

2025-05-08

RUN/239/2025

Klimat- och näringslivsdepartementet  
Klimatenheten  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.kl@regeringskansliet.se](mailto:kn.kl@regeringskansliet.se)  
Diarienummer KN2024/01459

## **Skriftligt betänkande från Region Jämtland Härjedalen över samrådet 25 april (KN2024/01459) - EU:s sociala klimatfond, den sociala klimatplanen och Naturvårdsverkets förslag om en riktad elbilspremie**

Region Jämtland Härjedalen (RJH) har i tidigare remissvar anfört förslag till utformning av klimatplanen som vi härmed vill utveckla kopplat till delredovisningen och samrådet den 25 april för regeringsuppdraget om Sveriges sociala klimatplan och genomförandeåtgärder för den sociala klimathandlingsplanen. Beträffande elbilspremiens utformning uppmanar Region Jämtland Härjedalen Naturvårdsverket och Regeringen att överväga en delvis helt annan lösning än den som föreslås i utkastet och som innebär att:

- a/ enbart dela ut premien vid köp av begagnad elbil
- b/ slopa inkomstvillkoret, dvs. öppna stödet för alla som är mantalsskrivna i de i rapporten utpekade kommunerna och kommundelarna, oavsett årsinkomst, samt
- c/ sänka bidragsbeloppet till kanske 20 000 kronor per fordon, **förutom i de mest glesa områdena där taket höjs till maximalt 80 000 kronor.**

RJH befärar att om förslaget genomförs kommer det sannolikt leda till att en grupp förhållandevis välbeställda hushåll i nära anslutning till storstadsområdena, med inkomster strax under genomsnittet, skaffar sig elbil. Övriga hushåll, sannolikt praktiskt taget samtliga hushåll i de lägsta inkomstskikten, kommer däremot knappast att nås. Deras möjligheter att hantera de prisökningar på fossila drivmedel ETS2 väntas förbättras därmed inte. Detta innebär att den föreslagna modellen riskerar att uppfattas som orättvis och att elbilspremien kan leda till att acceptansen för ETS2, och kanske för klimatpolitiken som helhet, försvagas. Speciellt torde detta kunna bli fallet för Sveriges **glesbygder** som tidigare anförts som **huvudmålgrupp för interventionen utifrån budgetpropositionen 2025.**

RJH bejakar regeringens förslag om införandet av en elbilspremie, **MEN** där **en särskild pott** riktad till de allra **mest glesbebyggda områden** med allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar, såsom i de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet över stora avstånd, **skall öronmärkas inom den sociala klimatfonden** utifrån intentionerna i Artikel 174 Lissabonfördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Glesbygdsområden inom den sociala klimatfonden bör definieras

med hänvisning till 1994 års anslutningsakt för Sverige och Finland till Europeiska unionen för kommuner med befolkningstätheter **under åtta personer per kvadratkilometer**.

RJH kan på mycket goda grunder befara att dessa nackdelar, med allra största sannolikt kommer förstärkas, och bli **särskilt utmanande och besvärliga**, kopplat till energi- och transportfattigdom som en konsekvens av ETS2 genom kraftigt förhöjda drivmedelspriser på fossila bränslen, för de mest utsatta transportanvändarna i de nordligaste glest befolkade regionerna med **långa avstånd, ett kallt klimat, och lägre medelinkomster än riket i övrigt**.

**Enbart dela ut premien vid köp av begagnad elbil.** Att försäljningen av elbilar under de senaste åren inte har ökat på det sätt som krävs för att Sverige ska kunna leva upp till EU:s klimatlagstiftning och de nationella utsläppsmålen, beror inte enbart (eller kanske inte ens främst) på de höga priserna på nya elbilar. En lika viktig faktor är sannolikt den svaga efterfrågan på begagnade elbilar, vilket leder till en snabb värdeminskning hos nya elbilar och därmed en hög kostnad för de första årens innehav. Ointresset för begagnade elbilar återspeglas dels i den stora exporten av begagnade elbilar ut ur Sverige (nettoexporten av batteribilar motsvarar 20 procent av nybilsförsäljningen), dels av de förhållandevis stora lager av osålda begagnade elbilar som finns hos bilhandlarna (se <http://www.car.info>).

En förutsättning för att öka försäljningen av nya elbilar är att värdeminskningen på nya fordon minskar. Det förutsätter i sin tur att efterfrågan (och priserna) på begagnade elbilar ökar, vilket rimligen skulle bli fallet om den föreslagna elbilspremien knyts till begagnade fordon. Med en sådan lösning skulle det bli billigare för låginkomsttagare att köpa begagnad elbil men samtidigt billigare för höginkomsttagare att köpa nytt, samtidigt som exporten av begagnade fordon skulle minska och kanske rentav vändas i en nettoimport. Sammantaget skulle detta bidra till en snabbare ökning av den svenska elbilsparken än den effekt som kan förväntas av den lösning som skisseras av Naturvårdsverket.

**Slopa villkoret om inkomst under genomsnittet.** Det stöd Naturvårdsverket föreslår kommer, som påvisats tidigare, sannolikt i första hand att nå en begränsad grupp jämförelsevis välbärgade hushåll med inkomster strax under genomsnittet. Den föreslagna konstruktionen ger samtidigt nya incitament till fusk, kommer att kräva kontroller som innebär ett mått av ytterligare intrång i den personliga integriteten, ger oönskade tröskeeffekter, lär leda till utdragna och kostsamma överklaganden och rättsprocesser etc. – det finns många skäl att avstå från den föreslagna inkomstprövningen. Enbart genom att begränsa premien till att enbart gälla begagnade fordon kommer stödet sannolikt att tappa i attraktivitet hos välbärgade grupper – vars motiv att köpa nytt tvärtom stärks när den förväntade värdeminskningen på nya elbilar sjunker (vilket i sin tur rimligen innebär att möjligheterna även för de hushåll med årsinkomster strax under snittet som Naturvårdsverkets förslag främst gynnar, att för egna pengar köpa en ny elbil förbättras).

**Sänka bidragsbeloppet till kanske 20 000 kronor per fordon.** Genom att sänka bidraget (och samtidigt omvandla det till ett engångsstöd) minskar den tröskeeffekt som uppstår i den modell Naturvårdsverket presenterat, där hushåll som bor i utkanten av den utpekade zonen för elbilspremie kan få betydande stöd (enligt utkastets räkneexempel nästan 80 000 kronor per hushåll), som samtidigt inte är tillgängliga för grannen som bor strax utanför zonen, bara ett stenkast därifrån. Så snart man använder den här typen av zoner uppstår gränseffekter, men med ett lägre bidrag blir denna effekt mindre

besvärande. Om inkomstvillkoret slopas, växer dessutom den stödberättigade gruppen, vilket tvingar fram en sänkning av stödbeloppet samtidigt som tröskeeffekten begränsas, vilket sannolikt är betydelsefullt från acceptanssynpunkt. I de mest glesa kommunerna och regionerna ska taket dock **höjas till maximalt 80 000 kronor per fordon** utifrån föreslagna definitioner enligt ovan.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden