

Mottagare
Regionstyrelsen

Remiss av Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan Dnr KN2025/01166

Förslag till beslut

- Regionstyrelsen beslutar att godkänna upprättat förslag till yttrande och lämnar det till Klimat- och näringslivsdepartementet som sitt eget.

Sammanfattning

Naturvårdsverket har fått i uppdrag att bistå regeringen genom att ta fram underlag till den sociala klimatplan som regeringen ska lämna till EU-kommissionen i enlighet med EU-förordning om inrättandet av den sociala klimatfonden.

Den svenska planen omfattar sammanlagt 5,8 miljarder SEK, varav 80 procent kommer från unionens sociala klimatfond. Den nya elbilspremien är ett initiativ för att mildra hushållens ökade kostnader till följd av EU:s nya utsläppshandelssystem (ETS 2) och för att underlätta övergången till elbilar, särskilt för låg- och medelinkomsttagare på landsbygden.

Inom ramen för uppdraget ska Naturvårdsverket bland annat ta fram ett förslag på utformning av en riktad elbilspremie och etablera de system som behövs för att kunna ta emot ansökningar om stöd. I Region Gotlands förslag till remissvar betonas vikten av att uppdraget tar hänsyn till grupperna med allra lägst inkomst, gärna med de föreslagna åtgärderna. Utan dessa bedömer Region Gotland att premien riskerar att främst nå de hushåll som ändå har möjlighet att kunna investera i en elbil.

Ärendebeskrivning

Enligt Naturvårdsverkets förslag till social klimatplan läggs hela den svenska potten på en elbilspremie för inköp eller leasing av nya eller begagnade elbilar. Enbart boende i en landsbygdskommun eller ett område med begränsad kollektivtrafik, och med en hushållsinkomst på högst 80 procent av snittet, kan söka.

Maxbeloppet blir inledningsvis 54 000 SEK per hushåll, men ett beviljat bidrag kommer inte att betalas ut som en klumpsumma utan månadsvis under normalt tre år.

Gotland har det nationellt högsta antalet aktiva bilar per invånare och bilen är det vanligaste transportmedlet även för resor under 3 kilometer. Gotland bedöms ha goda förutsättningar för elbil tack vare öns geografi och avsaknad av motorvägar. Öns korta avstånd gör att man, om det överensstämmer med ens behov, även kan välja en elbil med mindre batteri och kortare räckvidd vilket minskar kostnaden och ger lägre klimatpåverkan. Den förnybara energin som produceras på Gotland genom vind- och solkraft kan ge miljövänlig el till bilarna och elbilar bidrar till minskat buller i närmiljön, vilket är en fördel för såväl bofasta som besökare.

Trots öns goda förutsättningar och satsningar på ökad användning av elbil har Gotland haft en relativt låg försäljning av elbilar och laddhybrider jämfört med andra län. Det befintliga elnätet, som inte är ett produktionsnät, kan innebära utmaningar för den ökande elförbrukningen från laddning. Det behövs även en ökad ladd-infrastruktur för att möta behoven hos både boende och besökare.

Ekonomiskt perspektiv

Elbilen är dyrare i inköp än fossilbilen, men skillnaden minskar i takt med att volymerna ökar. Samtidigt blir avgasreningen allt dyrare för framför allt dieselbilarna. Drifkostnaderna för en elbil är mycket lägre eftersom el är billigare än bensin och diesel. Elmotorn är också effektivare och servicekostnaden lägre eftersom elbilen inte har en avancerad växellåda, känslig koppling, partikelfilter eller katalysator, och heller ingen motorolja att byta. De flesta elbilar har numera också mycket bra andrahandsvärde just för att de slits så pass lite, och för att de flesta har åtta års garanti på batterierna.

Att köpa en ny elbil kostar flera hundra tusen kronor och även inköp av en begagnad elbil innebär en investering, särskilt eftersom utbudet av begagnade elbilar ännu är begränsat. Med tanke på att enbart hushåll med relativt låga inkomster kan söka, betyder det att pengarna antagligen i första hand kommer att utnyttjas för köp av begagnade bilar, vilket sannolikt är ett mer effektivt sätt att stimulera elbilsmarknaden än om stödet främst går till köp av nya elbilar. Tidigare har alltför många begagnade elbilar lämnat Sverige eftersom villkoren för att köra på el är långt bättre i våra grannländer, med rabatt på laddningen i Danmark, betydligt lägre avgifter på de ofta förekommande vägtullarna i Norge och tillgång till innerstäder där fossilt är portförbjudet i Tyskland.

Det finns emellertid en risk att de gotlänningar som kör runt med 15 år eller äldre gamla bensin- och dieselbilar inte kommer ha råd med en ny elbil, trots premien, utan ändå föredrar en begagnad bensin- eller dieseldriven bil av ekonomiska skäl när det är dags att byta bil. Lägg därtill möjligheten att då själv kunna reparera och meka med sin bil, vilket kan vara både ett intresse och en ekonomisk nödvändighet.

Klimatpåverkan

Elbilen bedöms ha mindre klimatpåverkan än motsvarande bensin- och dieselbil sett ur ett livscykelperspektiv, trots batteriets klimatpåverkan. Redan efter 4–5 år har elbilen tjänat in sin klimatkostnad, mycket beroende på

körsträcka och hur den laddas. Att välja en elbil med mindre batteri och ladda med fossilfri el bidrar till att göra elbilen grönare. Batterierna har också lokal miljöpåverkan där dess råvaror bryts, och därför är det viktigt att bl.a. EU planerar krav på 80 % återvinning av batterierna.

År 2030 ska transportsektorns klimatpåverkan ha minskat med 70 % jämfört med år 2010 i Sverige. Allt fler andra länder inför liknande mål och från år 2035 tillåter EU enbart utsläppsfria bilar. I detta har även vätgas- och biogasbilar en roll, men huvudrollen har elbilen. Därför anger de flesta större biltillverkare nu ett slutår för försäljning av bensin- och dieslbilar, till förmån för elbilen.

Transportfattigdom

Förslaget med elbilspremie avser att stötta hushåll som är beroende av att köra bil i sin vardag och kanske inte har råd att byta till elbil eller har så låg inkomst att de inte ens har möjlighet att få banklån. Transportfattigdom finns där vardagsresandet till jobb, skola och fritidssysselsättningar försvåras eller inte går att genomföra på grund av låg inkomst eller att infrastruktur som kollektivtrafik, cykel och gångvägar saknas liksom laddningsmöjligheter när gäller elbil. Boende i flerfamiljshus och hyresrätter har sällan möjlighet att ladda lika billigt och enkelt som de som bor i egna hus och bostadsrätter.

På Gotland är bilberoendet högt och andelen laddbara bilar är lågt. Av alla län är Gotland det län som har den äldsta bilflottan, i slutet av 2024 var en personbil i trafik registrerad på Gotland i snitt 16,5 år. Folk köper med andra ord inte de nyaste bilarna på Gotland, utan ofta de billiga.

Bedömning

Region Gotland välkomnar synsättet att särskilt rikta stödet till hushåll i områden som är både ekonomiskt svaga och svaga i form av utbud av kollektivtrafik. Region Gotland dock samtidigt betona vikten av att modellen blir tillräckligt träffsäker för att faktiskt bidra till en omställning. Naturvårdsverkets premie på 54 000 kr kan utgöra en viktig stimulans, men för att nå de allra mest ekonomiskt utsatta hushållen, där de med absolut lägst inkomst inte kan få lån för bilköp, är det särskilt viktigt att stödet utformas så att det verkligen når dessa hushåll.

För att förebygga att dessa hushåll helt hamnar utanför omställningen har Region Gotland två förslag. Det ena förslaget är ett klumpsumme-stöd som kan användas direkt vid köpet av en begagnad elbil, alternativt möjlighet till låneunderlättande åtgärder. En sådan åtgärd kan vara att premien utbetalas direkt till långivaren som säkerhet för en del av lånet (upp till 100 000 kr) eller att hushållet får ett preliminärt beslut om beviljad premie som kan användas som garantihandling gentemot banken. Detta förslag gör premien till ett stöd även för dem med svagast ekonomi, och möjliggör för fler att byta från fossilbil till elbil. För att undvika spekulation och vidareförsäljning kan premien knytas till ett krav på att fordonet behålls i minst tre år.

Det andra förslaget är möjligheten att även inkludera laddare i stödet. Ett elbilsköp innebär i praktiken ofta behov av ladd-infrastruktur hemma. För låginkomsthushåll blir kostnaden för laddbox + installation (10 000–20 000 kr) ett avgörande hinder. Om premien kan användas för del-finansiering av laddare och installation ökar förutsättningarna även för de hushåll på Gotland som saknar publika ladd-möjligheter i närområdet.

Utan åtgärder som de ovan bedömer Region Gotland att premien trots allt riskerar att främst nå de hushåll som redan ändå är nära att kunna investera i en elbil.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse regionstyrelseförvaltningen daterad 2025-08-28
Remiss. Klimat- och näringslivsdepartementet inkom 2025-06-30

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör

Skickas till

Klimat- och näringslivsdepartementet