



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Klimat-och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se
KN2025/01166

Stockholm 2025-09-26

Remissvar – KN2025/01166 – Remiss av Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 60 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige lämnar härmed sina synpunkter på förslaget om att införa en riktad elbilspremie till hushåll med låg eller medelinkomst i särskilt utvalda kommuner med begränsad kollektivtrafik, och som inte tidigare haft elbil eller laddhybrid.

M Sveriges synpunkter

Naturvårdsverkets förslag till elbilspremie innehåller en rad krav som kraftigt begränsar vilka som faktiskt kan ta del av stödet. För det första finns inkomstkrav: endast hushåll med inkomster under 80 % av det nationella medelvärdet har möjlighet att ta del av stödet. Det utesluter majoriteten av svenska hushåll och innebär att stödet framför allt riktar sig till de med lägre ekonomiska resurser, samtidigt som personer med måttliga inkomster, men som kan ha behov av fossiloberoende transporter i motsvarande grad, stängs ute.

Vidare finns krav på var man bor, samt att sökanden inte får ha haft elbil eller laddhybrid under de senaste 12 månaderna. Även förfallna skulder, inklusive fordonsskatt och trängselskatt, utesluter potentiella sökande.

Det mest problematiska är stödet dessutom begränsas geografiskt, en ytterligare konsekvens av att Sverige söker medel från en EU-fond. Naturvårdsverket föreslår att bara vissa kommungrupper – framför allt glesbygdskommuner och tätortsnära landsbygd – ska omfattas. Detta innebär att de flesta invånare i Sverige, som bor i tätorter eller storstäder exkluderas, oavsett behov eller engagemang i frågan om hållbara transporter.

Totalt omfattar de prioriterade 177 kommunerna enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning omkring 2,9 miljoner människor, vilket är mindre än en tredjedel av Sveriges befolkning.

Sammanfattningsvis gör kombinationen av ekonomiska och geografiska begränsningar att stödet riktar sig till en minoritet av befolkningen. Resultatet blir en stödform som på pappret verkar ambitiös, men i praktiken når relativt få människor och riskerar därmed att begränsa effekten på den svenska elbilsmarknaden.

Många privata köpare helt utan stöd

Samtidigt som man vill göra ett stort nummer av den nya satsningen, att hundratals miljoner kronor ska användas för att stötta elbilsförsäljningen, har regeringen hittills satsat miljardbelopp årligen på samma sak – men endast för den som har förmånen att ha tillgång till en elbil genom sin arbetsgivare. Schablonnedsättningen av förmånsvärdet ses som så självklar att ingen myndighet har i uppdrag att följa upp hur mycket pengar subventionen faktiskt kostar samhället.

Det vi däremot kan konstatera är att befintlig elbilspolitik enbart gynnar förmånsbilister, som alltså får betydande skattelättnader, medan privatpersoner som själva köper elbil inte får något stöd. En elbil med ett förmånsvärde som sätts ned enligt schablonmodellen kan innebära en besparing för förmånstagaren på drygt 40 000 kronor över tre år. Inget motsvarande stöd finns för privata köpare. Det skapar en orättvis fördelning av subventioner och gör att hushåll fortsätter hänvisas till billigare bensin- och dieslbilar, vilket bromsar omställningen till elektrifiering.

Sammanfattning

Privatpersoner måste kunna ta del av ett stöd motsvarande det som ges till den som har en förmånsbil via sin arbetsgivare. En klimatbilsbonus måste gälla utan krångliga villkor och oberoende av bostadsort. För att påskynda elektrifieringen och minska beroendet av fossila drivmedel behöver trösklarna sänkas för alla, inte bara för dem som får en tjänstebil via jobbet eller bor i en viss kommun.

Riksförbundet M Sverige

Heléne Lilja
vd

Carl-Erik Stjernvall
Teknisk expert