för segment som står längre från att elektrifieras (se avsnitt 4.4)

[37] SCB, datum saknas. *Företag (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass. År 2008–2025*. (siffor från 2025) https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__NV__NV0101/FDBR07N/ (hämtad 2026-05-18)

- Möjligheten till högre stödandel bör nyttjas genom att stödnivån höjs till dem maximala enligt GBER (se avsnitt 4.2)
- Förordningen ska tillämpa artikel 28 i NZIA. Kriterierna i artikeln ska tillämpas för en möjlighet att få en högre stödnivå (se avsnitt 4.7)

6.3.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen ändring som påverkar stödnivåerna sker. Det är fortsatt möjligt att löpande ansöka om stöd för eldrivna arbetsmaskiner, men stödandelarna är fortsatt begränsade av förordningen till 50 procent. Det är inte heller möjligt att ge en högre stödandel till små- och medelstora företag som bedöms ha ännu sämre förutsättningar då de tenderar att ha svårare att bära höga kostnader för att ställa om. Även om förordningen tillåter[38] konkurrensutsatt anbudsförfarande har inga sådan genomförts ännu, så i nollalternativet skulle stödgivningen inte nyttja denna möjlighet att få högre stödnivåer. Energimyndigheten bedömer att omställningen fortsatt skulle gå långsamt, särskilt för lite större arbetsmaskiner eftersom det är svårt att bära kostnaden för arbetsmaskiner med nuvarande stödnivåer.

Net-zero industry act är en EU-förordning och är därmed bindande för Sverige att tillämpa i sin helhet. Nollalternativet är att inte implementera förordningen i svensk rätt, vilket kan leda till att EU-kommissionen väcker talan i domstol och i ett senare skede att Sverige behöver betala dagligt vite. Detta är i praktiken inte ett relevant alternativ.

6.3.2 Alternativa lösningar

Artikel 28 i Net-zero industry act kan implementeras som ett tvingande krav där enbart eldrivna arbetsmaskiner som uppfyller kraven är stödberättigade. Energimyndigheten har avskrivit alternativet eftersom det skulle leda till att färre eldrivna arbetsmaskiner är stödberättigade och en långsammare omställning. Se avsnitt 4.7 för resonemang om detta. Alternativet bedöms även gå emot syftet med uppdraget, som är att göra stödet till arbetsmaskiner mer attraktivt.

6.3.3 Konsekvenser för privatpersoner

Förslagen bedöms inte leda till några konsekvenser för privatpersoner.

6.3.4 Konsekvenser för staten

Förslagen bedöms leda till en högre kostnad för staten. Effekten kommer i två delar. Det blir möjligt för enskilda företag att få mer stöd för att möjliggöra omställningen, genom att till viss del kunna få en högre stödandel för samma investering. Vidare förväntas dessa ändringar göra det mer attraktivt att ansöka om stöd, vilket leder till fler ansökningar. Hur stor merkostnad förslagen kan förväntas leda till för staten är svårt att estimera eftersom det finns andra faktorer som påverkar hur attraktivt det är att söka stöd

[38] Sedan 24 mars 2026

(se avsnitt 3.5). Energimyndigheten lämnar dock inget förslag om att öka anslaget, utan förväntar sig att den högre efterfrågan åtminstone i början kan hanteras inom ramen för anslaget då detta idag inte nyttjas fullt ut.

Störst effekt bedöms förslaget om att nyttja den högsta stödandelen GBER tillåter ge. Förslaget innebär att stödnivån likt idag sätts till 50 procent, samt att små och medelstora företag är berättigade en stödnivå på 60 respektive 70 procent. Eftersom en mycket stor andel av Sveriges företag är små- och medelstora företag[39] förväntas dessutom de flesta ansökningarna vara berättigade de högre stödnivåerna. Förslaget kommer att leda till att mer pengar betalas ut till eldrivna arbetsmaskiner, vilket i sig kan förväntas öka hur många som ansöker om stödet. Förslaget förväntas därför förväntas ha ett stort genomslag i utbetalade medel och leda till högre kostnader för staten.

Att möjliggöra konkurrensutsatt anbudsförfarande förväntas också ha en stor effekt på kostnaden för staten, då utlysningar kan riktas mot eldrivna arbetsmaskiner som har högre merkostnader och tillåta en högre stödandel. Samtidigt kommer utlysningar i konkurrens att vara relativt avgränsade sett till målgrupp, och alla ansökningar kommer inte beviljas. Antalet utlysningar per år kommer också vara begränsade till ett fåtal för att möjliggöra analys inför utlysningar.

Förslaget om att tillämpa Artikel 28 i NZIA som ett krav för att få en högre stödnivå innebär att stödnivån i sin helhet behöver sänkas. Detta eftersom den föreslagna stödnivån är den maximala enligt GBER och att det behöver finnas utrymme för en extra hög stödnivå för de som uppfyller NZIA-kraven. Förslaget innebär därför att kostnaderna för stödet minskar något. Hur många arbetsmaskiner som påverkas av kriterierna är dock svårt att bedöma på förhand. Det går därmed inte att estimera hur stor effekten skulle vara.

6.3.5 Konsekvenser för myndigheter

Förslagen förväntas leda till en ökad efterfrågan på stödet genom fler inkomna ansökningar, vilket förväntas påverka Energimyndighetens resursbehov. Energimyndigheten har gjort en samlad bedömning av hur mycket extra resurser det krävs för att hantera den ökade efterfrågan från **utredningens samtliga förslag** (det vill säga även förslagen i övriga avsnitt av konsekvensutredningen). Energimyndigheten bedömer att förslaget i sin helhet kan förväntas leda till ett ytterligare behov av handläggare motsvarande tre till fyra årsarbetskrafter, till en kostnad av 4,2–5,6 miljoner kronor.

Energimyndigheten har även noterat att utredningens förslag kan förväntas innebära utveckling av IT-system hos ansvarig myndighet. Denna kostnad beror på vilken myndighet som ska ansvara för administrationen av stödet och vilket IT-stöd det finns för handläggning av arbetsmaskiner och laddinfrastruktur, samt hur dessa system är utformade. En bedömning

[39] 97 procent av Sveriges företag klassas som små företag, och hela 99 procent Sveriges företag klassas som små- och medelstora företag.

har gjorts över hur kostnaderna skulle kunna se ut om stödet hanteras av Energimyndigheten. I den mån det är möjligt skulle befintliga IT-system som används inom Klimatpremien och Regionala elektrifieringspiloter nyttjas. Men det hade funnits behov av att genomföra några mindre ändringar. Kostnaden för dessa uppskattas uppgå till ungefär 1,5 miljoner kronor samt förvaltningskostnader om cirka 150 000 kronor per år.

6.3.6 Konsekvenser för kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte ha några konsekvenser för kommuner och regioner mer än att de fortsatt har möjlighet att ansöka om stödet. Konsekvenserna motsvarar därmed det som beskrivs för företag som kan ansöka om stödet. Förslaget inskränker inte den kommunala självstyrelsen.

6.3.7 Konsekvenser för företag

De aktörer som berörs av förslaget är företag och andra aktörer som använder arbetsmaskiner i sin verksamhet. Arbetsmaskiner används inom många branscher, t.ex. bygg, skog, jordbruk och gruvdrift. Branscherna består till stor del av små företag. Inom bygg-, skogs- och jordbruksbranschen består företagen till drygt 99 procent av små företag.[40] Inom gruvdrift består företagen till 88 procent av små företag och till 11 procent av stora företag.

Förslagen innebär att små- och medelstora företag som överväger att elektrifiera sin maskinpark kan få högre stödnivå jämfört med idag. Stora företag kommer inte få högre stödnivå i de löpande utlysningarna. Förslaget gynnar främst små företag men även medelstora företag gynnas. Det kan finnas en risk för snedvriden konkurrens skapas mellan företag av olika storlekar. Stödet kommer att ges i enlighet med GBER där krav ställs för att minimera denna risk. Det kommer även vara möjligt att i konkurrens ansöka om stöd och få högre stödnivå för alla typer av företag. Vilka som har möjlighet att ansöka om detta beror dock på vilka utlysningar ansvarig myndighet väljer att genomföra, vilket påverkas av vilket behov myndigheten ser.

Vidare förväntas de högre stödandelarna leda till att företag som hade tänkt avstå från att söka ändå gör det. Förslagen förväntas därmed innebära förbättrade förutsättningar för de företag som vill ställa om till eldrivna maskiner.

Kraven i artikel 28 i NZIA kommer att leda till att eldrivna arbetsmaskiner som inte uppfyller kriterierna får en lägre stödandel än vad som annars hade varit möjligt. Detta beror på att stödnivåerna i GBER sätter ett tak för hur högt stöd som medlemsländerna får ge. För att kunna erbjuda en högre stödnivå till företag som uppfyller NZIA:s kriterier behöver den generella stödnivån därför sänkas. Företag som investerar i eldrivna arbetsmaskiner som inte uppfyller kriterierna påverkas av detta. Kriterierna förväntas även leda till mer administration för företag som väljer att visa att de uppfyller

[40] SCB, datum saknas. *Företag (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass. År 2008–2025*. (siffor från 2025) https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__NV__NV0101/FDBR07N/ (hämtad 2026-05-18)

kraven. Både risken för en lägre stödandel och den ökade administrationen kan påverka om företag väljer att söka om stöd för eldrivna arbetsmaskiner.

6.3.8 Miljömässiga konsekvenser

Förslaget bedöms leda till att omställningen till eldrivna arbetsmaskiner kommer gå snabbare. Förslaget bedöms därmed leda till ett minskat behov av fossila drivmedel, vilket har en positiv påverkan på klimatet i form av minskade utsläpp av växthusgaser och på miljön i form av minskade utsläpp av luftföroreningar. Artikel 28 i NZIA ställer krav på att tillämpa hållbarhetskriterier vid stödgivningen. Detta förväntas leda till positiva miljömässiga konsekvenser, förutsatt att företagen väljer att uppfylla kraven hellre än att ta en lägre stödandel. Hur stor den miljömässiga effekten blir beror på hur många arbetsmaskiner som uppfyller hållbarhetskraven jämfört med innan kraven tillämpades samt kriteriernas ambitionsgrad.

6.4 Konsekvenser av förslag på nya definitioner och avgränsningar för att öka tydligheten

I detta avsnitt analyseras konsekvenser av förslag som påverkar vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade. Förslagen att lägga stödet till miljöarbetsmaskiner i en egen förordning och byta namn till eldrivna arbetsmaskiner är rent administrativa och innebär inga förändringar i sak och beskrivs därför inte vidare här.

Förslag vars konsekvenser behandlas i avsnittet:

- Gränsen för vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade sätts till maskinens tjänstevikt på 1 000 kg i stället för dagens gräns på kontinuerlig motoreffekt på 10 kW (se avsnitt 4.6)
- Begreppet miljöarbetsmaskiner ersätts med begreppet eldrivna arbetsmaskiner i den nya förordningen. Det innebär att stöd enbart kan ges till batterielektriska och bränslecellsdrivna arbetsmaskiner.

6.4.1 Nollalternativ

Nollalternativet är att stödgivningen fortsatt riktas mot samma arbetsmaskiner som i nuläget.

Gränsen för vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade fortsätter vara en kontinuerlig motoreffekt på 10 kW. Kontinuerlig motoreffekt är inte ett vedertaget begrepp och framgår inte för alla maskiner, vilket leder till problem vid både ansökan och handläggning. Nollalternativet innebär att dessa problem kvarstår, vilket innebär att både stödmottagarens arbete med ansökan och myndighetens handläggning riskerar att bli orimligt resurskrävande. I upprepade fall har uppgifter om kontinuerlig motoreffekt inte gått att finna. I dessa fall har beslut baserats på andra uppgifter, vilket riskerar att sätta likabehandlingsprincipen ur spel och i värsta fall leda till felaktiga beslut.

Förordningen fortsätter utgå från miljöarbetsmaskiner. Som det framgår i avsnitt 4.1 är begreppet otydligt, och aktörer kan missförstå vilka miljöarbetsmaskiner som är stödberättigade. Detta kan leda till missförstånd och vara tidskrävande för myndigheten att kommunicera och för aktörer att ta till sig av korrekt information. Det riskerar även att leda till ansökningar om arbetsmaskiner som inte är stödberättigade, och att handläggningen är onödigt tidskrävande. I värsta fall kan det leda till att aktörer investerar i miljöarbetsmaskiner som har en merkostnad eftersom de räknar med att få stöd, för att sedan inte bli beviljade stöd eftersom den aktuella miljöarbetsmaskinen inte är stödberättigad.

Om arbetsmaskiner som drivs av elektrobränslen blir kommersiella när stödet fortfarande finns på plats inkluderar begreppet miljöarbetsmaskiner även dessa.

6.4.2 Alternativa lösningar

För många av de minsta arbetsmaskinerna på marknaden är priset på en eldriven maskin lägre eller detsamma som motsvarande dieseldriven maskin. Syftet med att införa en avgränsning är att undvika att anslaget går åt till mindre arbetsmaskiner med ingen eller låg merkostnad för att ställa om till eldrift. Om de är stödberättigade finns det en risk att stora delar av anslaget går åt till dessa maskiner samt att en stor del av handläggningsresurserna på handläggande myndighet används till arbetsmaskiner, på grund av den befarade stora mängden ansökningar, för maskiner som inte är behov av något stöd. En avgränsning syftar till att säkerställa att stödet riktas till de arbetsmaskiner som behöver stöd för att ställa om och bör i den mån det är möjligt göra att stödet riktas mot rätt maskiner. Se avsnitt 4.6 för en mer omfattande förklaring.

Energimyndigheten bedömer att nuvarande avgränsning lyckas bra med att avgränsa bort de mindre arbetsmaskinerna. Den nya avgränsningsmetoden bör därför i den utsträckning det är möjligt fånga in samma arbetsmaskiner som innan.

Det finns olika sätt att sätta gränsen för vilka maskiner som ska få stöd eller inte. Några alternativ som har analyserats och övervägts utöver motoreffekt är bland annat inköpskostnad, koldioxideffekt, bränsleförbrukning och återbetalningstid. Ett annat alternativ som övervägts är krav på att stödberättigade arbetsmaskiner ska ha förare.

Vid användning av inköpskostnad som metod krävs tillgång till inköpspriser, som ofta är affärskänsliga uppgifter och kan vara svåra att kontrollera. Vidare bedöms det vara utmanade att sätta en kostnadsgräns som i hög grad träffar samma arbetsmaskiner som kontinuerlig motoreffekt på 10 kW gör. Även återbetalningstid avfärdas eftersom det är nära kopplat till inköpskostnad och kommer att innebära liknade utmaningar med att få tillgång till inköpskostnaden.

Bränsleförbrukningen är en olämplig metod i huvudsak på grund av att arbetsmaskiners bränsleförbrukning är direkt kopplad till det arbete som maskinerna utför. Detta tenderar att variera och blir svårt att jämföra mellan olika typer av arbetsmaskiner. Det är inte heller uppgifter som leverantörerna alltid kan leverera, varför det finns risk för godtyckliga bedömningar. Möjligheten att basera gränsen för stöd på koldioxidutsläpp har också utretts och har avfärdats av samma skäl som bränsleförbrukning.

Vid valet av en gränsdragning på tjänstevikt, och då avseende en minsta tjänstevikt på 1 000 kg, har cirka 40 olika typer av arbetsmaskiner analyserats avseende tjänstevikt och motoreffekt. De maskiner i undersökningen som hade en motoreffekt på 10 kW eller mer hade en tjänstevikt på 1 000 kg eller mer, med några få undantag. Två eltruckar hamnar över gränsen på 1 000 kg som har en motoreffekt under 10 kW medan två åkgräsklippare undantas från premien då motoreffekten visserligen är över 10 kW men tjänstevikten är under 1 000 kg. Den främsta anledningen till att använda tjänstevikt istället för motoreffekt som urskillningsmetod, är att tjänstevikt är en uppgift som samtliga undersökta leverantörer kan ange, däremot var det lite sämre med uppgiften motoreffekt.

Angående avgränsningen där Energimyndigheten ger stöd till arbetsmaskiner som kräver förare bedömer Energimyndigheten att det finns en gråzon inom alternativet. Det skulle bli komplicerat både för myndigheterna och handläggare att bedöma vilka som är stödberättigade. Vidare skulle alternativet behöva kombineras med en annan gränsdragning för att säkerställa att stödet blir hanterbart, vilket kommer att leda till att det finns arbetsmaskiner som inte är stödberättigade varken genom Energimyndigheten eller Klimatklivet.

Oavsett metod för gränsdragning finns det risk för tröskeleffekter när en gräns införs där vissa faller över och vissa faller under gränsen. Detta skapar inte bara snedvridningar mellan företag vars maskiner hamnar just över respektive under gränsen utan ger dessutom incitament för köpare och säljare av arbetsmaskiner inom gränszonen att erbjuda respektive välja arbetsmaskiner som hamnar på rätt sida. Om gränsen är en kostnad finns incitament för säljaren att sätta ett högre pris för arbetsmaskiner som annars hade hamnat under gränsen. Om gränsen är baserad på vikt, motoreffekt eller andra kapacitetsmått finns det incitament för köparen att välja arbetsmaskiner över gränsen, även om det egentligen hade räckt med en mindre kapacitetsstark arbetsmaskin. Detta kan möjligen få effekt på vilka modeller som tillhandahålls, men i så fall mer i försäljningsledet än i tillverkningsledet då tillverkare av större arbetsmaskiner normalt vänder sig till en större marknad än bara Sverige. Att introducera en gränsdragning riskerar därför att vara direkt eller indirekt kostnadsdrivande oavsett avgränsningsmetod.

Samtidigt bedömer Energimyndigheten att mindre arbetsmaskiner har ett mindre stödbehov än stora arbetsmaskiner, och att stödet behöver en avgränsning för att säkerställa att det riktas till rätt aktörer. Ett visst mått

av tröskeleffekter får alltså accepteras – och har accepterats redan genom den nuvarande avgränsningen utifrån motoreffekt. I övrigt är stödet brett och riktas inte till specifika branscher som använder arbetsmaskiner, vilket minskar risken för snedvridning.

6.4.3 Konsekvenser för privatpersoner

Förslagen bedöms inte leda till några konsekvenser för privatpersoner.

6.4.4 Konsekvenser för staten

Förslagen bedöms ha begränsade konsekvenser för staten.

Att ändra hur gränsdragningen för vilka miljöarbetsmaskiner som är stödberättigade kan ha en effekt på hur många som ansöker om stöd och därmed på stödets kostnad. Energimyndigheten bedömer dock att förslaget innebär en mycket liten skillnad i vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade. Ett fåtal arbetsmaskiner som tidigare varit stödberättigade bedöms hamna utanför den nya avgränsningen, samtidigt som ett fåtal nya arbetsmaskiner blir stödberättigade.

6.4.5 Konsekvenser för myndigheter

Förslagen bedöms ha mycket begränsade konsekvenser för myndigheter. Förslaget om att ändra gränsen för vilka eldrivna arbetsmaskiner som är stödberättigade från kontinuerlig motoreffekt till tjänstevikt bedöms leda till förenklad handläggning. Eftersom tjänstevikt är ett vedertaget begrepp som finns lättillgängligt kommer handläggare i lägre grad behöva göra egna bedömningar, och troligtvis få färre frågor kopplat till gränsen.

Förslaget om att byta ut begreppet miljöarbetsmaskiner till eldrivna arbetsmaskiner kan förväntas ha mycket begränsade konsekvenser för myndigheter. Det kan förväntas vara enklare för ansvarig myndighet att kommunicera om stödet. Sett till handläggningen kan ändringen förväntas leda till en lägre risk för att aktörer felaktigt ansöker om stöd till arbetsmaskiner som inte är stödberättigade. Tydliggörandet kan även leda till att något fler väljer att ansöka om stöd eftersom det är tydligare vad som är stödberättigat.

Om arbetsmaskiner som drivs av elektrobränslen blir kommersiella när stödet fortfarande finns på plats inkluderar begreppet eldrivna arbetsmaskiner inte dessa. Ansvarig myndighet kan då inte ge stöd till dessa arbetsmaskiner. Om detta blir aktuellt behöver ansvarig myndighet se över om det är aktuellt att ändra i förordningen så att även arbetsmaskiner som drivs med elektrobränslen blir stödberättigade.

6.4.6 Konsekvenser för kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte ha några konsekvenser för kommuner och regioner mer än att de fortsatt har möjlighet att ansöka om stödet. Konsekvenserna motsvarar därmed det som beskrivs för företag som kan ansöka om stödet. Förslaget inskränker inte den kommunala självstyrelsen.

6.4.7 Konsekvenser för företag

Förslaget om att ändra gränsdragningen för vilka eldrivna arbetsmaskiner som är stödberättigade från motoreffekt till tjänstevikt skulle kunna påverka vissa typer av företag. Ändringen bedöms t.ex. göra det svårare att ansöka om stöd för åkgräsklippare eftersom vissa modeller inte når upp till tjänsteviktkravet. Vidare bedöms ändringen kunna göra att t.ex. mikrogrävare som inte varit stödberättigade tidigare nu kan bli det, vilket kan gynna vissa företag. På en övergripande nivå bedöms ändringen inte ha någon större effekt, samtidigt som enskilda företag kan drabbas eller gynnas.

Som det konstateras i avsnitt 6.4.2. innebär att introducera viktgräns en risk för tröskeleffekter. Det finns en risk att köpare av eldrivna arbetsmaskiner ser till att välja modeller som ligger ovanför gränsen, trots att de ofta är tyngre, vilket förtar lite av effekten av stödet. Därför finns en risk att förslaget blir indirekt kostnadsdrivande, vilket leder att företag betalar mer för en arbetsmaskin.

Förslaget om att byta ut begreppet miljöarbetsmaskiner till eldrivna arbetsmaskiner i den nya förordningen kan förväntas leda till att det blir enklare för företag att ta till sig av informationen om vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade. Detta kan i sin tur leda till en lägre risk att företag missförstår vilka arbetsmaskiner som är stödberättigade och lägger onödig tid på att ansöka om stöd för arbetsmaskiner som inte är stödberättigade. Det minskar även risken att företag investerar i en miljöarbetsmaskin som är dyrare än det fossila alternativet för att de tror att maskinen är stödberättigad, och sedan blir nekade stödet och står med en arbetsmaskin som var betydligt dyrare än förväntat. Vidare kan tydliggörandet bidra till att något fler företag väljer att investera i eldrivna arbetsmaskiner eftersom det är tydligt vad som kan få stödet.

Om arbetsmaskiner som drivs av elektrobränslen blir kommersiella när stödet fortfarande finns på plats inkluderar begreppet eldrivna arbetsmaskiner inte dessa. Företag kan i så fall inte ansöka om stöd för denna dessa tekniker med nuvarande förordning.

6.4.8 Miljömässiga konsekvenser

Förslagen bedöms ha mycket begränsade miljömässiga konsekvenser. Förslaget om att ändra avgränsningsmetod kan leda till nya tröskeleffekter, det vill säga att arbetsmaskiner nära gränszonen blir tyngre än nödvändigt. Tyngre maskiner innehåller mer material och kräver mer resurser vid tillverkning, vilket har en negativ effekt på miljön. Tyngre maskiner är även mer energikrävande vid drift vilket är negativt för miljön. Likande tröskeleffekter kan dock även finnas med motoreffekt som avgränsningsmetod. Det är därför okänt hur stor effekten från förslaget skulle vara, eller om det skulle ha positiva eller negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Det är även okänt hur stor effekten från förslaget om att den nya förordningen ger stöd till eldrivna arbetsmaskiner blir.

6.5 Konsekvenser av förslag på krav av register och tredjepartsverifiering

I detta avsnitt analyseras konsekvenser av förslag på krav av register och tredjepartsverifiering för de maskiner som inte kan inregistreras i Transportstyrelsens vägtrafikregister.

- Förslag på att införa ett krav på att om det finns ett godkänt register för arbetsmaskiner, som inte kan inregistreras i Vägtrafikregistret, är ett krav för beviljat stöd att maskinen är registrerad (se avsnitt 4.8)
- Om inte något register finns att tillgå finns ett alternativ med tredjeparts-verifiering, dvs. att maskinen registreras hos ett TIC-företag (Testing, Inspection & Certification) där ansvarig myndighet kan hämta information om registrering och ägarförhållanden.

6.5.1 Nollalternativ

Nollalternativet till att införa krav på registrering eller tredjepartsverifiering i ett frivilligt register är att fortsätta med dagens lösning där ansvarig myndighet gör interna kontroller för att verifiera att maskinen faktiskt finns och uppfyller stödvillkoren i övrigt samt säkerställa att man inte betalar ut medel till en arbetsmaskin flera gånger. Som framgår i avsnitt 4.8 bedöms dock metoden inte vara tillräckligt säker. Det anses vara särskilt viktigt med bättre kontroller när övriga förslag förväntas bidra till att mer pengar betalas ut till arbetsmaskiner.

6.5.2 Alternativ

Ett alternativ till register och tredjepartverifiering är att införa ett krav i ansökningsprocessen om att inkomma med kontaktuppgifter till den aktör man köpte arbetsmaskinen av. Ansvarig myndighet kan sedan göra en manuell kontroll genom att kontakta aktören och få det bekräftat att den aktuella arbetsmaskinen finns och har köpts av stödsökaren. Alternativet är förenat hög administrativ börda och väsentliga osäkerheter eftersom det bygger på att återförsäljaren är helt neutral. I praktiken finns ofta täta och långvariga kundrelationer och beroenden som riskerar att skapa jävsituationer. Dessutom kräver alternativet mer handläggningsresurser än övriga alternativ. Energimyndigheten bedömer därför att detta förslag inte är aktuellt att gå vidare med.

6.5.3 Konsekvenser för privatpersoner

Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser för privatpersoner.

6.5.4 Konsekvenser för staten

Förslaget om krav på registrering i arbetsmaskinsregister minskar risken för dubbla eller på andra sätt felaktiga utbetalningar av stöd. Detta är en brotts-förebyggande åtgärd som gör det mindre intressant att lämna bedrägliga ansökningar och kan bidra till att förhindra att pengar betalas ut också vid ouppsåtliga fel. Detta gäller även för tredjepartsverifieringar.

I det fall en offentlig myndighet får driftansvar för ett register för arbetsmaskiner så kommer kostnader att tillkomma. Transportstyrelsen uppskattade i sin utredning *Register för arbetsmaskiner*[41] att kostnaden för att skapa ett arbetsmaskinsregister separat från vägtransportregistret är 35 miljoner kronor. Drift och förvaltning av registret uppskattades genom en årlig procentsats. Kostnaden för år 1 och 2 uppskattades till 5,3 miljoner kronor, kostnaden för år 3 och 4 uppskattades till 3,5 miljoner kronor och kostnaden för år 5 och framåt uppskattades till 1,8 miljoner kronor. Dessa kostnader gäller dock ett obligatoriskt register, medan Energimyndighetens förslag utgår från ett frivilligt register. Kostnaden kan förväntas variera beroende på hur registret utformas samt vilken myndighet eller aktör som är driftansvarig.

6.5.5 Konsekvenser för myndigheter

Förslaget om att införa krav på att registrera sig i ett frivilligt register, eller en tredjepartsverifiering, kan förväntas leda till mindre administration för ansvarig myndighet.

6.5.6 Konsekvenser för kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte ha några konsekvenser för kommuner och regioner mer än att de fortsatt har möjlighet att ansöka om stödet. Konsekvenserna motsvarar därmed det som beskrivs för företag som kan ansöka om stödet. Förslaget inskränker inte den kommunala självstyrelsen.

6.5.7 Konsekvenser för företag

Förslaget om krav på register kan förväntas leda till något mer administration för företag, då de behöver registrera arbetsmaskinen i registret för att få stödet. Vidare kan det förväntas finnas en avgift för företagen kopplat till registrering, Hur stor kostnaden skulle vara är okänt. Det går att jämföra med kostnaden inom vägtrafikregistret som är det närmast jämförbara registret i Sverige. För vissa fordon (moped klass 1, terrängsläp och annat terrängmotorfordon än tung terrängvagn) är kostnaden en engångsavgift på 74 kronor. För andra fordon (t.ex. bil, motorcykel, motorredskap och tung terrängvagn) är kostnaden 74 kronor per år. Kostnaden för företagen kan därmed förväntas vara relativt liten. Det finns en allmän skepsis till ett nationellt register för många företag, men om registrering i ett register eller en tredjepartsregistrering är en förutsättning för ett ekonomiskt stöd, kanske är ett tillräckligt motiv att inregistrera maskinen.

Krav på tredjepartsverifiering innebär att ett ackrediterat kontrollorgan genom kontroll ska säkerställa att uppgifterna om arbetsmaskinen stämmer. Antingen kommer kontrollanten ta sig ut till arbetsmaskinen, eller så kommer arbetsmaskinen behövas tas till kontrollanten. Krav på tredjepartsverifiering är omständigt jämfört med krav på att registrera arbetsmaskiner i ett register. Beroende på lösning kan detta ta lite tid. Det kan även förväntas

[41] Transportstyrelsen, 2021. *Register för arbetsmaskiner*. https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/vag/rapport_register-for-arbetsmaskiner.pdf

vara dyrare för företagen att genomföra en sådan kontroll jämfört med kostnaden för att ingå i ett register. Kostnaden för att registrera/inspektera en arbetsmaskin hos ett ackrediterat företag (t.ex. DEKRA, Inspecta/Kiwa, RISE m.fl.) varierar beroende på kontrollens omfattning. När dessa företag utför besiktning, kontroll eller certifiering är kostnaden normalt omkring 2 000–5 000 kr per maskin, men det kan bli både billigare och betydligt dyrare beroende på omfattning.

6.5.8 Miljömässiga konsekvenser

Förslaget bedöms ha mycket begränsade miljömässiga konsekvenser.

6.6 Övriga bedömningar enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar

Förslaget handlar om ett stöd som är frivilligt att söka, och innehåller inga tvingande åtgärder. Det bör därför inte innebära begränsningar eller kostnader för enskilda. Det finns inte behov av särskilt omställningstid. Däremot kommer en kommunikationsinsats att genomföras i samband med att det nya stödet går att söka.

Förslagen är utformade för att vara förenliga med EU:s statsstödsregelverk. Förslaget bedöms inte gå utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Stödet bör utvärderas tre år efter att det har implementerats i sin helhet. Utvärderingen bör utgå från år 2025 som existerande tillstånd och bör utgå från de uppföljningar som myndigheten gör årligen. Utvärderingen bör i den mån det är möjligt vara tydligt kopplad till de förslag som lämnas inom denna utredning.

Referenser

Arizton Advisory & Intelligence, 2025. *Europe Electric Construction equipment market – Strategic assessment & forecast 2025–2030.*

Bundesförderung für Energie- und Ressourceneffizienz (EEW), 2026. *Energie*. https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Energieeffizienz_und_Prozesswaerme/energieeffizienz_und_prozesswaerme_node.html

Business Finland / Arbets- och näringsministeriet, datum saknas. https://www.businessfinland.fi/sv/

Energimyndigheten, 2025. *Uppföljning och analys av Klimatpremien*. (ER 2025:39)

Enova, datum saknas. *Utslippsfrie anleggsmaskiner.* https://enova.no/nb/bedrift/landtransport/stottetilbud-innen-landtransport/utslippsfrie-anleggsmaskiner (hämtad 2026-06-02)

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1735 av den 13 juni 2024 om inrättande av en åtgärdsram för att stärka Europas ekosystem för tillverkning av nettonollteknik och om ändring av förordning (EU) 2018/1724. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02024R1735-20250817

Eskilstuna kommun, 2025. *Utsläppsfritt vägprojekt i Munktellstaden.* https://www.eskilstuna.se/nyheter/nyheter/2025-12-02-utslappsfritt-vagprojekt-i-munktellstaden

Fossilfritt Sverige, 2025. *Avsiktsförklaring – Utsläppsfri anläggningsentreprenader.* https://fossilfrittsverige.se/wp-content/uploads/2025/06/Avsiktsforklaring-Utslappsfria-anlaggningsentreprenader.pdf

Göteborgs stad, 2026. *Elektrifiering ska minska Göteborgs Stads klimatpåverkan i byggnationer.* https://goteborg.se/wps/portal/aktuelltarkiv?id=805cc001-e472-41b0-8a0f-11a3e595790f

IVL Svenska miljöinstitutet, 2025. *Analys av stödsystem för miljöarbetsmaskiner – marknad, kostnadsjämförelse och varianter på stödsystem.*

Kommissionens förordning (EU) 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. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0651-20230701

Kiwa, datum saknas. *Besiktning av motorredskap, traktor, terrängvagn och släp.* https://www.kiwa.com/se/sv/tjanster/besiktning/besiktning-av-motorredskap/

Ladda bilen, datum saknas. *Ladda bilen.* https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/ladda-bilen/

Naturvårdsverket, 2025. *Förslag på åtgärder för att främja ladd- och tankinfrastruktur för arbetsmaskiner.*

OEM Off-highway, 2026. https://www.oemoffhighway.com/

SCB, datum saknas. *Företag (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass. År 2008–2025.* (siffor från 2025). https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__NV__NV0101/FDBR07N/

SOU 2026:33. *Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle.* https://www.regeringen.se/contentassets/779961287e264bcaa873040f8da66c2d/vagen-mot-utfasning--styrmedel-for-ett-fossilfritt-samhalle-sou-202633.pdf

Stockholms stad, 2025. *Luciatåg med eldrivna arbetsmaskiner sätter fokus på hållbar stadsutveckling.* https://vaxer.stockholm/omraden/stadsutvecklingsomraden/soderstaden/slakthusomradet/information-och-nyheter/luciatag-med-eldrivna-maskiner/

Swedac, datum saknas. *Kontroll*. https://www.swedac.se/amnesomraden/kontrollorgan/

Research and Markets, 2024. *Sweden Construction Equipment Market – Strategic Assessment & Forecast 2024–2029.*

The French Agency for ecological transition, datum saknas. *Ensuring a successful ecological transition*. https://www.ademe.fr/en/frontpage/ (hämtad 2026-06-02)

Trafikverket, 2026. *Fordon och arbetsmaskiner med nollutsläpp.* https://www.trafikverket.se/om-oss/skydda-klimat-miljo-och-halsa-i-vart-arbete/fordon-och-arbetsmaskiner-med-nollutslapp/

Transportstyrelsen, 2021. *Register för arbetsmaskiner.* https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/vag/rapport_register-for-arbetsmaskiner.pdf

Tillväxtverket, datum saknas. *Mål och inriktning för Regionalfonden.* https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/eufonder/regionalfonden/malochinriktningforregionalfonden.1729.html

Umeå kommun, 2026. *Projektet E-NORM – en satsning i den hållbara omställningen*. https://www.umea.se/trafikochgator/nyhetsarkiv/arkivtgingang/projektete-normensatsningidenhallbaraomstallningen.5.279221f819c8853474c58112.html#:~:text=Idag%20st%C3%A5r%20bygg-%20och%20anl%C3%A4ggningsmaskiner%20f%C3%B6r%20en,ske%20om%20kommuner%20och%20bransch%20arbetar%20tillsammans

UMS Urban Mobility Systems, 2026. *Electrify – Heavy equipment for a zero-emission future*. https://urbanmobilitysystems.nl/ https://urbanmobilitysystems.nl/

Bilaga 1 – Olika typer av arbetsmaskiner

Olika typer av arbetsmaskiner

Det vanligaste är att dela in arbetsmaskinerna efter användningsområde enligt följande (detta är inte en fullständig förteckning över samtliga typer av arbetsmaskiner som finns på marknaden):

Användningsområden	Miljöarbetsmaskiner
Bygg- och anläggningsmaskiner	Inom denna grupp hittar vi grävmaskiner (hjul- och bandgående), hjul- och bandlastare, traktorer, dumpers, bandtraktorer (dozers), minigrävare, vältar (komprimeringsmaskiner) och pålningsmaskiner.
Lyft- och material-hanteringsmaskiner	Här återfinns gaffeltruckar, teleskoplastare och palltruckar samt även vissa hjul- eller bandlastare och materialhanterare.
Maskiner inom jord- och skogsbruk	Till denna grupp av arbetsmaskiner hör skördare (harvesters), skotare (forwarders, terrängfordon/terränghjulingar och fyrhjulingar. Här finns också skördemaskiner, foderputtare, traktorer och andra maskiner som används inom jordbruket.
Maskiner för väg- och markarbete	Till denna grupp av maskiner hör asfaltläggare, fräsar, traktorer, betongpumpar, sopmaskiner, markvibratorer och vältar.
Maskiner för industri och produktion	Till denna grupp av maskiner hör industrirobotar, bandtransportörer, CNC-maskiner, pressmaskiner, gruvmaskiner och lastare.
Terrängfordon	I denna grupp återfinns exempelvis snöskotrar, terrängfordon och pistmaskiner.

Här redovisas de olika typerna av arbetsmaskiner som det har ansökts stöd om inom Klimatpremien.

Fyrhjulingar

En fyrhjuling är ett motorfordon med fyra hjul, byggt för att klara ojämn terräng och kallas ibland för ATV (All-Terrain Vehicle) eller för UTV (Utility Task Vehicle), den senare en mer robust terränggående fyrhjuling. Fyrhjulingar kännetecknas av fyra, större, terränghjul och kan köras i terräng, på skogsvägar och jordbruksmiljöer. Fyrhjulingar finns både som arbets- som fritidsfordon. Terränghjuling (ATV) är en fyrhjuling som är främst avsedd för att köras i terräng och får normalt inte köras på allmän väg, med vissa undantag som fordonet är fordonsregistrerat.

Eldrivna fyrhjulingar kan delas in efter fordonets motoreffekt, där små fyrhjulingar har en motoreffekt upp till 20 kW, mellanstora 21–40 kW och stora fyrhjulingar har en motoreffekt över 40 kW. Det har totalt inkommit 20 ansökningar för fyrhjulingar; fyra för små maskiner, sex för mellanstora och 10 stora maskiner. Fyrhjulingar har oftast en tjänstevikt på cirka 400–500 kg och klarar inte viktkravet på en tjänstevikt på 1 000 kg.

Gräsklippare

Gräsklippare finns i lite olika storlekar beroende på användsningsområde. De mindre och mellanstora gräsklipparna har en motoreffekt från 1 till 4,5 kW, dessa kan inte heller få stöd via Klimatpremien. Stora gräsklippare har en motoreffekt över 4,5 kW. Då förordningen inte medger stöd till små- och mellanstora gräsklippare har ansökningar, 20 stycken, inkommit för stora gräsklippare. Dessa klippare har haft en motoreffekt som överstiger 10 kW.

Vissa större åkgräslippare klarar viktkravet avseende en tjänstvikt på 1 000 kg med de flesta, mindre, gräsklippare har en tjänstevikt understigande 1 000 kg.

Grävmaskiner

Grävmaskiner används för att primärt utföra grävarbeten. Detta är den största gruppen av maskiner som det har sökts klimatpremie för. Under perioden 2020–2025 har det kommit in ansökningar för totalt 268 maskiner, där 59 % av dessa har varit stora grävmaskiner med en nettoeffekt över 51 kW. Grävmaskinerna går att dela in i tre olika grupper efter motoreffekt på samma sätt som för fyrhjulingarna. Här är det en tydlig övervikt på stora eldrivna grävmaskiner med en motoreffekt över 50 kW, nästan 60 procent av de sökta grävmaskinerna är stora. Även de mindre maskinerna, som är upp till 25 kW, är också många. Däremot, i det mellanstora segmentet, 26–50 kW, är antalet maskiner få. De flesta grävmaskiner, även de så kallade microgrävarna, har en tjänstevikt som överstiger 1 000 kg.

Hjullastare

Hjullastare, eller bandlastare om maskinen drivs av band, används till att förflytta exempelvis massor och gods på korta avstånd. Detta är den näst största gruppen vad gäller med totalt 112 ansökningar under åren 2021–2025 för 211 hjullastare. Hjullastarna är här grupperade i tre olika grupper efter motoreffekt och när det gäller ansökningarna är det en jämn fördelning mellan de tre grupperna stora, mellanstora och små maskiner. Små hjullastare räknas maskiner med en motoreffekt upp till 20 kW, 69 fordon, mellanstora 21–69 kW, 79 fordon, och stora maskiner med en motoreffekt över 70 kW, och de var 63 stycken. De flesta hjullastare har en tjänstevikt som överstiger 1 000 kg.

Kranmaskiner

Mobila kranmaskiner används för att lyfta material och gods på till exempel byggarbetsplatser och för lyft av gods i hamnar. De ansökningar som har kommit till Klimatpremien har uteslutande varit maskiner med en nettoeffekt över 90 kW och räknas som stora maskiner. Det är inte många kranmaskiner som det sökts stöd för, endast sex stycken. Det finns små kranmaskiner med en motoreffekt upp till 30 kW och mellanstora maskiner med en motoreffekt mellan 30–90 kW men inga ansökningar har inkommit inom dessa segment. Kranmaskiner är i allmänhet tunga maskiner med en tjänstevikt över 1 000 kg.

Materialhanterare

Materialhanterare används för att förflytta material på exempelvis skrotar och återvinningsstationer. Materialhanteraren får dock inte vara stationär, utan måste vara mobil med egen framdrift, för att kunna få stöd via Klimatpremien. Det går att dela in materialhanterare i små (upp till 50 kW), mellanstora (51–90 kW) och stora maskiner (över 91 kW) och de ansökningar för 17 materialhanterare som inkommit har två varit små maskiner, tre mellanstora och 12 stora maskiner. Samtliga materialhanterare är stora maskiner och torde överstiga gränsen en tjänstevikt om 1 000 kg.

Pålningsmaskiner

Pålningsmaskiner är mobila maskiner som används för att slå ner, företrädesvis, betongpålar, som används för att bära upp olika typer av byggnader. Alla pålningsmaskiner är stora maskiner och delas därför inte in i små, mellanstora och stora maskiner. Total har det inkommit ansökningar för totalt sex pålningsmaskiner. Även när det gäller pålningsmaskiner är tjänstevikten normalt över 1 000 kg.

Sopmaskiner

Sopmaskiner är maskiner som används för att sopa gator, vägar, cykel- och gångbanor samt andra ytor. För att vara stödberättigade ska sopmaskinen ha en egen framdrift, dvs. stöd kan inte lämnas till sopmaskiner som dras av exempelvis en traktor. Totalt har det inkommit stöd till en mellanstor maskin i segmentet 16–30 kW och sex stora sopmaskiner med motoreffekter över 30 kW. De större sopmaskinerna torde ha en tjänstevikt mer än 1 000 kg.

Teleskoplastare

Teleskoplastare är mobila fordon försedda med en kranbom och används för att förflytta gods, pallar och byggmaterial på kortare avstånd. Det har inkommot ansökan som stöd till en liten teleskoplastare, fem mellanstora och två stora teleskoplastare. En liten teleskoplastare med en motoreffekt upp till 60 kW har det sökts stöd för. Utöver det har ansökningar för fem mellanstora lastare i segmentet 60–100 kW och två stora teleskoplastare med en motoreffekt över 100 kW och normalt en tjänstevikt över 1 000 kg.

Traktorer

Traktorer är ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som används framför allt i jordbruket som även kan dra olika typer av maskiner, exempelvis plogar. Traktorer används även exempelvis i kommunal verksamhet för att dra sopmaskiner och annan utrustning. Det har inkommit totalt ansökningar för nio eldrivna traktorer vilket är anmärkningsvärt då det finns cirka 270 000 registrerade traktorer i Sverige där A-traktorerna (så kallade epa-traktorer) räknas bort. Tre traktorer har varit små med en motoreffekt upp till 40 kW, två mellanstora i segmentet 41–90 kW samt fyra stora med en motoreffekt över 90 kW. Det finns inga traktorer inom jordbruket som har en tjänstevikt under 1 000 kg.

Truckar

Eltruckar används både inomhus och utomhus för att flytta material. Truckar finns i huvudsak tre olika grupper efter motoreffekt, små, medelstora och stora maskiner. De små truckarna är oftast vanliga eldrivna truckar medan de större är s.k. motviktstruckar. 12 ansökningar har inkommit för små truckar med en motoreffekt upp till 20 kW, 16 truckar har varit mellanstora i segmentet 21–50 kW men de allra flesta truckarna, 53 stycken, har varit stora truckar med en motoreffekt överstigande 50 kW. Mindre truckar klarar inte gränsen på en tjänstevikt på 1 000 kg medan en del större truckar klarar det.

Vältar

Vältar används för att göra ytor plana, exempelvis vid vägbyggen. Vältar är vanligen små och det märks även på de som det sökts stöd för. Av 12 inkomna vältar är 11 små maskiner men en motoreffekt upp till 40 kW. En mellanstor vält har haft en motoreffekt i segmentet 41–80 kW men inga stora vältar, med en motoreffekt överstigande 80 kW har inkommit. Vältarna är ofta stora och tunga maskiner med en tjänstevikt över 1 000 kg.

Övriga arbetsmaskiner

Under kategorin *Övriga miljöarbetsmaskiner* finns arbetsmaskiner där det enbart inkommit ett fåtal ansökningar. Där hittar vi asfaltläggare (2) som används vid läggning av asfalt vid ex. vägbyggen, betongpump (1) för fördelning av betong, dumper (6) en kraftigare variant av hjullastare som används för att fördela massor, foderputtare (1) som fördelar foder i en ladugård, laddare (13) för att ladda eldrivna fordon, pumpmaskin (1) för att pumpa vätskor samt snöskotrar (14). Laddare och snöskotrar är fordon som inte kan få stöd via dagens regelverk. Foderputtare har troligtvis för låg nettoeffekt för att kunna få stöd.

För en fossilfri och robust *energiframtid*

Ett samhälle utan energi är ett samhälle som står stilla. Energimyndigheten arbetar för att trygga energin som samhället behöver och för att forma framtidens fossilfria energisystem.

Vi ser till helheten och energisystemets alla delar. Från produktion till användning, från teknik till marknad, från lokala lösningar till globala samband. Vi visar var utmaningarna finns och var möjligheterna skapas.

Med den kunskapen utformar vi styrmedel, föreslår åtgärder och riktar insatser dit de gör mest nytta. Vi kopplar ihop analys med policy, forskning med praktik och innovation med marknad för största möjliga samhällsnytta och en stärkt konkurrenskraft.

Vi ser till att kunskap och fakta driver utvecklingen av energisystemet.
Vi identifierar nuläge och framtid, risker och potential. Det ger underlag för beslut som väger in olika perspektiv och skapar förutsättningar för en hållbar energiframtid för oss alla.

Tillsammans med andra aktörer arbetar vi för att Sveriges energisystem ska vara fossilfritt och att vi har en trygg och konkurrenskraftig energiförsörjning. Inte bara i dag, utan även i morgon och långt in i framtiden.

I vardag och i kris, i tillväxt och i omställning.

Energimyndigheten
Box 310 • 631 04 Eskilstuna • 016-544 20 00 • registrator@energimyndigheten.se • energimyndigheten.se