

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
kn.remissvar@regeringskansliet.se
samt kopia till: kn.kl@regeringskansliet.se
Diarienummer KN2025/01166

Remissvar på Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

1 Inledning

Mobility Sweden välkomnar förslaget om en riktad elbilspremie som finansieras via EU:s sociala klimatfond. Rätt utformad kan premien stärka elektrifieringen, något som är eftersträvarvärt och avgörande för omställningen. Nedan redogörs för vår bedömning samt de justeringar vi anser nödvändiga för att förslaget i högre utsträckning ska nå sitt klimat- och fördelningspolitiska mål och göra verklig skillnad i omställningen.

2 Sammanfattande ställningstaganden

- Målgruppen bör omfatta både låg- och medelinkomsttagare i såväl lands- som storstadsnära kommuner och inkomster upp till 100 % av medianen som är en mer rättvis avgränsning.
- Antalet stödberättigade fordon bör höjas långt över dagens beräkning om 105 000 bilar, och den svenska medfinansieringen bör överstiga EU-kravet på 25 %.
- Vid privatleasing bör premien betalas direkt till leasingbolaget.
- Ett separat hemmaladdningsstöd för hushåll i flerbostadshus är avgörande för att fler ska söka och ta del av premien.
- Administrationen bör vara helt digital och leasing-/pristak anpassas eller tas bort för att undvika undanträngning och återkrav.

3.1 Målgrupp och inkomstkrav

Förslaget begränsar stödet till hushåll med inkomster upp till 80% av medel (s. 63, 139). Den tröskeln exkluderar många bilberoende hushåll strax över gränsen. Vi föreslår en glidande avtrappning upp till 100 % av medelinkomsten och två stödnivåer (hög/låg) för att undvika branta marginaleffekter.

3.2 Geografisk avgränsning

Stödet riktas till 177 landsbygdskommuner och DeSO-områden med svag kollektivtrafik (s. 62). Mobility Sweden ser en risk för upplevd orättvisa när storstadsnära låginkomstkommuner utesluts. Mobilitets- och reseavdragsdata kan användas för att inkludera bilpendlare i dessa kommuner utan att urholka syftet med styrmedlet.

3.3 Fordon och finansieringsform

Mobility Sweden vill understryka vikten av och välkomna det faktum att stödet omfattar både nya och begagnade elbilar samt leasing.

För att sänka hushållens månadskostnad och klara kreditprövningarna bör premien vid leasing betalas direkt till leasingbolaget.

Mobility Sweden ser en risk med att lägga för stor del av finansieringen mitt i premieperioden och för lite när premien de facto införs. Intresset och nyttjandet väntas vara störst i början. För år med finansiering över en miljard bör myndigheten kunna spara medel till kommande år. Därför föredrar vi en jämnare fördelning av finansieringen.

3.4 Pris- och leasingtak

Naturvårdsverket föreslår ett pristak på 500 000 kr och ett leasingtak på 4 700 kr/månad (s. 68–69). Ett statiskt leasingtak riskerar att slå ut stödmottagare när ränteläget ändras och exempelvis exkludera större familjebilar. Mobility Sweden föreslår därför att taket indexeras mot ränta eller slopas helt.

3.5 Hemmaladdning

Förslaget saknar riktat stöd för hemmaladdare. Det gör elbilen dyr i drift för hushåll som måste ladda publikt. Mobility Sweden föreslår ett parallellt hemmaladdningsstöd för de som bor i flerbostadshus.

3.6 Utbetalningsmodell och administration

Månadsvisa utbetalningar under 36 månader motiveras från Naturvårdsverkets sida av bedrägeririsk och kassafloresjämnhet (s. 68–69). Mobility Sweden tillstyrker principen men är av åsikten att utbetalning bör ske automatiskt till bankkonto eller direkt till leasingbolag. Det skulle underlätta för hushållen och förhoppningsvis göra stödet mer attraktivt att ta del av.

3.7 Volymmål och finansiering

Med föreslagen budget räcker premien till 105 000 bilar, alltså cirka 14 % av de utsatta hushållen (s. 66). För att accelerera elektrifieringen och undvika att medlen tar slut redan under de år då premien är som högst behöver den svenska medfinansieringen ökas och volymtaket revideras uppåt.

4 Kompletterande insatser

Mobility Sweden är av uppfattningen att premien bör kombineras med:

- En moderniserad bonus-malus-liknande skattestruktur.
- Långsiktiga bidrag till publik och semipublik laddinfrastruktur.
- Riktade stöd för elektrifiering av lätta och tunga nyttofordon.

5 Tydlig information för branschen och målgruppen

Mobility Sweden anser att det är av största vikt att informationen kring elbilspremien är tydlig i alla led. Aktörer i branschen kommer ställas inför en rad frågor kopplat till elbilspremien och därför är det viktigt att berörda myndigheter också kan svara på konkreta, detaljerade och mycket branschspecifika frågor.

Några frågeställningar i dagsläget som är viktiga att adressera är till exempel följande: accepteras en första förhöjd betalning när det gäller leasing, tillåts tillbehör såsom dragkrok och vinterdäck att adderas till elbilspremiens månadskostnad alternativt bilpriset.

Fler frågor som behöver tydliga svar är exempelvis huruvida serviceavtal vid privatleasing och billån får räknas av från månadskostnaden. Att det i kommunikationen tydligt informeras huruvida man får köpa eller leasa en elbil innan 13 januari och fortfarande kvalificera sig för elbilspremien.

Vi noterar att datum står i delredovisningen, men den informationen behöver förenklas och målgruppsanpassas. Detta för att så många som möjligt i målgruppen ska ta del av stödet samt för att de berörda aktörerna i branschen ska ha tillräcklig information i kommunikationen gentemot potentiella kunder samt internt.

6 Avslutning

Premien är ett viktigt verktyg, men i nuvarande form riskerar den att bli underfinansierad och för snäv såtillvida att den vänder sig till en mycket avgränsad grupp.

De av Mobility Sweden föreslagna justeringarna med bland annat en bredare målgrupp, avskaffat leasingtak, ett långsiktigt stöd för hemmaladdning samt ökad svensk medfinansiering bedöms öka styrmedlets klimatnytta och skapa högre samhällsacceptans.

Mobility Sweden står till förfogande för fortsatt dialog och teknisk expertis när regeringen utformar den slutliga förordningen och säkerställer EU-kommissionens godkännande.

ⁱ hushåll vars justerade bruttoinkomst per konsumtionsenhet (det vill säga inkomsten viktad för hushållets storlek enligt SCB:s konsumtionsvikter) ligger under 80 procent av det nationella genomsnittet för samma mått.