

Mer än elbilar på landsbygden

– Inspel om hur Sverige bör nyttja EU:s sociala klimatfond, sammanställda av 2030-sekretariatet

Regeringen bör vidga användningen av EU:s sociala klimatfond, så att de inte bara går till delfinansiering av elbilar på landsbygd utan också andra delar av transportsektorns omställning – eller rentav helt andra stöd. Det visar 2030-sekretariatets sammanställning av remissvaren, som också reser frågetecken kring själva processen.

Bakgrund

EU har skapat en [social klimatfond](#) för att hantera sociala utmaningar som kan uppstå till följd av EU:s nya utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader (ETS2). Fonden inrättas för perioden 2026– 2032 och är avsedd att hjälpa utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare som särskilt drabbas av höga energi- och transportkostnader till följd av införandet av ETS2. För Sveriges del kommer sammanlagt ca 400 miljoner euro att finnas tillgängliga i sociala klimatfonden, vilket tillsammans med de medel som ett land själv måste bidra med (25 procent) motsvarar ca 800 miljoner kronor per år.

För att ta del av medel i fonden ska varje medlemsstat senast den 30 juni 2025 lämna in en social klimatplan till EU som bland annat inkluderar de åtgärder som landet avser att genomföra med stöd av fondens medel. Den sociala klimatplanen måste sedan godkännas av EU-kommissionen.

[Regeringen har i budgetpropositionen för 2025](#) föreslagit att 10 miljoner kronor avsätts 2025 för att förbereda genomförandet av EU:s sociala klimatfond. Regeringen föreslår också att fondens medel i Sverige används för att införa en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, till exempel i glesbygd, med start 2026. Förslaget har nyligen varit på samråd, och 2030-sekretariatet sammanställer här remissvaren, med stor samstämmighet kring att förslaget är för snävt och har för dålig träffsäkerhet.

Enbart elbilar: För snävt

”Stora grupper kommer att känna sig uteslutna”, skriver 2030-sekretariatet om förslaget att enbart stötta inköp av elbilar, och föreslår att om ett stöd införs för personbilar så bör det gälla såväl nya som begagnade el- och gasbilar, både för köp och leasing. Hyresgästföreningen är av samma åsikt; ”För de mest resurssvaga hushållen är kostnaden för elbilar alltför hög även med ett ekonomiskt stöd. Förslaget riskerar därför att exkludera en stor andel resurssvaga hushåll, vilket inte ligger i linje med EU:s mål om en socialt inkluderande grön omställning.”

Statliga myndigheten Trafikanalys ”bedömer att förslaget träffar för få personer, och dessa personer måste dessutom ha en relativt god ekonomi för att kunna dra nytta av premien. En premie på föreslagna 3 år à 24 000 = 72 000 kronor täcker endast ca 1/5 av nypriset på den minsta elbilen idag.” Därmed kan åtgärden ”inte ensamt skapa den acceptans som

eftersträvas av EU-kommissionen. Förslaget träffar inte heller den majoritet i transportfattigdom som saknar tillgång till bil.”

SKR menar att en ensidig elbilspremie skulle landa fel, ”Elbilar har en hög grundkostnad som kan vara svår för individer i de avsedda grupperna att bära, även med föreslagen premie. Förslaget träffar dessutom inte personer som saknar tillgång till bil, körkort, eller av hälsoskäl inte får köra bil.”

Region Västerbotten ”ställer sig tveksamt till att en elbilspremie kommer att nå de särskilt utsatta grupperna. Även om elbilen blir något billigare med en premie har människor med låga inkomster troligen ändå inte råd att köpa en elbil, utan stödet riskerar att hamna hos hushåll som även med det nya utsläppssystemet kommer att ha råd att transportera sig.”

Region Jämtland Härjedalen föreslår en förhöjd skrotningspremie utifrån nuvarande modell från 10 000kr till 30 000 kronor, för mantalsskrivna i glesbygdsområden” och ”en additionell elbilspremie på 50 000 kronor, vid köp eller leasing av ny eller begagnad elbil, som komplement till den förstärkta skrotningspremien, specifikt riktat till mantalsskrivna i glesbygdsområden.”

Region Västerbotten vill att medlen ska kunna användas till att ”bygga ut laddinfrastrukturen som är en förutsättning för användandet av elbil”, och vill se en ”teknikneutralitet som även möjliggör stöd till andra fossilfria drivmedel som exempelvis biogas, biodiesel och vätgas.”

Region Jämtland Härjedalen vill se ”additionellt stöd till nybyggnation av snabbbladdning vid servicepunkter, alternativ landsortsbutiker i glesbygd, både för att främja övergången till elbilar hos närboende, och för att stötta mikroföretagen som kan erbjuda sina kunder additionell kommunal service som stärker deras fortlevnad som servicenod även efter de fossila bränslenas utfasning.”

Magnus Nilsson anger att i vilken mån stimulans för försäljning av elbilar minskar försäljningen av nya fossilbränsleberoende fordon är oklart, ”Ett mera träffsäkert sätt vore att höja den så kallade koldioxidfaktorn i fordonsbeskattningen för nya fordon. Med en sådan åtgärd skulle den del av befolkningen som köper nya bilar sannolikt i högre grad (och utan kostnad för staten) välja batteribilar, vilket i sin tur, inom några år, skulle öka utbudet av begagnade batteribilar, tillgängliga även för familjer med ordinära inkomster.”

Lägg till: Transportsektorn och kollektivtrafiken

2030-sekretariatet föreslår ett stöd som också omfattar transportfordon, vilket stötts åkerier och andra näringar som är viktiga för att glesbygden inte ska utarmas, och som tydligt har högre kostnader i delar av landet med långa avstånd än i storstaden. Klimatnyttan är stor eftersom dessa fordon körs längre sträckor och har högre förbrukning än personbilar. Därtill kollektivtrafiken, som står inför stora utmaningar, förstärkt av billigare fossila drivmedel som stärker privatbilismens konkurrenskraft samt att Stadsmiljöavtalen avslutas och Kollektivtrafikmiljarden inte längre betalas ut.

Åtskilliga aktörer vill se ett stöd till kollektivtrafiken, särskilt som dess konkurrenskraft gentemot bilen försämrats genom billigare fossila drivmedel, att Stadsmiljöavtalen och Kollektivtrafikmiljarden avslutats. Region Norrbotten slår fast att det ”främjar också tillgängligheten till samhällstjänster för befolkningen i glesbygd.” SKR ”efterlyser en analys av hur fondens medel skulle kunna användas för åtgärder inom kollektivtrafiken eller andra lösningar för delad mobilitet, för att kompensera utsatta grupper. SKR vill i sammanhanget

betona den samhällsfinansierade kollektivtrafikens betydelse för att både skapa tillgänglighet för alla grupper i samhället och sammanlänka stad och landsbygd.”

Region Västerbotten ”vill se satsningar på att underlätta användandet av kollektivtrafik både i tätort och på landsbygden. Sådana insatser har bättre träffbild när det gäller att nå särskilt utsatta grupper.” ”Ett ökat stöd till kollektiva transportlösningar skulle kunna minska transportfattigdomen och erbjuda ekonomiskt rimliga alternativ för hushåll som inte har råd med egen bil, särskilt inte en elbil”, skriver Hyresgästföreningen. Region Jämtland Härjedalen önskar ett ”särskilt riktat stöd till Regionernas kollektivtrafik i glesbygdsområden för införandet av enhetstaxor i hela länen.” Region Blekinge vill se ett fokus på ”förbättrad kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur [som] kan göra stor skillnad för de med sämre ekonomi som annars får det svårt i omställningen.”

SLU anger att ”Konjunkturinstitutets analys ger en differentierad och nyanserad bild av möjliga konsekvenserna inom energianvändning inom hushåll, transport och mikroföretag, men verkar inte beakta eventuella kostnadshöjningar i kollektivtrafiken till följd av ökade bränsle/elpriser.”

Bredare ansats

SKR, Sveriges Kommuner och Regioner, vill se ”en bredare ansats med en palett av alternativa åtgärder som skulle uppfylla ändamålet med den sociala klimatfonden och dess målgrupper. Konjunkturinstitutet har identifierat vilka grupper som drabbats hårdast utifrån olika möjliga definitioner av främst mobilitetsfattigdom. SKR anser att användningen av medlen rimligtvis också bör utgå ifrån en analys av dessa gruppers resmönster och andra förutsättningar.”

SLU menar att ”en riktad elbilspremie verkar missa sitt mål”; då ETS2 får konsekvenser för energifattiga hushåll m.fl., och då ”ETS2:s konsekvenser angående transport inte bara drabbar glesbygden, men också många andra regioner utanför storstäderna. Därför behövs det fler, kompletterande åtgärder som också vänder sig till utsatta och transport/energifattiga personer (i) i andra regioner utanför glesbygden, (ii) som inte kommer kunna köpa/äga elbil, och/eller (iii) som påverkas av andra konsekvenser än ökade bränslepriser för egen bil (tex uppvärmning av hushåll). Åtgärder borde möjliggöra flera val, inte bara att köpa en elbil.” Trafikverket hade ”önskat en bredare analys av hur fondens medel kan användas mest effektivt och träffsäkert. Åtgärder inom exempelvis kollektivtrafik, delad mobilitet och cykel kan vara relevanta att överväga.”

Region Västerbotten ”bedömer att trafikfattigdomen idag är större tätortsnära, i hushåll med små inkomster, där kollektivtrafiken är dåligt utbyggd, eller för dyr för dem med små inkomster.” Region Västerbotten vil också ”bygga ut kapaciteten i de lokala elnäten så att elektrifieringen möjliggörs i hela landet”. Boverket anger ”att den sociala klimatplanen bör breddas till att även omfatta energieffektivisering av byggnader som använder fossila bränslen för uppvärmning.”

Trafikanalys lyfter fram komplement som ”subventioner för billigare fordon, som (el)cyklar, lastcyklar och mopedbilar”, samt att premier bör ”differentieras så att hushåll med lägre inkomster och större behov (t.ex. längre pendlingsavstånd och sämre kollektivtrafik) också kan dra nytta av åtgärden.”

Utöver omställningen till fossiloberoende transporter, vill Region Norrbotten ”att mindre företag i glesbygd områden får stöd för investeringar i energieffektivitet och renovering av byggnader”, medan Hyresgästföreningen vill se medel till energieffektivisering av flerbostadshus, vilket

”minskar hushållens energiförbrukning och sårbarhet för prisfluktuationer och bidrar därigenom till en långsiktigt hållbar kostnadsutveckling för energianvändning.”

Magnus Nilsson anger att ”Enligt budgetpropositionen förefaller regeringens avsikt vara använda klimatfondens medel uteslutande till elbilspremier. Detta upplägg kan göra en liten grupp utsatta oberoende av fossilbränslepriserna, men åtgärden gör inget för att underlätta hanteringen av den kortsiktiga kostnadsökning som drabbar nästan alla andra i samhället.” Nilsson föreslår istället temporärt höjda barnbidrag, temporärt höjda generella statsbidrag till glesbygdskommuner samt mera generösa bidrag i glesbygd för installation av laddstolpar vid bostäder och arbetsplatser och tidsbegränsade stöd till ”glesbygdspumpar”.

Magnus Nilsson och 2030-sekretariatet anger att oavsett hur stimulansen utformas, så bör den inrättas år 2026 och vara ”framtungt” i bemärkelsen att stödet bör syfta till tidig förändring. Det bör ses som en del av ett samlat paket för att nå nationella klimatmål och EU:s klimatkrav, där också erfarenheter av nuvarande stimulanser ingår, såsom den inte särskilt eftertraktade skrotningspremien – så att den samlade effekten blir kostnadseffektiv måluppfyllelse.

Kritik mot hanteringen

SKR, Sveriges Kommuner och Regioner, är starkt kritiska till regeringens samråd, som ”genomförs med kort varsel och svarstid som inte räcker för att förankra svaret enligt ordinarie processer. Tiden framstår också som onödigt kort mot bakgrund av att Regeringen presenterade sin inriktning redan i september.”

Region Västerbotten delar denna kritik; ”Redan i augusti 2021 skrev finansdepartementet en faktapromemoria i ärendet. Det är tre år sedan. I förordningstexten står det mycket tydligt att länderna ska samråda med lokala och regionala aktörer. Inte förrän i oktober i år kom inbjudan till samråd, med bara några veckors möjlig beredningstid, vilket är mycket kort med tanke på den politiska beslutsgången i kommuner och regioner. Särskilt anmärkningsvärt är att regeringen i sin budgetproposition redan tycks ha beslutat att fonden i Sverige i sin helhet ska användas endast för att finansiera en elbilspremie, utan att ett samråd genomförts.”

Sammanställt den 26 november 2024, alla citat är ordagranna men förkortade för ökad läsbarhet. Samtliga remissvar som granskats har lämnats ut av ansvarigt departement.

Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet
Stockholm, November 2024