

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande över Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan

Valet av elbilspremien

Elbilspremien träffar inte rätt målgrupp

Elbilspremien når inte de mest utsatta hushållen vilket är syftet med fonden enligt EU-förordningen. Region Västerbottens bedömning är att elbilspremien i sin nuvarande form inte är tillräckligt för att möjliggöra elbilsägande för många resurssvaga hushåll i Västerbotten. Även med en premie på 54 000 kr kvarstår höga kostnader för leasing, försäkring, drift och laddinfrastruktur. Hushåll utan bil, körkort eller ekonomiska marginaler lämnas utanför, trots att de ofta är mest utsatta för ökade transportkostnader.

Höga administrativa kostnader

Månadsvisa utbetalningar under tre år kräver ett nytt IT-system och omfattande kontrollrutiner. Naturvårdsverket bedömer kostnaden till cirka 142 miljoner kronor.

Alternativa åtgärder skulle ge större nytta

Fonden kan enligt EU-förordningen användas för kollektivtrafik, laddinfrastruktur och riktat inkomststöd. Dessa åtgärder skulle ge bättre social träffsäkerhet och klimatnytta. Vi förordar därför en åtgärdsportfölj som ligger närmare fondens syfte och ser hellre insatser som ger

- ökad tillgång till kollektivtrafik i gles- och tätortsnära områden
- stärkt utbyggnad av lokal laddinfrastruktur
- satsningar på nätkapacitet i eftersatta områden
- teknikneutrala insatser för utsläppssnåla transporter, vilket skulle kunna inkludera biogas och biodiesel, eller innovativa samtransportlösningar.

Regionala utvecklingsförvaltningen

Datum
2025-10-02Diarienummer
RUN 355-2025
Er referens
KN2025/01166

Förslag på förbättringar i Naturvårdsverkets förslag

Inkludera även bilpooler och föreningar

Naturvårdsverket föreslår stöd endast till privatpersoner. Region Västerbotten anser att stöd bör kunna ges till bilpooler och föreningar, för att fler hushåll utan egen bil ska kunna ta del av nyttan.

Den geografiska avgränsningen för stödområdena ger orättvisa effekter

Naturvårdsverkets förslag använder kommunklassningar som urvalskriterier för vilka kommuner som ingår i stödområdet (177 kommuner). Det innebär att alla hushåll i en stödområdeskommun kan få premien (om de uppfyller övriga villkor) även om de bor i tätorter med god kollektivtrafik. Exempelvis kan alla hushåll som uppfyller inkomstkriterierna och som bor i Vännäs kommun i Västerbotten beviljas premien eftersom hela kommunen enligt kommunklassningen tillhör målgruppen. Vännäs är en kommun med relativt god kollektivtrafiktillgång i tätorterna och även den som bor nära en busshållplats eller tågstation med många dagliga avgångar kan med detta system beviljas premien. I näraliggande Umeå däremot, som definieras som större stad och som därmed inte hör till huvudmålgruppen, där kan de som bor nära kollektivtrafik inte beviljas premien. Enligt förslaget finns även undantagsområden i kommuner som definieras som större stad, så kallade DeSO A-områden, med dålig kollektivtrafiktillgång, där stöd ändå kan beviljas. Men undantagsområdena täcker inte hela kommunens landsbygdsområde och effekten blir att hushåll med god kollektivtrafiktillgång som bor i rätt kommun kan beviljas premien, medan de med sämre tillgång på grund av att de bor i en kommun som klassas som större stad, blir utan premie. Region Västerbotten uppmanar regeringen att överväga att strunta i kommunklassning och enbart bygga stödmöjligheterna på faktisk kollektivtrafiktillgång, oavsett vilken kommun hushållet finns i.

Landsbygdens hushåll behöver elbilar med stora batteri

Region Västerbotten ställer sig tveksam till maxbeloppen på 500 000 kr för en elbil. Hushållen på landsbygden i norra Sverige med mycket långa avstånd och kalla vintrar behöver elbilar med extra stort batteri och då är maxpriser 500 000 kr för lågt.

Samrådsförfarandet

Regeringen beslutade om en elbilspremie innan samrådet genomförts

Enligt artikel 5 i EU-förordningen om den sociala klimatfonden ska medlemsstaterna samråda med lokala och regionala myndigheter, arbetsmarknadens parter, civilsamhällesorganisationer och andra relevanta aktörer vid framtagandet av den nationella sociala klimatplanen. Trots att uppdraget varit känt sedan 2021 kom inbjudan till samråd först i oktober 2024 och då hade

Regionala utvecklingsförvaltningen

Datum
2025-10-02Diarienummer
RUN 355-2025
Er referens
KN2025/01166

regeringen redan beslutat att fonden skulle nyttjas till en elbilspremie. Regeringen lämnade in Sveriges sociala klimatplan till EU redan i juni 2025 och nu återstår endast att utforma detaljer i den nationella förordningen. Även det pekar på att viljan till samråd med aktörer utifrån har saknats genom hela processen.

Beslut i detta ärende har fattats av regionala utvecklingsnämnden den 2 oktober 2025 § 147.

Richard Carstedt (S)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden