

Remissvar – Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan

Stockholm Environment Institute (SEI) har tagit del av Naturvårdsverkets rapport och återkopplar med nedanstående punkter.

Sammanfattning

Elbilspremien kan bidra till att mildra effekterna av höga bränslepriser för hushåll med begränsade resurser, men utformningen behöver skärpas för att bli träffsäker och rättvis. Framför allt bör målgruppen definieras tydligare, pristaket och premienivån motiveras bättre, och stödet kopplas tydligare till laddinfrastruktur. Det är också viktigt att successivt utveckla uppföljningen så att klimatnytta och social träffsäkerhet kan mätas. På längre sikt bör Sverige dessutom verka på EU-nivå för att främja tillgången till fler prisvärda elbilar med lång räckvidd, eftersom det är en förutsättning för att en elbilspremie verkligen ska kunna nå låg- och medelinkomsttagare i både stad och glesbygd.

1. Rekommendationer

1. Notera behovet av kompletterande åtgärder på längre sikt (kollektivtrafik, delad mobilitet, energieffektivisering), även om nuvarande regeringsuppdrag begränsar åtgärdsportföljen.
2. Förtydliga målgruppsdefinitionen och genomför en fördelningsanalys för att säkerställa att de mest transport- och energifattiga hushållen nås.
3. Revidera ekonomiska parametrar (pristak, premienivå) med utgångspunkt i fordonsutbud och faktisk betalningsförmåga.
4. Integrera laddinfrastruktur i förordningen för att säkerställa att hushåll kan använda stödet i praktiken.
5. Stärk uppföljningen successivt med indikatorer för klimatnytta, social träffsäkerhet och effekter på alternativa mobilitetslösningar.
6. Driv på EU-nivå för att stimulera en marknad av prisvärda elbilar med lång räckvidd (t.ex. över 400 km) som kan nå prisparitet med förbränningsmotorer.

2. Rekommendationer med hög genomförbarhet

- Skärp målgruppsdefinitionen och redovisa mer detaljerat hur många hushåll som faktiskt omfattas.
- Se över pristaket och motivera det tydligare.

- Justera eller motivera premienivån utifrån hushållens faktiska betalningsförmåga.
- Koppla elbilspremie tydligare till laddinfrastruktur för att säkerställa användbarhet.
- Utveckla uppföljningssystemet stegvis för att på sikt kunna mäta både klimatnytta och social träffsäkerhet.

3. Elbilspremiens styrkor och begränsningar

Begränsad åtgärdsinriktning

Enligt EU-förordningen (2023/955) kan SCF omfatta flera åtgärder: kollektivtrafik, delad mobilitet, energieffektivisering och riktat stöd till utsatta hushåll. Det svenska underlaget har emellertid valt att endast föreslå en elbilspremie. Det innebär att andra grupper, inklusive cirka 100 000 hushåll i energifattigdom, helt lämnas utan åtgärd. Detta avviker från EU:s intention att även energifattiga hushåll som inte direkt påverkas av ETS2 ska omfattas.

Otydlig målgrupp

Premien riktas mot hushåll med lägre medelinkomst i landsbygdskommuner eller områden med begränsad kollektivtrafik, som inte redan äger laddbar bil.

- Underlaget redovisar ca 770 000 hushåll som "särskilt drabbade" motsvarande ca 15% vilket är i linje med vår forskning (Dawkins et al., 2023; Strambo et al., 2024). Men endast 105 000 eller 2% av Sverige hushåll förväntas ta del av premien. Det saknas en analys av om detta är tillräckligt för att möta behovet.
- Variationer inom kommuner, exempelvis skillnader i laddinfrastruktur och pendlingsavstånd, synliggörs inte men har stor betydelse för hushållens användning av elbilar i praktiken (Xylia and Joshi, 2022).

Ekonomiska parametrar

- Pristak: 500 000 kr (eller 4 700 kr/mån leasing) är inte tillräckligt motiverat. Taket riskerar att utesluta modeller med längre räckvidd som är nödvändiga i t.ex. norra Sverige, samtidigt som det möjliggör relativt dyra modeller i tätbefolkade område (jämfört med det faktiska behovet av tillgänglig räckvidd).
- Premiens storlek: 1 500 kr/mån i upp till 36 månader (54 000 kr) baseras på en betalningsviljestudie som utfördes av Ramboll. Det finns indikation om mittenvärdesbias ("*central tendency bias*" eller "*regression to the mean*" på engelska (Akbari et al., 2024)) som överskattar låginkomsthushållens faktiska förmåga att ta lån eller teckna leasingavtal. Bedömningen riskerar också att påverkas av att det finns en generell tendens att överskatta andras vilja att betala för varor och tjänster (Matthews et al., 2016), vilket kan leda till en premie som i praktiken är för låg för de mest utsatta hushållen.
- Avsaknad av social leasing: I flera europeiska länder, bland annat Frankrike, har särskilda program för social leasing visat sig framgångsrika i att nå låginkomsthushåll som annars inte skulle kunna efterfråga en elbil (Transport & Environment, 2024). Att en sådan modell inte har analyserats i det svenska underlaget framstår som en missad möjlighet, särskilt då målgruppen enligt underlaget ofta har begränsad betalningsförmåga.

Infrastruktur och genomförbarhet

- Hushåll i målgruppen saknar ofta möjlighet till hemmaladdning. Offentlig laddning i glesbygd är dyrare och mer otillgänglig. Premien riskerar därmed att skapa efterfrågan som inte kan mötas.
- Ingen samordning presenteras mellan elbilspremie och laddstöd, såsom Ladda-bilen stöd.

Risk för negativa sidoeffekter

- Genom att premien gynnar privat bilägande/leasing och den svenska förslaget inte innefattar andra stöd som omnämns av EU förordningen (2023/955) kan premien minska underlaget för kollektivtrafik och delad mobilitet i glesbygd.
- Detta riskerar att försvaga långsiktigt hållbara transportlösningar och skapa upplevd orättvisa mellan hushåll i liknande situationer men utanför stödområdet.

Uppföljning

De indikatorer som föreslås (t.ex. antal beviljade stöd) är otillräckliga för att säkerställa att klimat- och rättviseeffekter faktiskt uppnås.

Det vore värdefullt att framöver utveckla uppföljning av:

- **Faktiska körsträckor och ersätta fossilkilometer.**
- **Vilka hushåll som söker respektive avstår (inkomst, bostadssituation).**
- **Effekter på kollektivtrafik och bilpooler i berörda områden.**

Detta bör ses som ett framtida förbättringsområde snarare än ett omedelbart krav.

4. Brister i SCF-implementeringen i Sverige

- Uteslutning av energifattiga hushåll: Det framgår att cirka 100 000 hushåll i energifattigdom, ofta i småhus med direktverkande el eller elpannor, inte omfattas av några åtgärder. Dessa hushåll drabbades hårt under energikrisen 2021–2023 och riskerar återkommande sårbarhet (Von Platten, 2025, 2022). EU:s riktlinjer anger att dessa inte bör uteslutas.
- Missad möjlighet till energieffektivisering: I och med att det stöd för energieffektivisering i småhus som inskaffades som respons på energikrisen nu utgått, hade SCF kunnat ersätta detta med riktade stöd. Ett sådant program hade kunnat erbjuda högre stödnivåer för att faktiskt möjliggöra investeringar för låginkomsthushåll.
- För smalt verktyg: Enbart elbilspremie kan inte svara på alla SCF:s mål om social rättvisa och klimatnytta. Sverige riskerar därmed att stå med en plan som varken är effektiv eller i linje med EU:s intentioner.

5. Slutsats

Elbilspremien kan vara ett viktigt verktyg inom SCF, men dess nuvarande utformning är varken tillräckligt träffsäker, rättvis eller långsiktigt hållbar. Som enda åtgärd i Sveriges sociala klimatplan riskerar den att missa både klimatnytta och social effekt.

Ett mer diversifierat åtgärdspaket bör övervägas i framtida revideringar av SCF. Samtidigt bör elbilspremiens parametrar, målgruppsdefinition, avsaknaden av social leasing och kopplingen till laddinfrastruktur förbättras redan nu. För att elbilen verkligen ska bli ett realistiskt alternativ för hushåll i både stad och glesbygd krävs dessutom att Sverige, i samarbete med EU, verkar för att fler prisvärda elbilar med lång räckvidd når marknaden.

Referenser

- Akbari, K., Eigruber, M., Vetschera, R., 2024. Risk attitudes: The central tendency bias. *EURO Journal on Decision Processes* 12, 100042. <https://doi.org/10.1016/j.ejdp.2023.100042>
- Dawkins, E., Strambo, C., Xylia, M., Grah, R., Gong, J., Axelsson, K., Maltais, A., 2023. Who is most at risk of losing out from low-carbon transition in the food and transport sectors in Sweden? Equity considerations from a consumption perspective. *Energy Research & Social Science* 95, 102881. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2022.102881>
- Matthews, W.J., Gheorghiu, A.I., Callan, M.J., 2016. Why do we overestimate others' willingness to pay? *Judgm. decis. mak.* 11, 21–39. <https://doi.org/10.1017/S1930297500007567>
- Strambo, C., Maltais, A., Gong, J., Xylia, M., Nykvist, B., Dawkins, E., Axelsson, K., Grah, R., Kartha, S., 2024. Strategies for governing fair low-carbon transport transitions in Sweden and beyond. Stockholm Environment Institute. <https://doi.org/10.51414/sei2024.027>
- Transport & Environment, 2024. Social leasing: a key measure for national Social Climate Plans.
- Von Platten, J., 2025. When past meets present: A mixed-methods study of heating practices in Sweden during the energy crisis. *Energy Research & Social Science* 122, 104013. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2025.104013>
- Von Platten, J., 2022. Energy poverty in Sweden: Using flexibility capital to describe household vulnerability to rising energy prices. *Energy Research & Social Science* 91, 102746. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2022.102746>
- Xylia, M., Joshi, S., 2022. A three-dimensional view of charging infrastructure equity. Stockholm Environment Institute. <https://doi.org/10.51414/sei2022.020>