

Remiss av Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan KN2025/01166 - Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

Vi är positiva till elbilspremien, inklusive inriktningen på boende i gles- och landsbygd och att den kan användas för både köp och leasing, både nya och begagnade elbilar. Premienivån och pristaket för fordonen är väl avvägda, liksom att stödet betalas ut i flera delar. Vi menar att fler fordonskategorier bör ingå, att även de som redan har en laddbar bil bör tillåtas söka, att mindre företag inte bör uteslutas från att söka, att premien bör finnas längre än till år 2029 och att det bör finnas en beredskap för ett större söktryck än vad Naturvårdsverket kalkylerat med. Slutligen menar vi att alla politiska styrmedel samfällt bör bidra till en påskyndad omställning, vilket inte är fallet idag.

Sammanfattning av förslaget

2026 planerar regeringen att införa en ny elbilspremie, med fokus på låginkomsttagare med dålig tillgång till kollektivtrafik. Premien ska huvudsakligen finansieras av EU:s sociala fond, vilket förutsätter EU-godkännande. Därför har det förslag som Naturvårdsverket arbetat fram nu överlämnats till EU-kommissionen, samtidigt med att det gått på remiss. [Remissmissivet finns här](#) och [Naturvårdsverkets förslag här](#).

2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet med berörda partners var skarpt kritiska när elbilspremien avskaffades över en natt och har engagerat sig mycket i frågan om ny premie. Vi har bl.a. skrivit [en gemensam artikel](#) där vi utvärderar Naturvårdsverkets förslag, och tagit fram [ett remissvar](#) avseende det tidigare förslaget. Nedan redogörs för våra huvudsakliga synpunkter på det nu liggande förslaget, utifrån vad som bör behållas oförändrat respektive vad som bör justeras:

Behåll:

1. **Nytt och begagnat, köpt och leasat.** Det är utmärkt att premien går till både köp och leasing (12 månader eller längre), både ny och begagnad elbil – det bidrar till att befintliga elbilar stannar i landet och det gör att även de som är långt ifrån att ha råd med en ny bil kan dra nytta av premien.
2. **Premienivån.** Bonusen blir enligt förslaget 54 000 kronor för den som köper en ny eller begagnad elbil och ansöker före 1 juli 2028, därefter 36 000 kronor till 30 juni 2029. Det är lite högre än vad vi föreslog, särskilt för en begagnad elbil som med dessa nivåer kan bli väldigt billig – men med stöd i en undersökning från Ramboll visar Naturvårdsverket att så hög ersättning kan behövas för att låginkomsttagare ska kunna byta.

3. **Pristaket.** Naturvårdsverket föreslår att elbilens inköpspris måste ligga mellan 54 000 och 500 000 kronor och leasingkostnaden högst vara 4 700 kronor i månaden. Prisgolvet är av praktiska skäl; man ska inte kunna få mer i bonus än vad bilen kostar, medan taket gör att premien inte går till onödigt dyra elbilar. Vi tror inte att väldigt många låginkomsttagare skulle köpa riktigt dyra elbilar, men ser att ett pristak bidrar till allmänhetens acceptans.
4. **Glesbygden.** Premien tänks enbart vara för boende i en av Sveriges 177 landsbygdskommuner eller i storstäders landsbygdsmiljö. En viss avgränsning är nödvändig för EU-finansieringen, och Naturvårdsverket har hittat en bra väg som också inkluderar bilberoende delar av storstäderna.
5. **Inkomstgränsen.** För att få premien får man högst ha en inkomst på 80 procent av Sveriges medelinkomst, med en rad specifika faktorer beroende på hur många man är i hushållet. Ett tak ungefär som Naturvårdsverket föreslår är nödvändigt för EU-finansieringen, och det är klokt att använda lättgranskade parametrar.
6. **Delutbetalningarna.** Premien ska utbetalas med 1 500 kronor per månad under tre år, för den som får premien efter 1 juli 2028 1 000 kronor per månad. Att dela upp premien i många utbetalningar minskar risken att elbilen snabbt säljs vidare och bidrar till att elbilarna stannar i landet och bidrar till Sveriges klimatmål. Vi kan dock tänka oss att kvartalsvisa utbetalningar minskar administrationen utan att detta går förlorat.

Förändra:

1. **Slutpunkt.** Premien tänks helt avslutas 30 juni 2029, långt tidigare än Naturvårdsverkets tidigare förslag på 2032 som slutår. Vi föreslår ett mellanting; att premien 2029 sänks till 20 000 kronor och finns kvar till och med år 2030 som ju är måläret både för EU:s klimatkrav på Sverige och vårt nationella klimatmål för transportsektorn.
2. **Vidga fordonskategorin.** Naturvårdsverket föreslår att premien enbart ska gå till köp och leasing av eldrivna personbilar, trots att EU godkänner en vidare definition. Det är onödigt att stänga dörren för vätgasbilar och vore värdefullt att få stötta även gasbilar. Därtill anger Naturvårdsverket att ”De personbilar som omfattas av premien bör vara personbilar i klass 1”, utan att närmare motivera detta. Även fyrhjuliga, L7e-klassade fordon, som betraktas som bilar av allmänheten, bör kunna ingå, vilket skulle bidra till att fler unga förare väljer elfordon istället för utsläppsvidriga EPA- eller A-traktorer.
3. **Uteslut inte elbilshushåll.** ”Sökandens hushåll får inte ha ägt eller leasat en annan elbil än den ansökan avser under den tolv månadersperiod som föregått ansökan” anger Naturvårdsverket och avser då också laddhybrider. Vi ser det som oklokt att utesluta de som redan har elbil; att ta steget från enklare elbil för korta sträckor till att skaffa en elbil som kn användas för alla bilresor är mycket värt.
4. **Inkludera näringslivet.** Premien föreslås enbart gå till privatpersoner, inte t.ex. företag eller kommuner. Därtill måste man bedyra att elbilen inte ska användas för enskild näringsverksamhet. Vi bedömer att EU-kommissionen kan godkänna stöd också till ”mikroföretag”, särskilt de som är direkt relaterade till transportnäringen,

t.ex. taxi och åkerier eller bildelningsaktörer. Dessa verksamheter bidrar direkt till att minska bilberoendet och öka nyttjandegraden av elbilar, i linje med regeringens mål. Argumentet emot detta ser vi som svagt: ”Ett ytterligare stöd skulle vara behäftat med ytterligare administrativa kostnader eftersom företagens och privatpersonernas ansökningar till ett elbilstöd skulle behöva se olika ut.”

5. **Höj målbilden.** ”Målet är att 105 000 premier ska betalas ut” anger Naturvårdsverket, vilket innebär 30 000 bilar per år som premien finns. Om vi överslagsmässigt räknar med att hälften av detta går till begagnade bilar, skulle premien stå för endast 5% av nybilsmarknaden. Vi tror efterfrågan är större än så och önskar en beredskap att fylla på med mer medel från statens sida. En premie som tar slut och ansökningar som av det skälet inte kan beviljas, är inte till gagn för omställningen, vilket vi sett gång på gång.
6. **Kombinera med andra styrmedel.** Naturvårdsverkets uppdrag var enbart att ta fram en ny elbilspremie, men regeringen kan komplettera med annan politik som påskyndar transportsektorns omställning. EU:s sociala klimatfond öppnar för att också finansiera exempelvis elcykelpremier, förbättrad kollektivtrafik, informationskampanjer och inkomststöd för särskilt utsatta bilberoende grupper exempelvis i glesbygd som drabbas av höga bränslepriser som resultat av ETS2. Andra komplement handlar om något dyrare fossila drivmedel, sänkt skatt på el för laddning och möjligheter för kommunerna att gynna elbilar med parkeringsförmåner och undantag från trängselavgifter. Ett sådant samlat paket skulle ge Sverige täten i omställningen.

Slutord

2030-sekretariatet tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet den 28 augusti 2025

Mattias Goldmann
VD