

Politik och kommunikation
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: kn.kl@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 500 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Energiföretagen Sverige ("Energiföretagen") har tagit del av Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan och vill framföra följande synpunkter.

Bakgrund

Halten koldioxid i atmosfären fortsätter att öka och har enligt NOAA nyligen överstigit 430 ppm i dygnsmedel. Samtidigt visar aktuella rapporter från OECD, Klimatpolitiska rådet, Trafikverket och Naturvårdsverket att Sveriges klimatomställning har tappat tempo.

Transportsektorn är avgörande för att nå utsläppsminskningarna under de kommande åren. Biodrivmedel och ökad transporteffektivitet är viktiga verktyg, men elektrifiering är det mest kostnadseffektiva sättet att åstadkomma fossilfria vägtransporter. Varje nytt elfordon som ersätter ett fossildrivet fordon innebär betydande utsläppsminskningar.

Sverige har en stark fordonsindustri som tydligt visar vilja att ställa om, och laddinfrastrukturen byggs snabbt ut. Trots detta har försäljningen av elbilar tappat fart, främst till följd av försämrade ekonomiska incitament: avskaffad klimatbonus för elbil, sänkt bränsleskatt, reducerad reduktionsplikt och höjd energiskatt på el. Den låga andelen elbilar i nyförsäljningen är idag det största hindret för omställningen – och måste mötas med förstärkta incitament för konsumenter att välja eldrivet. Politiken behöver stimulera efterfrågan på elbilar och därmed öka nyttjande av befintlig laddinfrastruktur

Jämförelser med våra grannländer visar tydligt effekten av starka styrmedel. I augusti 2025 var 69 procent av nyregistrerade bilar i Danmark eldrivna. Norge ligger nära full elektrifiering med 97 procent, Finland når 37 procent. Sverige däremot har fallit till 34,1 procent – lägre än föregående år och långt efter grannländerna. Skillnaden beror på att Sverige avskaffade köpstimulansen för tidigt. Erfarenheten visar samtidigt att rätt utformade incitament ger snabba resultat.

Övergripande synpunkter

Energiföretagen tillstyrker förslaget om en ny elbilspremie. Premien skapar positiva drivkrafter för elektrifiering och är ett steg i helt rätt riktning.

Samtidigt bedömer vi att förslaget, i sin nuvarande form, inte är tillräckligt för att påskynda omställningen i den takt som krävs. De snäva kriterierna för målgruppen innebär att alltför få hushåll i praktiken kommer att kunna ta del av stödet. Den begränsade omfattningen riskerar att ge en klimatnytta som är långt mindre än vad som kommer krävas för att Sverige ska nå klimatmålen. Vi vill därför framhålla behovet av att:

1. Utveckla och förstärka elbilspremien så att den får bredare genomslag.
2. Komplettera med ytterligare styrmedel som gör det mer lönsamt att välja eldrivet och mindre attraktivt att fortsätta med fossildrivna fordon.

Specifika synpunkter

Sveriges ansökan till EU:s sociala klimatfond med en ny, mer rättvis elbilspremie är ett välavvägt sätt att använda intäkterna från ETS2. Samtidigt är dagens budget – 600 miljoner kronor per år från fonden, kompletterat med 200 miljoner i nationell finansiering – alldeles för låg. Det motsvarar endast cirka 100 000 hushåll under hela stödperioden. Mer medel behöver därför tillföras, och den svenska medfinansieringen bör överstiga EU:s minimikrav på 25 % för att påskynda omställningen. Vi föreslår följande utveckling och förstärkning av den föreslagna elbilspremien:

- **Breda målgruppen:** Nuvarande kriterier, med ett inkomsttak på 80 % av medianinkomsten, riskerar att utesluta många hushåll som faktiskt har behov av stöd för att kunna ställa om till elbil. Vi föreslår därför att inkomsttaket höjs till 100 % av medianinkomsten, vilket bättre speglar den ekonomiska verkligheten för breda grupper av hushåll.
- **Utöka budgeten:** Tillför mer resurser, alternativt omfördela medel från andra satsningar som exempelvis Klimatklivet. Stöd till laddinfrastruktur är viktigt, men hushållens möjlighet att faktiskt köpa eller leasa en elbil är ännu mer avgörande för att elektrifieringen ska ta fart.
- **Utforma den nationellt finansierade delen av stödet mer generöst:** Den del som finansieras direkt via statskassan bör omfatta även medelinkomsttagare i hela landet. På så sätt kan även hushåll i tätorter delta i omställningen.
- **Inför kontrollstationer:** För att säkerställa att premien verkligen kommer till användning bör kontrollstationer införas. Dessa bör regelbundet följa upp om stödet når de avsedda målgrupperna och om hela budgeten

nyttjas. Om medlen inte tas i anspråk i tillräcklig omfattning bör kriterierna justeras och breddas, så att fler hushåll kan kvalificera sig. En alltför snäv avgränsning riskerar annars att urholka reformens klimatnytta – stödet behöver utformas så att det både når dem med störst behov och samtidigt bidrar till att omställningen får verklig fart.

- **Förläng stödperioden:** Även om elbilspriserna förväntas sjunka framöver kommer låginkomsthushåll att behöva stöd under lång tid. Premien bör därför förlängas bortom 2029 för att säkerställa måluppfyllelse till 2030.
- **Tillåt uppgradering:** Kravet att hushållet inte får ha ägt eller leasat en elbil eller laddhybrid senaste året är kontraproduktivt. Att byta från en laddhybrid eller mindre elbil för korta resor till en fullvärdig elbil är ett viktigt steg som bör stimuleras.
- **Inkludera småföretag:** Att helt utesluta näringslivet är olyckligt. Mikroföretag inom transportnäringen, såsom taxi och åkerier, bör kunna omfattas. EU:s statsstödsregler medger denna typ av stöd, och argumentet om ökad administration väger lätt i förhållande till klimatnyttan.
- **Förenkla administrationen:** Månadsvisa utbetalningar riskerar att skapa onödig byråkrati. Överväg alternativ, särskilt vid privatleasing, där premien bör betalas direkt till leasingbolaget. All hantering bör ske digitalt för att minimera administration och snabba upp processen.
- **Säkerställ myndighetssamverkan:** Naturvårdsverket är föreslagen ansvarig myndighet för elbilspremien, medan Energimyndigheten har samordningsansvar för laddinfrastrukturen. För att laddinfrastrukturens utbyggnad och försäljningen av elfordon ska gå hand i hand krävs tydlig samverkan mellan dessa aktörer.

För att Sverige ska öka elektrifieringstakten – med sikte på att nå klimatmålen – behöver elbilspremien kombineras med ytterligare åtgärder:

- **Prissätt utsläpp rätt:** Höj bränsleskatterna och förstärk reduktionsplikten så att fossila drivmedel inte förblir orimligt billiga i EU-jämförelse.
- **Snabb implementering av ETS 2:** Säkerställ att systemet införs skyndsamt i hela EU.
- **Behåll och förstärk övergripande klimatmål:** Säkra långsiktiga och ambitiösa mål på både nationell och EU-nivå för att öka omställningstakten och ge marknadsaktörer stabila spelregler.
- **Stå fast vid EU:s CO₂-reglering:** Utfasningen av fossildrivna fordon måste ligga fast för att ge industrin förutsägbarhet.
- **Laddförutsättningar till alla:** Det är lätt för de som bor i villa att installera egen laddbox, dessutom har det byggts många snabbladdstationer längs vägarna senaste åren. Nu behövs rätt förutsättningar utbygganden av laddinfrastruktur för de som bor i flerfamiljshus utan egen parkeringsplats.
- **Genomför andra liggande förslag** såsom sänkning av elskatten och permanenta skattefri laddning på arbetsplatsen.
- **Kompletterande styrmedel:** Se över möjligheten till lägre/slopade trängselavgifter och parkeringsförmåner för elbilar.

David Freed
Gruppchef Eldistribution & marknad