



Klimat- och näringslivsdepartementet

Remissammanställning av Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan

1. Inkomna remissvar

Remissen av Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan skickades den 27 juni 2025 till 78 remissinstanser. I denna remissammanställning återges remissinstansernas syn på Naturvårdsverkets författningsförslag samt det underlag som använts för att ta fram förslaget.

48 svar har inkommit varav 15 avstår från att lämna några synpunkter och 35 instanser har inte svarat på remissen. 5 av de inkomna svaren kommer från instanser som inte särskilt bjudits in att yttra sig. Bland svaren återfinns 5 kommuner, 6 regioner och regionförbund, 14 myndigheter, 6 lärosäten, 2 oberoende forskningsinstitut, 1 privatperson samt 14 bransch- och intresseorganisationer och ideella föreningar (se Bilaga – Förteckning över remissinstanser).

2. Övergripande om Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket har i uppdrag av regeringen tagit fram underlag till den sociala klimatplan som regeringen ska lämna till EU-kommissionen. Uppdraget har genomförts i nära samarbete med ett flertal andra myndigheter, däribland Konjunkturinstitutet och Trafikanalys som bistått Naturvårdsverket med underlag, beräkningar och analyser. Underlaget innehåller förslag på utformning av en elbilspremie som riktar sig till transportfattiga och utsatta transportanvändare, vilka är målgrupper som kan få stöd inom ramen för EU:s sociala klimatfond. Den sociala klimatfonden

inrättades i maj 2023 i syfte att minska de negativa sociala konsekvenserna av att inkludera växthusgasutsläpp för byggnader och vägtransporter i tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet (ETS 2), och därmed bidra till en socialt rättvis omställning till klimatneutralitet. Utöver dessa övergripande mål har Naturvårdsverket tillämpat ytterligare ett antal kriterier vid val av styrmedel, nämligen att premien ska vara träffsäker, bidra till social acceptans för klimatpolitiken, utformas på ett sätt som minimerar risken för fusk och bedrägeri samt att den ska kunna administreras kostnadseffektivt.

För att säkerställa att elbilspremien når rätt målgrupp ställs flera krav på sökande, bland annat inkomstkrav, krav på bosättning i landsbygdskommun eller område med begränsad tillgång till kollektivtrafik, samt att sökandens hushåll inte redan får ha tillgång till en laddbar bil vid tiden för ansökan. Inkomsttaket föreslås sättas vid 80 procent av det nationella medelvärdet av skattepliktiga inkomster före skatt, justerade efter hushållssammansättning. Sökande får inte enligt senaste tillgängliga deklaraionsuppgifter ha betalat statlig skatt. Premien får inte heller beviljas om sökanden eller någon i sökandens hushåll har skulder som avser förfallna skatter eller avgifter enligt ett flertal trafikrelaterade lagar.

Även fordonet måste uppfylla vissa kriterier för att ingå i premien. Elbilens pris får uppgå till högst 500 000 kronor men får inte understiga den för ansökan gällande högsta möjliga elbilspremie, detta för att det inte ska vara möjligt att bli överkompenserad genom elbilspremien. Om elbilen leasas får månadskostnaden inte överstiga 4 700 kronor och av ovannämnda skäl bör månadskostnaden inte vara lägre än 1/36 av stödbeloppet. Elbilen får inte tidigare ha tillhört en hushållsmedlem eller närstående till sökanden. Eftersom stödet riktar sig till privatpersoner får fordonet inte användas i enskild näringsverksamhet. Ansökan kan göras före eller upp till två månader efter köp eller påbörjad leasing av elbil, och premien gäller för både nya och begagnade fordon. Stödet gäller i upp till tre år och betalas ut månadsvis för att minska risken för att premien används för annat än köp eller leasing av elbil.

Naturvårdsverket föreslår att elbilspremien som mest ska uppgå till 54 000 kronor om en ansökan inkommit före den 1 juli 2028 och 36 000 kronor om en ansökan inkommit den 1 juli 2028 eller senare. Ansökningarna ska dock ha kommit in till Naturvårdsverket senast den 30 juni 2029. Förutom de

sociala fördelar som premien medför förväntas stödet även bidra till minskade utsläpp samt en större andrahandsmarknad för elbilar i Sverige.

3. Remissinstansernas synpunkter om förslaget

3.1 Remissinstansernas samlade synpunkter

3.1.1 Inkomstkravet

Inkomstkravet utgör en av de mest omdiskuterade frågorna bland remissvaren. Många av remissinstanserna, i synnerhet bransch- och intresseorganisationerna, anser att inkomsttaket har satts för lågt och utesluter hushåll som är i behov av stöd. Ett ändringsförslag som förekommer i flera av remissvaren är att taket höjs till 100% av medianinkomsten. Två remissinstanser föreslår olika premienivåer för olika inkomstgrupper, och *Trafikanalys* föreslår en sänkning av inkomsttaket för att öka stödets träffsäkerhet. Ett flertal remissinstanser uttrycker tydligt stöd för det föreslagna inkomsttaket.

Förutom inkomsttakets nivå diskuteras även beräkningen av hushållens justerade inkomster. Vissa remissinstanser framhåller att komplexiteten i dessa beräkningar riskerar att försvåra ansökningsprocessen, eller i värsta fall avskräcka hushåll från att ansöka om premien.

3.1.2 Stödområdet

Sveriges Kommuner och Regioner, Stockholm Environment Institute, Trafikverket, Statens Energimyndighet, Energiföretagen Sverige, Mobility Sweden, Drivkraft Sverige, Riksförbundet M Sverige, Piteå kommun, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen ifrågasätter stödets geografiska räckvidd. Även om merparten ställer sig positivt till att premien är avsedd för hushåll med bristande tillgång till kollektivtrafik riktas kritik mot hur stödområdet har definierats. Bland annat föreslås genomsnittliga körsträckor och data från reseavdrag som alternativa grunder för avgränsningen. Två instanser uttrycker önskemål om att även tätorter ska omfattas av stödområdet.

3.1.3 Social acceptans för premien

En betydande andel av remissinstanserna välkomnar förslagets satsning på utsatta transportanvändare, och ett flertal instanser betonar även att riktade insatser av detta slag är avgörande för en rättvis omställning samt för att öka den sociala acceptansen för klimatpolitiken. Däremot visar de många

invändningar som inkommit mot det föreslagna inkomstkravet och stödområdet att det finns risk för att premien upplevs som orättvis. Några remissinstanser, däribland *Finansbolagens Föreningen* och *Landsorganisationen i Sverige (LO)*, har visserligen en mer nyanserad syn på kriterierna och lyfter både för- och nackdelar med de avgränsningar som gjorts. Givet risken för upplevd orättvisa understryker flera remissinstanser vikten av tydlig kommunikation om premiens utformning och syfte, för att stärka allmänhetens förtroende för stödet.

3.1.4 Fordonstyper och ägarskap

Nästintill samtliga remissinstanser som valt att yttra sig om förslaget ställer sig positivt till att stödet omfattar både nya och begagnade bilar. Endast *Region Jämtland Härjedalen* ställer sig kritiskt till detta. Remissinstanserna lyfter fördelar såsom förbättrad tillgänglighet för målgruppen, en påskyndad omställning av fordonsflottan och en stärkt andrahandsmarknad för elbilar i Sverige. Det finns även brett stöd för att möjlighet ges till både köp och leasing av elbil.

Samtidigt som många av instanserna uttrycker stöd för pristaket för de fordon som täcks av premien menar vissa att den föreslagna nivån riskerar att utesluta större familjebilar och modeller med längre räckvidd.

3.1.5 Stödets slutpunkt och omfattning

Energiföretagen Sverige, *Mobility Sweden*, *Tjänstemännens Centralorganisation*, *Drivkraft Sverige* och *2030-Sekretariatet* önskar att stödet utökas på ett antal olika sätt. Flera instanser ser gärna att stödperioden förlängs bortom 2029 och uppmanar till att fler resurser avsätts för ändamålet. Instansernas motiveringar för ett utökat stöd går bland annat ut på att fler hushåll i målgruppen ska kunna ta del av premien, att stödet ska vara förenligt med hushållens långsiktiga ekonomiska behov samt att målgruppen ska breddas för att innefatta andra berörda samhällsgrupper i omställningen.

3.1.6 Tillgänglighet för målgruppen

Ett antal remissinstanser uttrycker oro för att premien inte når de hushåll som är i störst behov av stödet. Flera hinder för låginkomsthushåll att ta del av premien nämns i remissvaren, exempelvis höga initiala kostnader vid köp och leasing, bristande betalningsvilja, kreditprövningar och löpande kostnader för försäkring, underhåll och laddning. Vidare menar vissa instanser att delar av stödets målgrupp utesluts på grund av kravet på att inte

ha ägt en laddbar bil under de 12 månader som föregår ansökan. Anledningarna till detta uppges vara att ett hushåll kan ha behov av fler än en bil, eller behöva ersätta sin nuvarande bil med en elbil som bättre motsvarar hushållets transportbehov.

3.1.7 Handläggning och administration

Flera myndigheter, kommuner och regioner liksom *Drivkraft Sverige*, *Finansbolagen Sverige*, *Mobility Sweden* och *LO* lämnar synpunkter om handläggning och administration av stödet. Vissa instanser vill betona fördelarna med en fullt digitaliserad och automatiserad process, medan andra ifrågasätter om detta är möjligt givet de kontroller som måste utföras enligt förslaget. Ett återkommande orosmoment är att de krav som ställs på sökande gör att handläggningen blir komplicerad och tidskrävande. Flera instanser anser därutöver att månadsvisa kontroller och utbetalningar skapar onödiga administrativa kostnader. Tydlig kommunikation om premiens villkor och omfattning rekommenderas av flera instanser för att minska handläggningstider och belastning på berörda myndigheters kundtjänst.

Boverket, *LO*, *Finansbolagens Förening* och *Trafikanalys* uppmärksammar risken för fusk och bedrägeri, och ser mer positivt på regelbundna utbetalningar. Remissinstanserna belyser möjliga sätt på vilka stödet kan manipuleras, såsom folkbokföringsfusk, skenavtal eller att elbilen används av personer utanför det berättigade hushållet. *Boverket* ger ett antal konkreta förslag på ändringar i författningstexten för att korrigera några av dessa kryphål.

3.1.8 Kompletterande åtgärder

Många av remissinstanserna betraktar elbilspremien som en viktig pusselbit i ett bredare stödpaket för utsatta samhällsgrupper i klimatomställningen, och anser därmed att stödet bör kompletteras med ytterligare styrmedel. Bland förslagen på kompletterande åtgärder finns utökat stöd för offentlig såväl som privat laddinfrastruktur, riktade stöd till mikroföretagare, investeringsstöd för energieffektivisering och större satsningar på kollektivtrafiken.

3.1.9 Uppföljning

Vikten av att kontinuerligt följa upp stödets effekter betonas i många av remissvaren. Några aspekter som rekommenderas tas med i framtida utvärderingar av stödet är premiens träffsäkerhet, antal sökande,

regelefterlevnad och klimatnytta. *Stockholm Environment Institute* ger även ett antal förslag på indikatorer, bland annat ersätta fossilkilometer och effekter på kollektivtrafiken i berörda områden.

3.2 Remissinstanser som tillstyrker förslaget

Lycksele kommun, Stockholms universitet tillstyrker förslaget utan vidare kommentarer.

Formas tillstyrker förslaget och lämnar positiva kommentarer angående hur stödet förväntas bidra till social acceptans för klimatpolitiska styrmedel i omställningen. Myndigheten hänvisar till nyligen publicerad forskning som visar att hantering av fördelningseffekter är avgörande för att bygga stöd för klimatstyrning.

Vetlanda kommun ställer sig positivt till att fler hushåll kan få tillgång till elbilar i en till ytan stor kommun med många arbetspendlare.

3.3 Remissinstanser som tillstyrker delar av förslaget med synpunkter

Följande avsnitt redogör för de remissinstanser som uttrycker tydligt stöd för vissa delar av förslaget men som avstyrker eller föreslår ändringar i andra delar.

2030-sekretariatet

2030-sekretariatet är övervägande positiva till förslaget. Sekretariatet ställer sig bland annat positivt till att både nya och begagnade bilar ingår i premien samt att premien delas ut i många delutbetalningar. Visserligen bedömer instansen att utbetalningsfrekvensen skulle kunna begränsas till en gång per kvartal utan att gå miste om fördelarna med regelbundna utbetalningar. Ett antal ändringar föreslås gällande de krav som ställs på sökande, premiens slutpunkt samt de fordonskategorier som ingår i premien.

Stödet bör enligt 2030-sekretariatet inte frånhållas hushåll som redan har tillgång till en laddbar bil, för att dessa ska ha möjlighet att byta ut fordonet mot en elbil som bättre motsvarar hushållets transportbehov. För att unga förare ska i högre grad inkluderas i omställningen föreslås även fyrhjuliga, L7e-klassade fordon omfattas av stödet. Sekretariatet motsätter sig till elbilen inte får utnyttjas i enskild näringsverksamhet och anser att så kallade mikroföretag, framför allt de som är direkt relaterade till transportnäringen,

bör tillåtas söka premien. Vidare menar instansen att det bör finnas beredskap och medel för ett högre söktryck än vad Naturvårdsverket räknat med i sin analys, och ser gärna att stödet förlängs till och med år 2030 med viss nedtrappning år 2029. Avslutningsvis rekommenderar 2030-sekretariatet att premien kombineras med andra styrmedel för att påskynda transportsektorns omställning.

Finansbolagens förening

Finansbolagens förening (Finansbolagen) välkomnar det remitterade förslaget och är positiva till att premien skapar förutsättningar för fler privatpersoner att byta till en elbil. Finansbolagen ser även positivt på att begagnade bilar ingår i premien samt att möjlighet till både köp och leasing av elbil ges.

Finansbolagen diskuterar ett antal möjliga justeringar i förslaget, bland annat gällande inkomstkravet. Samtidigt som fördelarna med den föreslagna inkomstnivån uppmärksammas i remissvaret menar Finansbolagen att den inte bör sättas lägre än nödvändigt, då köp eller leasing av bil även med beviljad premie kräver en viss betalningsförmåga och betalningsvilja. För att minska kredit- och bedrägeririsken föreslår Finansbolagen att den stödberättigade får möjlighet att bindande välja att den utbetalda premien ska tas emot av finansbolaget eller banken för kundens räkning. Beloppet skulle på det viset kunna räknas in i finanskalkylen och sänka månadskostnaden. Slutligen betonar Finansbolaget vikten av ett kompletterande stöd för laddinfrastruktur för att stödberättigade i praktiken ska kunna utnyttja premien.

Energiföretagen Sverige

Energiföretagen Sverige (Energiföretagen) anser att elbilspremien skapar positiva drivkrafter för elektrifieringen, men att den i sin nuvarande utformning inte är tillräcklig för att påskynda omställningen i den takt som krävs. I remissvaret presenteras ett antal förslag som innebär en utökad omfattning och breddat tillämpningsområde för premien. Bland annat föreslås en höjning av inkomsttak till 100% av medianinkomsten för att målgruppsdefinitionen i högre grad ska återspegla hushållens ekonomiska verklighet och transportbehov. Energiföretagen resonerar vidare att ett utökat stöd skulle möjliggöra småföretag och tätortskommuners deltagande i stödet, samt att de hushåll som redan äger eller leasar en elbil skulle kunna ges möjlighet att uppgradera till ett fordon som exempelvis klarar längre sträckor. För att finansiera den föreslagna ökningen av stödet uppmanas

regeringen sikta på att överstiga EU:s minimikrav på medfinansiering. Omfördelning av medel från andra klimatrelaterade stöd lyfts som ytterligare ett sätt att säkra finansiering.

Energiföretagen ställer sig kritiskt till förslaget om månadsvisa utbetalningar med anledning av risken för onödig byråkrati. I stället rekommenderas alternativa lösningar, till exempel att premien utbetalas direkt till leasingföretag. För att förenkla administrationen ytterligare understryks vikten av en fullt digitaliserad process. Energiföretagen betonar även behovet av kontinuerlig uppföljning och föreslår att kontrollstationer införs för att säkerställa att premien kommer till användning.

Energiföretagen förespråkar ett aktivt samarbete mellan Naturvårdsverket och Energimyndigheten för att samordna försäljningen av elbilar och utbyggnaden av laddinfrastruktur. För att öka elektrifieringstakten i Sverige rekommenderas även ett antal kompletterande styrmedel och initiativ, såsom lägre trängselavgifter och parkeringsförmåner för elbilar.

Tjänstemännens Centralorganisation

Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) tillstyrker Naturvårdsverkets förslag och anser att elbilspremiens utformning ringar in målgrupperna väl. För att Sverige ska nå klimatmålen samt lyckas med en rättvis omställning föreslås premiens omfattning utökas om söktrycket blir högre än förväntat. Detta skulle kunna innebära att fler resurser avsätts för ändamålet, eller att stödperioden förlängs. TCO rekommenderar att en nationell strategi tas fram för att kommunicera Sveriges mål och åtgärder på klimatområdet för allmänheten, för att säkerställa att denna information når premiens målgrupp samt för att öka den sociala acceptansen för klimatpolitiken i stort.

Vad gäller de förslagna kriterierna på sökande efterfrågar TCO att hushåll som under de tolv månader före ansökan har ägt en laddhybrid inte utesluts från stödet, då uppgradering till en elbil kan vara positivt för omställningen. TCO ser gärna att ett kompletterande stöd utvecklas för mikroföretagare, som utpekats som en särskilt utsatt grupp i omställningen.

Mobility Sweden

Mobility Sweden anser att premien har potentialen att främja elektrifieringen i Sverige, men att dess utformning behöver justeras. Då Mobility Sweden menar att inkomsttaket exkluderar många bilberoende hushåll strax under

tröskeln föreslås en glidande avtrappning upp till 100 procent av medelinkomsten samt två stödnivåer, för att undvika branta marginaleffekter. Mobility Sweden ser även en risk för upplevd orättvisa när storstadsnära låginkomstkommuner utesluts, och föreslår att mobilitets- och reseavdragsdata används för att inkludera bilpendlare i dessa kommuner.

Vad gäller det statiska pristaket för leasing påpekas risken för att slå ut stödmottagare när ränteläget ändras. För att motverka detta rekommenderar Mobility Sweden att taket antingen indexeras mot ränta eller slopas helt.

Mobility Sweden lämnar även synpunkter kring finansiering och utbetalning av premien. Mobility Sweden tillstyrker principen om månadsvisa utbetalningar för att bland annat minska risken för bedrägeri, men anser att premien bör betalas direkt till bankkonto eller leasingbolag, samt att administrationen bör vara helt digital. Vidare noteras risken med att lägga en för stor del av finansieringen mitt i premieperioden och för lite när premien de facto införs. För att accelerera elektrifieringen och undvika att medlen tar slut rekommenderar Mobility Sweden att den svenska medfinansieringen överstiger EU-kravet på 25 procent, och att antalet stödberättigade fordon bör höjas långt över 105 000 bilar.

Mobility Sweden föreslår även ett antal kompletterande åtgärder: ett separat hemmaladdningsstöd för hushåll i flerbostadshus; en moderniserad bonus-malus-liknande skattestruktur; långsiktiga bidrag till publik och semipublik laddinfrastruktur; samt riktade stöd för elektrifiering av lätta och tunga nyttofordon. Instansen understryker vikten av tydlig information för både branschen och målgruppen i premiens alla led. Frågeställningar såsom möjligheten till en första förhöjd betalning vid leasing, samt huruvida man får köpa eller leasa en elbil före 13 januari 2026, lyfts som särskilt viktiga att besvara i kommunikationen.

Drivkraft Sverige

Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget med synpunkter om premiens administration, tillgänglighet för målgruppen samt stödets omfattning.

Drivkraft Sverige rekommenderar att inkomsttaket utvärderas med sikte på att höjas till 100 procent av medianinkomsten, för att bättre spegla den ekonomiska verkligheten för många hushåll. Även stödets geografiska avgränsningar rekommenderas ses över för att omfatta hushåll i tätortsnära

kommuner. Det föreslås i remissvaret att stödperioden förlängs bortom år 2029, eftersom hushållens behov av ekonomiskt stöd kan vara långsiktiga. Vidare ifrågasätter Drivkraft Sverige komplexiteten i beräkningarna av hushållssammansättning och justerade inkomster. Drivkraft Sverige framhåller att systemet bör utformas med fokus på enkelhet och användarvänlighet, för att säkerställa att stödet når rätt målgrupper utan onödig administration.

Boverket

Boverket tillstyrker förslaget men lämnar synpunkter om ansökans innehåll, ägande och leasing samt handläggningsprocessen. Framför allt framhävs risken för att ansökan manipuleras på olika sätt, särskilt genom att individer tillfälligt folkbokförs på felaktiga adresser. För att motverka att sökande tillfälligt folkbokför sig på en adress som kvalificerar sig för stödet utan avsikt att bo i området föreslår Boverket att det läggs till ett krav om att sökanden är ”stadigvarande boende” på den aktuella adressen. Ett annat förslag är att införa ett retroaktivt bosättningskrav. Det påpekas att även inkomstkravet i vissa fall kan kringgå genom att den eller de individer i sökandens hushåll med högst inkomster folkbokför sig på annan adress.

Boverket motsätter sig till att premien ska kunna lämnas vid köp av elbilar mellan privatpersoner, på grund av risken för skenavtal. De anser även att det kan bli svårt att åstadkomma en fullt ut digitaliserad handläggningsprocess i och med den stora mängd uppgifter som ska inhämtas samt det faktum att samtliga individer i ett hushåll måste granskas.

Ekonomistyrningsverket

Ekonomistyrningsverket anser att Naturvårdsverkets förslag i huvudsak är välmotiverade och väl avvägda. Dock lämnar myndigheten synpunkter om handläggning, riskerna med de relativt hårda kvalificeringskraven som ställs på sökande, kostnader för revision samt felaktigheter i beskrivningen av rutiner och processer som svarar mot villkoren i artikel 21. Samtidigt som inkomst- och bosättningskraven borde innebära att stödet avgränsas till den tilltänkta målgruppen menar Ekonomistyrningsverket att de komplexa reglerna även kan verka avskräckande för sökande, med resultatet att färre än beräknat väljer att ansöka om premien. Vidare riskerar de många kraven att dels medföra en komplicerad handläggning, dels upplevas som svårbegripliga för de sökande. Från ett risk- och revisionsperspektiv är det enligt

Ekonomistyrningsverket centralt att villkoren för premien är tydliga, begripliga och proportionerliga i relation till stödets syfte.

Ekonomistyrningsverket instämmer inte i den beräkning av kostnader för revision som redovisas i både SEK och EUR i förslaget. Kostnad för att utföra revision bedömer myndigheten kommer uppgå till cirka 2 miljoner SEK per år under de inledande åren, även om kostnaderna kan avta över tid. Ekonomistyrningsverket kommer presentera en mer välgrundad analys över resursbehov för revisionsuppdraget senare i samband med regeringens beslut om uppdrag till Ekonomistyrningsverket.

Ekonomistyrningsverket anmärker att texten innehåller felaktigheter då det anges att myndigheten har ansvar för utbetalning av EU-medel, vilket inte är fallet.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget men framför synpunkter om stödets handläggning och administration. Enligt Transportstyrelsens tidigare erfarenhet av liknande premier är det viktigt att ta hänsyn till regelverket för hur eventuella ärenden avseende omprövning, skadestånd, utbetalningar och misslyckade utbetalningsförsök bör hanteras, då dessa kan komma att beviljas efter premiens slutpunkt. Transportstyrelsen påpekar även att lanseringen av premien sannolikt kommer medföra ett ökat tryck på myndighetens kundtjänst, och rekommenderar därför att ett samarbete upprättas med Naturvårdsverket i syfte att ta fram informationsmaterial till allmänheten.

Trafikverket

Trafikverket är över lag positiva till förslaget. Synpunkter lämnas om vikten av att styrmedlets effekter följs upp samt om de premieberättigade områdena. Närmare bestämt föreslår Trafikverket två sätt att göra den geografiska avgränsningen mer träffsäker: ta bort Deso (Demografiska statistikområden) C och eventuellt B helt från förslagets premieberättigade områden; eller, enbart bevilja premien baserat på Deso A. Detta för att tätorter och mindre städer med omfattande offentlig och kommersiell service ingår i Tillsammansverkets kommungruppsindelning. Visserligen noterar Trafikverket att dessa gränsdragningar inom kommuner kan upplevas orättvisa.

Statens energimyndighet

Statens energimyndighet tillstyrker förslaget och ställer sig positivt till att premien ger hushåll med begränsade inkomster möjlighet att skaffa elbil, samt till premiens förväntade marknadseffekter. Däremot befarar instansen att den geografiska indelning som gjorts av stödberättigade områden kan medföra att ansökningsprocessen blir komplicerad. Det betonas därmed att det verktyg som de stödsökande använder vid ansökan bör utformas så användarvänligt som möjligt. Statens energimyndighet efterfrågar även att elbilens energieffektivitet beaktas i förslaget, och att denna aspekt tas med i framtida utvärderingar av stödet.

Sveriges Kommuner och Regioner

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) tillstyrker förslaget att elbilspremien ska kunna tilldelas både till den som köper och den som börjar leasa en elbil, samt att nya såväl som begagnade fordon ingår i premien. SKR tillstyrker även förslaget om att premien tar hänsyn till kollektivtrafikutbud och anser att detta i första hand bör utgöra underlag för huruvida personer är berättigade stödet, för att öka stödets träffsäkerhet. Dock efterlyser instansen en bredare ansats för användningen av medlen från EU:s sociala klimatfond, samt en analys av hur fondens medel i stället skulle kunna användas för att främja kollektivtrafik och delad mobilitet. SKR vill dessutom framhäva att elektrifiering i glesbygden kräver samordnade insatser för utbyggnad av elnät och laddinfrastruktur.

Mora kommun

Mora kommun tillstyrker förslaget men har två huvudsakliga invändningar. Den första gäller kravet på att sökanden eller någon annan i sökandens hushåll inte redan får äga en elbil eller laddhybrid vid tiden för ansökan. Mora kommun anser att kravet begränsar hushållens möjligheter till att uppgradera till en helt eldriven bil. Vidare begränsas andelen laddhybrider och elbilar i fordonsflottan, eftersom det är vanligt i landsbygdsområden att hushållen disponerar två bilar. Mora kommun är även kritiska till att utbetalningarna planeras ske månadsvis då detta medför högre administrativa kostnader, samt för att vissa hushåll kan ha behov av större likviditet vid själva köptillfället.

Piteå kommun

Piteå kommun är positiva till förslaget, med vissa anmärkningar på premiens geografiska avgränsningar. Kommunen anser inte att kommungruppsindelningen enligt Tillväxtverkets klassificering utgör ett rättvist fördelningskriterium. I stället lyfts genomsnittliga körsträckor samt tillgång till kollektivtrafik som lämpliga kvalificeringsgrunder.

3.4 Remissinstanser som avstyrker förslaget

Följande avsnitt redogör för de remissinstanser som ställt sig övervägande kritiskt till förslaget utan att uttrycka stöd för enskilda delar av förslaget.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen ställer sig kritiskt till Naturvårdsverkets förslag om en riktad elbilspremie och anser att medlen från EU:s sociala klimatfond bör nyttjas på andra sätt. Instansen anmärker att utsatta hushåll i flerbostadshus inte beaktats i underlaget, vilket äventyrar stödets träffsäkerhet. Det framhålls att många resurssvaga hushåll exkluderas från premien i och med de avgränsningar som gjorts. Hyresgästföreningen menar att medlen i större utsträckning bör riktas till kollektivtrafik och delade transportlösningar då många av de mest utsatta hushållen saknar bil, samt till att stärka hushållens ekonomiska motståndskraft, exempelvis genom energieffektivisering i flerbostadshus.

Om premien införs betonar hyresgästföreningen att den i högsta möjliga grad bör främja andrahandsmarknaden för elbilar för att på sikt tillgängliggöra billigare alternativ för fler hushåll, och understryker vikten av kontinuerlig uppföljning av dess effekter.

3.5 Remissinstanser som lämnat synpunkter utan ställningstagande

Följande avsnitt redogör för de remissinstanser som lämnat synpunkter om förslaget, men som inte har tagit tydlig ställning till förslaget i sin helhet.

Trafikanalys

Trafikanalys är positiva till konceptet om ett stöd riktat till hushåll som på egen hand har svårt att undvika betydande kostnadsökningar till följd av ETS 2. De ser även positivt på att premien föreslås betalas ut i regelbundna delutbetalningar samt att premien gäller för begagnade bilar. Däremot uttrycker Trafikanalys viss oro kring premiens träffsäkerhet och tillgänglighet

för målgruppen. Bland annat lyfts kreditprövningar och uppfattade höga månadsavgifter vid leasingavtal som hinder för att hushåll med låg ekonomisk standard ska kunna ta del av premien. Möjligheten till att få ett förhandsbesked om beviljande av premien föreslås som ett sätt att minska de ekonomiska risker som ett billån eller leasingavtal kan medföra, och därigenom öka stödets tillgänglighet. Trafikanalys föreslår även att inkomstkravet bör sänkas för att de grupper som är i störst behov av stöd i klimatomställningen ska prioriteras. Vidare understryker Trafikanalys vikten av tydlig kommunikation om premiens utformning för att öka acceptansen för stödet, säkerställa att målgrupperna är medvetna om stödet samt förenkla administrationen.

Trafikanalys noterar att söktrycket troligtvis kommer bli högst i pendlingskommuner. Myndigheten anser att förslaget är i linje med transportpolitiska hänsynsmålet men att det inte nödvändigtvis främjar funktionsmålet eller målet om transporternas ekonomiska överkomlighet. Med hänsyn till de synpunkter som framförts kring stödets träffsäkerhet bedöms uppföljning och utvärdering av stödets effekter vara av särskilt stor betydelse.

Sametinget

Sametinget lämnar synpunkter om de målgrupper som tillåts söka premien samt om det remitterade förslagets indirekta påverkan på markanvändning, miljö och renskötsel. *Sametinget* påpekar att flera kritiska batterimetaller förekommer inom det samiska kärnområdet och noterar en diskrepans mellan, å ena sidan, det som framhålls i förslaget om att metallutvinning i dagsläget främst sker utanför Sverige, och å andra sidan, regeringens tidigare uttalanden om satsningar på att främja mineralutvinningen i Sverige. Med hänvisning till 3 kap. 5 § i Miljöbalken om mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln föreslås det att en beskrivning av riksintresseskyddet för renskötseln läggs till i förslaget, samt att miljöpåverkan av en utökad gruvverksamhet i Sverige uppmärksammas tydligare. Utöver detta anser *Sametinget* att även mikroföretagare bör kunna beviljas premien då småskaliga samiska näringsföretagare har stor närvaro i många av de glesbebyggda områden som omfattas av stödet.

Stockholm Environment Institute

Sammanfattningsvis anser *Stockholm Environment Institute (SEI)* att den föreslagna elbilspremien kan vara ett användbart verktyg i ett mer

diversifierat stödpaket inom ramen för den sociala klimatfonden, men att den i sig är otillräcklig för att skydda utsatta hushåll i klimatomställningen. SEI lyfter bland annat behovet av utökad tillgång till laddinfrastruktur, satsningar på kollektivtrafiken samt en ansats på EU-nivå för att stimulera en marknad av prisvärda elbilar med lång räckvidd. SEI är även kritiska till att energifattiga hushåll inte beaktas i Sveriges sociala klimatplan.

Utöver SEI:s övergripande synpunkter om hur medlen från EU:s sociala klimatfond bör nyttjas på bästa sätt föreslås det ett antal specifika ändringar i premiens utformning. Ett förslag är att revidera ekonomiska parametrar med utgångspunkt i fordonsutbud och faktisk betalningsförmåga. Instansen påpekar att låginkomsthushållens faktiska förmåga att ta lån eller teckna leasingavtal kan ha överskattats i studien om betalningsvilja som genomfördes av Ramboll. Samtidigt menar SEI att pristaket på 500 000 kr riskerar att utesluta modeller med längre räckvidd som är nödvändiga i vissa delar av landet.

Ytterligare förslag som SEI anser skulle göra stödet mer rättvist och träffsäkert är att genomföra en fördelningsanalys för att säkerställa att de allra mest transport- och energifattiga hushållen nås, att ta hänsyn till faktorer såsom laddinfrastruktur och pendlingsavstånd vid geografiska avgränsningar samt att undersöka möjligheterna till att tillämpa en social leasing-modell, som de menar fått mycket positiva resultat i andra europeiska länder. SEI förespråkar även ett mer omfattande uppföljningsarbete, och föreslår att indikatorer för klimatnytta, social träffsäkerhet och effekter på alternativa mobilitetslösningar såsom bilpooler tas med i framtida utvärderingar av stödet.

IVL Svenska Miljöinstitutet

IVL Svenska Miljöinstitutet (IVL) ser förslaget som ett steg i rätt riktning för att öka takten i elektrifieringen. Remissinstansen ställer sig positivt till att den föreslagna premien går till både köp och leasing samt att både nya och begagnade elbilar ingår. Även pristaket för elbilen bedöms vara välavvägd då det något lägre beloppet utesluter större elbilar med stor batteristorlek, som tenderar att innebära högre CO₂-utsläpp vid produktionen samt en större användning av kritiska mineraler. IVL anser dock att det bör införas ytterligare styrmedel riktat till nybilsköpare för att bryta trenden mot allt större bilar med större batterier. Vidare föreslår IVL att Sveriges sociala klimatplan bör innefatta åtgärder för cykling och kollektivtrafik, samt att

vägtrafikens beskattning reformeras för att göra den relativa kostnaden lägre för bilkörning på landsbygd jämfört med bilkörning i stad.

Landsorganisationen i Sverige

Landsorganisationen Sverige (LO) är positiva till att Sverige vidtar åtgärder för att hjälpa hushåll med lägre inkomster och sämre tillgång till kollektivtrafik att hantera omställningen från fossila drivmedel, men är skeptiska till flera delar av förslaget. Inga konkreta ändringsförslag läggs fram i remissvaret, dock uppmärksammas ett antal farhågor. LO menar att inkomstkravet inte är helt träffsäkert, bland annat för att vissa individer såsom studenter endast tillfälligt har en låg inkomst. Det finns även risk för att andra individer utanför det hushåll som beviljats premien använder bilen. Därutöver noterar LO den ökade risken för fel och återkrav som löpande utbetalningar kan medföra.

Vad gäller frågan om huruvida begagnade bilar bör ingå i premien anser LO att inkluderandet av begagnade bilar ökar premiens tillgänglighet för målgruppen, samtidigt som premiens miljöeffekter skulle bli starkare om premien enbart lämnas för nya elbilar.

Slutligen anser LO att stödet bör kompletteras med bredare åtgärder för att skydda utsatta grupper i klimatomställningen. Det noteras att den föreslagna premien endast räcker till 14% av de 770 000 hushåll i Sverige som Naturvårdsverket bedömer kommer att påverkas särskilt av ETS 2.

Sveriges allmännytt

Sveriges allmännytt är positiva till att premien riktar sig till hushåll med inkomster upp till 80 procent av medelinkomst och som bor i landsbygdskommuner, eller i andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Instansen ställer sig däremot tveksamt till att målgruppen kommer kunna ta del av premien som den är utformad i Naturvårdsverkets förslag, eftersom billån ställer vissa ekonomiska krav på sökande. Det hänvisas bland annat till det faktum att mer än 50 procent av Sveriges hushåll har mindre än 10 000 kronor i buffert.

Gröna Mobilister

Gröna Mobilister välkomnar delar av förslaget men anser att premien lämpar sig bäst som ett komplement till mer heltäckande satsningar på hållbara transportalternativ och avveckling av fossildrivna fordon. Föreningen vill

belysa risken för att premien cementerar bilberoende i områden där utbyggd kollektivtrafik skulle vara mer hållbar långsiktigt. För att minska riskerna för att det sammanlagda antalet bilar och den totala körsträckan ökar föreslår Gröna Mobilister att elbilspremier och nuvarande skrotningspremier tillåts kombineras.

Gröna Mobilister är positiva till valet av fordonskategorier som ingår i premien samt till att både köp- och leasingalternativ finns, och bedömer att den föreslagna premienivån är rimlig för att göra skillnad för målgruppen. Däremot anmärker föreningen att för hushåll med mycket begränsade ekonomiska resurser innebär även en subventionerad elbil betydande löpande kostnader.

Mot bakgrund av ovannämnda synpunkter efterfrågar Gröna Mobilister att en integrerad konsekvensbedömning genomförs för att få en bild av hur elbilspremier påverkar transportmönster, klimat och regional utveckling, inklusive risk för ökat bilberoende. Därutöver anser Gröna Mobilister att det saknas underlag i förslaget för hur stor andel av målgruppen som realistiskt kan förväntas använda premien.

Riksförbundet M Sverige

Riksförbundet M Sverige lämnar synpunkter om de krav som ställs på sökande och uttrycker en upplevd orättvisa i fördelningen av klimatrelaterade subventioner. Instansen ställer sig kritiskt till mängden statliga resurser som läggs på schablonnedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar, samtidigt som det saknas liknande stöd för hushåll som köper eller leasar en elbil privat. Det föreslås i remissvaret att premiens geografiska avgränsningar slopas helt då hushåll utesluts från stödet oavsett behov eller engagemang i frågan om hållbara transporter. Riksförbundet M Sverige vill även uppmärksamma att det föreslagna inkomstkravet utesluter hushåll med måttliga inkomster som har behov av fossiloberoende transporter.

Region Blekinge

Region Blekinge är positiva till att kostnaderna för premien planeras täckas av intäkter från ETS 2 samt att premien riktar sig till låginkomsthushåll. Däremot ifrågasätter regionen stödets geografiska avgränsningar och den föreslagna utgångspunkten i kollektivtrafikutbud, med anledning av att hushåll har olika transportbehov som inte alltid kan tillgodoses av bussar och tåg. Vidare menar Region Blekinge att geografiska avgränsningar baserade på

kollektivtrafikutbud är svårkommunicerade och kräver tidskrävande uppdateringar och administration.

Regionen efterfrågar även tydlighet i hur stödet kan anpassas vid större förändringar av ETS 2 eller konjunktur för att säkerställa trygghet och framförhållning på bilmarknaden.

Region Gotland

Region Gotland värdesätter förslagets hänsynstagande till skillnader i ekonomisk bärkraft och dess betydelse för att möjliggöra en rättvis fördelning av resurser. Regionen betonar dock vikten av en träffsäker modell. Två rekommendationer lämnas för att förebygga att de mest utsatta hushållen hamnar utanför stödet: ett klumpsummestöd alternativt låneunderlättande åtgärder som kan tillämpas direkt vid köp av en begagnad elbil, samt ett kompletterande laddstöd.

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen ställer sig positivt till att den föreslagna premien riktar sig till låginkomsthushåll med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Samtidigt uttrycker regionen oro kring premiens träffsäkerhet, vilket de menar även kommer att påverka den sociala acceptansen för stödet och klimatpolitiken i stort. För att åtgärda detta föreslås en sänkning av premien till 25 000 kr per fordon, förutom i de allra mest glesa områden där premien i stället höjs till 100 000 kr. Med hänvisning till 1994 års anslutningsakt för Sverige och Finland till Europeiska unionen resonerar regionen att samtliga kommuner i Jämtlands län bör omfattas av ovannämnd gleshetsdefinition och tillhörande förhöjd premie. Vidare rekommenderas ett kompletterande stöd för att bekosta införandet av enhetstaxor inom kollektivtrafiken i de mest glesa kommunerna, i syfte att minska transportfattigdomen bland de hushåll som inte har för avsikt att skaffa bil.

Region Jämtland Härjedalen har även lämnat synpunkter om vilka fordonskategorier som bör omfattas av stödet. Enligt regionen skulle uteslutandet av nya elbilar från stödet leda till att efterfrågan och priserna på andrahandsmarknaden stiger, vilket i sin tur ökar incitamenten för rikare hushåll att köpa en ny elbil. Regionen framhåller att detta skulle leda till en minskning i exporten av begagnade elbilar samt till att fordonsflottan elektrifieras i snabbare takt.

Region Norrbotten

Region Norrbotten välkomnar förslaget satsning på låginkomsttagare som har bristande tillgång till kollektivtrafik, men anser att elbilspremien inte räcker till för att möjliggöra elbilägande hos resurssvaga hushåll i glesbygd.

Regionen menar att det finns risk att stödet leder till ekonomisk utsatthet snarare än hållbar mobilitet, bland annat på grund av höga kostnader för leasing, försäkring, reparationer och laddning. Regionen identifierar även en brist på verkstäder för elbilar i landsbygder, som de menar försvårar elbilägande.

Region Norrbotten ställer sig frågande till att det inte har utretts om något av statens nuvarande IT system går att använda eller utvecklas för ändamålet. Vidare framhävs kravet på att involvera regionala aktörer i framtagnandet av Sveriges sociala klimatplan, i enlighet med artikel 5 i förordningen om den sociala klimatfonden. Även om det inte kan ske inom ramen för EU:s sociala klimatfond anser Region Norrbotten att mikroföretagare såväl som små- och medelstora företag bör ges möjlighet att ansöka om stöd för att ställa om till eldrivna fordon, bland annat för att bidra till en mer konkurrenskraftig näringslivsmiljö.

Region Västerbotten

Region Västerbotten uttrycker oro över att premien inte når de mest utsatta hushållen i klimatomställningen. Regionen bedömer att även med beviljad premie kvarstår höga kostnader för leasing, försäkring, drift och laddinfrastruktur. Dessutom påpekas det att hushåll utan bil, körkort eller ekonomiska marginaler lämnas utanför stödet. Ett förslag för att åtgärda detta är att även bilpooler och föreningar får ta del av premien.

Region Västerbotten anser att den geografiska avgränsningen för stödområdena ger orättvisa effekter, och uppmanar därför regeringen att överväga att endast basera stödområdet på faktisk kollektivtrafiktillgång. Vad gäller pristaket för elbilen ställer sig regionen tveksam till det föreslagna maxbeloppet, då hushållen på landsbygden i norra Sverige med långa avstånd och kalla vintrar kan ha behov av elbilar med större batterier. Utöver detta betonas de höga administrativa kostnaderna förknippade med omfattande kontrollrutiner och utvecklandet av ett nytt IT-system.

Remissinstansen ger ett flertal förslag på alternativa åtgärder inom ramen för EU:s sociala klimatfond, däribland ökad tillgång till kollektivtrafik i gles- och

tätortsnära områden, stärkt utbyggnad av lokal laddinfrastruktur, samt satsningar på nätkapacitet i eftersatta områden. Med hänvisning till artikel 5 i EU-förordningen om den sociala klimatfonden vill Region Västerbotten även belysa medlemsstaternas skyldighet att samråda med lokala och regionala myndigheter vid framtagandet av den nationella sociala klimatplanen.

Christian Jubrink (privatperson)

Christan Jubrink välkomnar förslaget och är positiv till att stödet riktar sig till landsbydskommuner med lågt kollektivtrafikutbud. Jubrink anser emellertid att det föreslagna inkomsttaket hindrar barnfamiljer från att ta del av stödet och att detta strider mot bland annat barns rätt till tillgänglighet och mobilitet. Tre förslag till justeringar av förslaget läggs fram: justera inkomsttaket till att gälla per vuxen i hushållet; inför ett barn tillägg vid inkomstbedömningen; inför en trappning i bonusnivån. Naturvårdsverkets förslag till justering av inkomster efter hushållssammansättning påtalas inte i remissvaret.

3.6 Remissinstanser som inte svarat eller avstått från yttrande

35 instanser har inte svarat på remissen: *Svenska ESF-rådet, Uppsala universitet, Region Kronoberg, Region Värmland, Bengtsfors kommun, Bräcke kommun, Dorotea kommun, Gällivare kommun, Hässleholms kommun, Karlskrona kommun, Ljusdals kommun, Nordanstigs kommun, Nybro kommun, Torsby kommun, Vansbro kommun, Överkalix kommun, Fastighetsägarna, Funktionsrätt Sverige, Hela Sverige ska leva, Landsbygdsnätverket, Landsrådet för Sveriges Ungdomsorganisationer, Lantbrukarnas Riksförbund, Nätverket för jämställdhet i transportsektorn, Småföretagarnas riksförbund, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska samernas riksförbund, Svenskt näringsliv, Sveriges konsumenter, Teknikföretagen, Villaägarna, WWF, Youth 2030, Magnus Nilsson Produktion, Volkswagen Finans, och Volvo Cars.*

Region Västernorrland, Dals-Eds kommun, Kungliga Tekniska Högskolan, Sveriges Lantbruksuniversitet, Tillväxtanalys, Småkom, och Svenska bankföreningen har avstått från yttrande.

Konjunkturinstitutet, Tillväxtverket, Försäkringskassan, Naturvårdsverket, Skatteverket, Linköpings universitet, Göteborgs universitet och Umeå universitet, lämnar inga synpunkter.

Bilaga – Förteckning över remissinstanser

Myndigheter

Svar:

Boverket
Ekonomistyrningsverket
Formas
Sametinget
Statens energimyndighet
Trafikanalys
Trafikverket
Transportstyrelsen

Totalt: 8

Inga synpunkter/avstår:

Försäkringskassan
Konjunkturinstitutet
Naturvårdsverket
Skatteverket
Tillväxtanalys
Tillväxtverket

Totalt: 6

Inget svar:

Svenska ESF-rådet

Totalt: 1

Lärosäten

Svar:

Stockholms universitet

Totalt: 1

Inga synpunkter/avstår:

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)

Göteborgs universitet

Linköpings Universitet

Umeå universitet

Totalt: 5

Inget svar:

Uppsala universitet

Totalt: 1

Oberoende forskningsinstitut

Svar:

IVL Svenska Miljöinstitutet

Stockholm Environment Institute (SEI)

Totalt: 2

Regioner och regionförbund

Svar:

Region Blekinge

Region Gotland

Region Jämtland Härjedalen

Region Norrbotten

Region Västerbotten

Totalt: 5

Inga synpunkter/avstår:

Region Västernorrland

Totalt: 1

Inget svar:

Region Kronoberg

Region Värmland

Totalt: 2

Kommuner

Svar:

Lycksele kommun

Mora kommun

Piteå kommun

Vetlanda kommun

Totalt: 4

Inga synpunkter/avstår:

Dals-Eds kommun

Totalt: 1

Inget svar:

Bengtsfors kommun

Bräcke kommun

Dorotea kommun

Gällivare kommun

Hässleholms kommun

Karlskrona kommun

Ljusdals kommun

Nordanstigs kommun

Nybro kommun

Torsby kommun

Vansbro kommun

Överkalix kommun

Totalt: 12

Bransch- och intresseorganisationer, ideella föreningar och nätverk

Svar:

2030-sekretariatet
Drivkraft Sverige
Energiföretagen Sverige
Finansbolagens förening
Gröna Mobilister
Hyresgästföreningen
Landsorganisationen i Sverige (LO)
Mobility Sweden
Riksförbundet M Sverige
Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)
Sveriges allmännytt
Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)

Totalt: 12

Inga synpunkter/avstår:

SmåKom
Svenska bankföreningen

Totalt: 2

Inget svar:

Fastighetsägarna
Funktionsrätt Sverige
Hela Sverige ska leva
Landsbygdsnätverket
Landsrådet för Sveriges Ungdomsorganisationer
Lantbrukarnas Riksförbund
Nätverket för jämställdhet i transportsektorn
Småföretagarnas riksförbund
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska samernas riksförbund
Svenskt näringsliv
Sveriges konsumenter
Teknikföretagen
Villaägarna

WWF
Youth 2030

Totalt: 16

Enskilda företag

Inget svar:
Magnus Nilsson Produktion
Volkswagen Finans
Volvo Cars

Totalt: 3

Privatpersoner

Svar:
Christian Jubrink

Totalt: 1