



Gröna Mobilister
Kornellgatan 18
256 68 Helsingborg
info@gronamobilister.se

Remissvar
Dnr KN2025/01166
27 september 2025

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten

Skickat till:
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Mobilister gällande **Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan**

Om Gröna Mobilister

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Vi på Gröna Mobilister väljer att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Klimat- och näringslivsdepartementet i det fortsatta arbetet för att uppnå ett hållbart transportsystem.

Övergripande synpunkter

Positiva delar:

- Att premien riktar sig till utsatta hushåll som kan påverkas negativt av ETS 2 och har begränsad tillgång till kollektivtrafik
- Att premien syftar till att stödja både nybilsförsäljningen och andrahandsmarknaden för elbilar och att även leasingupplägg är inkluderade
- Att administrationen föreslås vara automatiserad – enkelhet är viktigt för att gemene man ska kunna tillgodose sig detta stöd

Övergripande kritik:

- Risk finns att premien cementserar bilberoende i områden där utbyggd kollektivtrafik skulle vara mer hållbar långsiktigt.
- Helhetssyn på hållbar mobilitet saknas – fokus ligger endast på elbilar utan att beakta kollektivtrafik och andra hållbara transportalternativ.
- Inga styrmedel föreslås för att avveckla fossildrivna fordon för att maximera klimatnyttan.

Generellt:

- Förslaget är välkommet som komplement men måste kombineras med satsningar på andra hållbara transportalternativ för att uppnå verklig transporträttvisa.

Detaljerade synpunkter

Målgruppens avgränsning och geografiska kriterier

Gröna Mobilister ser positivt på att premien riktar sig till hushåll med lägre inkomster i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Detta är en rimlig utgångspunkt för att hantera de sociala konsekvenserna av ETS 2.

Dock saknar förslaget en analys av hur stor andel av målgruppen som faktiskt skulle kunna dra nytta av elbilspremien. Vi hade gärna sett en beräkning av hur stor andel av målgruppen som realistiskt kan förväntas använda premien.

Bristande helhetsperspektiv på hållbar mobilitet

Det största bekymret med förslaget är att det fokuserar ensidigt på elbilar som lösning för målgruppens mobilitetsbehov. EU-fondens specifika mål är bland annat att stödja utsatta hushåll och utsatta transportanvändare genom åtgärder som syftar till att ge förbättrad tillgång till utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet och transport. Denna formulering öppnar för en bredare tolkning än endast elbilar.

För många hushåll i målgruppen skulle förbättrad kollektivtrafik, cykelinfrastruktur eller andra delningslösningar kunna vara mer kostnadseffektiva och hållbara alternativ än att äga en elbil. Särskilt för hushåll med mycket begränsade ekonomiska resurser kommer även en subventionerad elbil innebära betydande löpande kostnader med försäkring, service, kostnad för laddning mm.

Vi ser att en kombination av elbilspremie för de som verkligen behöver egen bil och samtidiga investeringar i kollektivtrafik eller andra transportlösningar skulle ge en

mer balanserad och långsiktigt hållbar lösning. Kollektivtrafik är både mer klimateffektiv per resa och mer inkluderande eftersom den når även dem som aldrig kommer att ha råd med egen bil.

Premiens storlek och utformning

Den föreslagna premiistorleken på 54 000 kronor (1 500 kr/månad i 36 månader) är rimlig för att göra skillnad för målgruppen. Att premien minskar till 36 000 kronor från 2028 kan motivera tidigare ansökningar, vilket är positivt.

Avveckling av fossila fordon

Den största klimatnyttan uppnås om en ny elbil ersätter en gammal bil som bara kan köras på bensin eller diesel. Det finns en risk att en elbilspremie i stället leder till att det sammanlagda antalet bilar och den totala körsträckan ökar. För att stimulera avveckling av äldre bilar bör den föreslagna premien kombineras med den nuvarande skrotningspremien, så att de som skrotar sin gamla bil när de tar del av elbilspremien får dubbelt stöd.

Administrativa aspekter och kontroll

Den föreslagna automatiserade administrationen är välkommen för att minska byråkratin och underlätta för den enskilde.

Förslag till förbättringar

Baserat på dessa synpunkter föreslår Gröna Mobilister följande förbättringar:

1. *Integrerad konsekvensbedömning:* Genomför en bredare analys av hur elbilspremien påverkar transportmönster, klimat och regional utveckling, inklusive risk för ökat bilberoende.
2. *Komplettera med kollektivtrafiksatsningar:* Se över möjligheterna att använda en del av medlen från den sociala klimatfonden för andra åtgärder, såsom att förbättra kollektivtrafiken i områden med begränsad tillgång. Detta skulle gynna fler personer och ge större klimatnytta per investerad krona.
3. *Avveckling av fossila fordon:* För att maximera klimatnyttan bör elbilspremien kombineras med den nuvarande skrotningspremien, så att de som skrotar sin gamla bil när de införskaffar en elbil får det största stödet. En person som köper en ny elbil och skrotar sin gamla bil skulle därmed erhålla $54\,000 + 25\,000 = 79\,000$ kr i premie.

Avslutande kommentarer

Gröna Mobilister ser positivt på att Sverige tar ansvar för de sociala konsekvenserna av klimatomställningen genom ETS 2. Elbilspremien kan vara en viktig pusselbit, men bör inte ses som en helhetslösning.

En verkligt hållbar och rättvis transportpolitik kräver investeringar i kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och andra alternativ som når alla, inte bara de som har råd med egen bil även med subventioner. Den sociala klimatfonden ger en unik möjlighet att tänka helhetligt kring klimaträttvisa – den möjligheten bör utnyttjas fullt ut.

Vi uppmuntrar Naturvårdsverket att se elbilspremien som en del av en bredare mobilitetsstrategi som prioriterar de mest kostnadseffektiva och inkluderande lösningarna för att hantera ETS 2:s sociala konsekvenser.

För Gröna Mobilister

Jesper Johansson, ordförande

Per Östborn, tf generalsekreterare