

Till
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

IVL:s remissvar avseende Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie i rapporten med underlag till Sveriges sociala klimatplan

IVL Svenska Miljöinstitutet ser förslaget som ett steg i rätt riktning då det behövs tydligare incitament än idag för att öka takten i elektrifieringen. Avskaffandet av den tidigare elbilspremien i kombination med bland annat sänkta drivmedelsskatter och sänkt reduktionsplikt har gjort att elbilsintroduktionen har saktat in.

Det är bra att den föreslagna premien går till både köp och leasing samt att både nya och begagnade elbilar ingår. Det gör att elbilar kan bli överkomliga för de som inte har råd att köpa en ny bil.

För att få ta del av premien ska elbilens inköpspris ligga mellan 54 000 och 500 000 kronor och leasingkostnaden för högst vara 4 700 kronor i månaden. Pristaket gör att de största och dyraste elbilarna inte kommer omfattas för nybilsinköp, vilket är viktigt även ur hållbarhetssynpunkt, då storlek på bil och batteristorlek i kWh starkt korrelerar till CO₂-utsläpp vid produktionen och användningen av kritiska mineraler. IVL anser dock att det behöver införas speciella styrmedel riktad till nybilsköpare för att bryta trenden mot allt större bilar med större batterier. Ett sådant styrmedel skulle kunna vara en riktad elbilspremie i kombination med en skärpt malus. Exempelvis har det mest säljande elbilsmodellen i Sverige under 2025 ett batteri på 88 kWh, vilket generellt innebär ett CO₂-utsläpp på 6,4 ton vid tillverkningen. Det är 60 procent högre än för medelbilens elbilsbatteri i Europa.¹

IVL anser vidare att åtgärder inom Sveriges sociala klimatplan inte bara bör omfatta stöd till bilköp utan även innefatta åtgärder för kollektivtrafik och cykling. På landsbygd kan så kallade landsbygdsmiljöavtal införas som bygger på en kombination av tillgänglighets- och mobilitetsåtgärder. Tanken är att regioner och kommuner samordnar sina insatser för att sedan vid behov söka driftsstöd för

¹ ICCT (2025). Life-cycle greenhouse gas emissions from passenger cars in the European Union

kollektivtrafik. IVL har i ett forskningsprojekt visat vad som kan ingå i ett avtal och hur det kan tecknas.²

Vidare bör vägtrafikens beskattning reformeras där dagens energiskatt växlas mot en km-skatt som blir lägre på landsbygd med elbil och högre i stadstrafik med större externa effekter. Det är ett förslag som har förutsättningarna att göra den relativa kostnaden lägre för bilkörning på landsbygd jämfört med bilkörning i stad. Det ska också alltid vara lägre kostnad för elbilskörning jämfört med körning med bensin- eller dieselbil. IVL har i ett forskningsprojekt tagit fram principer för hur ett sådant system skulle kunna se ut.³

Med vänlig hälsning

Anders Roth, senior utredare och expert, transport och mobilitet

Åsa Hult, expert på transport och mobilitet och social hållbarhet

IVL Svenska Miljöinstitutet AB

² <https://ivl.diva-portal.org/smash/get/diva2:1866370/FULLTEXT04.pdf>

³ <https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f473e51/1628418387346/FULLTEXT01.pdf>