NR 6 | 2025

RAPPORT

BILEN, BENSINEN OCH RÄTTVISAN

Elbil för alla

JOHAN SJÖLANDER

tankesmedjan TIDEN

ISBN: 978-91-89117-86-0
© Tankesmedjan Tiden 2025
Författare: Johan Sjölander
illustration: Istockphoto
Grafisk form: Johan Resele

Innehåll

Kan man älska bilen och rädda klimatet? 5

Bakgrund: Vi skjuter problemet framför oss 7

Mot en hållbar vardagsmobilitet 8

Internationella exempel 9

Reformförslag för en svensk väg framåt 11

Sammanfattning 15

Lån till elbil 16

KAN MAN ÄLSKA BILEN OCH RÄDDA KLIMATET?

> **“Except roll down the window**
> **And let the wind blow back your hair**
> **Well, the night’s busting open**
> **These two lanes will take us anywhere**
> **We got one last chance to make it real**
> **To trade in these wings on some wheels**
> **Climb in back, heaven’s waiting down on the tracks”**
>
> Bruce Springsteen, Thunder Road

Ska vi klara av klimatmålen kräver det förändringar av utsläppen från transportsektorn. Då hamnar bilen i politiskt fokus. Hur explosiv debatten om drivmedelspriser varit och är visar på potentialen i dessa frågor.

Bilen har för de flesta svenskar inte samma tunga känslomässiga och kulturella betydelse i Sverige som i exempelvis USA. Men det innebär inte att den saknar betydelse. När efterkrigstidens ideala svenssonliv skulle sammanfattas blev det i det välkända begreppet ”villa, Volvo, vovve”. Och för väldigt många svenskar spelar den egna bilen en avgörande roll för att få vardag och arbetsliv att gå ihop.

Det finns anledning att titta kritiskt på den hittills förda klimatpolitiken på området. Den skulle kunna beskrivas som att storstädernas medelklass fått subventionerade Teslor, medan glesbygdens arbetarklass fått försaka annat för att ha råd med de skenande drivmedelspriserna. Samtidigt har priserna för kollektivtrafik över i stort sett hela landet ökat mer än konsumentpriser i stort, och järnvägen haft enorma driftsproblem.

I denna rapport föreslås en politik för fortsatt bilåkande genom en rättvis och hållbar omställning till elbilar, framför allt i de delar av landet där kollektivtrafik ej är ett alternativ. Rapporten föreslår:

- Att de modeller för huvudsakligen EU-finansierade elbilsstöd som Naturvårdsverket utrett genomförs.
- Att det för att möjliggöra för fler att nyttja dessa stöd dessutom införs ett statligt räntesubventionerat elbilslån.
- Att detta dessutom kompletteras med kraftiga stöd för inte minst utbyggnad av laddinfrastruktur.

BAKGRUND: VI SKJUTER PROBLEMET FRAMFÖR OSS

Den nuvarande Tidö-regeringen skjuter problemen framför sig på ett sätt som än mer förvärrar läget. Omställningen till elbilar har stannat av, samtidigt som vi efter de tillfälliga sänkningar vi sett under senare år med nödvändighet kommer se radikalt höjda bensinpriser inom relativ närtid.

Hur höga dessa priser kommer att behöva vara finns olika uppfattningar om. Men enligt vissa analyser kan priset på bensin och diesel bli så högt som 35 kronor/liter år 2030, men detta är ett högsta scenario och betingas av mycket höga utsläppsrättspriser, stigande oljepriser och ytterligare skattehöjningar. En rimligare uppskattning, även det enligt expertutlåtanden, är en ökning med 11,50–15,30 kronor/liter fram till 2030 (jämfört med i dag) vilket skulle innebära pumppriser på cirka 25–30 kronor/liter.

Det är dock allvarligt nog. Om priset på bensin når över 30 kronor/liter kan ett vanligt hushåll som är beroende av en bensinbil behöva öka sin årliga kostnad med över 30 000 kronor. Och summan kan alltså komma att bli högre.

Detta riskerar att skapa en veritabel levnadsomkostnadskris i stora delar av landet. Människors livsutrymme kommer att begränsas, och det kommer helt enkelt bli svårt eller åtminstone väldigt dyrt att leva i de delar av landet där bil är nödvändigt för att klara arbete, familj och livspussel. Alla kommer dessutom drabbas av att alternativen i form av kollektivtrafik och järnväg är för dåligt rustade.

I denna kortrapport presenteras en alternativ väg framåt. Den tar sin utgångspunkt i att mobilitet är något gott och nödvändigt, och att bilen även framgent kommer vara en nödvändig del för att lösa detta. Men också i att klimatomställningen är något som kommer behöva ske, vare sig vi vill eller inte.

MOT EN HÅLLBAR VARDAGSMOBILITET

Denna rapport fokuserar på vad vi kallar ”vardagsmoblitet”. Med det menar vi möjligheter för privatpersoner att enkelt röra sig mellan hem, arbete, skola, affärer, fritidsaktiviteter och så vidare. Av utrymmesskäl behandlar vi inte längre resor, och frågan om exempelvis flyg och järnväg lämnas i denna rapport utanför. Samma sak med gods och större transporter. Inte för att dessa frågor är oviktiga utan för att fokus är just på vanliga människors vardagsvillkor.

En viktig del för att öka denna vardagsmobilitet är att bygga ut och tillgängliggöra kollektivtrafiken. Det innebär ökad kapacitet, kvalitet och att priserna för resenärerna hålls nere.

Denna rapport fokuserar dock på en annan del av omställningen. Analysen är att kollektivtrafik inte inom rimlig tid, kanske någonsin, kommer att fullt ut kunna ersätta tillgången till en egen bil. Vi behöver därför ha en aktiv politik för ett hållbart bilresande.

INTERNATIONELLA EXEMPEL

Två länder som satsat intensivt på att styra om mot en ökad försäljning av elbilar är Frankrike och Norge.

Frankrike: Premiesystem för elbilar 2025

Frankrike har ett system som både premierar elbilsköp och straffbeskattar fossilbilsköp, så kallat ”bonus-malus”. Systemet innebär:

- **Klimatbonus för elbilar**: Upp till € 4 000 för elbilar med hög miljöpoäng om bilen är producerad inom landet eller med närproducerade batterier/metaller. Importerade elbilar kan få upp till € 3 000 i bonus.
- **Straffskatt på fossilbilar**: Från 2025 läggs en extra avgift på alla bilar med utsläpp över 113 g CO2/km (lägsta avgiften € 50, högsta € 70 000 för de allra törstigaste fordonen, och från 2027 kan straffskatten bli € 90 000). Detta är en engångsavgift vid köp och används för att finansiera klimatbonusen.
- **Omställningsmål**: Regering och bilindustri har satt mål på att öka elbilsförsäljningen till 800 000 årligen år 2027 och sätter tuffare krav på inhemsk produktion och tillgång till snabbladdning.
- **Stöd minskas**: Klimatbonusens totala budget minskar från € 1,5 miljarder till € 1 miljard nästa år, vilket kan leda till att bonusnivåerna successivt skruvas ned.

Norge: Premiesystem för elbilar 2025

Norge har världens mest omfattande incitament för elbilar och siktar på att alla nya bilar ska vara eldrivna år 2025. Systemet inkluderar:

- **Momsbefrielse för elbilar**: Upp till 500 000 NOK vid köp, vilket ger betydande besparingar.
- **Reducerad väg- och färjeavgift**: Elbilister betalar max 70 procent på bilfärjor och vägtullar.

- **Andra förmåner**: Billigare parkering, möjlighet att köra i bussfiler, låga årsavgifter och ingen avgift för registrering av elbilar.
- **Hög beskattning av fossilbilar**: Extra skatter/avgifter vid köp och användning av bensin- och dieselbilar har gjort elbil till ekonomiskt bästa valet.
- **Resultat**: 95–97 procent av alla nya bilar är elbilar och målet om 100 procent elbilsandel är nära. Norge har dock inte infört ett explicit förbud mot fossilbilar 2025, utan gör det mycket dyrt och mindre attraktivt att köpa sådana.

REFORMFÖRSLAG FÖR EN SVENSK VÄG FRAMÅT

Ur individsynpunkt finns flera argument som gör att människor drar sig för att skaffa elbil. Även om driften är billigare än fossilbil är inköpspriset högt. Laddinfrastrukturen är för många otillräckligt utbyggd, och det kan bli dyrt att skaffa egen laddstation. Räckvidden framför allt på äldre begagnade modeller som går att köpa till lägre priser är begränsad.

Därför behövs politiska stimulanser. Att kraftigt skynda på omställningen till elbilar är dock inte okontroversiellt. Det finns en uppenbar klimatkostnad i att producera en ny elbil, så nettoeffekten av att byta ut en gammal bensinbil är inte självklar, även om elbilen har betydligt lägre klimateffekter när den väl är i drift (särskilt i ett land med en så omfattande fossilfri elproduktion som Sverige).

Men oaktat detta finns få andra sätt att behålla en god vardagsmobilitet till rimliga kostnader i hela landet. Då måste dock politiken intriktas på just detta. Breda subventioner som mest gynnar en välbeställd storstadsmedelklass som i stället mycket väl skulle kunna lösa sitt dagliga resande genom en utbyggd kollektivtrafik och som förmodligen hade skaffat en elbil ändå är inte rätt väg att gå.

Naturvårdsverkets elbilsbonus

Naturvårdsverket har lagt fram ett förslag om en ny elbilsbonus inom ramen för Sveriges sociala klimatplan. Förslaget syftar till att mildra effekterna av EU:s nya utsläppshandelssystem (ETS 2), som införs 2027 och väntas driva upp priserna på fossila drivmedel. Eftersom hushåll på landsbygden med låga inkomster och begränsad tillgång till kollektivtrafik riskerar att drabbas särskilt hårt, riktas stödet specifikt till dessa grupper.

Bonusen finansieras till tre fjärdedelar av EU:s sociala klimatfond och beräknas kosta omkring 800 miljoner kronor per år under en sjuårsperiod. Stödet kan sökas av hushåll vars inkomster understiger 80 procent av medelinkomsten, förutsatt

att de bor i någon av de 177 kommuner som klassas som gles- eller landsbygd. Ett villkor är dessutom att hushållet inte ägt en elbil eller laddhybrid under de senaste tolv månaderna.

Stödet uppgår initialt till 54 000 kronor, antingen vid köp av ny eller begagnad elbil (med en prisgräns på 500 000 kronor) eller vid leasing med en månadskostnad på högst 4 700 kronor. Utbetalningen sker månadsvis, med 1 500 kronor per månad i upp till tre år. Från och med juli 2028 sänks bonusen till 36 000 kronor, motsvarande 1 000 kronor per månad. Stödet kan sökas för fordon som köps eller leasas efter januari 2026, fram till juni 2029, och gäller som längst till 2032.

Förslaget är i dagsläget fortfarande under beredning och slutgiltigt beslut återstår, men det beskrivs av Naturvårdsverket som ett viktigt verktyg för att säkerställa en rättvis klimatomställning.

Förslaget är bra och bör genomföras. Men för att skynda på omställningen och fördela kostnaderna än mer rättvist bör det kompletteras med ett räntesubventionerat elbilslån, särskilt riktat mot målgrupperna. Det bör också övervägas olika sätt att på sikt bredda hema modellen för omställning.

Riktad räntesubventionerat elbilslån

Här förslås utöver den förslagna elbilsbonusen ett kraftigt räntesubventionerat elbilslån riktat specifikt till människor som bor utanför storstäderna och/eller med inkomster under snittet. Lånet kan med fördel även kombineras med ytterligare andra stödinsatser, som kraftiga subventioner för att skaffa laddstolpe, höjt reseavdrag, klimatbilsbonus och hög skrotningspremie. Rapporten går dock inte in på detaljer runt sådana ytterligare stödinsatser.

Av fördelnings- och rättviseskäl begränsas alltså vilka som kommer i fråga för subventionen. Men en sådan modell med räntesubventionerade elbilslån skulle naturligtvis även kunna skalas upp så att den omfattar fler. En sådan breddning av vilka som kommer i fråga för lånet skulle få tre effekter: Det blir statsfinansiellt dyrare, den fördelningspolitiska profilen försämras och klimatnyttan ökar.

Det är ändå inte en orimlig förändring. Även en lärare i storstad kan tycka att en ny elbil är för dyr och därmed drabbas av med nödvändighet ökade bensinpriser. Att öka stödet för en nödvändig omställning i breda grupper genom denna typ av attraktiva lösningar kan ha positiva effekter för klimatpolitikens legitimitet. Att omställningen till en fossilfri fordonspark påskyndas har ett egenvärde.

Samtidigt är även det smalare förslaget som denna rapport bygger på en kraftfull förändring gentemot nuläget. Att parallellt satsa på kraftig utbyggnad av kollektivtrafik samt även göra insatser för att hålla dess priser nere kan därför vara en mer balanserad strategi än att redan från början bredda det föreslagna elbilsstödet. Däremot bör reformen följas noga, och en öppenhet finnas för framtida justeringar.

Oaktat framtida justeringar bör reformen dessutom betraktas snarare som ett tidsbegränsat omställningsstöd än en permanent lösning. På sikt är det orimligt att staten tar ett finansiellt ansvar för människors bilköp. Däremot är det fullt motiverat att kostnaderna för en nödvändig klimatomställning delas mellan individerna och det gemensamma. Det är så den föreslagna reformen bör betraktas.

Modellen med lån

Det finns två stora risker med räntesubventionerade lån. Den ena är att administrationen blir kostsam. Den andra att subventionerna leder till en prispress uppåt för själva bilarna (samma effekt som låga räntor har på bostadsmarknaden).

Det finns också en avvägning mellan dessa två. Ett mer pricksäkert system kommer också kräva mer omfattande administration.

För att undvika en prispress uppåt föreslås därför här en modell med avgränsad målgrupp och relativt begränsat tak för hur stort lånet ska kunna vara. En sådan modell kommer snarare öka efterfrågan på och därmed stimulera lägre prissatta elbilar än de mer exklusiva modellerna. Det torde också ha positiva effekter på andrahandsmarknaden.

Hur en sådan modell ska administreras går det att tänka sig olika modeller för. Fyra alternativ som bör övervägas är:

- **CSN**. Centrala studiestödsnämnden administrerar redan i dag studielån till landets studenter. Elbilslån är något annat, men det torde ändå finnas vissa likheter i hanteringen. Dock hör understrykas att CSN:s målgrupp i dag är en annan och väldefinierad.
- **Via SBAB**. SBAB är en helägd statlig bank. Den skulle kunna få ett särskilt uppdrag att administrera dessa lån. SBAB arbetar i dag brett mot allmänheten med lån på affärslika villor.
- **Via hela banksektorn**. En modell skulle kunna konstrueras där de vanliga affärsdrivande bankerna administrerar lånet mot att staten står för kostnaderna för räntesubventionen.

- **Via annan särskild myndighet**. Uppdraget kan ges till en särskild myndighet, exempelvis Naturvårdsverket, att särskilt administrera reformen. Alternativt kan en ny myndighet skapas för detta syfte.

Den modell som intuitivt förefaller mest attraktiv är att SBAB som är van att arbeta direkt mot konsumenter/bolånekunder och med säkerheter ges ett särskilt uppdrag att administrera denna reform. Ett bredare uppdrag till fler kommersiella aktörer skulle antagligen ge modellen ökat genomslag, men till priset av risken för sämre kostnadskontroll och ökat missbruk. Att lägga på annan myndighet inklusive CSN blir en större omväg, även om de alternativen inte heller bör uteslutas.

SAMMANFATTNING

Den modell som här förslås där elbilsbonus kombineras med möjligheten till ett räntesubventionerat lån skulle göra det direkt privatekonomiskt lönsamt från dag ett att byta till elbil. Över tid minskar denna skillnad, utifrån dagens förutsättningar. Men det är inte hela sanningen. Vi vet att priset på fossila bränslen kommer att behöva gå upp, förmodligen radikalt. Så med största sannolikhet är skiftet till elbil i verkligheten än mer privatekonomiskt lönsamt längre fram.

Vad detta i grunden handlar om är att framtidssäkra möjligheten till ett fritt och fungerande liv utanför storstäderna. Detta bör också kompletteras med en politik för ökad hållbar vardagsmobilitet i hela landet, med satsningar på kollektivtrafik, järnväg, cykel och andra hållbara lösningar.

Men bilen kommer inom överskådlig framtid vara en nödvändig del för den svenska vardagsmobiltieten. Låt oss se till att den går på el.

LÅN TILL ELBIL

Tänkbar utformning

- Ränta sätts till statslåneräntan (i skrivande stund 2,25 procent).
- Kan finansiera hela bilen upp till maxtak på exempelvis 400 000 kronor, men även delar av bilköpet.
- Kan kombineras med elbilspremie enligt Naturvårdsverkets förslag för att sänka månadskostnaderna under de första tre åren
- Lång teoretisk amorteringstid (10 år) för att ytterligare hålla nere månadskostnaderna.
- För att undvika att människor hamnar i lånefällor, en återköpsgaranti motsvarande amorteringstakten efter ett visst antal år.

Kostnaden för konsumenten

Lån 350 000 kronor

Ränta (2,25 procent) 656,25 kronor.
Amorteringar (rak, tio år) 2 916,67 kronor.
Elbilsbonus (första tre åren) -1500 kronor.

Månadskostnad år 1–3 2 072,92 kronor.
Månadskostnad därefter 3 572,92 kronor (i praktiken något lägre, på grund av gjorda avbetalningar).

Lån 150 000 kronor

Ränta (2,25 procent) 281,25 kronor.
Amorteringar (rak, tio år) 1 250 kronor.
Elbilsbonus -1500 kronor.

Månadskostnad år 1–3 31,25 kronor.
Månadskostnad därefter 1 531,24 kronor (i praktiken något lägre, på grund av gjorda avbetalningar).

Jämförelse med bensinbil

Driftskostnaderna för el- kontra bensinbil beror på hur mycket man kör, hur mycket el/bensin bilen drar, underhållskostnader och liknande. Driftskostnader för elbil beror på om man laddar hemma, elpriser, hur mycket man kör och hur mycket el bilen drar. Generellt har elbilar färre rörliga delar och kräver därför mindre underhåll. Den är också skattemässigt gynnad.

Genomgående kan dock sägas att driftskostnaderna är betydligt lägre för elbil än för bensinbil. Det blir snabbt stora pengar. Om man kör 1 500 mil och det skiljer tio kronor milen innebär det en årlig besparing på 15 000 kronor, bara för drivmedel. Till det kommer lägre underhållskostnader och skatt.

Sammantaget blir den föreslagna dubbla reformen med elbilsbonus och subventionerat elbilslån privatekonomiskt lönsam för de flesta redan vid dagens prisnivåer. När vi går mot dyrare priser för fossila bränsen ökar denna skillnad.

Kostnader för staten

Naturvårdsverkets elbilsbonus är kostnadssatt till dryga fem miljarder över sju år. Då räknar man med att 73 000 hushåll ska nyttja den. Detta kommer till stor del kunna täckas av EU-medel.

Kostnader för det förslagna elbilslånet är svårare att beräkna.

Att låna ut till statsskuldsränta innebär i sig egentligen ingen kostnad för staten över tid. Man skulle visserligen kunna räkna ut en alternativkostnad för vad staten förlorar på att inte låna ut till marknadsränta. Men då staten inte finns i den privata lånemarknaden så blir detta ett missvisande sätt att räkna.

Däremot finns tre andra kostnadsposter som är reella och bör tas med:

- Det är frågan om lån som aldrig betalats tillbaka, på grund av dödsfall etc.
- De administrativa kostnaderna för att sköta systemet.
- De eventuella kostnaderna för den återköpsgaranti som här föreslås.

Ett sätt att hantera detta är som CSN gör med studielånen, att risken för exempelvis icke återbetalade lån tas av kollektivet genom att läggas på räntan. Det skulle innebära att kostnaden för låntagarna ökade.

Med tanke på att omställningen är ett gemensamt ansvar och elbilslånet har en tydlig rättviseprofil är det dock rimligt att hela systemet subventioneras. Det innebär i klartext att staten täcker kostnader för administration och tar hela risken för ej återbetalda lån samt återköpsgarantin.

Detaljerna för detta måste naturligtvis utredas noggrannare än vad som är möjligt inom ramen för denna kortrapport. Det bör dock betonas att modellen med subventionerande elbilslån föreslås gälla under en begränsad omställningstid. Det omfattar också en tydligt avgränsad målgrupp.

Om den ena sidan av omställningen handlar om att gynna det eftersträvansvärda, moroten, är den andra sidan att motverka det dåliga, piskan.

Finansieringen för elbilslånet bör därför lösas huvudsakligen genom att förstärka rättvise- och klimatprofilen på hela transportsystemet. Tankesmedjan Tiden har tidigare förelagt en skatt på lyxbåtar som fullt utbyggt beräknas ge årliga intäkter på i storleksordningen en miljard kronor. Detta skulle kunna kompletteras med en hög skatt av fransk modell på köp av nya bensin- eller dieselbilar, samt en hög skatt på privatflygplan.

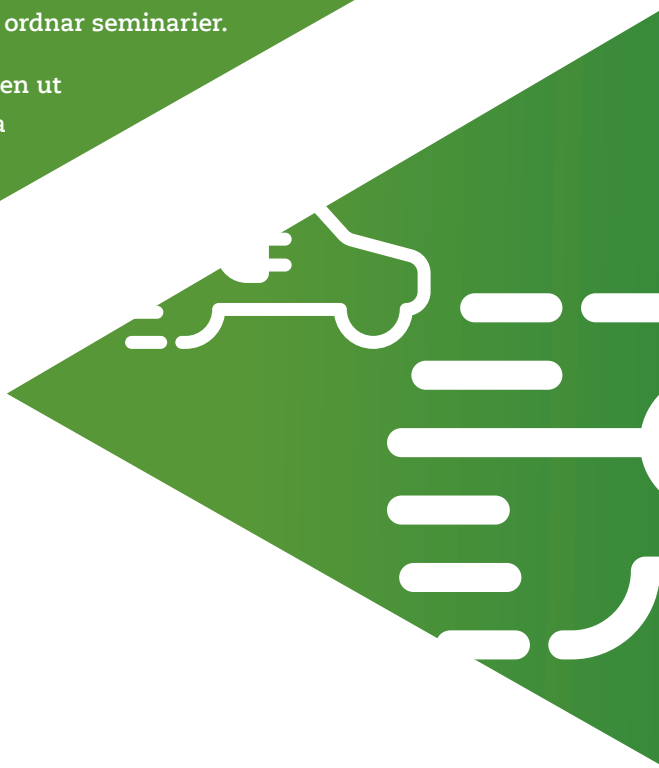
Sammantaget torde ett antal sådana skattehöjningar mer än väl kunna täcka statens kostnaderna för det föreslagna elbilslånet.

Tankesmedjan
Tiden vill stimulera progressiv
debatt kring de avgörande utmaningar som
samhället står inför: klimatomställning, trygghet
i förändring och minskad ojämlikhet.

Tankesmedjan Tiden vill visa att det är möjligt att driva progressiv politik
i en tid som är både globaliserad och lokal. Vi vill visa att en sådan politik varken
behöver vara dogmatisk, låst vid sin historia eller ett resultat av kortsiktiga
kampanjstrategier och triangulering.

Vi deltar i den politiska debatten, analyserar samhällsproblem,
tar fram rapporter med reformförslag och ordnar seminarier.

Tankesmedjan Tiden ger även ut
den socialdemokratiska
idétidskriften
Tiden.



tankesmedjan
TIDEN

tankesmedjantiden.se