

2025-07-04

RUN/409/2025
Ert dnr KN2025/01166

Klimat- och
näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande gällande Delredovisning II av regeringsuppdrag om att ta fram underlag till Sveriges sociala klimatplan

Den 13 januari 2026 träder en ny elbilspremie i kraft, som är den åtgärd Regeringen avser att föreslå Kommissionen inom Sveriges sociala klimatplan för att motverka energifattigdom utifrån EU's nya utsläppshandelsystem (ETS-2) för vägtransporter, byggnader och ytterligare sektorer. Målet är att mildra de sociala effekterna som riskerar att slå hårdast mot hushåll på gles- och landsbygderna. Premien ska vara särskilt riktad till hushåll med låg inkomst i kommuner där tillgången till kollektivtrafik är mycket begränsad vilket region JH anser vara ett bra initiativ. Enligt Naturvårdsverket är syftet att öka tillgången till elbilar för dessa grupper, stimulera andrahandsmarknaden och samtidigt bidra till klimatmålen. Premien ska göra det möjligt för fler att byta till utsläppsfria transporter och är ett viktigt verktyg för att hantera de orättvisa effekterna av omställningen enligt Naturvårdsverkets utformning:

- Elbilsbonusen riktar sig till hushåll med inkomster upp till 80 procent av medelinkomst, beräknat per konsumtionsenhet.
- Hushållet skall vara folkbokfört i någon av de fördefinierade 177 kommunerna inom:
 - o Glesa blandade kommuner,
 - o Tätortsnära landsbygdskommuner,
 - o Glesa landsbygdskommuner,
 - o Mycket glesa landsbygdskommuner,
 - o eller i särskilda geografiska områden med färre än 243 kollektivtrafikavgångar per vecka och kilometer.
- Notering är att i Jämtlands län ingår exempelvis inte Östersunds kommun, men områdena utanför Östersunds centralort har färre än 243 avgångar och ingår därmed, dock inte Lits tätort (se bilaga 1-3).
- Premien kan uppgå till maximalt 1 500 kronor i månaden över tre år, alltså totalt 54 000 kronor. För de som söker 2029 eller senare sänks maxbeloppet till 1 000 kronor per månad (36 000 kr totalt).
- Elbilen som köps (även begagnad) eller leasas får inte kosta mer än 500 000 kronor, och om det handlar om leasing får månadskostnaden inte överstiga 4 700 kronor. Hushållet får inte heller ha ägt en annan elbil eller laddhybrid det senaste året.

Region Jämtland Härjedalen har i tidigare remissvar anfört förslag till utformning av klimatplanen med särskilt fokus på behoven för de mest glesa kommunerna i Sverige med längst avstånd, sämst utbyggd, och dyrast, kollektivtrafik inom mycket stora geografiska arbetsmarknadsregioner.

Region Jämtland Härjedalen anser att om förslaget genomförs kommer det mest sannolikt leda till att en oproportionerligt stor grupp välbeställda hushåll, i nära anslutning till storstadsområdena (ex. i Ekerö, Norrtälje, Kungsbacka, Öckerö och Skurups kommuner med flera), med relativt sätt mycket goda kommunikationer och inpendlingsmöjligheter, och med inkomster strax under riksgenomsnittet, skaffar sig elbil.

Övriga hushåll, sannolikt praktiskt taget samtliga hushåll i de allra lägsta inkomstskikten, kommer däremot knappast att nås. Speciellt gäller detta de särskilt utsatta hushållen för energifattigdom som bor i de mest glesa länen och kommunerna med långa avstånd och en befolkning under 8 invånare per kvadratkilometer. Deras möjligheter att hantera de prisökningar på fossila drivmedel ETS-2 väntas orsaka förbättras därmed inte. Detta innebär att den föreslagna modellen riskerar att uppfattas som orättvis, storstadsorienterad, och att elbilspremien kan leda till att acceptansen för ETS-2, och kanske för klimatpolitiken som helhet, försvagas. Speciellt torde detta bli fallet bland Sveriges riktiga glesbygder som tidigare anförts som huvudmålgrupp för interventionen utifrån budgetpropositionen 2025. Vi finner detta oerhört anmärkningsvärt och oroande.

För att tydliggöra hur missriktat Naturvårdsverkets förslag till geografisk indelning är finns i bilagorna 1-3 markerat vilka områden som berörs av de nu lagda förslaget.

Nedan beskrivs några förslag som kan åtgärda denna problematik utifrån Naturvårdsverket och Regeringens förslag.

Region Jämtland Härjedalen bejaktar 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, måste öronmärkas inom den sociala klimatfonden utifrån intentionerna i Artikel 174 Lissabonfördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Glesbygdksområden 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. För dessa utpekade kommuner ska elbilspremien vara fyra gånger så hög, förslagsvis 100 000 kronor, samtidigt som taket för den generella elbilspremien sänks till 25 000 kronor (från det nu föreslagna 54 000 kronor).

För Jämtlands län ska samtliga kommuner (även Östersunds kommun) definieras som glesbygdskommuner med hänvisning till 1994 års anslutningsakt för Sverige och Finland till Europeiska unionen där hela länet på NUTS-3 definieras som glesbefolkat med långa avstånd.

Det kan annars befaras att de nordligaste glest befolkade regionernas permanenta naturbetingade förutsättningar med långa avstånd, ett kallt klimat, och lägre medelinkomster än riket i övrigt, med allra största sannolikt kommer förstärkas, och bli

särskilt utmanande och besvärliga, kopplat till energi- och transportfattigdom som en konsekvens av ETS-2 genom kraftigt förhöjda drivmedelspriser på fossila bränslen för de mest utsatta transportanvändarna.

Region Jämtland Härjedalen uppmanar därför Naturvårdsverket och Regeringen att allvarligt överväga följande förslag på förändringar som innebär att:

1. enbart dela ut premien vid köp av begagnad elbil som ökar incitamenten för de rika hushållen att köpa nya elbilar, då andrahandsvärdena kraftigt kommer stiga, vilket således gynnar samtliga hushåll i Sverige utifrån elbilpremiens förslag till utformning.
2. sänka bidragsbeloppet till 25 000 kronor per fordon, förutom i de mest glesa områdena där taket höjs till maximalt 100 000 kronor.
3. utifrån 1994 års anslutningsakt ska samtliga kommuner i Jämtlands län (NUTS-3) omfattas av gleshetsdefinitionen och den förhöjda premienivån.
4. stöd till införandet av enhetstaxor inom kollektivtrafiken i de mest glesa kommunerna ska även kunna ingå utifrån i tidigare remissrundor lagda förslag till Naturvårdsverket från RJH (se nedan).

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 på de höga priserna på nya elbilar eller på en oro kring tillgången på laddinfrastruktur. 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 bilhandlarna¹. 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 elbilspremiern knyts till begagnade fordon. Med en sådan lösning skulle det bli billigare för låginkomsttagare att köpa begagnad elbil men samtidigt billigare för höginkomsttagare (och företag) 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.

Avslutningsvis vill Region Jämtland Härjedalen lyfta vikten av stöd till kollektivtrafiken på ett additionellt sätt kopplat till ovan givna förslag. Ett additionellt, kompletterande stöd, bör riktas till kollektivtrafiken i glesbygderna, som både främjar det kollektiva resandet i stort, skapar bättre förutsättningar för ökad inpendling till stationsnära lägen, och som särskilt inriktar sig på att nå nya målgrupper för att främja ett transformativt beteende hos utsatta transportanvändare som inte ämnar införskaffa eller bruka elbil. Beräkningar från vår kollektivtrafik gör gällande att vi skulle tappa cirka 5 till 7 miljoner kronor per år totalt i intäkter om vi hade en enhetstaxa, på kort sikt. Det skulle kunna balanseras med en mindre prishöjning och medel från den sociala klimatfonden, samtidigt som vi mest troligt skulle kunna spara pengar när det gäller biljettsystem. Effekten på lång sikt är förhoppningsvis att

¹ <http://www.car.info>

det blir väldigt attraktivt att åka kollektivt i Jämtlands län och att det leder till ökade intäkter, på lång sikt. När det gäller transportfattigdom i glesa områden blir detta en väldigt effektiv åtgärd och helt i linje med EU's intentioner för den Sociala klimatfonden.

Bilagor 1-3: Visualisering av stödområden för elbilspremien utarbetade av Region Jämtland Härjedalen utifrån Naturvårdsverkets förslag på geografiska avgränsningar utifrån definitioner av landsbygder och bristande kollektivtrafik.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren
Regional utvecklingsdirektör

Beslutat av regionala utvecklingsnämnden 2025-09-16, § 109