

Datum
2025-09-19**Diarienummer**
Utr 2025/51**Ert diarienummer**
KN2025/01166Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

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

Trafikanalys ser positivt på ett stöd riktat till hushåll som på egen hand har svårt att undvika betydande kostnadsökningar till följd av ETS2. Utformningen av den föreslagna elbilspremien medför dock att det sannolikt blir en relativt liten andel hushåll i gruppen hushåll med låg inkomst som har möjlighet att ta del av premien eftersom motprestationen är att köpa en elbil eller binda sig i ett leasingavtal, något som kan vara svårt för hushåll med låg ekonomisk standard.

För att säkerställa acceptansen för stödet och även förenkla administrationen av elbilspremien vill Trafikanalys lyfta vikten av tydlig kommunikation om premiens utformning, krav och geografiska avgränsning. Trafikanalys bedömer också att det finns en risk att berättigade hushåll avstår från att söka premien för att de inte känner till premien, eller av oro för att de inte ska få ta del av premien efter att de har köpt en elbil. Ett upplägg med någon form av förhandsbesked skulle kunna motverka sådana situationer.

Når stödet fram till de som behöver det?

Trafikanalys bedömer att de som har allra störst behov av elbilsstöd från sociala klimatfonden finns i de lägre inkomstnivåerna. För att skapa acceptans för ETS2 och undvika att hushåll med låg ekonomisk standard drabbas oproportionerligt hårt av höjda drivmedelspriser har detta elbilsstöd tagits fram. Trafikanalys bedömer dock att det finns risk för att just denna grupp inte kommer att ha möjlighet att ta del av stödet.

Dagens elbilar ägs till 75 % av de 30 % i befolkningen som har högst inkomster, och endast 8 % ägs av den halva av befolkningen som har inkomster under medianen.¹ Även med ett riktat stöd till resurssvaga hushåll bedömer Trafikanalys att det i praktiken blir en liten del av målgruppen som kommer att ha möjlighet att införskaffa en elbil.

Vid ett köp av elbil, begagnad eller ny, krävs i regel en hög initial utgift som sedan kompenseras för över tid genom lägre rörliga kostnader. Privatleasing ställer oftast inget krav på handpenning, men ställer istället krav på att den sökande klarar en kreditprövning. Till det kan månadskostnaden även med elbilstödet bli alltför hög vid privatleasing för att det ska vara ett alternativ för hushåll med låg inkomst. Trafikanalys har i tidigare studier visat att privatleasing förvisso har sänkt trösklarna för hushåll att efterfråga en elbil, och på så sätt breddat elbilsmarknaden.² Dessa studier visar dock att det är få låginkomsthushåll som väljer att privateasa en bil, fortfarande handlar det om hushåll med relativt god ekonomisk standard. Det finns därmed en risk för att hushåll med lägre inkomster inte har möjlighet att söka stödet på grund av en för hög initial utgift och där utbetalningar för att täcka utgiften sedan sträcker sig över tre års tid. Vid leasing kan månadskostnaden också upplevas som för hög.

Samtidigt är det av vikt att så många som möjligt som kan bedömas ha både relativt låg inkomst, låg tillgänglighet till kollektivtrafik och samtidigt höga utgifter för diesel och bensin i sin vardag kan ta del av elbilspremien. Trafikanalys är därför positiva till att premien tillåter köp av begagnade elbilar, vilket sannolikt kommer vara det vanligaste förekommande valet när premien söks.

I och med att premien tillåter köp av begagnade bilar kan andrahandsmarknaden för elbilar stärkas och därmed minska exporten av begagnade elbilar som ökat markant de senaste åren.³ På sikt kan stödet därmed bidra till att andelen elbilar i Sverige ökar, även om stödets bidrag till nybilsregistreringen av elbilar blir begränsat. Detta leder i sin tur till att stödet bidrar till mer gynnsamma förutsättningar för en andrahandsmarknad med mer överkomliga priser. En del av syftet med stödet är bland annat att underlätta tillgången på elbilar (se avsnitt 4.2).

Precis som Naturvårdsverket har identifierat i sitt förslag bedömer Trafikanalys att det kommer vara utmanande att nå ut med informationen till de berörda hushållen om att stödet finns och att de är berättigade att söka. Framför allt bedömer Trafikanalys att det finns en risk att berättigade hushåll avstår från att söka premien för att de inte känner till premien, eller av oro för att de inte ska få ta del av premien efter att de har köpt en elbil. Ett upplägg som på något sätt inkluderar ett förhandsbesked skulle kunna motverka sådana situationer, vilket Trafikanalys bedömer vara av stor betydelse för att stödet faktiskt nyttjas. Att utbetalningarna sker utspritt över en längre tid är dock viktigt för att undvika oegentligheter.

¹ Trafikanalys fordons- och hushållsdatabas

² Trafikanalys (2023) *Vem väljer en elbil – de svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider*. Rapport 2023:2, Trafikanalys (2024) *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi* Rapport 2024:10

³ Trafikanalys (2025) *Export av begagnade personbilar under 2024*. PM 2025:5

Begränsad geografisk spridning av stödet

Även om hushåll i stora delar av landet är berättigade till att söka stödet bedömer Trafikanalys att det främst är hushåll i pendlingskommuner i anslutning till storstäderna som kommer att nyttja stödet. Trafikanalys har tidigare visat att en hög andel elbilar registreras i just pendlingskommuner, vilket bl.a. kan förklaras av god ekonomi, långa körsträckor och billigare driftskostnader.⁴ Sannolikt kommer en stor del av stödet att betalas ut till pendlingskommuner i anslutning till storstäderna då hushåll i dessa kommuner bedöms kunna ha både behov och de ekonomiska förutsättningarna som behövs för att köpa en elbil. Trafikanalys har även kunnat visa att det är vanligt att elbilar återfinns i hushåll med mer än en bil. En möjlig utveckling är därför att hushåll använder premien till att finansiera en andra bil. Blir elbilen hushållets andra bil kommer sannolikt elbilens körsträcka, och därmed klimatnytta, bli lägre än förväntat. På sikt borde dock högre drivmedelspriser styra mot att hushållen i högre grad nyttjar elbilen.

Viktigt att följa upp effekter av elbilspremien

Ett syfte med elbilspremien är att stödja utsatta transportanvändare som särskilt påverkas av ETS2 och en utgångspunkt är att stödet ska vara träffsäkert. Som redan lyfts finns det farhågor för att stödet inte kommer att nå alla hushåll som är berättigade att ta del av det. Sannolikt når stödet i huvudsak gruppen närmast under den specificerade inkomstgränsen. Trafikanalys anser därför att det är av stor vikt att utbetalningarna av stödet följs upp kontinuerligt och att effekterna av stödet utvärderas. Detta för att vid behov kunna justera stödets utformning så att önskvärda effekter uppnås. Kunskap om stödets effekter blir även ett viktigt underlag för utformning av eventuella kompletterade åtgärder längre fram. I underlaget framgår att uppskattningar av antalet potentiella sökande utifrån inkomstnivå och behov har jämförts med tillgången på stöd. Det blir viktigt att följa utfallet av dessa uppskattningar. Även regelefterlevnad, eventuellt fusk, eller grunder för att avbryta utbetalningen av premien behöver följas för att säkerställa att premien används på rätt sätt.

Bedömning av förslaget i förhållande till de transportpolitiska målen

Naturvårdsverkets förslag om en premie för elbilar ligger tydligt i linje med det transportpolitiska hänsynsmålet. Genom att öka andelen elbilar i fordonsflottan kan utsläppen av växthusgaser minska och därmed bidra till ökad måluppfyllelse.

När det gäller funktionsmålet och transporterens ekonomiska överkomlighet blir bilden mer tudelad. Även om stödet riktas till hushåll i områden med låg tillgång till kollektivtrafik, bedömer Trafikanalys att det är hushåll som redan är väldigt nära att ha de ekonomiska förutsättningarna att köpa eller leasa en bil som kommer att dra nytta av premien. Sannolikt kommer det att finnas kvar ett betydande antal hushåll som har dålig tillgång till kollektivtrafik, är bilberoende, men som saknar resurser för att byta till en elbil även med stödet. Tillgängligheten för dessa hushåll riskerar att försämrats i och med att de påverkas negativt av höjda drivmedelspriser på grund av ETS2 men inte har de resurser som behövs för att nyttja stödet.

⁴ Trafikanalys (2024) *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi* Rapport 2024:10

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Mikael Levin. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit samt Lisa Eriksson.

Mattias Viklund

Generaldirektör