Regeringen

Utdrag
Protokoll
vid regeringssammanträde
2025-10-23
KN2024/02628 (delvis)
KN2025/01166 (delvis)
KN2025/01968

II:1
1 bilaga

Klimat- och näringslivsdepartementet

Ändring i Sveriges sociala klimatplan enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060

Regeringens beslut

Regeringen beslutar om ändring i Sveriges sociala klimatplan inom ramen för Europeiska unionens sociala klimatfond (*bilaga*).

Ärendet

Regeringen beslutade den 26 juni 2025 Sveriges sociala klimatplan enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060 (dnr KN2025/01389).

Efter synpunkter från Europeiska kommissionen har vissa ändringar, kompletteringar och förtydliganden gjorts i planen.

Utdragets överensstämmelse med originalet intygas/

Utdrag till

Statsrådsberedningen/EU
Socialdepartementet/SF/SOF
Finansdepartementet/BA/IEA/SFÖ/SKA
Klimat- och näringslivsdepartementet/BK/E/RS1
Arbetsmarknadsdepartementet/AA/JAM
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB/RUL/TNI/TP/US
Naturvårdsverket

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: kn.registrator@regeringskansliet.se

BILAGA V
Social klimatplan (artikel 6.7)

CCI-nr	2026SE05SCFP001
Länder	Sverige
Version	1.1
Kommissionsbeslutets nummer	
Dag för kommissionens beslut	
Mindre justeringar	Nej

Innehållsförteckning

1. ÖVERSIKT OCH FÖRFARANDE FÖR UPPRÄTTANDE AV DEN SOCIALA KLIMATPLANEN ..4
1.1. Sammanfattning 4
1.1.1. Den gröna omställningens i sitt sammanhang 4
1.1.2. Översikt över de viktigaste planerade åtgärderna och investeringarna 4
1.1.3. Mål för åtgärderna och investeringarna 5
1.1.4. Översiktstabell 6
1.2. Översikt över den rådande politiska situationen 7
1.3. Samrådsprocess 15
1.4. Definitioner 20
1.5. Förväntade effekter på utsatta grupper 21
2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDER OCH INVESTERINGAR, DELMÅL OCH MÅL 47
2.1. KOMPONENT: C2 - Vägtransportsektorn 47
2.1.1. Beskrivning av åtgärderna i komponenten (sammanfattningsruta) 47
2.1.2. Beskrivning av åtgärderna och investeringarna i komponenten 48
2.1.2.1. Åtgärd/investering: 1: Riktad elbilspremie 48
2.1.2.1.1. Beskrivning av åtgärden/investeringen 48
2.1.2.1.2. Inte orsaka någon betydande skada 60
2.1.2.1.3. Delmål, mål och tidsplan 62
Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för åtgärden 63
2.1.2.1.4. Finansiering och kostnader 66
Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för åtgärden/investeringen 74
2.1.2.1.5. Motivering för att gynna andra enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare (i tillämpliga fall) 75
2.1.2.1.6. Additionalitet 75
2.1.2.1.7. Förenlighet med EU:s regler för statligt stöd 75
2.1.3. Beräknade totala kostnader för komponent C2 77
2.1.4. Delmål och mål för komponent C2 78
2.1.5. Scenario vid ett senare införande av utsläppshandelssystemet 79
2.3. KOMPONENT: C4 - Tekniskt stöd 81
2.3.1 Beskrivning av komponenten (sammanfattningsruta) 81
2.3.2. Beskrivning av insatserna i komponenten 83
2.3.2.1. Insats:: 1- Administrativt stöd till den riktade elbilspremien 83
2.3.2.1.1 Beskrivning av insatserna i komponenten 83
2.3.2.1.2. Delmål, mål och tidsplan 84
Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för insatsen 85
2.3.2.1.3. Finansiering och kostnader 87
Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för insatsen 94
2.3.2.1.4. Motivering för att gynna andra enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare (i tillämpliga fall) 95
2.3.2.1.5. Additionalitet 95
2.3.2.1. Insats:: 2- Kommunikation för att stödja den riktade elbilspremien 96
2.3.2.1.1 Beskrivning av insatserna i komponenten 96
2.3.2.1.2. Delmål, mål och tidsplan 96
Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för insatsen 98
2.3.2.1.3. Finansiering och kostnader 101
Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för insatsen 103
2.3.2.1.4. Motivering för att gynna andra enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare (i tillämpliga fall) 104
2.3.2.1.5. Additionalitet 104
2.3.3. Beräknade totala kostnader för C4 105
2.3.4. Delmål och mål för komponent C4 106
2.3.5. Scenario vid ett senare införande av utsläppshandelssystemet 107
2.4. Överföringar till/från program med delad förvaltning 110

2.4.1. Motivering av överföringarna till program med delad förvaltning 110
2.4.2. Motivering av överföringarna från program med delad förvaltning till den sociala klimatplanen 110
2.4.3. Överföringstabell 110
2.5. Beräknade totala kostnader för planen 111
2.5.1. Beskrivning av hur kostnaderna är förenliga med principen om kostnadseffektivitet och står i proportion till planens förväntade effekter. 111
2.5.2. Tabell där kostnaderna för fonden sammanfattas per finansieringskälla 111
2.5.3. Lägsta och högsta finansieringskriterier som ska uppfyllas 112
3. ANALYS OCH ÖVERGRIPANDE EFFEKTER 113
3.1. Förväntade effekter av de planerade åtgärderna och investeringarna 113
3.1.1. Beskrivning av den metod som används i uppskattningarna 113
3.1.2. Beskrivning av komponenternas förväntade effekter 115
3.1.2.1. Energi-effektivitet 115
3.1.2.1.1. Övergripande plan 115
3.1.2.1.2. Byggnadssektorn 116
3.1.2.1.3. Vägtransportsektorn 116
3.1.2.2. Byggnads-renovering 117
3.1.2.2.1. Övergripande plan 117
3.1.2.2.2. Byggnadssektorn 117
3.1.2.2.3. Vägtransportsektorn 117
3.1.2.3. Utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet och transport 118
3.1.2.3.1. Övergripande plan 118
3.1.2.3.2. Byggnadssektorn 118
3.1.2.3.3. Vägtransportsektorn 118
3.1.2.4. Minskade växthusgasutsläpp 119
3.1.2.4.1. Övergripande plan 119
3.1.2.4.2. Byggnadssektorn 119
3.1.2.4.3. Vägtransportsektorn 119
3.1.2.5. Minskning av antalet utsatta hushåll och utsatta transportanvändare 121
3.1.2.5.1. Övergripande plan 121
3.1.2.5.2. Byggnadssektorn 121
3.1.2.5.3. Vägtransportsektorn 121
3.1.3. Kvantitativ tabell över planens effekter 122
3.1.4. Kvalitativ och kvantitativ tabell över de förväntade effekterna av åtgärderna för tillfälligt direkt inkomststöd på minskningen av antalet utsatta hushåll och utsatta transportanvändare samt hushåll i energifattigdom och hushåll i transportfattigdom 123
4. PLANENS KOMPLEMENTARITET OCH GENOMFÖRANDE 124
4.1. Övervakning och genomförande av planen 124
4.2. Förenlighet med andra initiativ 127
4.3. Komplementaritet i finansieringen 129
4.4. Geografiska särdrag 130
4.5. Förebyggande av korruption, bedrägerier och intressekonflikter 130
4.6. Information, kommunikation och synlighet 132

1. ÖVERSIKT OCH FÖRFARANDE FÖR UPPRÄTTANDE AV DEN SOCIALA KLIMATPLANEN

1.1. Sammanfattning

1.1.1. Den gröna omställningens i sitt sammanhang

Den gröna omställningen i medlemsstaten i sitt sammanhang, med särskild tonvikt på de viktigaste utmaningarna till följd av de sociala konsekvenserna av att inkludera växthusgasutsläpp från byggnads- och vägtransportsektorerna i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG och hur dessa utmaningar kommer att beaktas i planen.

Den svenska klimatpolitiken ska vara ambitiös och effektiv, samt ta hänsyn till människors och företags möjligheter att leva och verka i hela landet. Klimatomställningen behöver mötas med åtgärder nationellt, inom EU och globalt. Den svenska klimatpolitiken utgår från att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.
Den svenska regeringen bedömer att den långsiktiga trenden är svagt positiv men att ytterligare åtgärder behövs för att nå målet till 2045. För att nå klimatmålen krävs ytterligare åtgärder och en elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner bedöms vara avgörande.
Byggnadssektorn i Sverige är nära fossilfrihet i nuläget. Detta är resultatet av flera decenniers styrmedel, som lett till utveckling av och incitament för alternativa uppvärmningskällor, men också prisökningar på fossila bränslen. Antalet utsatta hushåll som värmer sina hus med olja eller naturgas är litet och påverkan från ETS2 är därför väldigt liten.
Mikroföretagen i Sverige påverkas av ETS2 främst genom sin användning av personbilar och fossila drivmedel. De s.k. utsatta mikroföretagen beräknas i det korta perspektivet få kostnadsökningar som motsvarar mellan 1,5 och 3,9 procent av förädlingsvärdet beroende på vilken bransch som studeras. Genomsnittet är 2,3 procent av förädlingsvärdet eller drygt 3100 kr/år. På medellång sikt kan påverkan komma att öka, men också möjligheterna till substitution av drivmedel och fordon ökar eftersom omställningen kan ta tid.
Den enskilt största utmaningen för att nå en socialt rättvis klimatomställning finns bland hushåll med låg- eller lägre medelinkomst, särskilt de med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Utifrån förordningen om inrättande av en social klimatfonds definitioner beräknas antalet s.k. utsatta transportanvändare i Sverige vara cirka 740 000 hushåll vilket motsvarar ungefär 15 procent av alla hushåll i Sverige. Vid en analys av dessa hushåll utifrån demografiska faktorer kan noteras att barn och unga, personer i åldrarna 75-84 år, ensamstående med barn och boende i landsbygdsregioner eller i tät region avlägset belägen från en större stad ingår bland de överrepresenterade grupperna.
Mot denna bakgrund prioriterar Sverige en åtgärd, som är en riktad elbilspremie till hushåll.

1.1.2. Översikt över de viktigaste planerade åtgärderna och investeringarna

Sverige avser att söka medel från den sociala klimatfonden för genomförande av en nationell elbilspremie riktad till hushåll med lägre medelinkomst[1] som bor i landsbygdskommuner eller i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Stöd föreslås kunna ges för köp eller leasing av en ny eller begagnad utsläppsfri bil (elbil).
Elbilspremien kommer att uppgå till 1.300 kr/månad, dock högst 46.800 kr per fordon, för de ansökningar som lämnas in under 2026 – 30 juni 2028. Därefter kommer premien att uppgå till högst 32 400 kronor per fordon. Till hushåll med de lägsta inkomsterna (upp till 50 % av medel) tillkommer ett starttillägg som kommer att uppgå till 18.000 kr per fordon och utbetalas samtidigt med den första månadsutbetalningen av elbilspremien. Från den 1 juli 2028 uppgår starttillägget till 10.000 kr per fordon. Motivet för starttillägget är att ge ett extra incitament för att nå hushåll i transportfattigdom särskilt, vilka kan ha sämre tillgång till kapital och svårare att ha råd med de kostnader som kan uppkomma initialt, till exempel en förhöjd första leasingavgift.
Kommunikation till målgrupperna, direkt och via vidareförmedlare, kommer att stödja elbilspremien. Hushållen med de lägsta inkomsterna är särskilt prioriterade. Kommunikationsaktiviteterna kommer att

utformas för öka målgruppernas kännedom om premien och få dem att vilja ansöka, till exempel med budskap som är relevanta och tillgängliga för målgrupperna i lämpliga kanaler. Kunskapsmaterial kommer även att produceras, till exempel om vilka stöd som finns för att skaffa elbilsladdning
Den sociala klimatplanen kommer att genomföras av Naturvårdsverket. Ett tekniskt stöd behövs för administrationen av denna nya elbilspremie och för kommunikation som stödjer genomförandet av åtgärden. För att kunna ta emot ansökningar, fatta beslut och betala ut premien till hushåll kommer att nytt administrativt system att behöva utvecklas och inrättas.
[1] Hushållets inkomst med hänsyn tagen till hushållssammansättning. För att spegla hushållets sammansättning används hushållets totala inkomst dividerad med antalet konsumtionsenheter i hushållet. De inkomstslag som ingår är skattepliktiga inkomster (d.v.s. inkomster från tjänst och näringsverksamhet samt överskott eller underskott av kapital).

1.1.3. Mål för åtgärderna och investeringarna

Elbilspremier ska under ett antal månader ha betalats ut under perioden 2026–2032. Det totala antalet månader eller månadsutbetalningarna ska uppgå till 3 778 285 vilket motsvarar att 115 596 utsläppsfria fordon (elbilar) ska ha köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien.

1.1.4. Översiktstabell

En översiktstabell som sammanfattar planens huvudsakliga mål, tillsammans med de beräknade totala kostnaderna för planen, inbegripet bidraget från fonden, det nationella bidraget och de medel från program med delad förvaltning som ska överföras till fonden, uppdelade på de tre interventionsområdena: åtgärder och investeringar för byggnadssektorn, för vägtransportsektorn, och åtgärder för direkt inkomststöd, på grundval av nedanstående mall:

Interventionsområde	Total kostnad		Sociala klimatfonden		Nationell		Överföring från program med delad förvaltning		Effekter av åtgärder och investeringar					
	EUR	%	EUR	%	EUR	%	EUR	%	Minskning av utsatta hushåll	Minskning av hushåll i energifattigdom	Minskning av utsatta transportanvändare	Minskning av hushåll i transportfattigdom	Minskning av utsatta mikroföretag	Minskning av koldioxidutsläpp (ktCO2)
Vägtransportsektorn	519 593 452	97,52	389 695 089	75,00	129 898 363	25,00	0	0,00	0	0	86 200	34 500	0	2 300,00
Tekniskt stöd	13 199 447	2,48	9 899 585	75,00	3 299 862	25,00	0	0,00						
Totalt	532 792 899	100,00	399 594 674	75,00	133 198 225	25,00	0	0,00						

1.2. Översikt över den rådande politiska situationen

Information om nuvarande nationella energi- och klimatpolitik, hur den tillämpas i ett nationellt sammanhang, med särskilt fokus på byggnads- och transportsektorerna och med avseende på de mest utsatta grupperna.

Information on the current national energy and climate policies, how they are being applied in the national context, with a particular focus on buildings and transport sectors and in respect to the most vulnerable groups.

I juni 2017 antog Sveriges riksdag ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige genom propositionen 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket består av nationella klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Det klimatpolitiska ramverket skapar långsiktiga villkor för näringslivet och samhället. Klimatlagen (2017:720) reglerar regeringens klimatpolitiska arbete, vad det ska syfta till och hur det ska bedrivas. Av 3 § klimatlagen framgår att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga tidsatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt. Arbetet ska också enligt nämnda paragraf bedrivas på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. I övrigt innehåller lagen bestämmelser för när och hur regeringen ska följa upp det klimatpolitiska arbetet samt redovisa sina planerade åtgärder för riksdagen.

Den svenska klimatpolitiken utgår från att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.[1] Den svenska budgetprocessen regleras i huvudsak genom regeringsformen (1974:152), riksdagsordningen (2014:801) och budgetlagen (2011:203). Regelverken ställer krav på att regeringen året före påbörjat budgetår lämnar in en ekonomisk vårproposition och en budgetproposition till riksdagen. Vårpropositionen lämnas in i april och innehåller regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och finanspolitiken för följande år, inklusive en bedömning av nivå för ett statligt utgiftstak för slutåret i prognosperioden, vilket infaller tre år senare. Efter att vårpropositionens riktlinjer har beslutats av riksdagen omsätts de av regeringen till en konkret budgetproposition som lämnas in under hösten samma år. Under pågående budgetår kan regeringen lämna förslag till ändring i statens budget i en så kallad ändringsbudget. Det är genom budgetprocessen som regeringen föreslår och riksdagen beslutar de medel som behövs för genomförande av åtgärder och investeringar inom ramen för den sociala klimatplanen. I budgeten görs även en redovisning och analys av åtgärder och resultat på olika områden, som även det kommer att vara relevant för den sociala klimatplanen.

Den 18 oktober 2022 tillträdde en koalitionsregering bestående av statsråd från Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna. Regeringen samarbetar i riksdagen med Sverigedemokraterna. Samarbetspartierna slöt i oktober 2022 en överenskommelse om den politiska inriktningen för mandatperioden 2022–2026, i det så kallade Tidöavtalet. Överenskommelsen innefattar sex samarbetsprojekt inom ramen för vilka politiska reformer ska utarbetas och genomföras. Inom samarbetsprojektet klimat och energi finns bland annat inriktningen att öka mängden planerbar och fossilfri elproduktion i energisystemet, inte minst genom att stärka förutsättningarna för ny kärnkraft och att öka takten för utbyggnad av laddinfrastruktur.

I enlighet med klimatlagen presenterade regeringen sin Klimathandlingsplan i december 2023.[2] Klimathandlingsplanen anger hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. I klimathandlingsplanen beskrivs grunden för regeringens klimatpolitik med tre punkter, varav en är: *”Klimatomställningen kan bara lyckas om den sker i en ekonomi som växer. Legitimitet hos medborgarna är en förutsättning för omställningen som också bygger på möjligheterna att hitta effektiva styrmedel, där förutsättningarna och levnadsstandarden för enskilda, hushåll och företag inte stagnerar och där hela landet och alla samhällsgrupper har jämbördiga möjligheter i omställningen. Insatser ska därför göras där vi får mest utsläppsminskningar – klimatpolitiken behöver bli mer kostnadseffektiv.”* Regeringen bedömer vidare i klimathandlingsplanen att *”För att uppnå engagemang och acceptans för klimatpolitiken behöver större hänsyn tas till hur*

medborgare och företag i olika delar av landet påverkas av klimatomställningen. Hela landet behöver inkluderas i omställningsarbetet. För att ta del av medel från den sociala klimatfonden avser regeringen att ta fram en social klimatplan med åtgärder för en rättvis klimatomställning."

I klimatlagen framgår också att regeringen varje år ska lämna en klimatredovisning till riksdagen i budgetpropositionen. Den ska bland annat innehålla en redovisning av de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen. Regeringen har i regleringsbreven för 2024 till myndigheter inom miljö- och energiområdet beslutat om flera uppdrag för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Det handlar bland annat om att främja utbyggnaden av hemmaladdning i flerfamiljshus och att identifiera kommuner som skapar förutsättningar för elektrifiering av sjöfart. En statlig utredning (Dir. 2024:98) har tillsatts under 2024 för att bl.a. analysera vilka styrmedel som kan utformas för att Sveriges åtaganden i EU nås på ett kostnads- och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Syftet med utredningen är dels att säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, dels att säkerställa att utfasningen av fossila bränslen sker på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

Enligt klimatstatistik för 2023 uppgick Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser till 44,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter (exklusive LULUCF). Det innebär en minskning med 38 procent sedan 1990. Det största bidraget till utsläppsminskningarna sedan 1990 har skett inom sektorn uppvärmning av bostäder och lokaler. De åtgärder som bidragit mest till utvecklingen är utbyggnaden av fjärrvärmenäten och den följande övergången från oljeeldade värmepannor till el- och fjärrvärme och även att allt fler värmepumpar installerats. Även sektorerna industri och inrikes transporter har bidragit till den totala utsläppsminskningen från 1990. Effektivare fordon och en ökad användning av biodrivmedel genom reduktionsplikten har bidragit till minskade utsläpp från vägtrafiken. Inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp. Huvuddelen, över 90 procent av utsläppen i sektorn, kommer från vägtrafiken. År 2023 uppgick utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter till ungefär 13,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter.[3] Sammanfattningsvis kan sägas att byggnadssektorn i Sverige (närmare bestämt energianvändning i bostäder och lokaler) är i det närmaste helt fossilfri. Däremot återstår utmaningar när det gäller användning av fossila bränslen för transporter, särskilt i områden där kollektivtrafiken inte är ett realistiskt alternativ.

Sverige har haft en koldioxidskatt sedan början av 1990-talet. Energi- och koldioxidskatt ska betalas för de flesta bränslen som används för motordrift eller för uppvärmning. De svenska energi- och koldioxidskatterna följer det ramverk som fastställts för bränslebeskattning i EU:s energiskattedirektiv. Det finns för närvarande inget förslag om att ändra den nationella svenska koldioxidskatten med anledning av implementeringen av ETS2. Sverige har valt att tillämpa ETS2 brett, vilket innebär att fler sektorer inkluderas än vad EU:s minimikrav föreskriver. Bland annat omfattas arbetsmaskiner, spårtrafik och fritidsbåtar, vilket gör systemet mer heltäckande och kostnadseffektivt. Regeringen har dock tillsatt en offentlig utredning med syftet att analysera vilka styrmedel som kan säkerställa att Sveriges klimatåtagande i EU uppnås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt och som bidrar till utfasningen av fossila bränslen senast 2045. Förslagen från denna utredning kan leda till förändringar i koldioxidbeskattningen, mot bakgrund av implementeringen av ETS2.

Ett antal studier har gjorts av effekten av koldioxidprissättning på utsatta grupper. Som underlag till arbetet med sociala klimatfonden presenterade Konjunkturinstitutet 2024 en analys.[4] Där laboreras med olika operationaliseringar av utsatta grupper utifrån förordning (EU) 2023/955:s övergripande definitioner. I samband med inlämnandet av planen uppdaterades studien utifrån de valda operationaliseringarna (se Konjunkturinstitutet, 2025).[5] Resultaten visar att påverkan av ETS 2 framför allt sker inom transportsektorn medan påverkan inom bostadssektorn är mycket liten. Vad gäller påverkan inom transportsektorn är den proportionellt större i landsbygden och för ensamstående med barn. Vad gäller mikroföretagen är utsatta överrepresenterade inom jordbruk och skogsbruk medan de är underrepresenterade inom byggverksamhet. Några andra studier som studerar effekten av ökade drivmedelskostnader är bland annat Konjunkturinstitutet 2023, Swärdh, Algers och Ek (2023) samt Andersson (2024).[6] [7] Resultaten i Swärdh, Algers och Ek (2023) indikerar att styrmedel som höjer priset på drivmedel främst slår mot landsbygd och låginkomsttagare. KI (2023) visar bland annat på stora

spridningar inom inkomstgrupper. Andersson och Atkinson visar på en del av de metodologiska svårigheterna med att mäta fördelningseffekter.[8] Utifrån årsinkomst drabbar de svenska energi- och koldioxidskatterna inom transportsektorn låginkomsttagare i högre grad, men ser man till livstidsinkomst är resultaten de motsatta.

När det gäller nuläget och befintliga styrmedel inom Sociala klimatfondens fokusområden, nämligen privatpersoners och mikroföretags energianvändning och utsläpp i byggnadssektorn och i vägtransportsektorn, samt några centrala styrmedel på det sociala området, så är situationen följande i Sverige. Merparten, 88 procent, av Sveriges befolkning bor i tätorter och omkring 25 procent av Sveriges befolkning bor i de tre största tätorterna Stockholm, Göteborg och Malmö (SCB). På många håll är Sverige tämligen glest befolkat. Andelen personer med låg ekonomisk standard har legat på mellan 13–15 procent under tioårsperioden fram till 2023.[9] Det finns stora regionala variationer, både mellan kommuner, men framför allt inom kommuner, när det gäller andelen med låg ekonomisk standard. Merparten av kommunerna där fler än var femte invånare har låg ekonomisk standard återfinns i Bergslagen och Småland. Omvänt är det storstadsnära kommuner som har lägst andel med låg ekonomisk standard. Det är vanligt att bo i småhus (enfamiljshus), både i tätorter och på landsbygden. Energianvändningen i byggnader har genomgått en stor förändring sedan 1970- till 1980-talen. Flerbostadshusen har i stor utsträckning anslutits till fjärrvärme medan fjärrvärmeverkens energimix har gått från kol till biobränslen, avfall och olja (fossil olja och biooljor används i liten omfattning vid toppeffekt under vinterhalvåret).

Den vanligaste energibäraren för uppvärmning av småhus var 2023 el, följt av biobränsle och fjärrvärme.[10] Det svenska naturgasnätet är begränsat till de allra sydligaste och västligaste delarna av landet. Det är ett fåtal hushåll som fortfarande använder fossila bränslen för uppvärmning. För hushåll i enfamiljshus fanns under 2023 - 2025 ett investeringsstöd för att byta ut värmesystem som drivs med gas och energieffektivisering av eluppvärmda hus (Bidrag för energieffektivisering i småhus).[11]

Även företagen, inklusive mikroföretagen, använder i hög utsträckning el och fjärrvärme i sina fastigheter. Summa använd mängd fossila bränslen (summa olja och naturgas) var år 2023 endast 0,3 TWh i lokaler och flerbostadshus (som kan ägas av företag eller bostadsrättsföreningar). Konvertering från de fossila bränslena för uppvärmning eller annan energianvändning i verksamheten kan ges stöd från investeringsstödet Klimatklivet. Klimatklivet kan sökas av både företag och bostadsrättsföreningar. Enligt budgetpropositionen 2025 (Prop. 2024/25:1) uppgår anslaget år 2026 för Klimatklivet till omkring tre miljarder och 2027 planeras anslaget uppgå till 1,5 miljarder. Klimatklivet sträcker sig till år 2030.

De flesta lägenheter i flerfamiljshus har i Sverige värmen inkluderad i hyran (så kallad varmhyra). Det innebär att variationer i uppvärmningskostnader inte direkt belastar hyresgästerna utan det återspeglas i den årliga förhandlingen om hyresnivån. De hushåll som är drabbade av höga boendekostnader och har begränsade inkomster har i många fall rätt till bostadsbidrag. Bostadsbidrag kan ges av Försäkringskassan till den som har barn som bor hos sig beroende bland annat på inkomst och kostnad.[12] Även den som är under 29 år och har låga inkomster kan ha rätt till bostadsbidrag. Det gäller oavsett om personen i fråga arbetar eller studerar. Pensionärer med låga inkomster kan ha rätt till bostadstillägg till pensionen och äldreförsörjningsstöd.[13] Båda dessa stöd söks hos Pensionsmyndigheten.

Sammanställningen av den nationella resvaneundersökningen visar att privatpersoners tillgänglighet till arbete, skola, vård och service i stor utsträckning löses med personbil.[14] Statistiken visar även att antalet huvudresor med kollektiva färdsätt ökade under 2023, för andra året i rad.[15] Ökningen sedan 2022 är 17 procent, men är fortsatt 15 procent lägre än 2019. Motsvarande ökning i reslängd är 62 procent jämfört med 2022. Bil är fortsatt det dominerande färdsättet och står för drygt hälften av resorna 2023. Antalet bilresor ligger på i stort sett samma nivå som 2022. Jämfört med 2019 är dock bilresorna 8 procent färre. Andelen elbilar i Sverige har ökat under en tid och ligger nu på 7 procent av antalet personbilar i trafik. Den absoluta merparten återfinns dock i hushåll med hög inkomst och i storstadsregionerna.

Resorna till fots och med cykel minskade med 3 respektive 9 procent jämfört med 2022 och är även lägre än 2019 med 12 respektive 21 procent.[16] I en fördjupad undersökning gjord år 2018 uppmättes mobiliteten, mätt som antal resor per person och vecka, och den skilde sig åt mellan olika socioekonomiska grupper i samtliga indelningar (inkomst, kön, ålder, funktionsnedsättning) förutom indelningen som bygger på kommuntyp.[17] Den halva av befolkningen som hade högst inkomster gjorde

flest resor, cirka 12 per person och vecka. Äldre och personer med rörelsenedsättning gjorde minst antal resor, omkring 7 per person och vecka. Bilpooler finns i Sverige men utvecklingen har stagnerat. Bilpooler nyttjas framförallt av personer som inte behöver bil varje dag. Distansarbete har blivit ett alternativ efter covid-pandemin, men främst bland tjänstemän.

I Sverige finns en väl utbyggd kollektivtrafik som löser många människors vardagliga resebehov, inklusive en stor del av de utsatta transportanvändarna. Under 2024 uppgick de totala kostnaderna för den subventionerade regionala linjetrafiken till cirka 64,1 miljarder kronor. Biljettintäkterna från verksamheten var 29,5 miljarder kronor. Resterande dryga 35 miljarder kronor finansierades genom bidrag och tillskott från regioner, kommuner och staten. [18] Sveriges del i den sociala klimatfonden, inklusive 25 % medfinansiering motsvarar 800 miljoner kronor per år under 7 år. Mot den bakgrunden har Sverige gjort bedömningen att utökat stöd för kollektivtrafiken endast kan ge en mycket marginell effekt på kollektivtrafikutbudet. Det skulle även vara svårt att visa hur utökade subventioner av kollektivtrafiken skulle komma just utsatta transportanvändare och transportfattiga till del. Sverige har samtidigt sedan 2016 och fram till 2028 ett stödsystem (Klimatpremier) för investeringar i elbussar. Sedan starten har stöd betalats ut för inköp av 1531 elbussar, där stödet per buss i snitt uppgår till 1,2 miljoner kronor. Genom stödet för elbussar har beroende av fossila bränslen i kollektivtrafiken minskat. De personer som huvudsakligen reser med kollektivtrafik påverkas endast marginellt av ETS 2. Idag körs 95 procent av kollektivtrafiken med buss på förnybara drivmedel eller el. Regional- och pendeltågstrafiken drivs så gott som helt med förnybar el och spårvagns- och tunnelbanetrafiken körs endast på el.[19] Av persontrafiken på Sveriges järnväg är 97 procent elektrifierad.[20]

För de utsatta transportanvändarna som av ekonomiska hälsorelaterade, eller andra skäl kommer ha svårt att ta del av elbilspremien finns flera existerande styrmedel och åtgärder för att de ska kunna få sina transportbehov tillgodosedda. För den som har en funktionsnedsättning kan det vara särskilt svårt att resa kollektivt. För personer med funktionsnedsättning som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel finns möjlighet att bli beviljad s.k. färdtjänst av den kommun eller region där man bor.[21] Lokala eller regionala reglementen kompletterar lagstiftningarna i tillståndsgivningen. Den nuvarande lagen om färdtjänst infördes 1998.[22] Den, som inte kan resa med kollektivtrafik till vården, kan ha rätt att få sjukresor med taxi, rullstolstaxi eller egen bil. Det är det medicinska behovet som styr. Det finns även möjlighet för personer med funktionsnedsättning som har stora svårigheter att förflytta sig eller åka kollektivt att få bidrag för att skaffa och anpassa en bil.[23]

Anropsstyrd kollektivtrafik eller flextrafik, där allmänheten eller utvalda grupper, exempelvis äldre och funktionshindrade kan förboka kollektivtrafikresor är väldigt vanligt i Sverige. Anropsstyrd kollektivtrafik och flextrafik fungerar i de flesta regioner som ett komplement till ordinarie linjetrafik. På glesbygd används ofta anropsstyrd kollektivtrafik på tider och hållplatser med få resenärer. Flextrafik och anropsstyrd kollektivtrafik har ofta en begränsad turtäthet och omfattning och kan i de flesta fall inte ensamt svara upp mot hushållens resebehov till arbete, skola, vård och service. [24] Ungas viktigaste resor, till och från skolan, är reglerad i skollagen. Kommunerna har skyldighet att anordna skolskjuts för elever i grundskolan och anpassad grund- och gymnasieskola, i såväl allmän som fristående regi. Skolskjuts sker i den ordinarie linjetrafiken eller genom särskilt anordnade skolskjutsturer. Då unga oftast är del av ett hushåll med vuxna personer kan de dra nytta av elbilspremien genom att de ingår i samma hushåll.

De svenska socialförsäkringssystemen är väl utbyggda och träder in till exempel om människor blir sjuka, till personer med funktionsnedsättning och till de äldre. Barnbidrag ges till alla barnfamiljer tills barnet är 16 år gammalt.[25] Det finns också ett flerbarnstillägg för den som har två barn eller fler. Barnbidraget betalas ut automatiskt.

Lösningar för mikromobilitet (eldrivna enpersonsfordon såsom elcyklar, lastcyklar, elsparkcyklar etc) har de senaste åren vuxit fram i storstäder och tätorter men de låga hastigheterna (maximalt 25 km/h) innebär att det i många fall inte kan ersätta bilen för transporter på glesbygden. Under åren 2017 - 2018 fanns en elfordonspremie riktad till privatpersoner för att förbättra förutsättningarna att transportera sig klimatvänligt. Premien omfattade stöd till inköp av eldrivna cyklar, eldrivna mopeder, eldrivna motorcyklar och eldrivna utombordsmotorer och var på 25 % av inköpspriser och max 10 000 kronor. Stödet resulterade i 96 869 utbetalningar.[26] Andelen elcyklar vid nyförsäljning har fortsatt att öka efter

att stödet avslutades.[27] Inköpspriserna för fordon inom kategorin mikromobilitet är låga i jämförelse med priset för bil. Det finns numera även en stor andrahandsmarknad för dessa fordon vilket gör att även de mest utsatta transportanvändarna bör ha möjlighet att skaffa sådana fordon om det skulle vara en ändamålsenlig lösning för deras transportbehov. Sverige bedömer därför att det inom ramen för sociala klimatfonden inte är motiverat att återinföra ett stöd likt elfordonpremien.

Mikroföretag har i hög utsträckning personbilar. Med mikroföretag avses företag med färre än 10 anställda och omsätter mindre än två miljoner euro per år. För den som använder sin arbetsgivares bil privat finns en nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar som innebär att nybilspriset sätts ned vid beräkningen. För företagen innebär nedsättningen att deras kostnader för sociala avgifter blir lägre. Nedsättning av förmånsvärdet för en elbil får uppgå till maximalt 50% av bilens nypris.[28] Elbilar har också en lägre fordonsskatt (endast 360 kronor per år) vilket är cirka en tiondel av fordonsskatten för jämförbara fordon som drivs med bensin eller diesel.[29] Ett stöd till mikroföretag inom ramen för sociala klimatfonden skulle vara behäftat med ytterligare administrativa kostnader eftersom företagens och privatpersonernas ansökningar till ett elbilsstöd skulle behöva se olika ut med tanke på EU:s statsstödsregler. Sverige bedömer därför att det inte är motiverat att skapa nya kompletterande stöd till företag för att köpa eldrivna personbilar.

Många små företag, däribland mikroföretag, använder lätta lastbilar (dvs. lastbilar med en totalvikt på högst 3,5 ton), arbetsmaskiner och tunga lastbilar i sina verksamheter. För lätta ellastbilar och tunga miljölastbilar (framförallt eldrivna) samt miljöarbetsmaskiner (framförallt eldrivna) medges idag investeringsstöd genom den s.k. Klimatpremien som administreras av Energimyndigheten.[30] Stödet till lätta ellastbilar genom Klimatpremien upphör den 1 oktober 2025 men det finns ett förslag i budgetprocessen för 2026 om en tvåårig förlängning fram till 2028. Klimatpremien är ett s.k. introduktionsstöd med syfte att främja introduktionen av vissa miljöfordon på marknaden, däribland lätta ellastbilar. Energimyndigheten har i uppdrag av regeringen att löpande följa upp och analysera marknadsutvecklingen för miljöfordon, samt hur väl myndighetens stöd genom Klimatpremien bidrar till denna utveckling. Energimyndigheten ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) senast 30 november 2025.[31] Mot denna bakgrund bedömer Sverige att det inte behövs ytterligare åtgärder inom ramen för sociala klimatfonden för att minska effekterna av ETS2 på mikroföretagen inom transportområdet.

Sverige har också under en längre tid haft nedsatt beskattning av jordbruksdiesel, dvs diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks-, och vattenbruksverksamhet. Syftet är att stärka jord- och skogsbrukets internationella konkurrenskraft. Under 2025 har en tillfälligt utökad nedsättning tillämpats. Skulle en utökad nedsättning också gälla 2027 så skulle den prishöjande effekten av ETS2 för mikroföretag med arbetsmaskiner inom dessa sektorer att motverkas.

Sverige har genomfört flera strukturella åtgärder för att minska beroendet av fossila bränslen och för att hantera och minska effekterna av EU:s nya utsläppshandelssystem, ETS2. Dessa insatser syftar både till att uppnå klimatmålen och att mildra de ekonomiska konsekvenserna för företag och hushåll. Några exempel på strukturella åtgärder är beslutandet av den energipolitiska inriktningspropositionen (Prop. 2023/24:105) som lägger grunden för en kraftig utbyggnad av hela elsystemet. I propositionen föreslås två nya energipolitiska mål, ett planeringsmål och ett leveranssäkerhetsmål. Planeringsmålet innebär att Sverige bör planera för ett elbohov om minst 300 TWh till 2045 och leveranssäkerhetsmålet innebär att det svenska elsystemet ska ha förmågan att leverera el där efterfrågan finns, i rätt tid och i tillräcklig mängd, i den utsträckning det är samhällsekonomiskt effektivt. Robusta och effektiva energisystem är centralt för att för att Sverige klara klimatmålen, elektrifiera industrin och transporterna och ställa om hela vägen ner till nettonollutsläpp till år 2045. I budgetpropositionen för 2025 beslutade Regeringen dessutom om ett nytt investeringsstöd, Kraftlyftet, för att öka elsystemets förmågor regionalt och där behoven är som störst, för att hålla tempo i elektrifieringen och den gröna omställningen. Kraftlyftet omfattar 100 miljoner kronor 2025. För 2026 avsätts 200 miljoner kronor och 400 miljoner kronor 2027, därefter samma belopp årligen fram till 2035.[32] En annan viktig åtgärd är satsningarna på stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur som funnits i Sverige sedan 2015 genom bland annat stödprogrammet Klimatklivet. Dessutom har en särskild styrmedelsutredning tillsatts för att ta fram ytterligare förslag på kompensationsåtgärder. Inom ramen för sociala klimatfonden, med en i nationell kontext förhållandevis

liten budget, har Sverige inte identifierat någon ny additionell strukturell åtgärd som på ett tydligt sätt skulle minska effekterna av ETS2 för de utsatta transportanvändarna.

Utbyggnaden av laddinfrastruktur har kommit långt i Sverige och fortgår, bland annat med hjälp av stödprogram som Klimatklivet, Ladda bilen, de regionala elektrifieringspiloterna och skattereduktionen för installation av grön teknik. Sveriges vägnät har 6 965 publika laddstationer och den publika laddningen byggs kontinuerligt ut bl.a. med hjälp av stöd på platser där det finns ett behov av förstärkt laddinfrastruktur och där detta i nuläget inte kan byggas på affärsmässiga villkor.[33] Sedan hösten 2020 har Trafikverket gett investeringsstöd i syfte att täcka större vägar med publik snabbladdning där detta annars inte byggs, exempelvis i glesbygdsområden. Även Klimatklivet kan ge stöd till publik laddning där det finns ett behov och hittills har 3 183 ansökningar beviljats.[34] Hela Trafikverkets funktionellt prioriterade vägnät för långväga personresor täcks av publik snabbladdning på minst 150 kW var tionde mil och var sjätte mil längs TEN-T. Stöd för snabbladdning av tyngre transporter ges från Energimyndigheten genom programmet regionala elektrifieringspiloter.

Bild: Karta över snabbladdningsinfrastrukturen längs större vägar i Sverige från våren 2024. Kartan visar att hela Trafikverkets funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor täcks av publik snabbladdning på minst 150 kW var tionde mil och var sjätte mil längs TEN-T. I kartan antas laddningsstationer som beviljats stöd hos Klimatklivet och Trafikverket som befintliga.[35]

Utöver den publika laddningen ger Klimatklivet även stöd till laddstationer för elfordon som används i en verksamhet, liksom Ladda bilen-stödet som utgår till organisationer, företag och bostadsrättsföreningar för att installera laddare till boende och anställda. Hittills har 24 737 ansökningar beviljats inom ramen för Klimatklivet.[36] För privatpersoner finns en skattereduktion för installation av grön teknik, som bl.a. omfattar installation av laddningspunkter till elfordon. Skattereduktion ges med 50 procent av kostnaden för arbete och material. Kunden får avdraget direkt på fakturan från företaget som utför installationen och företaget begär sedan utbetalning från Skatteverket.[37]

Begränsad tillgånge till icke-publik laddinfrastruktur (private recharging) är typiskt sett ett större problem i tätbefolkade/urbana områden. I glesbygd finns ofta tillgång till egen parkeringsplats, vilket underlättar förutsättningarna för icke-publik hemmaladdning. Laddning sker också i första hand ”hemma” eftersom det blir betydligt billigare än vid publik laddnfrastruktur. De största hindren för elbilsägande har rapporterats vara höga inköpspriser snarare än brist på laddningsmöjligheter, och EAFOs consumer report pekar också på att det generellt sett är priset på elbilarna som är störst hinder för stöd och inte brist på publik laddinfrastruktur.[38] Sverige har gjort bedömningen att det inte behövs några ytterligare strukturella åtgärder, såsom stöd för laddinfrastruktur, för att underlätta för utsatta transportanvändare att byta till elfordon.

Regeringen har beslutat om inriktningen att en elbilspremie ska ges till personer i behov av stöd, till

exempel i glesbygd, genom finansiering från EU:s sociala klimatfond och nationell finansiering. I budgetpropositionen för 2025 (Prop. 2024/25:1) beslutades att 10 miljoner kronor tillförs anslag 1:21 Åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden för år 2025 för att förbereda insatser som kan finansernas genom fonden.[39] Denna finansiering kan möjliggöra en elbilspremie till utsatta transportanvändare. Målet är att premien ska gynna 115.595 hushåll genom att de får möjlighet att leasa eller köpa en elbil så att deras fossilberoende minimeras. Denna plan innehåller de uppgifter som behöver redovisas för att beslut ska kunna tas om elbilspremien.

[1] Målet innebär att utsläppen av växthusgaser från svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre senast år 2045 än utsläppen år 1990. De kvarvarande utsläppen ned till noll kan uppnås genom så kallade kompletterande åtgärder.

[2] Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll, Skr. 2023/24:59, https://www.regeringen.se/contentassets/990c26a040184c46acc66f89af34437f/232405900webb.pdf (Hämtad 2025-09-15)

[3] Naturvårdsverket (2024). Sveriges utsläpp av växthusgaser https://www.naturvardsverket.se/data-ochstatistik/ klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/ (Hämtad 2025-03-24).

[4] Konjunkturinstitutet (2024a) ”Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem”, Specialstudie, dnr. 2024–281 för prisantaganden och källor.

[5] Konjunkturinstitutet (2025) Effekter vid införandet av EU:s nya utsläpps-handelssystem samt åtgärder i den sociala klimatplanen – Underlag till Naturvårdsverket.

[6] Konjunkturinstitutet (2023) Miljö ekonomi och politik Fördelningseffekter av miljö- och klimatpolitik. miljoekonomisk-rapport-2023.pdf

[7] Swärdh, J.-E., Algers, S., & Ek, . K. (2023) Fördelningseffekter av bilstyrmedel för att nå klimatmålet 2030: En analys av inkomst- och geografisk dimension. VTI rapport 1192. Fördelningseffekter av bilstyrmedel för att nå klimatmålet 2030 : En analys av inkomst- och geografisk dimension

[8] Andersson och Atkinson (2024) The Distributional Effects of a Carbon Tax on Gasoline: The Role of Income Inequality. Working paper April 2024. Available at The_Distributional_Effects_of_a_Carbon_Tax_April_2024.pdf

[9] Statistiska centralbyråns webbplats https://www.scb.se/pressmeddelande/ekonomisk-standard-sjunker-for-andra-aret-i-rad/ (hämtad 2025-09-15)

[10] Energimyndigheten (2024). https://www.energimyndigheten.se/statistik/officiell-energistatistik/tillforsel-och-anvandning/energistatistik-for-smahus/Energistatistik för småhus (Hämtad 2025-03-20).

[11] Boverket (2025), https://www.boverket.se/sv/bidrag--garantier/bidrag-for-energieffektivisering-i-smahus/ (Hämtad 2025-09-01)

[12] Försäkringskassan (2024). https://www.forsakringskassan.se/privatperson/arbetssokande/bostadsbidrag/bostadsbidrag-tillbarnfamiljer Bostadsbidrag till barnfamiljer - Försäkringskassan (Hämtad 2025-03-13).

[13] Pensionsmyndigheten (2025). Fakta om bostadstillägg. https://www.pensionsmyndigheten.se/forpensionarer/ ekonomiskt-stod/sa-fungerar-bostadstillagg/fakta-om-bostadstillagg | Pensionsmyndigheten (Hämtad 2025-03-13).

[14] Trafikanalys (2024) Resvanor i Sverige 2023 https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2023/resvanor-i-sverige-2023.pdf (Hämtad 2025-03-20)

[15] Huvudresor är resor med utgångspunkt i hemmet, arbetsplats eller skola. 'Hemmet' kan ersättas av annan stadigvarande bostadsadress, t.ex. fritidshus eller semesterbostad.

[16] Trafikanalys (2024) Resvanor i Sverige 2023

https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2023/resvanor-i-sverige-2023.pdf (Hämtad 2025-03-20)

[17] Trafikanalys (2018) Så reser vi baserat på socioekonomi – resmönster för 37 grupper. PM 2018:9

[18] Trafikanalys (2024) https://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kollektivtrafik/2024/regional-linjetrafik-2024.pdf (Hämtad 2025-09-01)

[19] Svensk kollektivtrafik (2025), https://svenskkollektivtrafik.se/fakta-statistik/miljo-och-klimat/ (Hämtad 2025-09-01)

[20] Trafikanalys (2023). Bantrafik 2023

[21] Trafikanalys (2023). Förslag om tydligare kriterier för färdtjänsttillstånd https://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/tydligare-kriterier-for-fardtjanst-13739/ (Hämtad 2025-03-20).

[22] Sveriges kommuner och regioner (2024). Färdtjänst. https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter/fardtjanst.3203.html SKR (Hämtad 2020-03-20).

[23] Försäkringskassan (2025), Bilstöd för vuxna, https://www.forsakringskassan.se/privatperson/vuxenmed-funktionsnedsattning/kopa-eller-anpassa-bil-for-vuxen (Hämtad 2025-06-10)

[24] Svenska Taxiförbundet (2018), https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2021/09/svheml-kollektivtrafik18.pdf (Hämtad 2025-09-01)

[25] Försäkringskassan (2025). Barnbidrag och flerbarnstillägg. https://www.forsakringskassan.se/privatperson/foralder/barnbidrag-och-flerbarnstillagg Försäkringskassan (Hämtad 25-03-13).

[26] Naturvårdsverket (2019) Elcykling – vem, hur och varför?, https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6800/978-91-620-6894-3.pdf (Hämtad 2026-09-01)

[27] Miljöbarometern (2025) https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/antal-salda-cyklar-och-elcyklar-b1l/ (Hämtad 2025-09-01)

[28] Skatteverket (2025) https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilforman/miljobilar.4.3f4496fd14864cc5ac9e89a.html (Hämtad 2025-09-01)

[29] Transportstyrelsen (2025) https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/skatter-och-avgifter/fordonsskatt/skattens-storlek/ (Hämtas 2025-09-01)

[30] Energimyndigheten (2024). Klimatpremie https://www.energimyndigheten.se/klimat/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie/ (Hämtad 2025-03-20).

[31] Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Statens energimyndighet. https://www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/bantrafik/2023/bantrafik-2023.pdf (Hämtad 2025-03-20).

[32] Kraftlyftet, Energimyndigheten 2025, https://www.energimyndigheten.se/energisystem-och-analys/energisystem-och-analys/kraftlyftet/ (Hämtad 2025-09-16)

[33] Energimyndigheten (2025) Laddinfrastruktur i Sverige. https://www.energimyndigheten.se/klimat/transporter/laddinfrastruktur/?utm_source=chatgpt.com (Hämtad 2025-06-09)

[34] Naturvårdsverket (2025) Laddinfrastruktur Klimatklivet https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/klimatklivet/laddinfrastruktur/ (Hämtad 2025-06-09)

[35] Trafikverket (2024) Kartserie utveckling snabbladdning

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/861812e11ce74c61afdf6c11856fee38/250226_kartor_utveckling_snabbladdning_2020-2024.pdf (Hämtad 2025-06-05)

[36] Naturvårdsverket (2025) Resultat – hur har det gått för Klimatklivet? https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/klimatklivet/sa-fungerar-klimatklivet/resultat--hur-har-det-gatt-for-klimatklivet/ (Hämtad 2025-09-03)

[37] Skatteverket 2025, Skattereduktion för grön teknik, https://www.skatteverket.se/privat/fastigheterochbostad/gronteknik.4.676f4884175c97df4192860.html (Hämtad 2025-09-15)

[38] Consumer Monitor European Alternative Fuels Observatory Sweden 2024

[39] Proposition 2024/25:1. Budgetpropositionen för 2025, utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

1.3. Samrådsprocess

En sammanfattning av samrådsprocessen med lokala och regionala myndigheter, arbetsmarknadens parter, det civila samhällets organisationer, ungdomsorganisationer och andra relevanta parter, som genomförts i enlighet med den nationella rättsliga ramen, för utarbetandet och, när så är möjligt, genomförandet av planen, och som ska täcka samrådsverksamhetens omfattning, typ och tidpunkt samt hur de berörda parternas synpunkter återspeglas i planen.

Regeringskansliet har ordnat två offentliga samråd för Sveriges sociala klimatplan, med möjligheter för deltagare att diskutera och kommentera underlaget för planen och föreslagna åtgärder vid mötet samt att i efterhand lämna skriftliga synpunkter. Utöver de offentliga samrådsmötena har både Regeringskansliet och Naturvårdsverket även haft enskilda möten med och tagit in synpunkter från olika intressenter. Regeringskansliet hade exempelvis tidigt i processen ett möte med företrädare för norra Sveriges regioner för att informera om arbetet med den sociala klimatplanen och efterhöra inspel, och senare på motsvarande sätt ett möte med länsstyrelsernas energi- och klimatrådgivare, som också företräder ett regionalt perspektiv.

Inbjudan till samrådsmötena har skickats till en bred krets av berörda intressenter, däribland ett stort antal kommuner och regioner, samt olika miljö-, konsument- ungdoms- och andra intresseorganisationer, näringsliv, fackförbund, universitet, myndigheter och enskilda experter, samt, för samråd 2, EU-kommissionen, och det har varit möjligt att delta både fysiskt och digitalt. Vartdera mötet har haft cirka ett femtiotal deltagare, inklusive från Regeringskansliet. Inbjudningar, mötesanteckningar, underlagsmaterial och annan information om den sociala klimatfonden har publicerats på regeringens hemsida.

Det första samrådet hölls i början av november 2024. Det behandlade en underlagsrapport med analyser av priseffekter av ETS 2 och målgrupperna för den sociala klimatfonden som tagits fram av Konjunkturinstitutet på regeringens uppdrag, samt den preliminära inriktning på genomförande av den sociala klimatfonden genom en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd som regeringen föreslagit i budgetpropositionen för 2025.

Efter samrådet gav regeringen i uppdrag till Naturvårdsverket att med stöd av Konjunkturinstitutet med flera myndigheter ta fram ett komplett underlag för den sociala klimatplanen, inklusive ett utvecklat förslag till elbilspremie, och att förbereda genomförande. Naturvårdsverkets delrapport med underlag för den sociala klimatplanen och det utvecklade förslaget till elbilspremie behandlades vid det andra samrådet, som hölls i slutet av april 2025.

Vid samrådet presenterades även det bredare genomförandet av ETS 2 i Sverige och uppdraget till en offentlig utredning att föreslå styrmedel för klimatomställning till 2030, där både ETS 2 överlag och genomförandet av sociala klimatfonden utgör en viktig kontext.

Utfallet av de två samråden har tagits om hand på olika sätt i arbetet med Sveriges sociala klimatplan.

Samrådssynpunkter från samråd ett har från start funnits med som underlag för Naturvårdsverkets arbete med regeringsuppdraget. Det gäller bland annat synpunkter som bekräftade relevansen av en elbilspremie men underströk behovet att säkerställa att de målgrupper som är aktuella för sociala klimatfonden verkligen har ekonomiska förutsättningar att efterfråga en elbil utifrån de villkor som sätts upp, till

exempel genom att både begagnade bilar och leasing bör kunna få stöd, inte enbart förvärv av nya bilar, synpunkter på beloppsnivåer och geografisk indelning, och kritik mot att till exempel använda det statliga reseavdraget som ett kriterium för att få stöd. Flera av synpunkterna har beaktats i Naturvårdsverkets förslag till utvecklad elbilspremie som presenterades vid samråd två. Det gäller bland annat att både nya och begagnade bilar, likväl som både köp och leasing, kan få stöd, och vidare att reseavdraget är slopat som stödkriterium. Det geografiska stödområdet har utvecklats med stöd av de två kompletterande parametrarna kommuntyp/glesbygdskommuner med generellt dålig kollektivtrafikförsörjning respektive tillgång till kollektivtrafik i specifika, mindre områden enligt en statistisk parameter, som i kombination avgränsar geografin för stödberättigade utsatta transportanvändare.

Andra förslag och synpunkter från det första samrådet, till exempel att även fastighetssektorn borde kunna få stöd, att enskilda infrastrukturinvesteringar i ny järnväg borde prioriteras eller annan typ av kollektivtrafik inkluderas, eller att ökade generella transfereringar skulle vara mer effektiva för att stödja utsatta grupper, har analyserats.

När det gäller fastighetssektorn bedöms beroendet av fossila bränslen vara mycket begränsat och det är få hushåll vars uppvärmningskostnader kommer att påverkas av ETS2. Inom fastighetssektorn finns redan flera verksamma styrmedel som hanterar effekterna av höga uppvärmningskostnader och omställning till fossilfria uppvärmningssystem som inte påverkas av ETS2. I Sverige finns exempelvis bostadsbidrag för barnfamiljer och unga med höga boendekostnader och låga inkomster. De flesta lägenheter i flerfamiljshus har värmen inkluderad i hyran (så kallad varmhyra). Det innebär att variationer i uppvärmningskostnader inte direkt belastar hyresgästerna utan det kommer återspeglas i den årliga förhandlingen om hyresnivån. Sedan 2016 finns Klimatklivet som är ett investeringsstöd som kan användas för exempelvis hyresvärdar och bostadsrättsföreningar för att byta ut uppvärmningssystem som drivs med fossila bränslen. Det har även fram tills nyligen funnits stöd för energieffektivisering av både enfamiljshus och stöd för att byta ut gaseldade uppvärmningssystem. Sammantaget har Sverige bedömt att åtgärder inom transportsektorn är mer motiverat eftersom det saknas styrmedel som lindrar effekterna av ETS2 och det är betydligt fler människor kommer att påverkas av ETS2.

När det gäller att stödja enskilda infrastrukturinvesteringar i ny järnväg är det väldigt kostsamt och ger väldigt generella effekter för resandet för en specifik region. Det blir därför en trubbig insats inom ramen för sociala klimatfonen eftersom den inte kan riktas direkt mot de utsatta transportanvändarna. Det skulle också innebära stora svårigheter att inom ramen för den tidsperiod sociala klimatfonden pågår att hinna fatta beslut om och genomföra den typen av infrastrukturinvesteringar. Att använda medel för redan beslutade och därmed finansierade järnvägsinvesteringar är inte additionellt, och bedöms därför inte vara i linje med fondens additionalitetsprincip. Sammantaget har Sverige gjort bedömningen att investeringar i järnväg bör hanteras i den nationella infrastrukturplaneringen.

I Sverige finns en väl utbyggd kollektivtrafik som löser många människors vardagliga resebehov, inklusive en stor del av de utsatta transportanvändarna. Under 2024 uppgick de totala kostnaderna för den subventionerade regionala linjetrafiken till cirka 64,1 miljarder kronor. Biljettintäkterna från verksamheten var 29,5 miljarder kronor. Resterande dryga 35 miljarder kronor finansierades genom bidrag och tillskott från regioner, kommuner och staten. [1] Sveriges del i den sociala klimatfonden, inklusive 25 % medfinansiering motsvarar 800 miljoner kronor per år under 7 år. Mot den bakgrunden har Sverige gjort bedömningen att utökat stöd för kollektivtrafiken endast kan ge en mycket marginell effekt på kollektivtrafikutbudet. Det skulle även vara svårt att visa hur utökade subventioner av kollektivtrafiken skulle komma just utsatta transportanvändare och transportfattiga till del. Sverige har samtidigt sedan 2016 och fram till 2028 ett stödsystem (Klimatpremier) för investeringar i elbussar. Sedan starten har stöd betalats ut för inköp av 1531 elbussar, där stödet per buss i snitt uppgår till 1,2 miljoner kronor. Genom stödet för elbussar har beroende av fossila bränslen i kollektivtrafiken minskat. Statistik från Svensk Kollektivtrafik visar att 95 procent av kollektivtrafiken med buss körs på förnybara drivmedel eller el. Regional- och pendeltågstrafiken drivs så gott som helt med el och spårvagns- och tunnelbanetrafiken

körs endast på el. Kollektivtrafiken och de utsatta transportanvändare som är beroende av kollektivtrafiken för sina resebehov bedöms mot denna bakgrund inte drabbas av ökade kostnader på grund av ETS2.

Som komplement till den linjebundna kollektivtrafiken erbjuder idag de flesta regioner, kommuner och landsting så kallad anropsstyrd kollektivtrafik. Anropsstyrd kollektivtrafik är väl etablerad och har funnits i Sverige sedan 1990-talet och innebär att resenären beställer sin resa via telefon, hemsida eller app. I vissa regioner används ordinarie kollektivtrafikbiljetter och i vissa regioner betalar den resande en subventionerad avgift. När enstaka eller få resenärer vill åka så kan mindre fordon, som taxi, väljas för turen, för att undvika onödig miljöbelastning. Beroende på geografi och behov ser upplägget för den anropsstyrda trafiken olika ut i olika delar av landet. Gemensamt för den anropsstyrda kollektivtrafiken är att den ofta är inriktad mot äldre och funktionshindrade och ett viktigt syfte är att möta behovet av serviceresor, till exempel vårdbesök. Den ersätter också ofta ordinarie buss- eller båttrafik i områden med få resande. Den kan också fungera som ett komplement till ordinarie buss- och båttrafik under tider på dygnet med få resande.[2] De områden där den anropsstyrda trafiken används som ersättning eller komplement till linjebuden trafik, karakteriseras av kollektivtrafik med få avgångar och begränsad täckning, vilket innebär att kollektivtrafiken inte bedöms kunna ersätta bilen för att fullt ut tillgodose hushållens behov av dagliga resor till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Sverige bedömer därför att utökade satsningar på anropsstyrd kollektivtrafik inte kan hantera de kostnadsökningar för drivmedel som utsatta transportanvändare och transportfattiga i glest befolkade områden drabbas av på grund av ETS2.

Ökade kostnader för drivmedel som uppstår till följd av ETS2 skulle kunna hanteras med direkta inkomststöd till utsatta transportanvändare. Kostnadsökningarna för drivmedel för de utsatta transportanvändarna i landsbygdsregioner är cirka 1800 kr/år efter införande av ETS2. Om möjligheten till direkt inkomststöd utnyttjas fullt ut (37,5 %) skulle 300 miljoner kronor per år kunna betalas ut till de utsatta transportanvändarna. Det skulle motsvara en ersättning på drygt 600 kronor per år till de cirka 500 000 utsatta hushållen som har bil. Enligt förordningen ska sådana stöd vara tillfälliga och minska med tiden. Sverige gör bedömningen att med tanke på att både kostnadsökningen och det potentiella stödet är förhållandevis begränsade har ett sådant stöd marginell effekt. Sverige bedömer samtidigt att det på ett substantiellt sätt skulle minska budgetutrymmet för elbilspremien, som till skillnad från direkt inkomstöd, bidrar till att fler människor blir en del av omställningen till klimatneutralitet.

Synpunkter och frågor vid samråd två inklusive skriftliga inlagor efter mötet gällde bland annat stödnivån, inkomstgränserna för stödet, pristak och prisgolv för stödberättigade fordon och hur stödutbetalningar bör fördelas över tid för att ge bäst effekt för målgrupperna, samt kravet att äga en fossilbil för att kunna erhålla stöd.

Ett par tidigare synpunkter upprepades, som att generella ekonomiska stöd vore att föredra eller att en elbilspremie kan bli snäv och andra typer av elektrifierade fordon eller kollektivtrafik borde övervägas.

Olika synpunkter framfördes gällande den indikativa stödnivå som presenterats: både att stödet var för lågt för att möjliggöra för låginkomsttagare att köpa en elbil, men också att stödet å andra sidan var för högt och borde kunna sänkas. En mer generell synpunkt var att med den angivna stödnivån skulle de tillgängliga medlen inte räcka till alla stödberättigade hushåll, vilket kan medföra risker för acceptansen. I Naturvårdsverkets förslag som presenterades vid samrådet hade inkomstgränsen för utsatta hushåll höjts till 100% av medelinkomst från tidigare 80%, men flera deltagare på samrådet framförde att den nivån sannolikt var för hög i relation till syftet med den sociala klimatfonden, och att det riskerade att hushåll med lägre inkomster skulle trängas ut. En återgång till 80% föreslogs.

Deltagare undrade om det inte behövdes både pristak och prisgolv för stödet, inklusive i relation till eventuella EU-regler för stöd till nya respektive begagnade bilar. En idé som framförts är att enbart ge stöd till begagnade bilar och då med ett lägre pristak.

Vid mötet diskuterades också hur det kunde säkerställas att stödmottagarna i form av enskilda hushåll verkligen använde stödmedlen till att betala för sin elbil, och inte riskera att pengarna användes till annan konsumtion. En annan kommentar är att resurssvaga hushåll kan ha svårt att själva finansiera månatliga kostnader i väntan på en större, årlig utbetalning.

Ett förslag för att hantera dessa aspekter, och som också övervägts som ett alternativ i uppdraget, var att betala ut premien månadsvis istället för som planerat årsvis.

Ytterligare förslag från samråden var att slopa kravet på att hushållet redan äger en bil med förbränningsmotor för att kunna få stöd, av rättviseskäl och för att möjliggöra för fler som är eller blir beroende av bil, till exempel förstagångsköpare, att kunna få stöd och därigenom undvika priseffekter av ETS 2.

Baserat på samrådet, ytterligare analys av befintliga underlag och andra överväganden har förslaget justerats på en rad punkter. Premienivån har kalibrerats inom det spann som presenterades på samrådet, baserat på Naturvårdsverkets och myndigheternas interna analyser av intäkter och utgifter för de berörda hushållen och den betalningsvillighetsstudie för de aktuella hushållsgrupperna i sociala klimatplanen som genomförts, för att optimera utfallet för de aktuella målgrupperna inom ramen för de tillgängliga medlen i ett effektivt stödinstrument.

Premieutbetalningarna har justerats till att ske månatligen. Högsta möjliga inkomstnivå för ett hushåll är åter satt till 80% av medelinkomst. Vidare har som ett extra krav lagts till att ingen person i hushållet får ha så hög inkomst att man kommer över brytpunkten för statlig skatt, för att ytterligare säkra att hushållet tillhör målgruppen för sociala klimatfonden och inte är för resursstarkt.

Förslaget inkluderar både prisgolv och pristak för de elbilar som man kan få stöd för. Synpunkterna har även tagits om hand genom att ta bort kravet på ägande av bil med förbränningsmotor för att kunna vara stödmottagare.

Samråd två underströk vidare behovet av kommunikation kring det kommande elbilsstödet, inklusive för att det ska uppfattas som rättvist. Synpunkterna kring kommunikation tas om hand i samband med utvecklandet av en kommunikationsstrategi för genomförandet av sociala klimatfonden.

I det kommande arbetet med fortsatt utveckling och genomförande av elbilspremien kommer det förslag till stödförordning som Naturvårdsverket tar fram att remitteras för synpunkter till en bred krets av intressenter, inklusive bland annat kommuner, regioner, myndigheter, högskolor och en lång rad civilsamhälles och intresseorganisationer, som en del av det lagstadgade beredningskrav som gäller för framtagande och beslut av författningar. Genom remissförfarandet får de utvalda organisationerna, men även alla andra potentiellt intresserade organisationer och individer, möjlighet att lämna synpunkter på den centrala komponenten i den sociala klimatplanen.

Sammanställning av synpunkter som lyfts av flera aktörer:

Synpunkt: Elbilspremien bör inte vara kopplat till reseavdraget.

Aktör: Trafikanalys (government authority), Naturskyddsföreningen (civil society), Gällivare kommun (municipality), Sveriges kommuner och regioner (municipality and region association), LO (labour union), Region Blekinge

Hantering/bedömnig: Det föreslagna kravet på reseavdrag har tagits bort från stödet. Det bedömdes orimligt att stänga ute de hushåll som inte gör reseavdrag, men trots det har stora behov av bil i sin vardag.

Synpunkt: Stöd bör även riktas till företagens transportfordon då det kan ge större utsläppsminskningar.

Aktör: Region Norrbotten och 2030-sekretariatet (civil society)

Hantering/bedömning: För tunga miljölastbilar, elbussar och miljöarbetsmaskiner finns ett investeringsstöd som gäller fram till 2028. Stödet för lätta ellastbilar som funnits sedan 2024 fasas ut i oktober 2025. Det finns dock förslag om förlängning i årets budgetprocessen som riksdagen tar ställning till i slutet av året.

Synpunkt: Stöd borde ges för att byta uppvärmningssystem och energieffektivisering

Aktör: Boverket (government authority), Gällivare Kommun (municipality), och Region Bleking

Hantering/bedömning: Analysen om vilka hushåll som drabbas av priseffekter från ETS2 visar att behoven är störst inom transportområdet. Det finns också redan flera verksamma styrmedel som bidrar till att minska beroendet av fossila bränslen för uppvärmning.

Synpunkt: Ifrågasätter om stödet kommer få genomslag då utsatta grupper kan väntas ha svårt att köpa elbil trots premie.

Aktör: 2030-sekretariatet, Hyresgästföreningen, Ljusdals kommun, LO, Mercedes Benz, Mobility Sweden, Naturskyddsföreningen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, SKR, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Trafikanalys, Trafikverket, Umeå Universitet, Linköping universitet

Hantering/bedömning: En betalningsvillighetsstudie inklusive en aktuell analys av andrahandsmarknaden visar att en rätt utformad premie kan nå de utsatta målgrupperna. Premiens utformning har dessutom justerats på flera sätt för att hantera synpunkterna. Premienivån har justerats, utbetalning sker månadsvis för att minska risken att hushållen får betalningssvårigheter och premien är differentierad så att de med lägst inkomst får en högre premie.

Synpunkt: Kreditgivning kan underlättas om stödet betalas ut direkt till kreditgivaren

Aktör: Finansbolagens förening

Hantering/bedömning: För att inte riskera en situation där människor med låga inkomster tar lån eller ekonomiska åtaganden de inte klarar av gör Sverige bedömningen att kreditvärderingen bör utgå från hushållets betalningsförmåga exklusive stödet. Utbetalning av stödet till någon annan aktör än den som är tänkt att gynnas av stödet är också problematiskt eftersom det är svårt att visa att 100% av stödet då kommer det utsatta hushållet till del.

Synpunkt: Förslag om riktade stöd till kollektivtrafiken.

Aktör: 2030-sekretariatet, Gällivare kommun, Hyresgästföreningen, Naturskyddsföreningen, Region Blekinge, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, SKR, SLU, Trafikverket

Hantering/bedömning: Sociala klimatfonden bedöms endast kunna ge marginella effekter för kollektivtrafiken i Sverige då den redan är väl utbyggd och kraftigt subventionerad. Satsningar på kollektivtrafiken är också svåra att rikta till de utsatta transportanvändarna.

Synpunkt: Förslag om att sociala klimatfonden ska användas till olika former av transfereringar, bland annat höjt barnbidrag eller ökat grundavdrag.

Aktör: Umeå universitet, Viable Citiys, Naturskyddsföreningen och Magnus Nilsson

Hantering/bedömning: Sverige bedömer att med tanke på den social klimatfondens storlek kommer dessa förslag ha en mycket marginell effekt, särskilt om de skulle gälla alla de som idag får barnbidrag.

Synpunkt: Den lägsta gränsen för stödberättigande är för högt satt vilket leder till att en alltför stor del av fondens medel går till de i de högre inkomstgrupperna.

Aktör: LO (labour union)

Hantering/bedömning: Efter det andra samrådet har inkomstgränsen justerats ned till 80% av medelinkomst för att i högre utsträckning nå de med lägre inkomster.

Synpunkt: Kritik mot kravet att hushåll som har rätt till premien ska äga eller leasa en bil med förbränningsmotor eftersom det exkluderar den stora gruppen förstabils-köpare.

Aktör: Gällivare kommun,

Hantering/bedömning: Kravet på att äga eller leasa en bil med förbränningsmotor är borttaget för att öka stödets acceptens.

Synpunkt: Föreslår en större initial utbetalning, för att öka tillgängligheten för grupper med låga inkomster

Aktör: Naturskyddsföreningen

Hantering/bedömning: Stödet anpassas så att för de med lägst inkomster ges en högre första utbetalning i syfta att tex kunna betala en handpenning för elbilen.

Referenser

[1] Trafikanalys (2024) https://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kollektivtrafik/2024/regional-linjetrafik-2024.pdf (Hämtad 2025-09-01)

[2] Svenska Taxiförbundet (2018), https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2021/09/svheml-kollektivtrafik18.pdf (Hämtad 2025-09-01)

1.4. Definitioner

En förklaring av hur definitionerna av energifattigdom och transportfattigdom ska tillämpas på nationell nivå.

Tolkning av energifattigdom: energifattigdom definieras i artikel 2.52 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955 (omarbetning), och avser ett hushålls bristande tillgång till väsentliga energitjänster som tillhandahåller grundläggande nivåer och en skälig levnadsstandard och hälsa, inklusive tillräcklig tillgång till uppvärmning, varmvatten, nedkylning, belysning och energi för att driva elapparater, inom det berörda nationella sammanhanget, befintlig nationell socialpolitik och andra relevanta nationella politikområden, orsakad av en kombination av faktorer, inbegripet åtminstone orimliga priser, otillräcklig disponibel inkomst, höga energikostnader och bostäder med låg energieffektivitet.

Inom ramen för den sociala klimatplanen definieras energifattiga hushåll som hushåll med låg ekonomisk standard i kombination med höga energikostnader. För att mäta energifattigdom krävs ytterligare konkretisering och avgränsningar. Förutsättningarna för energifattigdom, och även för att mäta energifattigdom ser olika ut för flerbostadshus respektive småhus, bland annat eftersom uppvärmning och varmvatten vanligtvis är inkluderad i hyran eller avgiften i flerbostadshus i Sverige.

För undersöka kombinationen av låg inkomst och energiutgifter krävs data på mikronivå. Någon statistik över hushållens utgifter för energikostnader finns inte på mikronivå (hushållsnivå). Övergripande energistatistik finns publicerad av Energimyndigheten men kan inte kopplas till enskilda hushåll i inkomststatistiken. Den bästa täckningen finns i Boverkets register över energideklarationer.

Eftersom energideklarationer görs på fastighetsnivå är det emellertid svårt att få en uppfattning av hur energiförbrukningen ser ut för hushåll i flerfamiljshus. Vanligtvis ingår uppvärmningskostnader i hyran eller avgiften och är därmed svår att separera från andra delar av hyreskostnaden. Det gör att för boende i flerfamiljshus saknas tillförlitliga uppgifter om hushållens energiförbrukning.

Inom ramen för den sociala klimatplanen krävs även en tolkning av begreppet som möjliggör särskiljande av dem som påverkas av ETS 2. Detta är inte heller möjligt för flerbostadshus utifrån tillgänglig statistik. Utifrån samlad energistatistik för flerbostadshus framgår dock att under 2 promille av energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i flerbostadshus var med fossila bränslen[1].

Parallellt med framtagandet av den sociala klimatplanen har förekomsten av energifattigdom inom Sverige även analyserats inom ramen för genomförandet av det omarbetade direktivet för energieffektivitet (EU) 2023/1791.[2] För att beräkna andel energibesparingar som ska uppnås bland personer som påverkas av energifattigdom, utsatta kunder och personer i låginkomsthushåll har en beräkningsmetod i artikel 8.3 i direktivet använts, som väger samman fyra indikatorer från EU-statistiken om inkomst och levnadsvillkor (SILC): a) Oförmåga att hålla hemmet tillräckligt varmt, b) Förfallna skulder avseende räkningar för allmännyttiga tjänster, c) Den totala befolkning som bor i en bostad med läckande tak, fukt i väggar, golv eller grund eller röta i fönsterkarmar eller golv d) Fattigdomsrisk (brytpunkt: 60 procent av ekvivalerad medianinkomst efter sociala transfereringar).Enligt denna beräkningsmetod blir andelen 7,08 % eller 750 480 personer. Inte heller ur detta underlag går det att identifiera andelen boende i flerbostadshus eller uppvärmningsform (jmf. Energimyndigheten 2024, s. 40).

Utifrån resonemangen ovan mäts energifattigdom på följande sätt inom ramen för denna plan. För boende i småhus avser energifattigdom hushåll boende i småhus med låg ekonomisk standard[3] i kombination med höga energikostnader. Energikostnaden mäts som andel av hushållets disponibla inkomst[4]. Höga energikostnader innebär energikostnader som andel av den disponibla inkomsten högre än vad 75 procent

av hushållen som bor i småhus har. Detta mått kompletteras med ett resonemang angående förekomsten av energifattigdom och utsatthet i flerbostadshus utifrån viss data i energistatistiken och EU-statistiken om inkomst och levnadsvillkor.

Tolkning av transportfattigdom: Utifrån definitionen i artikel 2.2 i förordningen har följande tolkning av begreppet transportfattig gjorts för denna plan. Transportfattiga hushåll har:

Låg ekonomisk standard[3] samt:

- Bor i landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik enligt samma definition som redovisas för målgruppen under 2.2.2.1.1 *eller*
- Utgörs av en ensamstående med barn *eller*
- Inkluderar en eller flera medlemmar med funktionsnedsättning som innebär väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig, inklusive till närmaste hållplats med ett relevant kollektivtrafikutbud

Transportfattiga *individer* inkluderar alla som lever i ett hushåll som definieras som transportfattigt enligt kriterierna ovan.

[1] Energimyndigheten (2025) Energistatisk för flerbostadshus 2023. Tabell 2.1 Energistatistik för flerbostadshus (hämtad 2025-09-12)

[2] Energimyndigheten (2024) Underlag inför genomförande av artikel 8, 10 och delar av 24 i det omarbetade EED. Slutredovisning av regeringsuppdrag

[3] Låg ekonomisk standard avser andelen personer som lever i hushåll vars ekonomiska standard (disponibla inkomst per konsumtionsenhet) är mindre än 60 procent av medianvärdet för riket. Detta är en etablerad definition av låginkomsthushåll, jmf. engelskans at risk of poverty - AROP. Det används bland annat inom sociala klimatplanens TSI-projekt Cludius, J. et al. (2024) Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies Final Report. Europeiska kommissionen. ISBN 97892-68-20598-3.

[4] Disponibel inkomst är summan av alla skattepliktiga och skattefria inkomster minus skatt och övriga negativa transfereringar.

1.5. Förväntade effekter på utsatta grupper

En beräkning av de sannolika effekterna av prishöjningen – som följer av det utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG – för hushåll, särskilt förekomsten av energifattigdom och transportfattigdom, och för mikroföretag, som särskilt omfattar en beräkning av antalet, och identifiering av, utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare. Dessa effekter ska analyseras på lämplig territoriell nivå, som fastställs av varje medlemsstat, med beaktande av nationella särdrag och faktorer som tillgång till kollektivtrafik och grundläggande tjänster, och med identifiering av de områden som påverkas mest.

Kontextindikatorer	
1. Antal utsatta hushåll	129 000
2. Antal hushåll i energifattigdom	120 000
18. Antal utsatta transportanvändare	740 000
19. Antal hushåll i transportfattigdom	330 000

32. Antal utsatta mikroföretag	149 000
35. Andelen tillfälligt direkt inkomststöd i de totala kostnaderna för de sociala klimatplanerna	0

En beskrivning av den metod som används i uppskattningarna, samtidigt som det säkerställs att uppskattningarna beräknas med tillräcklig regional områdesindelning och en uppdelning av uppgifterna efter kön, ålder och funktionsnedsättning (när det är relevant).

I tabellen (context indicators) redovisas antalet hushåll i de olika grupperna i nuläget (år 2023). Nedan redovisas metoderna för att bedöma de förväntade effekterna av ETS 2 och de aggregerade resultaten i tabellen ovan bryts ner och analyseras. Först beskrivs metoder som är generella för alla analyser, sedan presenteras metod och resultat för byggnadssektorn sedan för utsatta mikroföretag och slutligen för vägtransportsektorn. Texten är en bearbetad version av delar av en underlagsrapport från Konjunkturinstitutet.[1]

GENERELLT OM METOD OCH PRISEFFEKTER:

Direkt påverkan på bränslepriserna:

Givet att konkurrens och övervakning säkerställer att inga obefogade kostnader överförs blir kostnadsökningarna som följer av ETS 2 i direkt relation till de fossila utsläpp bränslet orsakar.

Prispåverkan (PE) från ett visst utsläppsrättspris (P^{ETS2}) kan i detta fall beräknas som

$$PE = P^{ETS2}(1-a)EM$$

där *a* anger den volymandel av biogena komponenter som blandas in i bränslet och *EM* är koldioxidutsläppen som uppstår vid förbränning av en enhet av det *fossila* bränslet.

Utgångspunkten i denna promemoria är en reduktionspliktsnivå på tio procent för bensin och diesel samt noll procent för eldningsolja och gas (prop. 2024/25:1). Resultatet blir de bränsleprispåslag som redovisas i tabell 2 för utsläppsrättspriser motsvarande 50 respektive 60 euro per ton CO2, där 50 euro per ton är priset på kort sikt (tre år framåt) och 60 euro per ton är priset på medellång sikt (vid sociala klimatplanens slut).

Tabell 2 Bränsleprispåslag vid olika utsläppsrättspriser

	50 euro/ton CO2	60 euro/ton CO2
Diesel (kr/l)	1,24	1,52
Bensin (kr/l)	1,11	1,36
Eldningsolja (kr/l)	1,56	1,87
Naturgas (kr/m3)	1,31	1,57

Anm. 2023 års priser exkl. moms. Emissionsfaktorer CO2e (fossil komponent): Bensin 72,0 g/MJ; Diesel 72,0 g/MJ; Eldningsolja 1, 2,86 kg/l; Naturgas 2,40 kg/m3. Växelkurs: 10,9 kronor per euro.
Källa: Energimyndigheten samt egna beräkningar.

Indirekt påverkan på konsumentpriser:

Om kostnadsöverföringen från ETS 2 till bränslepriser är relativt tydlig och enkel att kvantifiera så är de sekundära effekterna desto svårare att bedöma. När bränslepriserna höjs fortplantar sig kostnadsökningarna i ekonomin. Fossilbränsleförbrukande verksamheter tvingas höja priserna på sina produkter för att kompensera sig för ökade produktionskostnader (direkt effekt på produktionen). Varan ökar därmed i pris. Om produkten dessutom används som insatsvara i annan produktion ökar produktionskostnaden även där, och därmed även priset på den vara (indirekt effekt på produktionen). För

de flesta producenterna finns både en direkt och en indirekt effekt på produktionskostnaden. För att bedöma dessa priseffekter krävs en modell som spårar hur kostnaderna fortplantar sig i ekonomin. Detta kan till exempel göras med en så kallad input-output-modell eller i en allmän jämviktsmodell.

I en tidigare rapport från Konjunkturinstitutet[2] analyseras hur ökade bränslepriser påverkar produktionskostnaderna med hjälp av en input-outputmodell för den svenska ekonomin. Studien är inriktad på bensin- och dieselpriser och analyserar inte specifikt effekterna vid införandet av ETS 2, men resultaten ger en god indikation av effekten som kan uppkomma när ETS 2-priserna fortplantar sig i ekonomin via höjda bränslepriser.

Tabell 3 visar hur en diesel- och bensinprisökning motsvarande ca 35 procent av bränslepriset (exklusive skatt) kan påverka kostnaden för att producera vissa produkter och tjänster. De produkter och tjänster som visas i tabellen är de som enligt beräkningarna påverkas mest, med en total effekt överstigande en procent.

Tabell 3 Påverkan på produktionskostnaden i vissa varu- och tjänstebranscher

Procentenheter

	Direkt effekt på produktionen	Indirekt effekt på produktionen	Total
Fisk (A03)	2,4	0,7	3,1
Skogsbruk (A02)	0,3	1,2	1,4
Jordbruksprodukter (A01)	1	0,4	1,3
Vägtransport gods (H494–H495)	4	0,3	4,4
Kollektivtrafik, buss och taxi (H493)	1,7	0,8	2,5
Post och övriga transporttjänster (H52–H53)	0,4	1,4	1,8
Sjötransport (H50)	1	0,5	1,5
Järnvägstransport (H491–H492)	0,7	0,4	1,1

Anm. Spin-2015-kod inom parentes. Tabellen visar ökningen av de totala förbrukningskostnaderna per producerad enhet uttryckt i procentenheter. Tabellen visar kostnaden för produktionen av varor/tjänster vilket inte är exakt samma som produktionskostnaden i motsvarande branscher eftersom en bransch kan producera flera olika produkter. Produktionskostnadsökningen avser effekten av att priset på både bensin och diesel exklusive skatt stiger med 35 procent.

Källa: Konjunkturinstitutet (2024b)

De prishöjningar på drivmedel som analyseras här, se tabell 2, motsvarar ungefär 15 procents prispåslag på nettopriset. Analysen av en prisökning motsvarande 35 procent ligger klart över de prisökningar som är aktuella att för analysen till den sociala klimatplanen. De produktionskostnadsökningar kan förväntas som ett resultat av ETS 2 kan därmed förväntas vara lägre än de som presenteras i tabell 3. Vid ett ETS 2-pris motsvarande 50 till 60 euro blir effekten i statisk input-outputanalys proportionerligt lägre, det vill säga som högst ca två procent.

I relation till den direkta effekten vid bränsleanvändning som följer av ETS 2 påverkan på bränslepriserna, pekar dessa resultat mot att den indirekta effekten via produktion av varor och tjänster för slutlig och intermediär konsumtion är försumbar, åtminstone för de analyser som görs i denna promemoria.

De svenska priserna påverkas även indirekt via ökade importpriser som följer av höjda produktionskostnader i övriga EU. Även om de indirekta priseffekter som beräknats med hjälp av den svenska input-outputmodellen inte är direkt överförbara till de förhållanden som gäller i andra EU-länder, så ger de sannolikt en god indikation av storleksordningen. Eftersom dessa indirekta priser framstår som små i Sverige är det troligt att effekten via importpriserna även den är liten och försumbar för de ETS 2-prisnivåer som analyserar här. Vissa undantag kan dock finnas och det gäller främst den indirekta påverkan ETS 2 kan få på elpriserna i våra grannländer. Denna effekt uppstår när elefterfrågan ökar i grannländerna som ett resultat av att ETS 2 inducerar en substitution mot eldrift och eluppvärmning. Detta är dock förknippat med flera osäkerheter. Dels gällande hur priset påverkas i dessa länder, dels hur denna prispåverkan i sin tur påverkar priser i Sverige.

Givet den osäkerhet rörande de indirekta priseffekterna av ETS 2, samt de beräkningar som pekar på att

effekterna sannolikt är relativt små, bortses från dessa effekter i de kvantitativa analyserna nedan. Det är dock viktigt att ha i åtanke att dessa effekter finns, och för vissa individer och företag, speciellt de som använder mycket transporttjänster och kollektivtrafik, kan effekterna bli kännbara även om den indirekta priseffekten är relativt liten.

BYGGNADSSEKTORN

Småhus

Metod för att bedöma utsatthet och påverkan:

Energifattiga hushåll är hushåll i småhus som har låg ekonomisk standard och energikostnader som andel av den disponibla inkomsten som är högre än vad 75 procent av hushållen som bor i småhus har. Med utsatta hushåll avses hushåll i småhus som antingen är energifattiga eller har en ekonomisk standard[3] <80 procent av medel ekonomisk standard i kombination med höga energikostnader (>P75 som andel av disponibel inkomst) samtidigt som de i hög grad påverkas av ETS 2 och saknar ekonomiska medel att motverka effekterna av detta genom energieffektivisering. Att vara i hög grad påverkad tolkas som att bostaden värms upp med olja eller gas. Energikostnader mäts som andel av hushållets disponibla inkomst.

Vid beräkning av förändring av antalet energifattiga och utsatta hålls den absoluta nivåerna (p75) konstanta på dagens nivåer. Dessa gränser ändras således inte när priset förändras. Analysen är statisk i bemärkelsen att den inte beaktar anpassningar i beteende över tid.

Någon statistik över hushållens utgifter för energikostnader finns inte på mikronivå (hushållsnivå). Övergripande statistik finns publicerad av Energimyndigheten men kan inte kopplas till enskilda hushåll i inkomststatistiken. SCB:s undersökning om hushållens utgifter (HUT) innehåller uppgifter som skulle kunna kopplas till enskilda hushåll i inkomststatistiken genom ett imputeringsförfarande. Urvalet är dock litet och osäkerheterna bedöms därför vara allt för stora.

En bättre täckning finns i Boverkets register över energideklarationer. Energideklarationer ska upprättas vid försäljning eller vid nybyggnation av fastigheter. En energideklaration är giltig i tio år. Ägare av villor och radhus ska inom två år efter att byggnaden färdigställts inlämna en energideklaration till Boverket. Därefter behöver fastigheten inte energideklareras förrän fastigheten ska säljas. I det fall en byggnad säljs inom tio år från det att energideklarationen upprättats, behöver ingen ny energideklaration göras.

Eftersom energideklarationer görs på fastighetsnivå är det svårt att få en uppfattning av hur energiförbrukningen ser ut för hushåll i flerfamiljshus. Ofta ingår uppvärmningskostnader i hyran eller avgiften och är därmed svår att separera från andra delar av hyreskostnaden. Det gör att för boende i flerfamiljshus saknas tillförlitliga uppgifter om hushållens energiförbrukning. Av detta skäl exkluderas boende i flerfamiljshus i definitionen av energifattiga. Gruppen energifattiga och utsatta hushåll kan, så som vi mäter den här, således enbart finnas bland boende i småhus.[4]

En nackdel med energideklarationerna är att de i en del fall kan vara inaktuella. I de fastigheter där energibesparande åtgärder vidtagit efter upprättande av energideklarationen kan uppgifterna i deklarationen vara missvisande. Energideklarationer finns inte heller för alla småhus eftersom kravet på deklaration enbart gäller nybyggda och hus som varit föremål för försäljning. I dagsläget omfattar registret omkring 20 procent av alla småhus. Dessa tillkortakommanden till trots, är det i avsaknaden av nationell statistik på hushållsnivå det underlag som idag lämpar sig bäst för att studera energiförbrukningen för enskilda hushåll.

Med hjälp av SCB har uppgifter från Boverkets energideklarationer kopplats till SCB:s STAR-urval[5]. Det innebär att för de hushåll som bor i småhus med energideklaration går det att studera både inkomstuppgifter, energiförbrukning och övriga egenskaper som hushållet har. För många hushåll i urvalet saknas dock energideklaration. I avsaknaden av bättre statistik behöver uppgifter om energiförbrukning och uppvärmningsform för dessa hushåll därför imputeras.[6] Det innebär naturligtvis att statistiken och de resultat som senare redovisas innehåller ett visst mått av osäkerhet. Det bör enligt vår bedömning kunna ge en övergripande bild av energifattigdomen och utsatta hushåll men begränsar möjligheterna till mer detaljerade beskrivningar av dessa grupper. I avsaknaden av bättre statistik är detta den möjlighet som idag finns att studera skärningspunkten mellan inkomster och energikostnader. u

Energideklarationerna innehåller uppgifter om fastighetens energiförbrukning och uppvärmningsform. För

att identifiera gruppen energifattiga och utsatta behöver kostnaden för respektive hushålls energiförbrukning beräknas. I energideklarationen finns specificerat hur stor del av den totala energiförbrukningen som kommer från olika uppvärmningsformer. Det innebär att för kostnadsberäkningen behövs prisuppgifter för respektive uppvärmningsform. Energipriserna har under senaste åren varierat kraftigt. Ambitionen har varit att använda så aktuella uppgifter som möjligt inom respektive energislag. Priserna har därför sammanställts från ett antal olika källor.[7]

Energifattigdom:

Med definitionen av energifattiga i avsnitt 1.4 som grund beräknas antalet hushåll i energifattigdom till 120 000 (200 000 individer). Det är hushåll i småhus som har låg ekonomisk standard och energikostnader som andel av den disponibla inkomsten som är högre än vad 75 procent av hushållen som bor i småhus har. Sätts gränsen till 90 procent sjunker antalet till ca 80 000 hushåll. Det kan finnas hushåll i flerfamiljshus som enligt definitionen är energifattiga. Det är dock en mycket liten andel av flerfamiljshusen som använder fossila bränslen för uppvärmning, dvs. som i hög grad skulle påverkas av ETS 2. Ca 0,5 procent av ytan i flerbostadshus värmdes 2016 upp med olja och ca 1 procent med gas (naturgas eller biogas) [8]

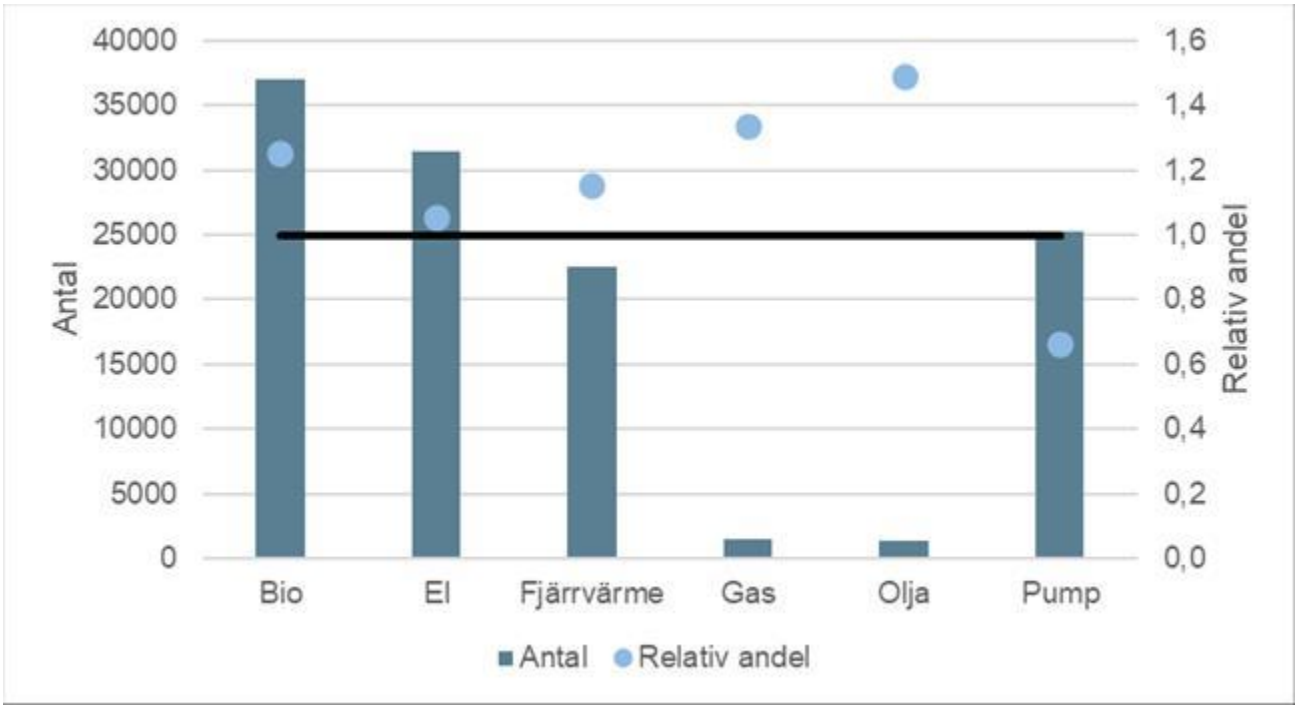
Nedan redovisas gruppen energifattiga fördelat på uppvärmningsform, ålder, region, familjetyp samt kvinnor och män. Med undantag för antalet energifattiga kvinnor och män avser framställningen antalet hushåll. För kvinnor och män avser framställning antalet individer som lever i energifattiga hushåll. Av figur 2–6 framgår dels fördelningen av antalet energifattiga i respektive kategori, dels gruppernas över- eller underrepresentation bland de energifattiga i förhållande till dess andel av alla boende i småhus. Ett värde större än 1 innebär att gruppen är överrepresenterad förhållande till sin representation i befolkningen. På motsvarande sätt innebär ett värde mindre än ett att gruppen är underrepresenterad i förhållande till sin andel av befolkningen.

Framställningen i figur 1–6 nedan avser energifattiga enligt definitionen där kostnaden för energiutgifter som andel av den disponibla inkomsten utgör mer än vad 75 procent av samtliga boende i småhus har och omfattar ca 120 000 hushåll. Fördelat på uppvärmningsform är det till antalet flest energifattiga hushåll med biouppvärmning. Dessa är också i relation till sin representativitet i den totala populationen som bor i småhus överrepresenterade bland de energifattiga. Det gäller även hushåll vars uppvärmning sker med olja eller gas även om dessa antalsmässigt är relativt få. En stor grupp bland de energifattiga utgörs också av de vars hus värms upp med el, fjärrvärme eller värmepump. Hushåll som värms upp av el eller fjärrvärme har ungefär samma representation bland de energifattiga som bland samtliga boende i småhus. På motsvarade sätt är hushåll som värms upp med pumpar underrepresenterade bland de energifattiga hushållen.

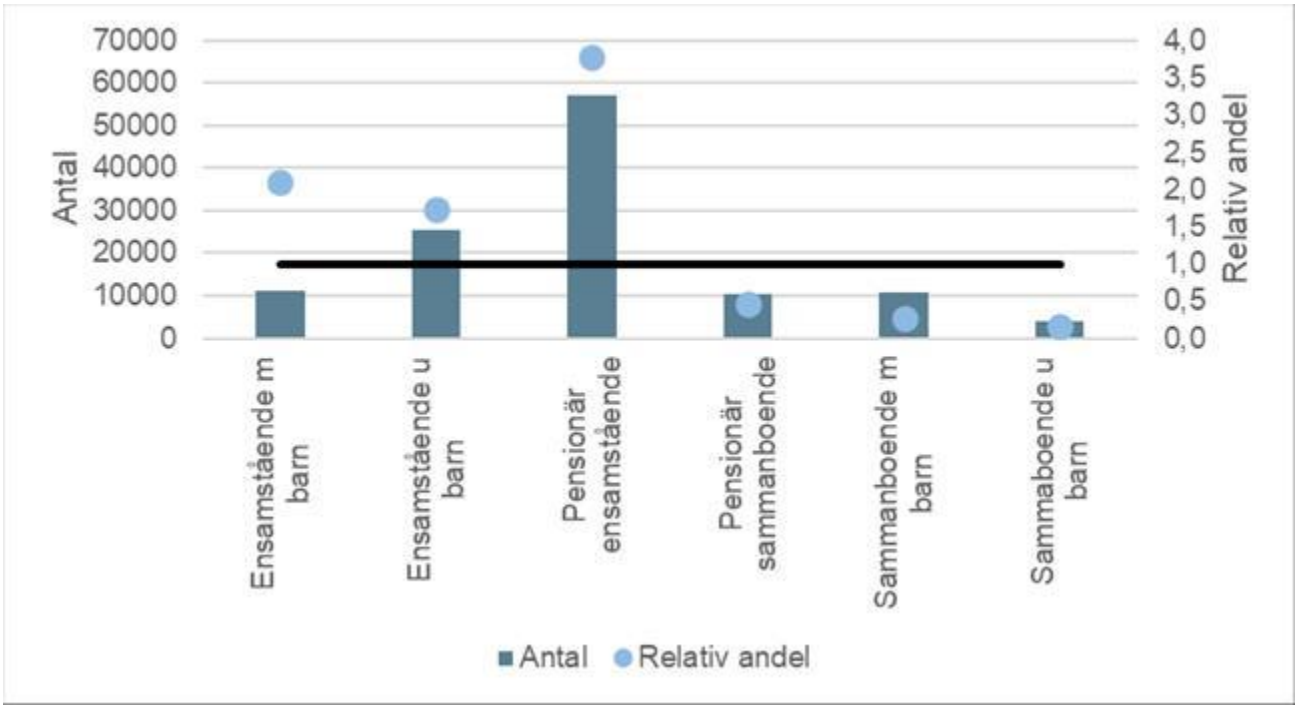
Sett till hushållens sammansättning är ensamstående hushåll överrepresenterade medan sammanboende hushåll är underrepresenterade bland de energifattiga hushållen. Sett till antalet energifattiga är de flesta ensamstående pensionärer. En rimlig förklaring till detta är att pensionärer generellt sett har en lägre ekonomisk standard än övriga hushåll och är mer frekvent förekommande i gruppen med låg ekonomisk standard. De äldre personer som bor i småhus bor sannolikt också i genomsnittligt äldre och mindre energieffektiva hus än övriga hushåll. Detta syns även när gruppen energifattiga redovisas efter ålder. Här finns en överrepresentation bland de energifattiga hos personer äldre än 75 år medan övriga åldersgrupper är underrepresenterade bland de energifattiga.

Utifrån en regional analys kan det konstateras att de flesta energifattiga finns i gruppen som bor i tät region nära en större stad. Det är också den till antalet största av de redovisade regionstyperna. Storstadsregionerna bidrar med relativ få hushåll till de energifattiga både till antalet och som andel av dess representativitet i den totala populationen av boende i småhus. Den största överrepresentationen finns i gruppen landsbygdsregion avlägset/mycket avlägset från större stad.

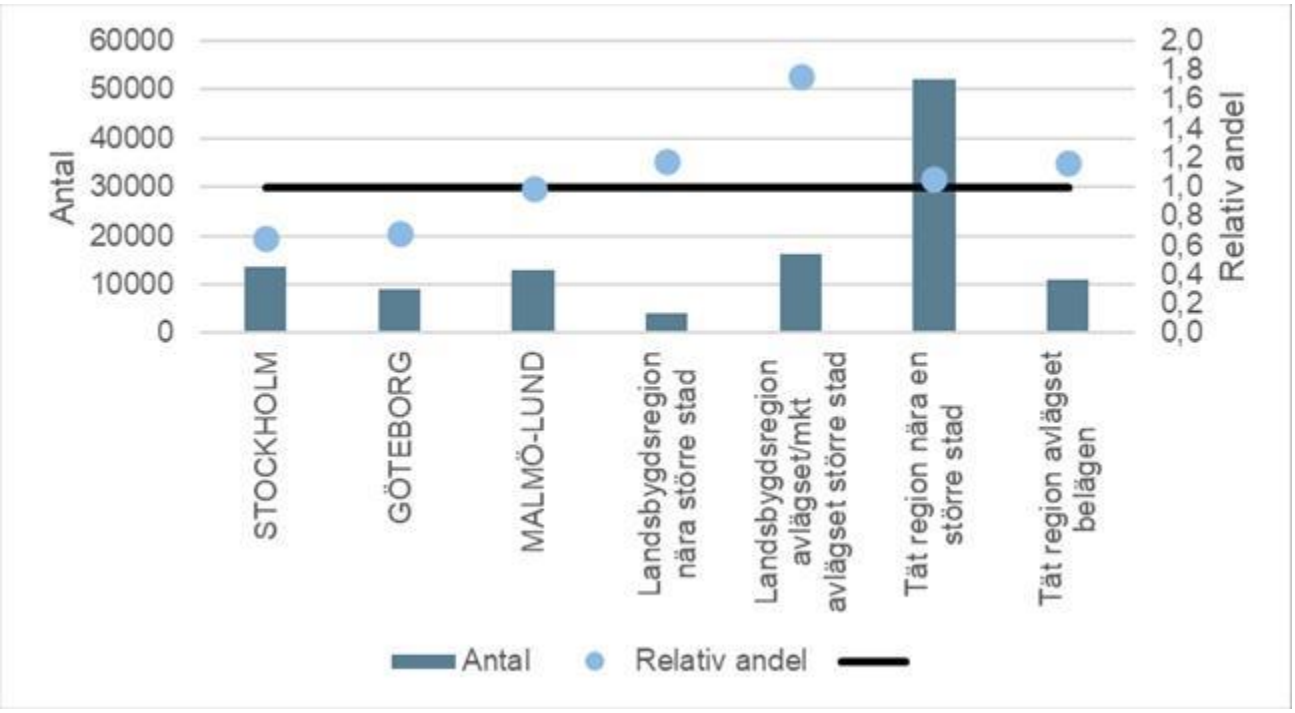
För att kunna analysera skillnaderna mellan kvinnor och män studeras energifattiga individer i stället för energifattiga hushåll. Här studeras således samtliga individer i de energifattiga hushållen. Antalet energifattiga individer uppgår då till ca 200 000 personer varav något fler än hälften är kvinnor. Vad gäller proportionen mellan individer och hushåll beror den bland annat på den höga andelen ensamboende i gruppen. Detta framgår i Figur 2. Kvinnor är också överrepresenterade bland de energifattiga individerna medan män är underrepresenterade.



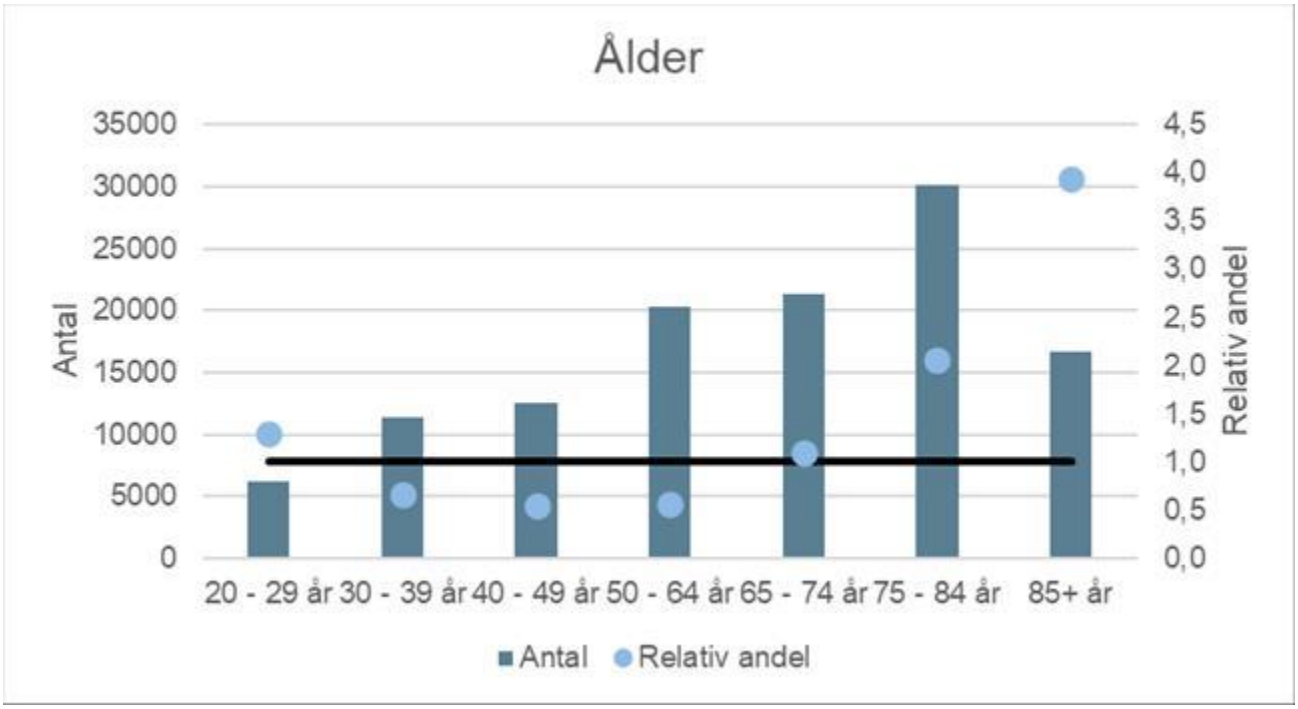
Figur 1 Energifattiga i Sverige efter uppvärmningsform. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



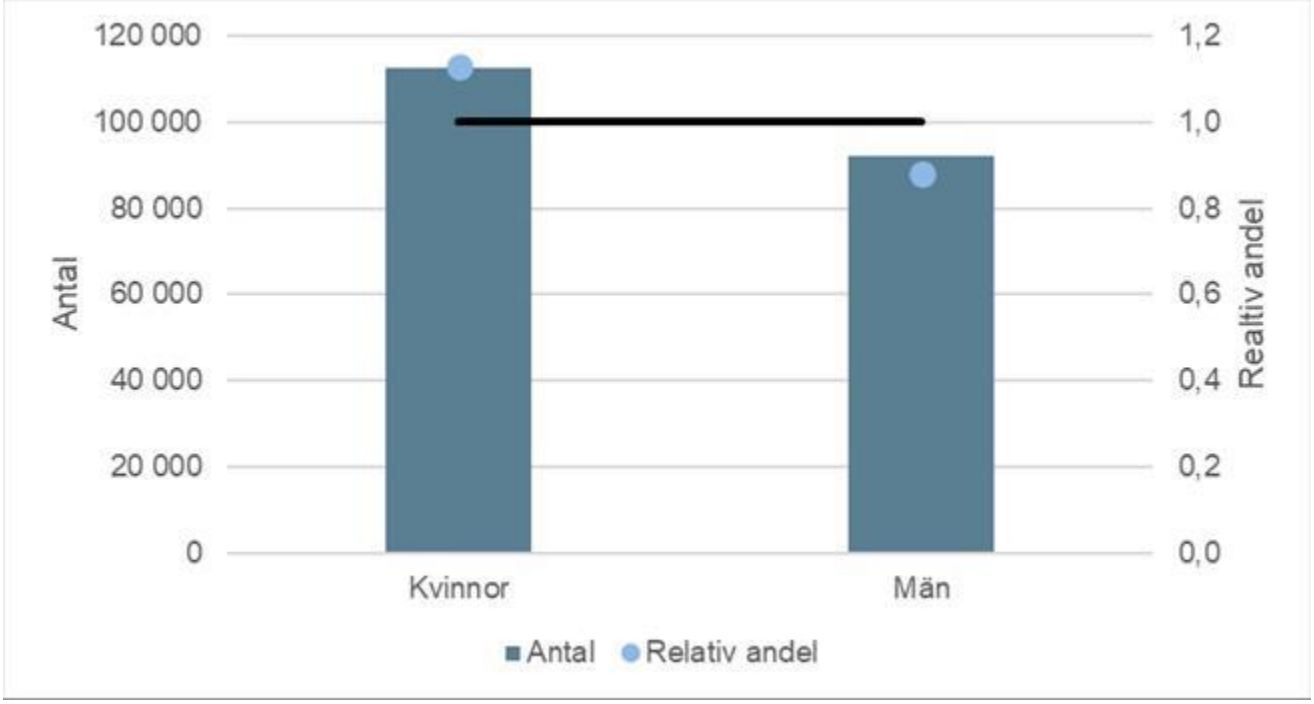
Figur 2 Energifattiga i Sverige efter familjetyp. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



Figur 3 Energifattiga i Sverige efter region. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



Figur 4 Energifattiga i Sverige efter ålder. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



Figur 5 Energifattiga i Sverige efter kön. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.

Utsatta hushåll

Med utsatta hushåll avses hushåll i småhus som antingen är energifattiga eller har en ekonomisk standard[9] <80 procent av medel ekonomisk standard i kombination med höga energikostnader (>P75 som andel av disponibel inkomst) samtidigt som de i hög grad påverkas av ETS 2 och saknar ekonomiska medel att motverka effekterna av detta genom energieffektivisering. Att vara i hög grad påverkad tolkas som att bostaden värms upp med olja eller gas.Energikostnader mäts som andel av hushållets disponibla inkomst.

Förordningens artikel 2(10) hänvisar till lägre medelinkomsthushåll. Det finns ingen etablerad definition av lägre medelinkomst. Inom ramen för den sociala klimatplanen har gränsen satts vid <80 procent av medel ekonomisk standard med hänsyn tagen till hushållssammansättning[10]. Med lägre medelinkomst avses här hushåll som har en lägre ekonomisk standard än 80 procent av den genomsnittliga ekonomiska standarden i befolkningen. För att kunna motverka effekten av ETS 2 krävs att hushållet har ekonomiska resurser att vidta energieffektiviserande åtgärder av något slag.

Vid sidan av en lägre medelinkomst och att hushållet i hög grad ska påverkas av ETS 2 krävs också höga energikostnader för att dessa hushåll ska klassificeras som utsatta. Med energikostnader avses här energikostnader som andel av hushållets disponibla inkomst. Hushåll vars energikostnader som andel av disponibel inkomst är större än vad 75 procent av de boende i småhus har, bedöms ha höga energikostnader. Ett alternativ kriterium redovisas också där höga energikostnader avser energikostnader som andel av disponibel inkomst som är större än vad 90 procent av vad boende i småhus har.

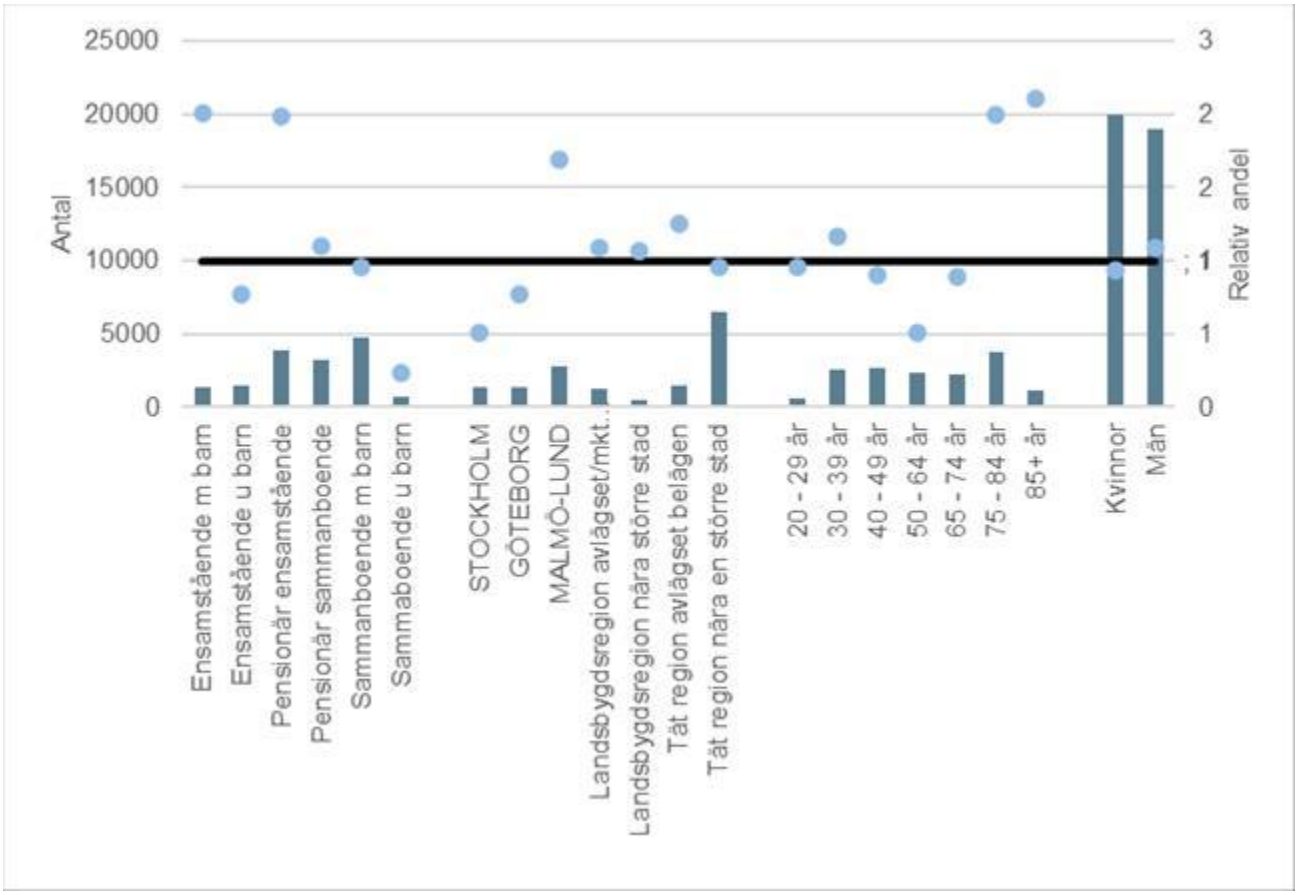
Av tabell 1 framgår att antalet utsatta hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2 enligt definitionen ovan. Antalet hushåll som har en inkomst som är under lägre medelinkomst dvs. 80 procent av medelinkomsten uppgår totalt sett bland småhusägare till ca 781 800 hushåll. Antalet hushåll som påverkas av ETS 2 i bemärkelsen att deras bostäder värms upp med olja eller gas utgör ca 15 000 hushåll i gruppen med lägre medelinkomst. Ytterligare en inskränkning av gruppen kan göras genom att begränsa de utsatta till dem som redan idag lägger en stor del av sin disponibla inkomst på energiutgifter och således då i ännu större utsträckning än övriga kan ha svårt att vidta åtgärder för energieffektivisering. Med höga energikostnader avses att hushållet har högre energiutgifter som andel av den disponibla inkomsten än vad 75 procent eller 90 procent av vad boende i småhus har. Givet detta ytterligare raster uppgår de utsatta hushållen till 12 000 respektive 8 000 hushåll. Dessa anses vara i hög grad påverkade av ETS 2. Gruppen utsatta hushåll överlappar till viss gruppen energifattiga. Totalt sett rör det som om ca 2 900 hushåll som är både utsatta

och energifattiga.

Tabell 1 Antal hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2. Anm. Med medelinkomst avses genomsnittlig ekonomisk standard i befolkningen Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

	Ekonomomisk standard under lägre medelinkomst (80 procent av medel ekonomisk standard)	**Ekonomisk standard under lägre medelinkomst *och* värms upp olja eller gas**	**Ekonomsik standard under lägre medelinkomst *och* värms upp med olja eller gas *och* höga energikostnader som andel av disponibel inkomst**	
			>p75	>p90
Utsatta hushåll	781 800	15 200	12 300	7 700
Överlappning med energifattiga		2 900	2 900	2 400

I figur 6 beskrivs de utsatta hushåll som påverkas av ETS 2 utifrån socioekonomiska faktorer. Redovisningen avser de ca 15 000 hushåll i tabellen ovan som värms upp med olja eller gas. Sett till familjetyp finns det flest utsatta hushåll bland pensionärer och sammanboende med barn. I relativa termer är det framför allt ensamstående med barn och ensamstående pensionärer som är överrepresenterade bland de utsatta hushållen. Samboende utan barn är tydligt underrepresenterade bland de utsatta hushållen och är även till antalet den minsta gruppen. Utifrån ett regionalt perspektiv finns de allra flesta utsatta hushållen i gruppen tät region nära en större stad. Det är även den till antalet största regiongruppen sett till hela befolkningen, vilket innebär att denna grupp har samma representation bland de utsatta som bland samtliga boende i småhus. En tydlig överrepresentation bland de utsatta hushållen finns i Malmö/Lund. En förklaring till detta är att en stor del av de olje- och gasuppvärmda husen finns i denna region. Åldersmässigt finns det flest utsatta i åldersgruppen 75–84 år. Denna åldersgrupp är tillsammans med personer äldre än 85 år överrepresenterade bland de utsatta medan personer i åldrarna 50–64 år är underrepresenterade. Antalet utsatta kvinnor och män redovisas som de individer som bor i utsatta hushåll. Antalet kvinnor och män bland de utsatta hushållen uppgått totalt ett till ca 39 000 individer, där antalet kvinnor är något fler än män.



Figur 6 Antal utsatta hushåll som påverkas av ETS 2 och dess relativa andel av boende i småhus. Anm.: Relativ andel sätter antal utsatta hushåll i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

Påverkan av ETS 2 på energifattiga och utsatta hushåll:

I tabell 2 visas det beräknade prispåslaget vid olika utsläppsrättspriser på de bränslen som används till uppvärmning.

Tabell 2 Bränsleprispåslag vid olika utsläppsrättspriser. Anm. 2023 års priser exkl. moms. Emissionsfaktorer CO2e (fossil komponent): Bensin 72,0 g/MJ; Diesel 72,0 g/MJ; Eldningsolja 1, 2,86 kg/l; Naturgas 2,40 kg/m3. Växelkurs: 10,9 kronor per euro. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på Energimyndigheten

	50 euro/ton CO2	60 euro/ton CO2
Eldningsolja (kr/l)	1,56	1,87
Naturgas (kr/m3)	1,31	1,57

Analysen av effekter av ETS 2 på energifattigdom och utsatta hushåll avgränsas till de hushåll som har höga energikostnader (P75, d.v.s. högre än 75 procent av de hushåll som bor i småhus), en grupp på ca 12 000 hushåll. Enligt de simuleringar som gjorts med hänsyn tagen till ökade priser på gas och olja och som visas i Tabell, ökar antalet energifattiga med ca 50 hushåll för prisnivåer på 50–60 euro och med ca 80 hushåll med ett antagande om högre prisökning (140 euro).

Tabell 3 *Ökning av antalet energifattiga och utsatta som i hög grad påverkas av ETS 2 hushåll till följd av ETS.* Anm. Vid beräkning av förändring av antalet energifattiga och utsatta hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2 hålls den absoluta nivån (p75) konstant på dagens nivåer. Gränsen ändras således inte när priset förändras. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB.

Utsläppspris euro/tCO2	Tillkommande energifattiga hushåll	Utsatta hushåll som I hög grad påverkas av ETS 2
50	48	465
60	52	535

Energifattigdom och -utsatthet i flerbostadshus:

Energifattigdom i Sverige behöver förstås i ljuset av ett system med huvudsakligen central uppvärmning där uppvärmningskostnader vanligtvis ingår i hyran, så kallad varmhyra. Det minskar den direkta utsattheten men minskar också rådigheten över uppvärmningskostnaden.

Systemet med varmhyra försvårar som diskuterat ovan även möjligheten att mäta energifattigdom i denna del av bostadsbeståndet. Som beskrivet ovan är det inte möjligt att koppla data angående energiutgifter till hushåll i flerbostadshus och det är därför inte möjligt att mäta energifattigdom och -utsatthet på det sätt som görs för småhus. Inte heller utifrån EED-Direktivets och Energimyndighetens alternativa mätmetod för energifattig utifrån fyra SILC-indikatorer (a) Oförmåga att hålla hemmet tillräckligt varmt, b) Förfallna skulder avseende räkningar för allmännyttiga tjänster, c) Den totala befolkning som bor i en bostad med läckande tak, fukt i väggar, golv eller grund eller röta i fönsterkarmar eller golv d) Fattigdomsrisk (brytpunkt: 60 procent av ekvivalerad medianinkomst efter sociala transfereringar) har det varit möjligt att särskilja flerbostadshus. Däremot finns uppgifter om bostadsform gällande en av de fyra indikatorer som ligger till grund för, *oförmåga att hålla hemmet tillräckligt varmt*. Omkring 8% av de boende i flerbostadshus angav i en undersökning av de upplever en oförmåga att hålla hemmet tillräckligt varmt [8b] . Det är dock inte specificerat att det är just fattigdom som är orsaken till oförmågan att hålla hemmet tillräckligt varmt. Totalt i Sverige är det 7,08 procent av hushållen eller 750 480 personer som uppfyller definitionen av energifattigdom utifrån en sammanvägning av de fyra indikatorerna.

Vad gäller påverkan av ETS 2, i bemärkelsen att hemmet värms upp med olja eller gas, går inte heller detta att koppla till enskilda individer utifrån SILC-data. Dock ger den mycket låga andelen fossilt i energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i flerbostadshus (under 2 promille)[8c] en tydlig indikation på att påverkan är mycket låg.

MIKROFÖRETAG

Metod för att bedöma utsatthet och påverkan av ETS 2 bland mikroföretag som ingår i utsläppshandelssystemets ursprungliga kärna, det vill säga inte utsläpp från mikroföretag som Sverige valt att inkludera vid sidan av dessa:

Det saknas data som kan koppla olika uppvärmningsformer till just mikroföretag. I likhet med hushållen är det få företag som använder fossila bränslen för uppvärmning av lokaler. 2024 var utsläppen från uppvärmning av jordbruks- och skogslokaler 0,1 Mton, utsläpp från kommersiella och offentliga lokaler 0,26 Mton. Relaterar man det till Sveriges totala utsläpp 2024 motsvarar det 2 respektive 5 promille. Mikroföretag står för en ytterligare mindre andel av utsläppen. Utifrån detta baseras den fortsatta analysen på vägtransportrelaterade utsläpp.

Till utsatta mikroföretag räknas mikroföretag med höga vägtransportrelaterade koldioxidutsläpp per förädlingsvärde. Höga utsläpp räknas som över 90:e percentilen (p90) i fördelningen av alla mikroföretag. Den valda gränsen (p90) är på sätt och vis godtyckligt vald, och andra gränsdragningar är naturligtvis möjliga.

Prispåverkan från ETS 2 kommer till övervägande del att påverka användare av bränslen för vägtransporter. Detta gäller även mikroföretag. Därför är utsatta mikroföretag i Sverige främst en delmängd av de företag som använder personbil eller lastbil. Det är dessa företag som i hög grad kan påverkas av priseffekter från ETS 2, åtminstone över den relativt korta tidshorisont som är i fokus här.

Det räcker dock inte med att ha höga transportrelaterade utsläpp för vara ett utsatt mikroföretag utan det bör även kopplas till företagens intäkter samt kostnaden för att byta fordon. Därför utgår beräkningen av antalet företag på andel koldioxidutsläpp per förädlingsvärde. En hög andel hänger nära samma med höga transportkostnader per förädlingsvärde, vilket i sin tur innebär att utsatta mikroföretag har mindre medel kvar till att vidta åtgärder såsom att införskaffa nollutsläppsfordon (elbilar). Gruppen utsatta bör återfinnas bland företagen med höga koldioxidutsläpp i relation till förädlingsvärde, vilket utgör grunden för vårt mått för att identifiera de utsatta mikroföretagen. Vilka möjligheter mikroföretagen har att byta till andra hållbara transportslag är dock svårare att avgöra. Det kan till viss del påverkas av vilken bransch de arbetar inom och var de är lokaliserade vilket belyses i karaktäriseringen av företagen nedan.

Bedömningen av påverkan av ETS 2 på utsatta mikroföretag är en statisk bedömning som inte tar hänsyn till att flera företag kommer att byta till eldrivna fordon även utan ETS 2, på både kort och medellång sikt, eller att vissa företag har lättare att substituera bort fossilbränsle i sin produktion än andra.

I arbetet med att identifiera mikroföretag har ett flertal datakällor använts.[11] Datakällorna har kopplats samman via avidentifierade löpnummer och företagets användning av bil- och lastbilar har knutits samman med företagets strukturella information som antal anställda, omsättning osv.

Data om företagens ekonomi hämtas från Företagens ekonomi (FEK), med avidentifierad information om företagets branschtillhörighet (SNI), nettoomsättning, förädlings-värde, antal anställda, och geografisk lokalisering.

Undersökningen om företagens ekonomi är en årlig totalundersökning. Här ingår samtliga av SCB registrerade företag exklusive de finansiella företagen. Basen för upp-giftsinsamlingen är skattedeklarationerna (det s.k. SRU-materialet) från Skatteverket som täcker företag inom industri-, bygg- och tjänstesektorn. Förutom SRU-materialet så genomförs tre delundersökningar med hjälp av enkät för att fånga upp detaljerade intäkts- och kostnadsfördelningar, investeringsuppgifter och uppgifter om aktieinnehav.

Körsträckedatabasen är en totalundersökning där samtliga registreringspliktiga person-bilar, lastbilar, bussar och motorcyklar och som varit i trafik någon gång under året ingår. Exkluderat är militära fordon tillhöriga staten och fordon som enbart används inom inhägnat område. EU mopeder, traktorer, släpvagnar, snöskotrar eller terränghjulingar är också exkluderade då de inte har mätarställningar. Statistiken från detta område är officiell statistik.

Beräkningar av företagens koldioxidutsläpp från vägtrafik utgår från körsträckedataba-sen och specifika faktorer för koldioxidutsläpp för fordon. Faktorerna för koldioxidut-släppen är definierade som: Koldioxidutsläpp vid blandad körning för drivmedel 1, dvs. fordonets huvudsakliga drivmedel, mätt enligt WLTP (anges i g/km). Modellen för utsläppsberäkning blir därmed:

Medelutsläpp för fordon med CO2 utsläpp x Total körsträcka

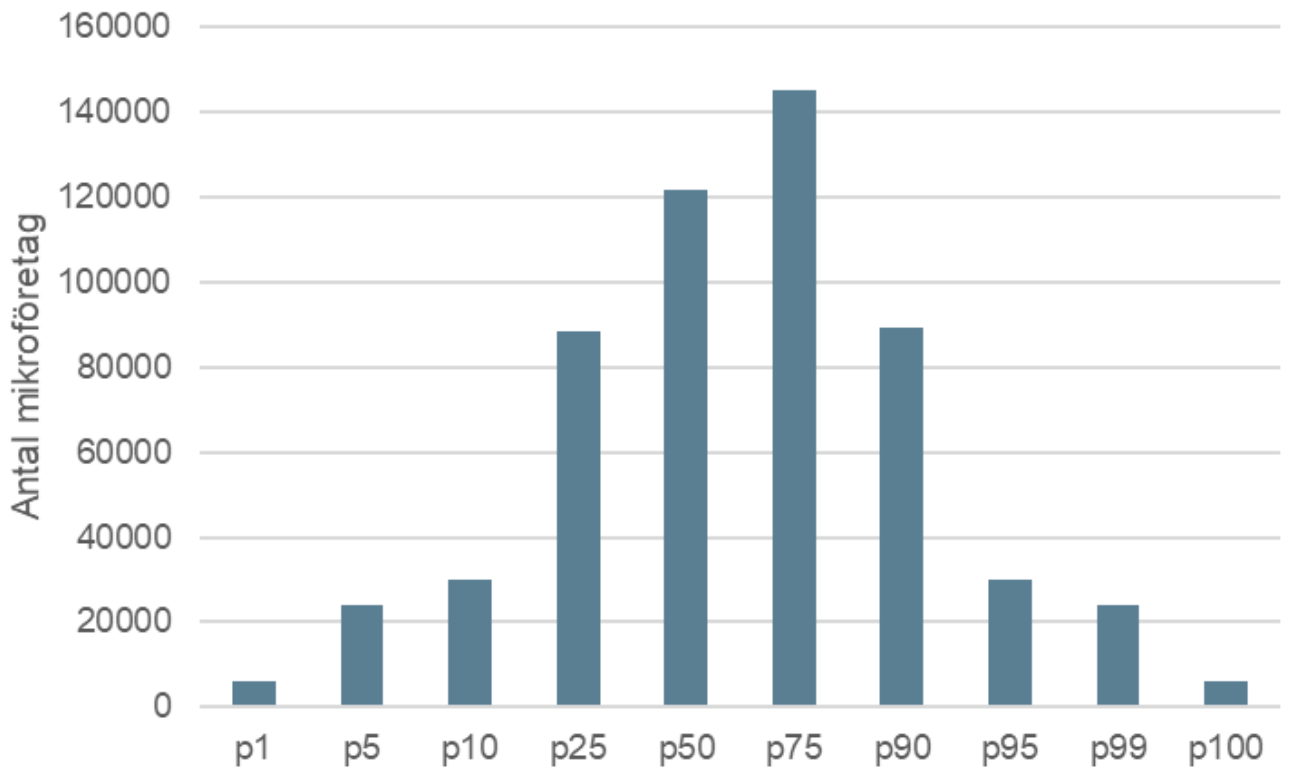
Noterbart är att för företag med ett eller flera fordon med samma medelutsläpp blir precisionen i beräkningarna goda. Men för företag som har flera fordon med olika variationer i medelutsläpp blir skattningen mer osäker då den totala körsträckan inklu-derar fordon med olika utsläppsnivåer från noll till höga. För att kontrollera resultaten har dessa jämförts med officiell statistik från Naturvårdsverket. Eftersom Naturvårds-verket inte skiljer på privatpersoner och juridiska personer har körsträckor använts som den fördelande faktorn mellan de två (där 27 procent av körsträckorna fördelas till juridiska personer). I korthet visar jämförelsen att utsläppen från lastbilar underskattas jämfört den officiella statistiken medan skattningarna från personbilar ligger väldigt nära den officiella statistiken. I datamaterialet är det många lastbilar som saknar en utsläppskoefficient, vilket enligt kommunikation med SCB handlar det om att lastbilen inte har några registrerade utsläpp knutna till sig.

Beräkningarna av företagens utsläpp är fokuserade på vägtransporter och exkluderar utsläpp från arbetsmaskiner och fiskefartyg i linje med tillämpningsområdet för sociala klimatfonden.

Utsatta mikroföretag:

Till utsatta mikroföretag räknas mikroföretag vars vägtransportrelaterade koldioxidutsläpp per förädlingsvärde överstiger 90:e percentilen. I figur 7 åskådliggörs fördelningen av de svenska mikroföretagen. De utsatta mikroföretagen är staplarna p90 till p100. Gruppen inkluderar ca 149 000

mikroföretag av totalt 577 000 mikroföretag. Gruppen kan innehålla mikroföretag i alla sektorer, det vill säga avgränsningen är inte gjord efter branschtillhörighet eller regional hemvist. Nedan analyseras hur den gruppen är sammansatt och hur ETS 2 kan påverka dem.



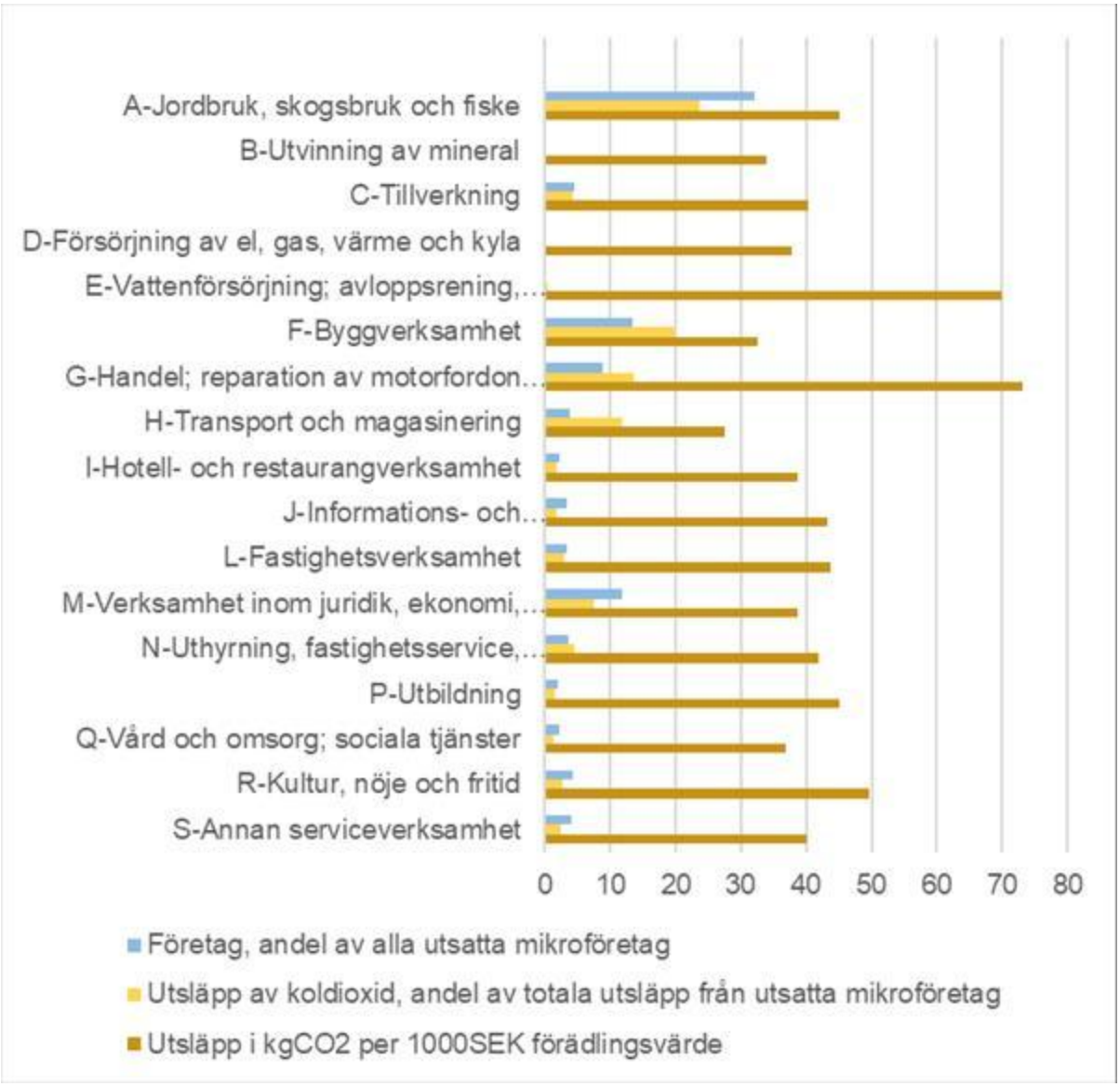
Figur 7 Fördelning av mikroföretag med utsläpp från vägtransporter 2021. Anm. Företag fördelas inom respektive percentilgrupp efter totala utsläpp från vägtransporter per förädlingsvärde (kg CO2/tkr). Källa: Tillväxtanalys för Konjunkturinstitutet

De utsatta mikroföretagen släpper i snitt ut 41,2 kilo koldioxid per tusen kronor förädlingsvärde. Det är mer än 20 gånger så mycket som det genomsnittliga företaget i Sverige och drygt sex6 gånger mer en det genomsnittliga mikroföretaget. Relativt det genomsnittliga mikroföretaget kör det genomsnittliga utsatta mikroföretaget betydligt mer personbil, drygt 50 procent mer, men samtidigt något färre lastbilsmil.

De totala utsläppen för ett genomsnittligt utsatt mikroföretag är 48 procent högre än genomsnittet för mikroföretag. Utsattheten beror dock inte endast på den relativa utsläppsnivån utan det är utsläppen i relation till förädlingsvärdet som är avgörande. Förädlingsvärdet i det genomsnittliga utsatta mikroföretaget är endast ca 23 procent av genomsnittet bland mikroföretag. Detta är delvis beroende på skillnad i mikroföretagens storlek, till exempel om det är enmansföretag eller om de har tio anställda. De utsatta mikroföretagen karakteriseras här bland annat av betydligt färre anställda per företag i genomsnitt.

De utsatta företagen finns i alla branscher, se figur 8. Branschfördelningen är i stora delar snarlik den fördelning som gäller samtliga mikroföretag. Det som kan noteras är att utsatta mikroföretag är, relativt fördelningen av samtliga svenska företag, underrepresenterade inom byggverksamhet och överrepresenterade inom jordbruk och skogsbruk.

Utsläppen hos de utsatta mikroföretagen fördelar sig på ett något annat sätt, med en relativt lägre andel utsläpp inom byggverksamhet samt jordbruk och skogsbruk men en större andel i handel och transportbranscherna.

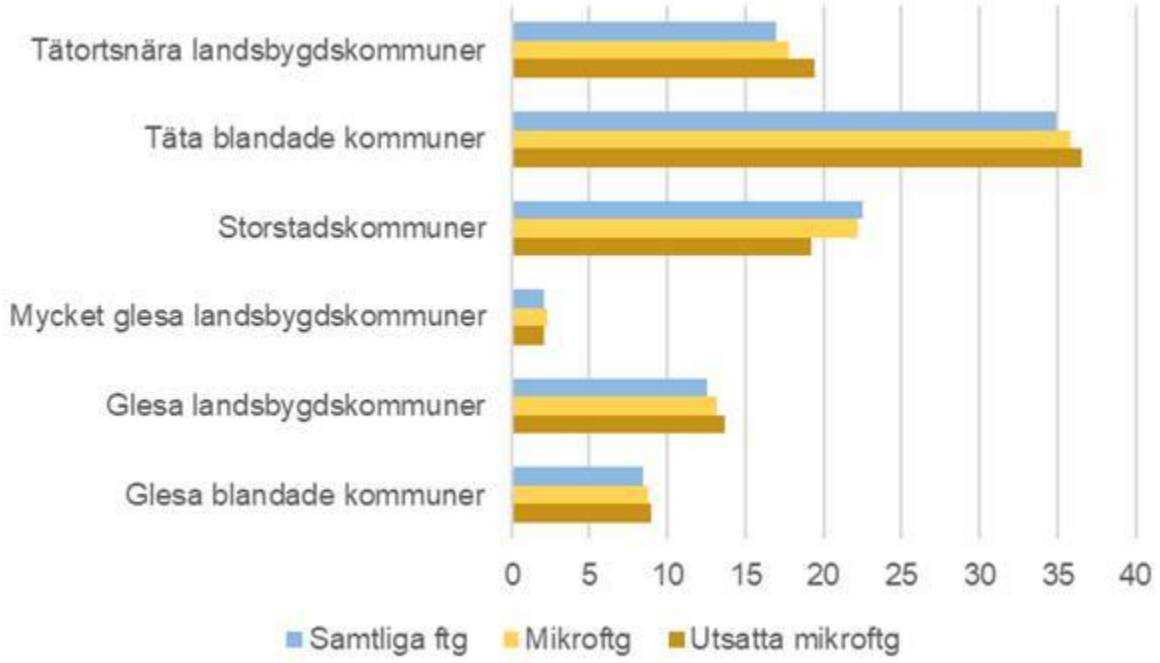


Figur 8 ***Utsatta mikroföretagens antal, mobila utsläpp och mobila utsläpp per förädlingsvärde över branscher.*** Anm. År 2021. SNI-kod inom parentes. Företag visar procentuell andel i respektive bransch av totalt 149 372 utsatta mikroföretag. Utsläpp av koldioxid visar procentuell andel i respektive bransch av totalt 858,6 kton koldioxidutsläpp. Koldioxid/Förädlingsvärde är genomsnittsvärdet för de utsatta mikroföretagen i respektive bransch. Källa: Tillväxtanalys i Konjunkturinstitutet

Som konstaterades ovan släpper de utsatta mikroföretagen i genomsnitt ut ca sex gånger så mycket koldioxid per förädlingsvärde relativt hela gruppen mikroföretag. På branschnivå är utsläppen per förädlingsvärde relativt jämnt fördelade men ett par branscher sticker ut. Speciellt är det den lilla delbranschen avfallshantering och återvinning samt den större handelsbranschen som har höga utsläpp per förädlingsvärde. Landtransporter utmärker sig med för gruppen relativt låga utsläpp per förädlingsvärde. Definitionen av utsatta mikroföretag inbegriper också att mikroföretagen inte har medel till att byta till hållbara transportslag. I flera av de till antalet större branscherna med utsatta mikroföretag – jordbruk/skogsbruk, handel och byggverksamhet – bedöms företagen från ett ändamålsenlighetsperspektiv ha sämre förutsättningar att byta till t ex kollektivtrafik för sin verksamhet. Däremot kunde verksamheter inom juridik, ekonomi, information och utbildningen möjligen har större möjligheter beroende på var i landet de utövar sin verksamhet.

De utsatta företagens fördelning över kommuntyp visas i figur 9. Fördelningen av företag är snarlik oavsett om det är fördelningen av alla företag, mikroföretag eller utsatta mikroföretag. Bland de utsatta mikroföretagen finns, relativt alla mikroföretag, något fler i tätortsnära landsbygdskommuner och något färre i storstadskommunerna. Det är dock svårt att säga att någon speciell kommuntyp kommer att

påverkas extra mycket av ETS 2 när det gäller just mikroföretag.



Figur 9 ***Fördelning av företag över kommuntyp.*** Anm. År 2021. Uppdelning enligt Tillväxtverkets FA-regioner. På grund av saknade data summerar blå staplar till 97,4, inte 100, procent. Källa: Tillväxtanalys i Konjunkturinstitutet.

Påverkan av ETS 2 på utsatta mikroföretag:

Utifrån den operationalisering som gjorts av utsatta mikroföretag och ovanstående beskrivningar framgår att vissa branscher sannolikt kommer att påverkas mer av priseffekterna från ETS 2. Utifrån ett statiskt perspektiv kan den direkta effekten av prisförändringen på kort sikt (50 euro/ton CO2 år 2028) och medellång sikt (60 euro/ton CO2 år 2032) beräknas från dataunderlaget. Det är dock viktigt att notera att det endast är en statisk effekt som inte tar hänsyn till att flera företag kommer att byta till eldrivna fordon även utan ETS 2, på både kort och medellång sikt, eller att vissa företag har lättare att substituera bort fossilbränsle i sin produktion än andra. Effekterna av den statiska beräkningen redovisas i tabell 4.

Tabell 4 Priseffekter av ETS 2 på utsatta mikroföretag i SEK och relativt förädlingsvärde. Anm. År 2021. SNI-kod inom parentes. Källa: Tillväxtanalys i Konjunkturinstitutet baserat på Tillväxtanalys

	ETS 2-pris 50 euro (2028)		ETS 2-pris 60 euro (2032)	
	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlningsvärde	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlnings värde
Jordbruk, skogsbruk och fiske (A)	2 005	2,5	2 406	2,9
Utvinning av mineral (B)	2 896	1,8	3 476	2,2
Tillverkning (C)	2 545	2,2	3 054	2,6
Försörjning av el, gas, värme och kyla (D)	2 347	2,0	2 816	2,4
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering (E)	33 045	3,9	39 653	4,6
Byggverksamhet (F)	3 518	1,8	4 221	2,1
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar (G)	6 750	3,9	8 100	4,7
Transport och magasinering (H)	10 896	1,5	13 075	1,8
Hotell- och restaurangverksamhet (I)	2 749	2,1	3 299	2,5
Informations- och kommunikationsverksamhet (J)	1 713	2,4	2 057	2,8
Fastighetsverksamhet (L)	2 649	2,4	3 179	2,8
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik (M)	1 864	2,1	2 237	2,5
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster (N)	3 958	2,3	4 750	2,7
Utbildning (P)	1 663	2,5	1 996	2,9
Vård och omsorg; sociala tjänster (Q)	1 708	2,0	2 050	2,4
Kultur, nöje och fritid (R)	1 603	2,7	1 924	3,3
Annan serviceverksamhet (S)	1 678	2,2	2 015	2,6
Alla utsatta mikroföretag	**3 133**	**2,3**	**3 759**	**2,7**

I det korta perspektivet, med ett utsläppsrättspris på 50 euro per ton, medför ETS 2 en kostnadsökning för ett genomsnittligt utsatt mikroföretag med drygt 3 100 kronor per år vilket motsvarar 2,3 procent av förädlingsvärdet. Skillnaden mellan branscherna är dock relativt stor – från under 2 000 kronor i många branscher till över 33 000 kronor – även om de flesta branscher hamnar under 3 500 kronor per år. I förhållande till förädlingsvärdet utmärker sig dock handelssektorn och transportsektorn bland de relativt sett stora sektorerna med relativt höga respektive låga kostnader. Totalt så ökar de sammanlagda kostnaderna hos de utsatta mikroföretagen med drygt 511 miljoner kronor på kort sikt.

På medellång sikt, med ett ETS 2-pris på 60 euro per ton, blir den direkta effekten i denna statiska analys proportionerligt högre. Om mer dynamiska effekter hade beaktats, till exempel de olika företagens möjligheter att substituera bränslen eller fordon, skulle effektens fördelning mellan branscher kunna bli en annan. En sådan skillnad i möjligheter skulle kunna bero på om företagen i huvudsak använder personbilar i stor-stadskommuner, eller lastbilar i mycket glesa landsbygdskommuner, eller hur viktiga vägtransporterna är för mikroföretagens produktion. På kort sikt kan detta vara av mindre betydelse eftersom det tar tid att byta fordonspark och förändra transport-mönster, men på medellång och lång sikt kan skillnaden vara mer betydelsefull. Det finns vissa skillnader i fordonstyp och lokalisering mellan de olika branscherna. I dessa fall använder byggverksamhet jordbruk och transporter relativt mycket lastbilstransporter, och landsbygdskommunerna har något större andel utsatta mikroföretag. Om detta medför större svårigheter och kostnader att byta till elektrifierade fordon eller på andra sätt minska

utsläppen från vägtrafiken, skulle det kunna vara en indikation på att dessa mikroföretag drabbas relativt sätt hårdare. Det är dock svårt att bedöma vilken effekt dessa skillnader ger upphov i de statiska beräkningarna som görs här.

Givet den bränslekostnad per förädlingsvärde som de utsatta mikroföretagen, det vill säga p90-gruppen, har innan ETS 2 införs kan en statisk beräkning av gruppens storlek beräknas vid bränsleprisförändringarna.

Den undre gränsen för drivmedelskostnad per förädlingsvärde som medför att ett mikroföretag klassas som utsatt bibehålls i beräkningarna vilket innebär att vissa mikroföretag med lägre utsläpp per förädlingsvärde klassificeras som utsatta efter att ETS 2 införs. Utgående från den statistik som inom uppdraget tagits fram av Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) ger kostnadsökningarna från ETS 2 antalet utsatta mikroföretag som tillkommer på kort respektive medellång sikt (se tabell x).

Tabell 5 ***Antalet tillkommande utsatta mikroföretag på kort respektive medellång sikt***

	Kort sikt (2028)	Medellång sikt (2032)
Antalet tillkommande utsatta mikroföretag	6 707 (4,5%)	13 049 (8,7%)

Anm. Tillkommande utsatta mikroföretag i relation till hela gruppen utsatta mikroföretag inom parentes.
Källa: Tillväxtanalys

VÄGTRANSPORTSEKTORN

Metod för att bedöma utsatthet och påverkan i vägtransportsektorn:

Transportfattiga hushåll har låg ekonomisk standard[12] samt:

- Bor i landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik enligt samma definition som redovisas för målgruppen under 2.2.2.1.1 *eller*
- Utgörs av en ensamstående med barn *eller*
- Inkluderar en eller flera medlemmar med funktionsnedsättning som innebär väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig, inklusive till närmaste hållplats med ett relevant kollektivtrafikutbud

Transportfattiga *individer* inkluderar alla som lever i ett hushåll som definieras som transportfattigt enligt kriterierna ovan. Även barn påverkas av att inga i ett transportfattigt hushåll och ingår bland de transportfattiga individerna.

Inkluderingen av ensamstående med barn, oavsett bostadsort, motiveras av att dessa, utöver en ekonomisk restriktion[13] även har en tidsrestriktion som begränsar deras tillgång till alternativ.[14]

Utsatta transportanvändare tolkas i den svenska kontexten som följer: Alla transportfattiga enligt definitionen ovan, utöver det även andra hushåll med följande attribut: a) ekonomisk standard[15] under 80 procent av medel, b) bor i landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik (enligt samma definition som redovisas för målgruppen under 2.1 ii) samt c) äger eller leasar en bil med förbränningsmotor men inte någon laddbar bil.

Beräkningen av antal transportfattiga och utsatta transportanvändare görs, liksom beräkningarna för bostadssektorn, med hjälp av en mikrosimuleringsmodell för att analysera förändringar i skatter och transfereringar, FASIT [16]. Utgångspunkten för analysen är SCB:s urvalspopulation STAR[17]. STAR består av ett slumpmässigt representativt urval av Sveriges befolkning och omfattar omkring 700 000 urvalspersoner. Till dessa urvalspersoner kopplas övriga familjemedlemmar vilket totalt sett gör att STAR-populationen utgörs av drygt 2 miljoner individer. I STAR finns bland annat uppgifter om individers och hushålls inkomster, transfereringar och skatter. På så vis kan varje hushålls disponibla inkomst beräknas, vilket är grunden för det inkomstbegrepp (ekonomisk standard) som används i analysen. Uppgifterna är avidentifierade vad gäller personuppgifter men innehåller ett antal uppgifter om individers och hushålls egenskaper som t.ex. bostadskommun och familjesammansättningen.

Till STAR-urvalet har Transportstyrelsens fordonsregister kopplats. Därmed finns det för varje hushåll, kännedom om hur många bilar som disponeras, körsträckor och drivmedel. Därmed kan respektive hushålls utgifter för fossila drivmedel beräknas. Uppgifterna bygger på det i fordonsregistret registrerade körsträckorna samt den av tillverkarna angivna drivmedelsförbrukningen tillsammans med bensin och dieselpriset för beräkningsåret 2022, vilka som årsgenomsnitt beräknats till 20,53 kronor per liter för bensin och 22,18 konor per liter för diesel.

Beräkningen av bränslepriserna utveckling baseras på ingångsvärden för oljepris som rekommenderas av kommissionen.[18] Tillsammans med antaganden om utvecklingen av reduktionsplikten, de punktskatter som belastar drivmedlen samt ETS 2 ges utvecklingen av pumppriserna som konsumenten möter på kort och medellång sikt.[19] Antaganden kring punktskatter och reduktionsplikt utgår från beslutade nivåer. De bränslepriser som blir resultatet med ETS 2-priserna på kort (2028) och medellång (2032) sikt visas i tabell 9.

Tabell 9 ***Bränslepriser med ETS 2 på kort och medellång sikt***

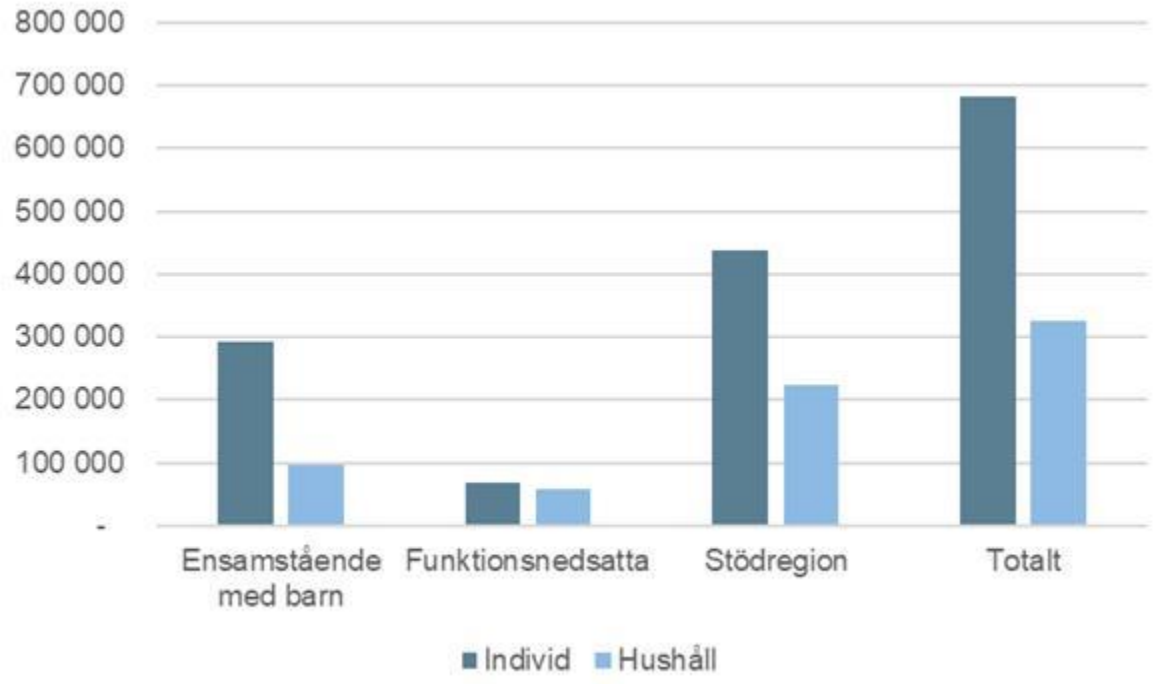
	2024	2028 (50 euro/ton)	2032 (60 euro/ton)
Diesel (kr/l) med ETS 2	17,81	20,12	21,82
Bensin (kr/l) med ETS 2	17,81	20,24	22,07

Anm. 2023 års priser inkl. moms. Beslutade punktskatter och reduktionspliktsnivåer (2025). Emissionsfaktorer (fossil komponent): Bensin 72,0 g CO2e/MJ (0,0322 TJ/m3); Diesel 72,0 g CO2e/MJ (0,0353 TJ/m3). Pris ETS 2: 50 euro/ton 2028; 60 euro/ton 2032. Växelkurs: 10,9 kronor per euro.
Källa: Energimyndigheten

Definitionen av transportfattiga och utsatta transportanvändare innebär att ökade bränslepriser inte påverkar *antalet* transportfattiga eller utsatta transportanvändare i den statiska bedömning som görs här. Detta eftersom bränslekostnader inte ingår i definitionen. Effekten av ETS 2 på antalet transportfattiga och utsatta beskrivs istället i termer av ökade kostnader för drivmedel till följd av ETS 2 för dem som befinner sig i dessa två grupper. Antalet utsatta transportanvändare förändras däremot över tid då vissa slutar vara bilägare och andra byter sin fossilbränsledrivna bil mot en elbil. Denna utveckling är delvis autonom men beror också på bränsleprisernas utveckling och därmed även ETS 2. Utvecklingen och de underliggande antagandena beskrivs närmare i sektion 3.1.1 nedan.

Transportfattiga:

Utifrån definitionen av transportfattiga i avsnitt 3.1 beräknas antalet transportfattiga hushåll vara ca 330 000, se figur 10. I dessa hushåll bor totalt sett 680 000 personer. Av diagrammet framgår hur definitionens olika kriterier bidrar till det totala antalet transportfattiga. Eftersom definitionen av transportfattigdom inte innehåller uteslutande grupper kan en individ vid sidan av att den har låg ekonomisk standard uppfylla ett eller flera kriterier för transportfattigdom. Det största bidragen kommer från de som bor i det geografiska område där det finns förutsättningar för transportutsatthet (i figurerna refererat till som stödregion) eller är ensamstående med barn medan personer med funktionsnedsättning bidrar i en mindre omfattning.

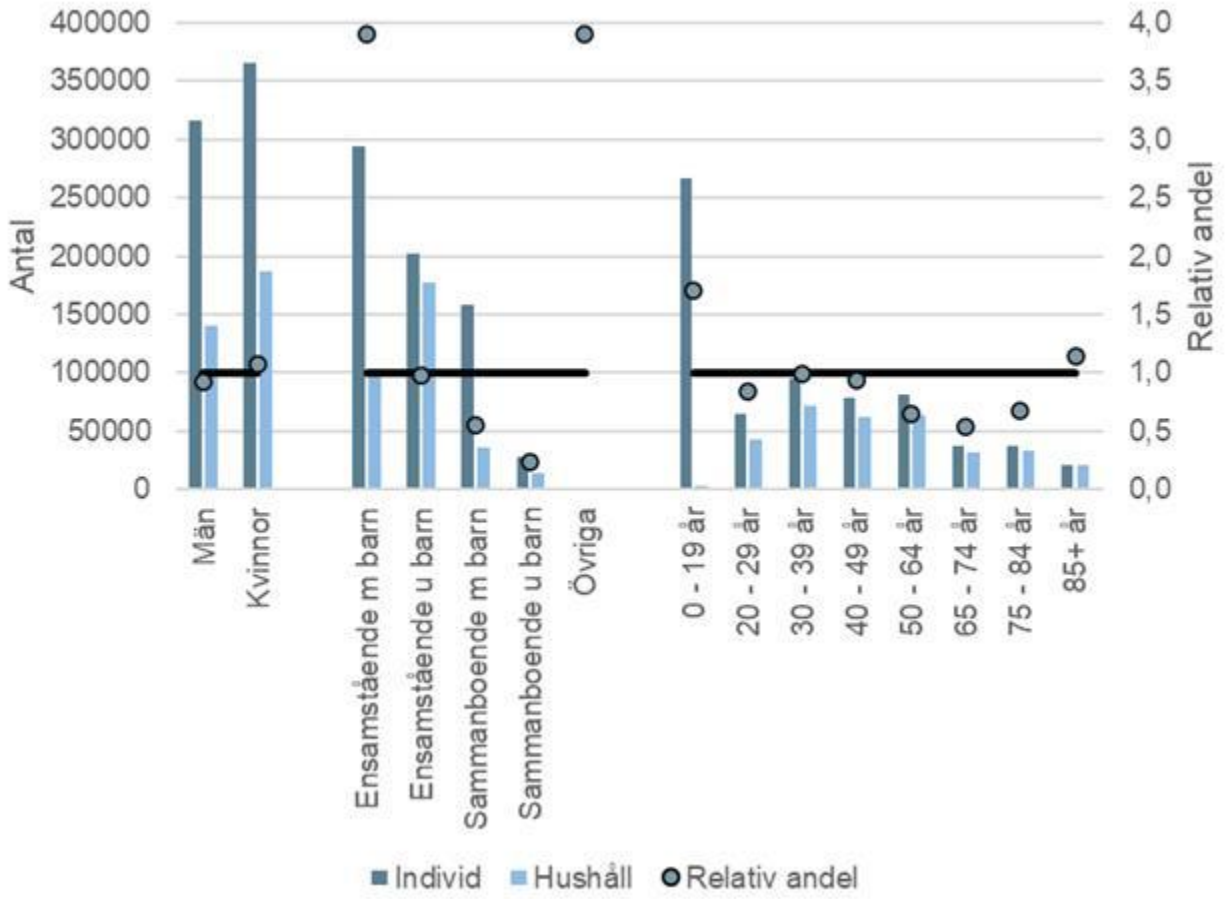


Figur 10 ***Antal transportfattiga, totalt och bidrag från definitionens olika delar.*** Anm, Eftersom grupperna är delvis överlappande summerar inte staplarna till 330 000. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

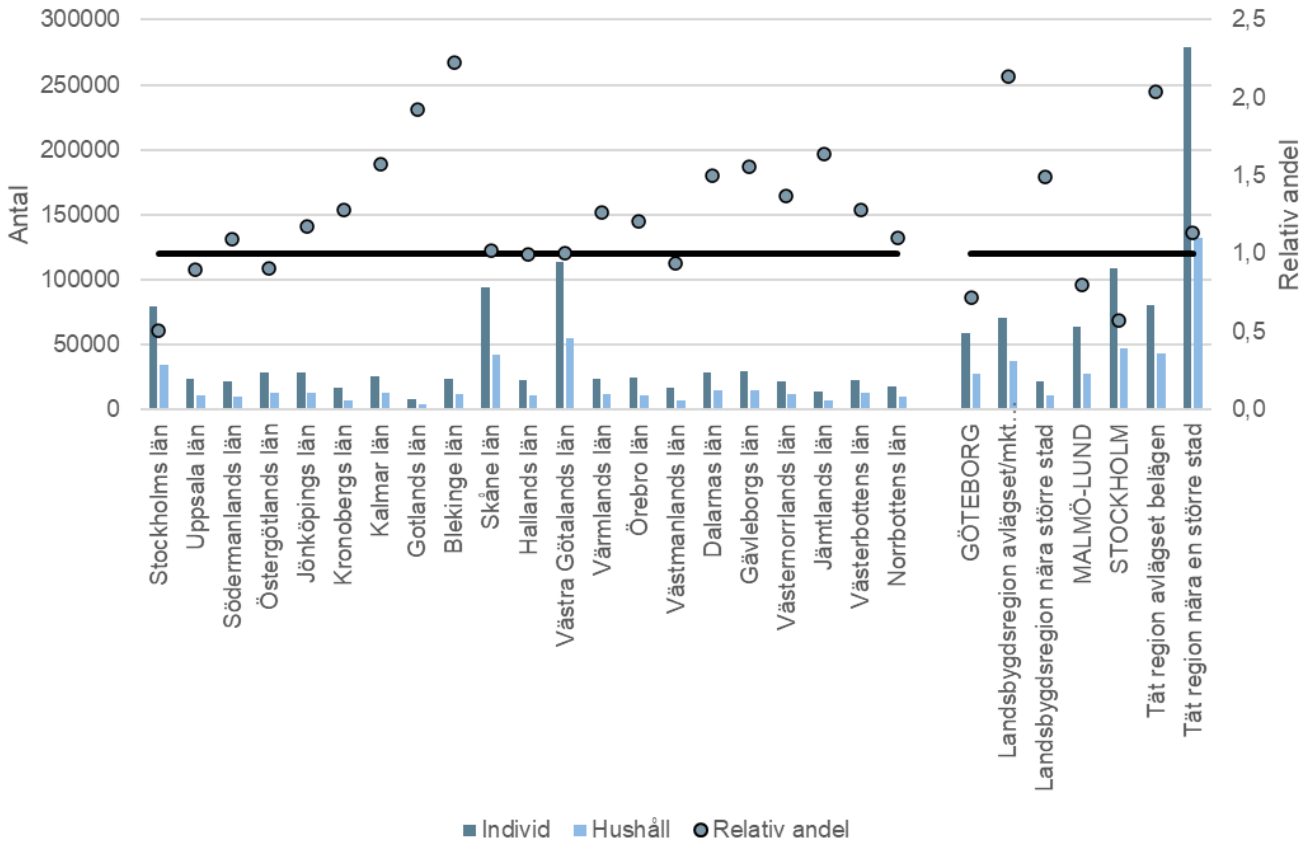
Att ensamstående med barn utgör en så stor andel av de transportfattiga förklaras delvis av att även barnen inkluderas vid beräkningen av antalet individer som bor i transportfattiga hushåll. Av figur 11 framgår hur antalet transportfattiga individer och hushåll fördelar sig över olika åldrar, familjetyper samt kvinnor och män. Åldersmässigt är de flesta individer barn eller unga i åldrarna 0–19 år. I övrigt är det framför allt familjer i åldrarna 30–64 år som är transportfattiga, medan antalet transportfattiga pensionärer är betydligt färre. Antalet transportfattiga är fler bland kvinnor än män. Det kan sannolikt förklaras av att gruppen ensamstående med barn utgörs av fler kvinnor än män.

I figur 12 redovisas den geografiska fördelningen. Dels mellan olika län, dels mellan olika regiontyper, inklusive Sveriges tre storstadsregioner. Figuren visar att de flesta transportfattiga finns i regionen tät region nära en större stad. Det är den regionstyp som till befolkningen är störst och som finns geografiskt på ett antal olika grupperingar över hela landet. Vid sidan av denna region finns flest transportfattiga i storstäderna Stockholm och i tät region avlägset belägen.

Av figur 11 och 12 framgår också den relativa andelen respektive kategori utgör i förhållande till sin representation i befolkningen. Ett värde större än 1 innebär att gruppen är överrepresenterad bland de transportfattiga i förhållande till sin representation i befolkningen. På motsvarande sätt innebär ett värde mindre än ett att gruppen är underrepresenterad i förhållande till sin andel av befolkningen. Av figurerna framgår att barn och unga 0–19 år är överrepresenterade bland de transportfattiga liksom ensamstående med barn. En överrepresentation finns också bland de som bor i en *tät region avlägset belägen* eller i en l*andsbygdsregion*.



Figur 11 ***Antal transportfattiga individer fördelat efter ålder, kön och familjetyp***. Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.



Figur 12 ***Antal transportfattiga individer fördelat efter län och regiontyp.*** Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

Utsatta transportanvändare:

Utifrån förordningens definitionen av utsatta transportanvändare tolkas begreppet i den svenska kontexten som följer: Alla transportfattiga enligt definitionen ovan, utöver det även andra hushåll med följande attribut: a) ekonomisk standard[20] under 80 procent av medel, b) bor i landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik (enligt samma definition som redovisas för målgruppen under 2.1 ii) samt c) äger eller leasar en bil med förbränningsmotor men inte någon laddbar bil.

Förordningens artikel 2(12) hänvisar till lägre medelinkomsthushåll för utsatta transportanvändare. Det finns ingen etablerad definition av lägre medelinkomst. Inom ramen för den sociala klimatplanen har gränsen satts vid <80 procent av medel ekonomisk standard, alltså disponibel inkomst med hänsyn tagen till hushållssammansättning.

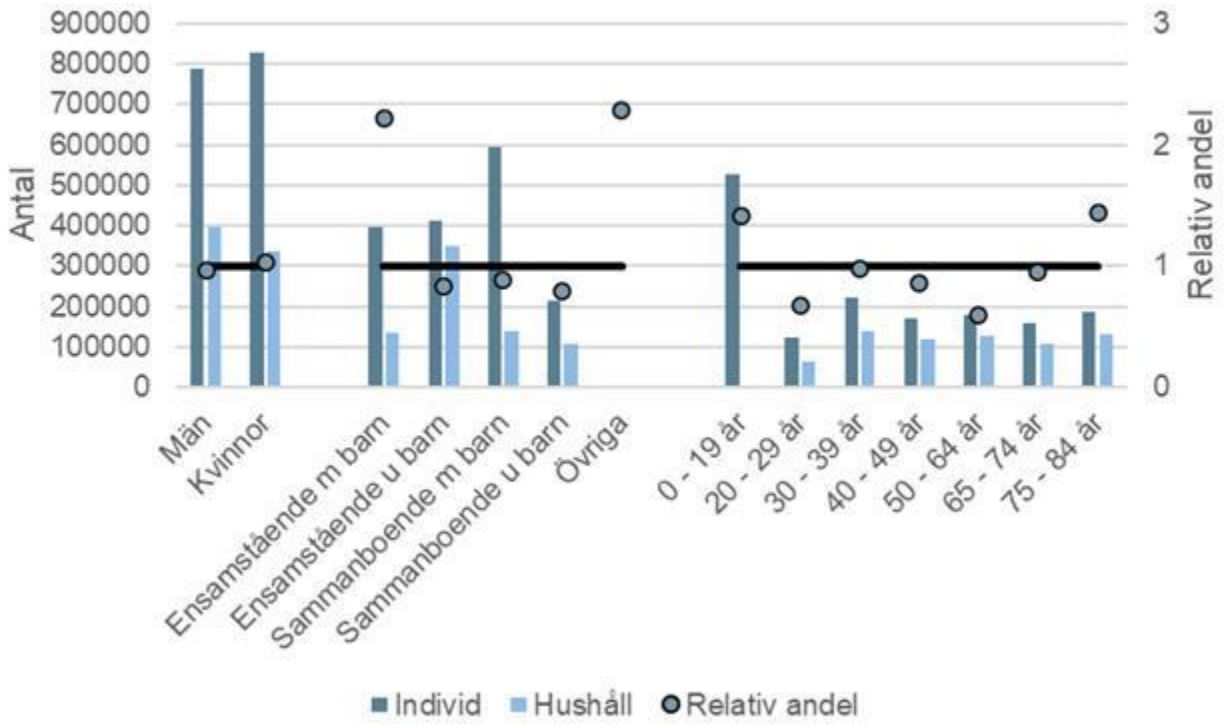
Antalet utsatta transportanvändare är ca 740 000 hushåll, 1 620 000 individer. Om de som inte äger bil exkluderas från gruppen utsatta transportanvändare återstår 530 000 hushåll. Detta uppskattas utgöra antalet hushåll som särskilt påverkas av ETS. Hushåll kommer att komma till och försvinna i denna grupp under perioden 2026-2032. När hushållen och hushållssammansättningen förändras så kan behovet av ett fordon förändras. Det finns därför inget krav på att hushållet ska äga en bil för att vara stödberättigad.

I figur 13 visas gruppen utsatta transportanvändare utifrån olika demografiska faktorer. De flesta utsatta transportanvändarna är barn och unga i åldrarna 0–19 år. Vid sidan av barn och unga utgörs de utsatta transportanvändarna främst av personer i åldrarna 30–64 år. Antalet minskar sedan med stigande ålder. Sett till antalet individer är det vid sidan av ensamstående med barn framför allt sammanboende med barn som är utsatta transportanvändare. Det förklaras av att barn och unga utgör en stor del av sammanboende med barn. Sett till antalet hushåll är det ensamstående utan barn som utgör den största gruppen bland de utsatta transportanvändarna. De utsatta transportanvändarna är sett till antalet individer något fler kvinnor än män. Utifrån redogörelsen för de olika gruppernas relativa andel kan vi notera att barn och unga 0–19 år, personer i åldrarna 75–84 år, ensamstående med barn och boende i landsbygdsregioner eller i tät region

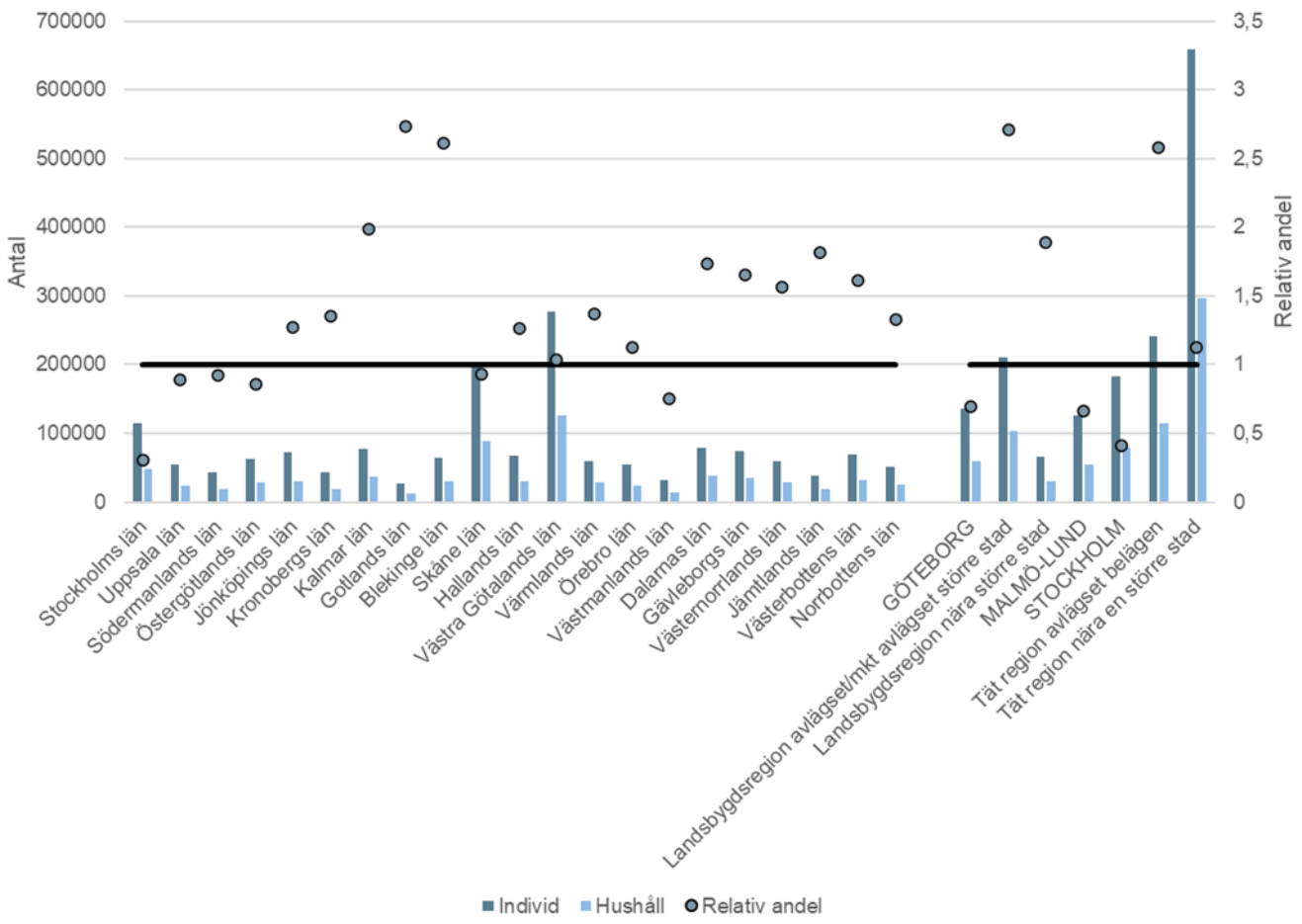
avlägset belägen från en större stad ingår bland de överrepresenterade grupperna.

I figur 14 beskrivs de utsatta transportanvändarna utifrån geografiska faktorer. De allra flesta bor i en tät region nära en större stad. Kalmar, Gotland och Blekinge län är särskilt överrepresenterade.

Boende i storstäder som Stockholm, Göteborg och Malmö är underrepresenterade bland de berörda, vilket till stor del hänger samman med att majoriteten av de boende i dessa regioner inte ingår i de landsbygdskommun eller områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik som identifierats som relevanta för transportutsatthet.



Figur 13 ***Antal utsatta transportanvändare efter ålder, kön. och familjetyp.*** Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.



Figur 14 ***Antal utsatta transportanvändare efter län och regiontyp.*** Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

Sammanfattningsvis visar resultaten att de två grupperna transportfattiga och utsatta transportanvändare är ganska lika vad gäller geografisk spridning och andra demografiska faktorer.

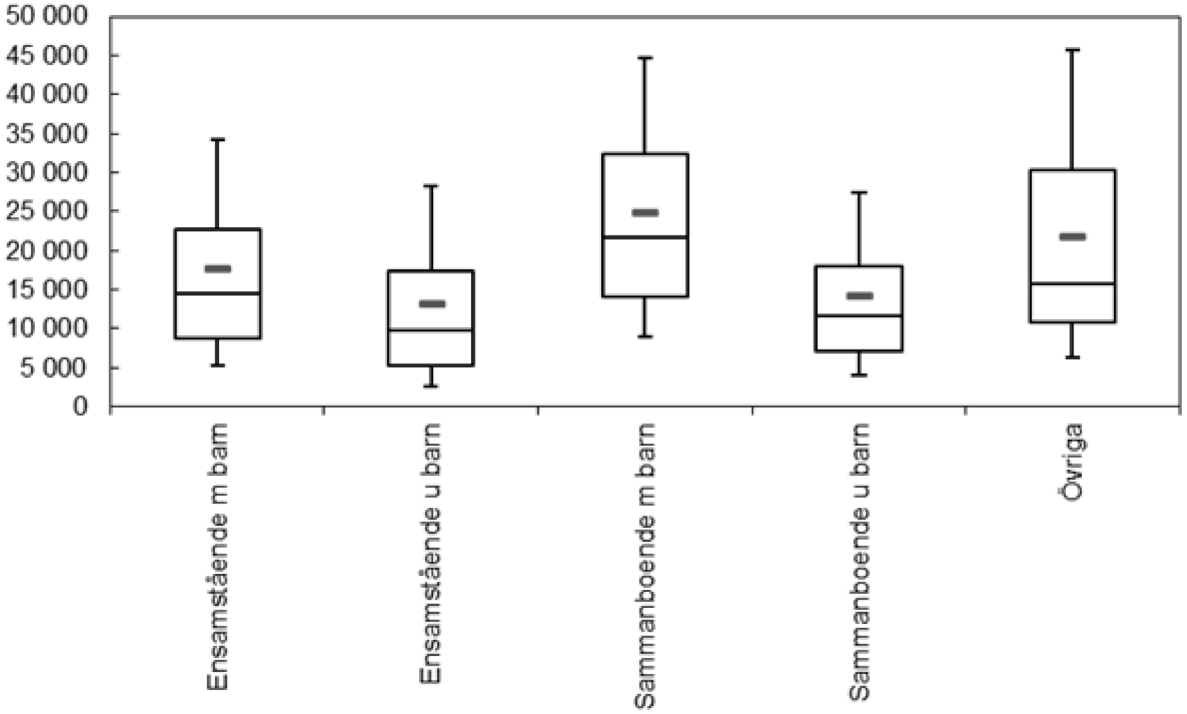
Beräkningarna ovan är genomförda av Konjunkturinstitutet, baserat på de nationella register som finns kopplade till den så kallade FASIT-modellen. FASIT-modellen och dess befintliga registeruppgifter, eller uppgifter som under uppdragstiden har kunnat göras tillgängliga i detta urval, har således varit en utgångspunkt för möjliga kriterier vid definitionen av transportfattigdom. I FASIT-modellens underliggande register finns tillgång till inkomstuppuppgifter på hushållsnivå och familjesammansättning. Trafikanalys har bistått med definitionen av vilka DESO-områden som ska utgöra stödområden. Uppgifter om funktionsnedsättning har hämtats från SCB:s undersökning om levnadsförhållanden och har matchats på FASIT-modellens urval.

Drivmedelsutgifter för utsatta transportanvändare som är särskilt påverkade av ETS 2:

Utgifterna för drivmedel varierar mellan olika familjetyper beroende på hushållssammansättning och var man bor i landet. Generellt gäller att utgifterna för drivmedel är högre i hushåll med barn än i hushåll utan barn, och hushåll på landsbygden har högre utgifter för drivmedel än hushåll i storstäderna. Av figur 15 nedan framgår hur utgifterna för drivmedel fördelar sig mellan olika familjetyper. Redovisningen avser gruppen utsatta transportanvändare som berörs av ETS 2.

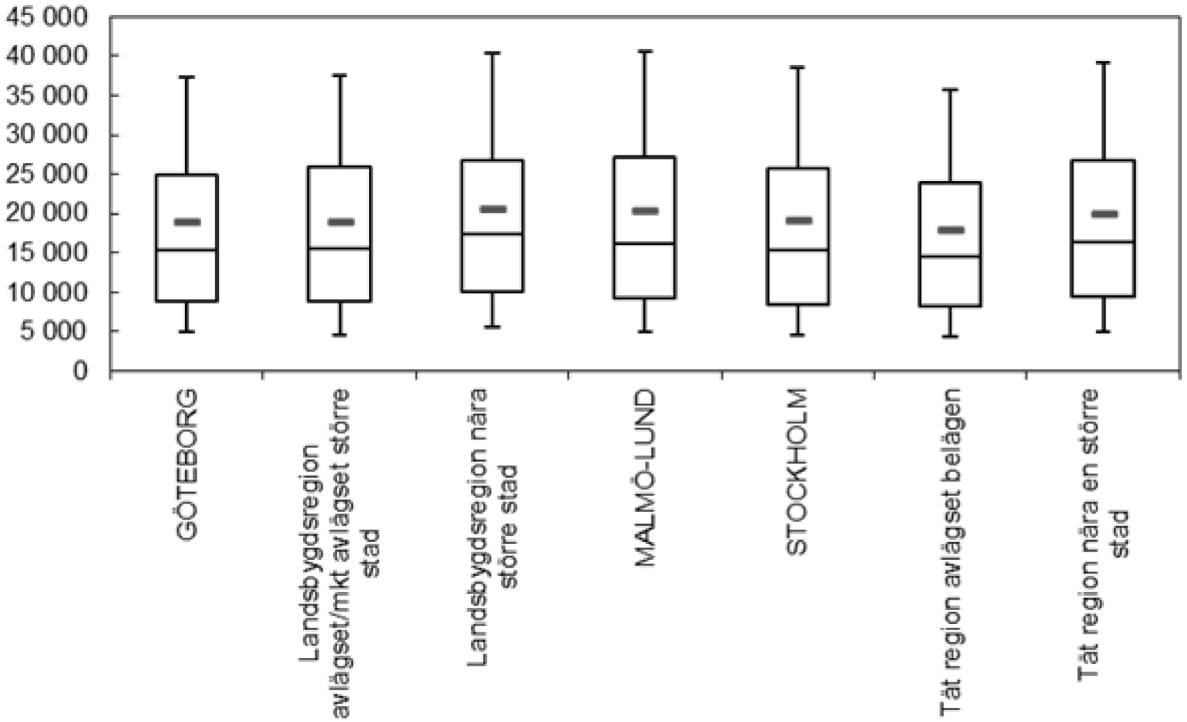
Av figuren framgår att sammanboende med barn är den hushållstyp som har störst utgifter för drivmedel. I genomsnitt uppgår utgifterna för fossila drivmedel till ca 25 000 kronor per år för sammanboende med barn. För ensamstående med barn är motsvarande siffra ca 18 000 kronor per år, medan hushåll utan barn i genomsnitt lägger ca 14 000 kronor per år. För samtliga hushållstyper är variationen mellan olika hushåll

stor. Störst är spridningen för samamboende med barn där utgifterna för drivmedel varierar mellan ca 9 000–45 000 kronor per år.



Figur 15 ***Drivmedelskostnader för utsatta transportanvändare per familjetyp, kronor per år.*** Anm. Avser år 2022. Boxens armar avser 10:e respektive 90:e percentilen. Kanterna på boxen avser 25:e respektive 75:e percentilen. Medianen är heldragen linje i boxen. Medelvärde visas med streck i boxen. Källa: Konjunkturinstituet baserat på SCB, STAR

Ur ett regionalt perspektiv finns ingen tydlig skillnad mellan utgifter för drivmedel i olika regiontyper, se figur 16. I genomsnitt ligger utgifterna för drivmedel omkring 19 500 kronor per år. Största är de genomsnittliga utgifterna *landsbygdsregioner nära större stad* är 20 700 kronor per år. Lägst utgifter för drivmedel har boende i *tät region som är avlägset belägen* (ca 18 000 kronor per år).



Figur 16 ***Drivmedelskostnader för utsatta transportanvändare per regiontyp, kronor per år*** Anm. Avser år 2022. Boxens armar avser 10:e respektive 90:e percentilen. Kanterna på boxen avser 25:e respektive 75:e percentilen. Medianen är heldragen linje i boxen. Medelvärde visas med streck i boxen. Källa: Konjunkturinstituet baserat på SCB, STAR

Prispåverkan av ETS 2:

För gruppen utsatta transportanvändare som har bil och därmed berörs av ETS 2 uppgår utgifterna för fossila drivmedel i genomsnitt till 19 500 kronor per år. Införande av ETS 2 bedöms öka bensin- och dieselpriser med upp till 1,40 respektive 1,50 kronor per liter (exklusive moms), vilket är jämfört med referensalternativet. Detta till skillnad mot siffrorna i tabell 9 som, utöver moms, också inkluderar bl.a. de råvaruprisökningar (råolja) som har tillhandahållits av kommissionen, vilket ökar bränslepriset mellan 2024 och 2032 även utan ETS 2. Siffrorna 1,40 och 1,50 gäller gentemot referensalternativet. Under dessa antaganden om prisökningar beräknas det årliga genomsnittliga utgifterna för fossila drivmedel öka med drygt 1 600 kronor. Den grupp som påverkas mest är sammanboende med barn, vilket ovan visats vara den grupp som har de största utgifterna för fossila drivmedel idag. För denna grupp beräknas utgifterna öka med ca 2 500 kronor per år. För ensamstående med barn ökar utgifterna för fossila drivmedel med 1 700 kronor, och för ensamstående utan barn och sammanboende utan barn är ökningen 1 200 respektive 1 500 kronor.

Utifrån ett regionalt perspektiv är prispåverkan av ETS 2 mellan olika regioner betydligt mindre än skillnaderna mellan olika familjetyper. Som noterats ovan är skillnaden mellan utgifter för drivmedel i olika regioner relativt små. Därmed påverkas boende i de olika regionerna i ungefär lika stor utsträckning. Störst är effekten i landsbygdregioner när större stad där utgifterna beräknas öka med 1 800 kronor. Minst ökar utgifterna för drivmedel i täta regioner avlägset belägna (1 500 kronor).

Noter:

[1] Konjunkturinstitutet (2025) *Effekter vid införandet av EU:s nya utsläpps-handelssystem samt åtgärder i den sociala klimatplanen – Underlag till Naturvårdsverket*.

[2] Konjunkturinstitutet (2024b), ”Drivmedelsprisernas betydelse för företagens kostnader”, Specialstudie, dnr. 2024–049.

[3] Disponibel inkomst per konsumtionsenhet.

[4] Detta utesluter naturligtvis inte att det finns hushåll i flerfamiljshus som enligt definitionen är energifattiga. Det är dock en mycket liten andel av flerfamiljshusen som använder fossila bränslen för

uppvärmning, dvs. som i hög grad skulle påverkas av ETS 2. Se t.ex. Energimyndigheten (2017) ”Energistatistik för flerbostadshus 2016”, ES 2017:4.

[5] STAR-urvalet är ett representativt urval av Sveriges befolkning och omfattar omkring omfattar ca 700 000 urvalspersoner.

[6] Uppgifter om uppvärmningsform och energiförbrukning imputeras med metoden predictive mean matching. Hänsyn tas bland annat till byggår, boyta, antal boende i hushållet vuxna/barn, län och disponibel inkomst.

[7] Se Konjunkturinstitutet (2024a) ”Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem”, Specialstudie, dnr. 2024–281 för prisantaganden och källor.

[8] Se t.ex. Energimyndigheten (2017) ”Energistatistik för flerbostadshus 2016”, ES 2017:4.

[8b] Nordic Energy Research (2024) Energy poverty in the Nordic countries

[8c] under 2 promille av energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i flerbostadshus var med fossila bränslen

[9] Disponibel inkomst per konsumtionsenhet.

[10] Mätt som disponibel inkomst per konsumtionsenhet i hushållet.

[11] För en mer utförlig beskrivning av metoden än den som presenteras nedan, se Tillväxtanalys (2024), ”Effekter av ETS2 på mikroföretag”, PM 2024-10-18, Dnr. 2024/163.

[12] Disponibel inkomst per konsumtionsenhet.

[13] Den ekonomiska restriktionen speglas i viktningen av inkomst utifrån hushållsammansättning.

[14] För närmare motivering av utsatta transportanvändare, se Trafikanalys (2024a), ”Förklaring av begreppen transportfattigdom och utsatta transportanvändare för beräkningar i FASIT”, 2024-09-17, Dnr. Utr 2024/47.

[15] Disponibel inkomst per konsumtionsenhet.

[16] SCB.se (2025) Fördelningsanalytiskt statistiksystem för inkomster och transfereringar (FASIT) [besökt 20250609] https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/hushallens-inkomster-tillgangar-och-skulder/fordelningsanalytiskt-statistiksystem-for-inkomster-och-transfereringar-fasit/

[17] Texten i detta och nästföljande stycke är hämtad ur Konjunkturanalys (2024a) ”Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem”, Specialstudie, dnr. 2024–281 där metoden beskrivs mer utförligt.

[18] Kommissionens rekommendation för scenario med existerade policyinstrument och åtgärder (WEM).

[19] Se redogörelse i kapitel 2.

[20] Disponibel inkomst per konsumtionsenhet.

[21] Begreppet *särskilt påverkade* kommer från förordningens artikel 1 där fondens tillämpningsområde beskrivs, nämligen att *gynna […] utsatta transportanvändare, som särskilt påverkas av* ETS 2. I förordningens definition av utsatta transportanvändare motsvaras detta av skrivningen om att dessa *i hög grad påverkas av priseffekter* (Artikel 2. Punkt 12). I arbetet med planen har *särskilt påverkad* och i *hög grad påverkad* tolkats som synonyma. I denna skrivelse används i första hand begreppet *särskilt påverkad*.

[22] Konjunkturinstitutet. 2024. https://www.konj.se/media/bltd2vfy/specialstudie-109-effektberakningar-till-sociala-klimatplanen.pdf

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDER OCH INVESTERINGAR, DELMÅL OCH MÅL

2.1. KOMPONENT: C2 - Vägtransportsektorn

2.1.1. Beskrivning av åtgärderna i komponenten (sammanfattningsruta)

Interventionsområde: Vägtransportsektorn

Mål:

Elbilspremier ska ha betalats ut till hushåll under perioden 2026–2032. Det totala antalet månadsutbetalningar beräknas uppgå till 4 169 357 vilket motsvarar att 115 596 utsläppsfria fordon (elbilar) ska ha köpts eller leasats av hushåll genom den riktade elbilspremien.

Åtgärder och investeringar:

Sverige planerar en åtgärd: riktad elbilspremie. Syftet med åtgärden är att stödja utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till elbilar. Åtgärden är helt ny.

Beräknade totala kostnader: EUR 519 593 452 varav

Kostnader som ska täckas inom ramen för fonden: EUR 389 695 089

Kostnader som ska täckas av överföringar från program med delad förvaltning (t.ex. ESF+, Eruf osv.): EUR 0

Kostnader som ska täckas av det nationella bidraget: EUR 129 898 363

2.1.2. Beskrivning av åtgärderna och investeringarna i komponenten

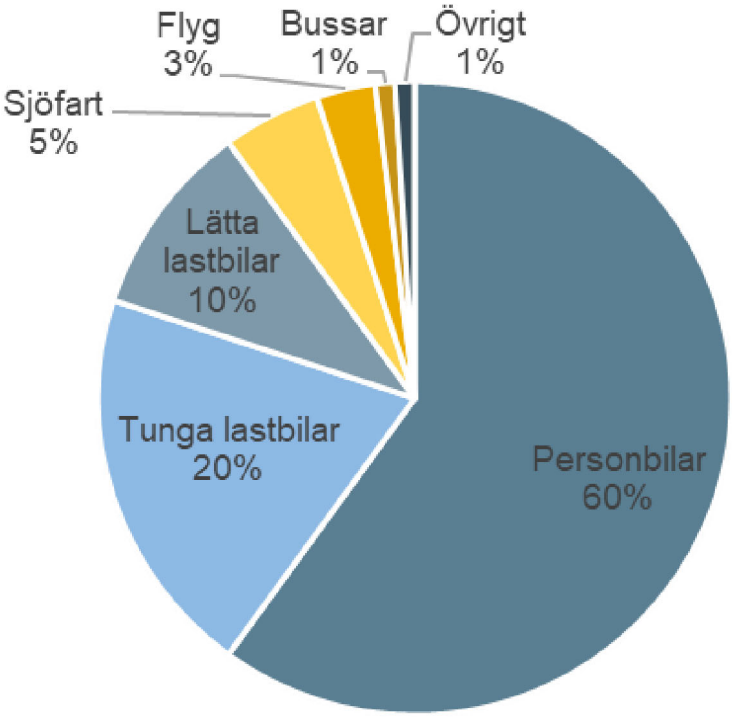
2.1.2.1. Åtgärd/investering: 1: Riktad elbilspremie

Interventionsområde: Art.8.1.(f) - Ge tillgång till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och cyklar, samtidigt som teknikneutraliteten upprätthålls, inbegripet finansiellt stöd eller skatteincitament för inköp av dessa samt för lämplig offentlig och privat infrastruktur, i förekommande fall i synnerhet för inköp av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, infrastruktur för laddning och tankning och utveckling av en andrahandsmarknad för utsläppsfria fordon; Medlemsstaterna ska sträva efter att säkerställa att stöd till utsläppsfria fordon prioriteras i deras planer när sådana fordon är en överkomlig och genomförbar lösning".

2.1.2.1.1. Beskrivning av åtgärden/investeringen

En tydlig och evidensbaserad analys av de befintliga utmaningarna och hur de hanteras med hjälp av åtgärderna och investeringarna.

I Sverige står transportsektorn för 95 procent av utsläppen från de två sektorer som omfattas av den sociala klimatfonden. Detta eftersom uppvärmningen av bostäder och lokaler nästan helt övergått från oljeeldade värmepannor till elvärme (värmepumpar och direktverkande) och fjärrvärme. Inom transportsektorn står personbilar för 60 procent av utsläppen, se figur 1.



Figur 1 : Växthusgasutsläpp från inrikes transporter 2023. Källa: Naturvårdsverket

Sverige har flera styrmedel med syfte att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn. Förutom de som är EU-gemensamma finns det styrmedel kopplat till hållbara drivmedel, för effektivisering av fordon och för elektrifiering av transportsektorn. Vidare finns det flera stöd och insatser som syftar till att bygga ut laddinfrastruktur och infrastruktur för fossilfria drivmedel.

Sammanfattningsvis finns några ekonomiska styrmedel som påverkar priser på fordon och fossila drivmedel och dessa är - förutom det kommande utsläppshandelssystemet för fossila bränslen - energi- och koldioxidskatter, reduktionsplikt och koldioxidbaserad fordonsskatt. Styrmedlen som syftar till att

utveckla laddinfrastrukturen är investeringsstödet för snabbladdare på utpekade platser, Klimatklivets stöd till publika laddstationer och Ladda-bilen stöd till organisationer, företag och bostadsrättsföreningar. För privatpersoner finns en skattereduktion för installation av grön teknik, som bl.a. omfattar installation av laddningspunkter till elfordon. Det finns möjligheter att söka stöd för elektrifiering av tunga transporter, nämligen elbusspremien samt klimatpremien, som är ett stöd för att främja introduktionen av miljöarbetsmaskiner, utsläppsfria tunga lastbilar, miljölastbilar, lätta ellastbilar och fordonsgaslastbilar. Den enda premie som riktar sig till privatpersoner är skrotningspremien och den planeras att avslutas i oktober 2025.

Eftersom arbete pågår med regelverk och investeringar till utbyggnad av laddinfrastruktur och säkerställande av elnätskapacitet, så bedöms inte strukturella hinder föreligga i någon omfattning som skulle hindra Sverige att gå vidare med åtgärder riktade till hushåll och mikroföretag.

Utfallet av de styrmedel som leder till elektrifiering av personbilar (främst klimatbonusen till nya elbilar som fanns 2018-2022) har hittills inneburit att antalet elbilar har ökat, särskilt bland hushåll med högre inkomster vilka bor i tätbebyggda områden av landet.[1], [2]

För att nå målet med den sociala klimatfonden om att åstadkomma en socialt rättvis omställning till klimatneutralitet genom att hantera de sociala konsekvenserna av att inkludera växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter i ETS 2, så föreslås en elbilspremie till privatpersoner (hushåll) med inkomst med hänsyn tagen till hushållssammansättning[3] på upp till 80 procent av medel som bor utanför städerna och som bedöms ha begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Personbilar står för en övervägande andel av utsläppen. Det finns ett antal åtgärder som privatpersoner kan vidta för att minska utsläppen från personbilar och därmed anpassa sig till effekterna av ETS 2. Till exempel kan kollektivtrafik, gång eller cykel väljas framför bilresande eller så kan ett utsläppsfritt fordon väljas framför ett fordon med förbränningsmotor. I avsnitt 1.2. beskrivs kortfattat nuvarande befintliga styrmedel som bidrar till utsläppsminskningar. Stöd till laddinfrastruktur är också en del av dagens klimatpolitik. Det finns dock en grupp i Sverige som inte bedöms ha tillräcklig tillgång till alternativa transportsätt och som samtidigt saknar medel för att köpa eller leasa en elbil.

Sverige avser att söka medel från den sociala klimatfonden för en åtgärd inom vägtransportsektorn – en riktad elbilspremie. Anledningen till att Sverige inte inkluderar fler åtgärder är att den administrativa bördan det innebär att hantera flera olika åtgärder sannolikt resulterar i att medel från fonden inte används på ett effektivt sätt. En riktad elbilspremie bedöms vara den åtgärd som bäst uppnår målet med den sociala klimatfonden och som kan genomföras med hög träffsäkerhet. Att använda fondens medel till kollektivtrafik är ett förslag som har förts fram i samråd kring den sociala klimatplanen. Ett rabatterat pris på kollektivtrafiken är exempel på ett sådant förslag, men detta skulle inte nödvändigtvis hjälpa dem som bor i områden med begränsad kollektivtrafik, utan snarare boende i städer. Motsvarande argument gäller för bilpooler, som skulle innebära att åtgärden riktas till urbana områden eftersom det är främst där den typen av lösningar har etablerats. Utbyggnad av kollektivtrafiken skulle vara en betydligt mer kostsam åtgärd än vad fondens medel medger, särskilt då åtgärder behöver riktas till ett stort geografiskt område. Dessutom finns ett behov av ytterligare incitament för att gynna utvecklingen av mindre och billigare elbilar i Sverige, något elbilspremien bedöms bidra till. Utifrån det faktum att transportsektorn står för 95 procent av utsläppen inom den sociala klimatfonden och att personbilarna står för majoriteten av dessa utsläpp bedöms en åtgärd inriktad mot dess som den lämpligaste åtgärden inom ramen för den sociala klimatfonden. Eftersom det finns väl utvecklad styrning kopplad till laddinfrastruktur och alternativa transportsätt samtidigt som det saknas ett riktat stöd till elbilar, bedöms en elbilspremie vara en lämplig åtgärd.

De utsatta transportanvändarna utgör ca 740 000 hushåll. De hushåll i denna grupp som äger eller leasar en icke laddbar bil med förbränningsmotor bedöms vara särskilt påverkade av ETS 2. Antalet hushåll i den gruppen som äger en bil var år 2023 ungefär 530 000. Utan en premie bedöms denna grupp ha minskat till 500 000 2028 och 420 000 till 2032. Detta kan förklaras av en förväntad ökning av elbilar även i referensalternativet på grund av bland annat teknisk utveckling och EU:s utsläppskrav på fordon (se vidare sektion 3.1.1). I och med definitionen av utsatta transportanvändare påverkas inte antalet hushåll i gruppen till följd av ETS 2. Av de 740 000 hushållen som utgör utsatta transportanvändare är 330 000 transportfattiga, varav 120 000 äger eller leasar en icke laddbar bil med förbränningsmotor. De utsatta

transportanvändarna är överrepresenterade utanför storstäderna. Gruppen utsatta transportanvändare beskrivs mer utförligt i avsnitt 1.5.

Åtgärdens budget, kostnader för tekniskt stöd inräknat, sammanfaller med totalbudgeten för planen. För mer detaljer, se avsnitt 2.5. Stödet beräknas räcka till ca 115 596 utsläppsfria fordon (elbilar).

I avsnitt 1.2 ovan beskrivs de olika styrmedel som redan finns för att hantera utsläppen inom fordonssektorn. Det finns styrmedel som hanterar olika hinder för elektrifiering av fordonsflottan, såsom stöd till laddinfrastruktur vilket ges till både publik och icke-publik laddning i hela Sverige. Däremot saknas stöd för att hantera de högre investeringskostnader som utsläppsfria bilar (elbilar) är förknippade med. Det finns inte något stöd för utsläppsfria bilar (elbilar) riktat till utsatta hushåll. Under åren 2018–2022 fanns ett stöd som del av ett bonus-malus-system för bilar. Under 2024 infördes en skrotningspremie vilken innebär att ett stöd på 25 000 kronor ges till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor, samtidigt som de köper eller leasar en ny eller begagnad elbil. Möjligheten att söka stöd via skrotningspremien kommer att upphöra under 2025. Dessa två stöd var, till skillnad från den nu föreslagna elbilspremien, inte inriktat mot en viss målgrupp. Ett stöd riktat mot en utpekad målgrupp utgör en ny åtgärd som inrättas givet att denna plan godkänns av EU-kommissionen. För att en skrotningspremie ska få hög additionalitet behöver den vara tillfällig och om den ska underlätta för hushåll att byta från fossilbil till elbil måste den vara högre än värdet på fossilbilen. En alltför hög skrotningspremie skapar samtidigt skeva incitament vilket leder till större risker för fusk och illegal handel med bilar. Sverige bedömer därför att det i en svensk kontext inte är ändamålsenligt att etablera en skrotningspremie inom ramen för sociala klimatfonden.

<u>För analysen av kollektivtrafikutbud har Naturvårdsverket tillsammans med Trafikanalys utgått ifrån den kategorisering av nivåer för grundläggande kollektivtrafik som Trafikanalys tidigare tagit fram i ett regeringsuppdrag inriktat mot arbetsresor (Trafikanalys, 2020). En acceptabel nivå på kollektivtrafikavgångar för arbetspendling bedömdes då vara i spannet 112–373 avgångar per vecka. Den lägre siffran motsvarar i huvudsak grundläggande behov för arbetspendling på veckodagar medan den högre har en motsvarande trafiktäthet även på helger och en proportionerligt högre täthet på vardagar. För den sociala klimatplanens syfte bedöms en rimlig nivå på kollektivtrafik innebära en möjlighet att kunna arbetspendla, åka till skolan, utföra ärenden och även i viss begränsad utsträckning ta sig till fritidsaktiviteter på kvällar och helger. Ett medelvärde för kollektivtrafikavgångar i det som Trafikanalys tidigare kategoriserat som ”acceptabel” tillgång till kollektivtrafik bör ur detta perspektiv vara vägledande för om kollektivtrafiktillgången är god eller begränsad. Naturvårdsverkets definition av begränsad tillgång till kollektivtrafik är därför färre än 243 kollektivtrafikavgångar per vecka per km2 (<243).</u>

<u>I analysen har gränsen <243 kollektivtrafikavgångar använts för att bedöma kollektivtrafiktillgången i ett givet område. Analysen har gjorts för både kommuner och DeSO-områden. Ett genomsnittligt värde på kollektivtrafikutbudet i området erhålls genom att dividera det totala utbudet inom ett givet område med den totala arealen i km2. I praktiken är kollektivtrafiktätheten ojämn inom varje område, och en analys utifrån DeSO-områden bedöms mer träffsäker då dessa områden till ytan är mindre än kommuner. När gränsen <243 har analyserats på DeSO-nivå sammanfaller definitionen på begränsad tillgång till kollektivtrafik väl med dels stora delar av de ”landsbygdskommuner” som beskrivs ovan liksom med de områden som kategoriseras DeSO A i övriga kommuner. Genom att addera DeSO A i kommungrupperna ”storstadskommuner” och ”täta blandade kommuner” till stödområdet erhålls ett stödområde som både tar hänsyn till gleshet och tillgång till kollektivtrafik, och dessutom täcker en stor del av Sveriges yta.</u>

[1] Trafikanalys (2023). *Vem väljer en elbil? De svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider. Rapport 2023:2*. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_2-vem-valjer-en-elbil---de-svenska-hushallens-val-av-elbilar-och-laddhybrider.pdf (Hämtad 2025-03-20).

[2] Trafikanalys (2024). *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi. Rapport 2024:10*. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-10-elektrifierade-fordon-i-sverige---en-analys-av-laddbara-fordon-over-tid-och-geografi.pdf (Hämtad 2025-03-20).

[3] Uttryckt i hushållsinkomst per konsumtionsenhet i hushållet. Antalet konsumtionsenheter räknas utifrån konsumtionsvikter för olika familjemedlemmar på så sätt att försörjningsbörda och stordriftsfördelar beaktas. Metoden är en något justerad version av metoden i Regeringskansliet, (2025)

Åtgärdens eller investeringens art, typ och storlek, som kan inbegripa ytterligare tekniska stödåtgärder i enlighet med artikel 11.4, med angivande av om den är ny eller en befintlig åtgärd eller investering som är avsedd att förlängas med stöd från fonden.

Den riktade elbilspremien är en helt ny åtgärd.

Elbilspremien kommer att **genomföras** av Naturvårdsverket. Ett digitalt IT-system kravställs och byggs under 2025. Utgångspunkten är att IT-systemet ska präglas av hög grad av automatisering för precis och korrekt behandling av ansökningar och effektiv hantering för beslut och utbetalning av stöd. Fördelning av åtgärdens kostnader över tid beskrivs nedan. **Kommunikationsinsatser** kommer att genomföras inför, under och efter genomförandet av planen. Se avsnitt 4.6 för översiktlig beskrivning av den kommunikationsstrategi som kommer att tas fram.

Detaljerad information om syftet med åtgärden eller investeringen och om på vem och vad den är inriktad. En förklaring av hur åtgärden och investeringen effektivt skulle bidra till att uppnå målen för fonden inom ramen för den övergripande utformningen av en medlemsstats relevanta politik, och hur den kommer att bidra till att minska fossilbränsleberoendet.

Syftet med åtgärden är att stödja utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till utsläppsfria bilar (elbilar). Elbilar är än så länge dyrare i inköp och leasing än bilar med förbränningsmotor som går på bensin eller diesel. Genom att sänka kostnaden (månadskostnaden) för att köpa elbil, ta billån eller leasa en elbil så ökar incitamenten för låg- och lägre medelinkomsttagare att välja en elbil istället för en bil som drivs med fossila drivmedel. Låginkomsttagarna bedöms ha sämre ekonomiskt utrymme att skaffa elbil än andra grupper i samhället. Avgränsningen vad gäller slutmottagarna av premien är satt till utsatta transportanvändare som påverkas eller kommer att påverkas av ETS 2.

Målgrupp: Hushåll som är berättigade till premien identifieras genom följande kriterier:

- Hushållsinkomst upp till 80 procent av medel,
- ingen i hushållet debiteras statlig inkomstskatt,
- beläget i en landsbygdskommun eller i ett annat område med begränsad tillgång till kollektivtrafik
- har inte en elbil eller en laddhybrid

Kriterierna ovan kontrolleras vid ansökningstillfället men om förhållanden ändras över tid kommer detta inte påverka utbetalningarna.

Utöver elbilspremien införs ett starttillägg som utgår automatiskt när ett hushåll som uppfyller följande kriterier söker om elbilspremien:

- Hushållsinkomst upp till 50 procent av medel,
- ingen i hushållet debiteras statlig inkomstskatt,
- beläget i en landsbygdskommun eller i ett annat område med begränsad tillgång till kollektivtrafik
- har inte en elbil eller en laddhybrid

Inkomster definieras som inkomst, med hänsyn tagen till hushållssammansättning. För att spegla hushållets sammansättning används hushållets totala inkomst dividerad med antalet konsumtionsenheter i

hushållet.[1] De inkomstslag som ingår är skattepliktiga inkomster (d.v.s. inkomster från tjänst och näringsverksamhet samt överskott eller underskott av kapital) före skatt.[2]

Statlig inkomstskatt används som en definition av höginkomsttagare. Statlig inkomstskatt debiteras enbart över en viss inkomstnivå[3] och är en etablerad definition av höginkomsttagare i Sverige. Genom villkoret säkerställs att stödet inte går till höginkomsttagare.

Geografisk avgränsning

Landsbygdskommun definieras här genom den kommunindelning som Tillväxtverketansvarar för.[4] De kommuner som föreslås ingå i stödområdet är de som ingår i kommungrupp 3–6:

- Glesa blandade kommuner
- Tätortsnära landsbygdskommuner
- Glesa landsbygdskommuner samt
- Mycket glesa landsbygdskommuner

Totalt ingår det 177 kommuner i dessa kommungrupper.[5] Dessa kommuner omfattas av stödområdet i sin helhet och karaktäriseras av dålig tillgång till kollektivtrafik, se nedan.

Annat område med begränsad tillgång till kollektivtrafik definieras som ett område med färre än 243 kollektivtrafikavgångar per vecka per km2 (<243). Gränsen på 243 kollektivtrafikavgångar per km2 sammanfaller väl med stora delar av de landsbygdskommuner som beskrivs ovan. 165 av 177 kommuner har dålig tillgång till kollektivtrafik i sin helhet baserat på denna definition. Utöver landsbygdskommunerna har tillgången till kollektivtrafik även bedömts utifrån mindre geografiska områden s.k. demografiska statistikområden (DeSO)[6]. DeSO, framtagen av Statistiska Centralbyrån, är en uppdelning under kommunnivån och delar in Sverige i 5 984[7] områden som följer läns- och kommungränserna. Ett DeSO i kategori A ligger till största delen utanför större befolkningskoncentrationer eller tätorter och merparten av dessa har begränsad tillgång till kollektivtrafik givet gränsen på <243 avgångar. Det geografiska stödområdet för elbilspremien inkluderar därför de 177 landsbygdskommunerna i sin helhet samt 433 DeSO-områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik i övriga kommuner (DeSO A). Kombinationen av landsbygdskommuner och DeSO-områden ger ett rättvisande sätt att mäta tillgång till kollektivtrafik. Se även avsnitt 4.4 om vad detta innebär geografiskt.

Gles- och landsbygdsperspektivet har varit en utgångspunkt i utformningen av elbilpremien. Genom att utgå från samtliga kommuner i kommungrupperna 3–6 i Tillväxtverkets kommunindelning säkerställs att hushåll boende i glesbygd, landsbygd och andra avlägsna områden omfattas. Tillväxtverkets kommunindelning är en vedertagen indelning som ger en bra vägledning kring kommunernas gleshet. Storstadskommuner och täta blandade kommuner faller helt utanför stödområdet baserat på denna definition, även om det inom dessa kommuner kan finnas mer glest befolkade områden. För att identifiera glesheten inom dessa kommuner utgår åtgärden (elbilspremien) ifrån så kallade DeSO-områden. Ett DeSO-område i kategori A karaktäriseras som oftast av en gleshet liksom en begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Demografiskt omfattar stödområdet ca en tredjedel av Sveriges befolkning. I de 177 landsbygdskommunerna fanns år 2023 drygt 1 374 000 hushåll (2 897 000 personer) och i de 433 DeSO-områdena med begränsad tillgång till kollektivtrafik i övriga kommuner fanns samma år 284 000 hushåll (675 000 personer). Alla dessa 3 571 000 personerna bor i det aktuella området, men alla uppfyller givetvis inte de andra kriterierna för elbilspremien, såsom inkomstkriterierna och kriteriet att de inte få ha laddbara bilar innan elbilspremien möjliggör att de skaffar en elbil. Av dessa är det ungefär 40% som även uppfyller övriga villkor för elbilspremien och därmed är stödberättigade.

Den svenska definitionen av transportfattig respektive utsatta transportanvändare innebär bland annat kriteriet att bo i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Stadsnära områden ligger ofta i täta kommuner eller storstadskommuner och har i de flesta fall väl utbyggd kollektivtrafik. En viktig utgångspunkt för den riktade elbilspremien är att den inte ska gå till de hushåll som har god tillgång till kollektivtrafik. Det betyder att många boende i stadsnära områden inte kommer kunna ta del av stödet. Givet att hushållen i stadsnära områden har tillgång till väl utbyggd kollektivtrafik bedöms de inte påverkas i samma utsträckning av ETS 2, och därmed bör de heller inte

omfattas av stödet i sociala klimatfonden.

Premiens utformning

Premien kommer att uppgå till 1.300 kr/månad, dock högst 46.800 kronor per fordon för ansökningar som kommit in under 2026–30 juni 2028. Därefter sänks premien, mot bakgrund av att priserna på elbilar förväntas sjunka, så att premien uppgår till 900 kr/månad, dock högst 32.400 kr per fordon för ansökningar som kommit in 1 juli 2028–30 juni 2030. Premien föreslås betalas ut månadsvis under tre år. Den första utbetalningen görs när elbilen registrerats på mottagaren av premien. Samma belopp och utbetalningsförfarande gäller både för köp och för leasing.

Starttillägget kommer att uppgå till 18.000 kronor per fordon och utbetalas som ett separat engångsbelopp samtidigt med den första månadsutbetalningen av elbilspremien. För ansökningar som inkommer från den 1 juli 2028 uppgår starttillägget till 10.000 kr per fordon. Motivet för starttillägget är att särskilt nå hushåll i transportfattigdom, som kan ha sämre tillgång till kapital och därmed svårare att ha råd med de kostnader som kan uppkomma initialt. Starttillägget kan exempelvis användas till – men måste inte användas till – följande kostnader:

- Förhöjd första leasingavgift
- Startkostnad för tillval t ex för vinterdäck
- Avbetalning av privatlån som tagits för kontantinsatsen vid köp med billån (om sådant lån har tagits)
- Andra omkostnader i samband med att elbilen införskaffas

Det totala maxbeloppet för ett hushåll med hushållsinkomst upp till 80 procent av medel blir 46.800 kr (som sänks till 32.400 kr) medan maxbeloppet för summan av elbilspremien och starttillägget för ett hushåll med upp till 50 procent av medel blir 64.800 (som sänks till 42.400 kr).

Motivet för att lägga den lägre inkomstgränsen på 50 % av medelinkomsten är att den siffran år 2024 låg mycket nära 60 % av medianinkomst. 60 % av median är definitionen av låg ekonomisk standard och ingår som del av definitionen av transportfattiga. 50 % av medel ses som lämpligare kriterium för starttillägget eftersom det blir ett enhetligt referensvärde och bedöms som lättare att förstå för de sökande om medelvärde används i båda inkomstkriterierna.

Som ett exempel kan anges att den övre inkomstgränsen (80% av medel) motsvarar ungefär 33.000 SEK (€ 3 000) per månad för ett en-personshushåll. Den lägre inkomstgränsen (50 % av medel) motsvarar ungefär 21.000 SEK (€ 1 900) per månad för ett en-personshushåll. De exakta nivåerna kommer att tas fram efter att nyare och mer detaljerade data över medelinkomst finns tillgängliga.

Månadsvisa utbetalningar

Bakgrunden till månadsvisa utbetalningar under tre år bygger på flera fördelar. Först och främst har branschen uttryckt att det är nödvändigt med ett jämnt kassaflöde som överensstämmer med betalningarna för ett leasingkontrakt. Finansieringsföretagen är negativa till utbetalningar exempelvis årsvis eftersom det ger en större klumpsumma från Naturvårdsverket till hushållet först och därefter månadsvis betalningar för leasingen från hushållet till leasingbolaget. Elbilspremien skulle vid årsvis utbetalning vara svårare att ta hänsyn till vid en kreditprövning av ett hushåll. Utformningen med månadsvis betalningar är tänkt att tillmötesgå dessa synpunkter och därmed möjliggöra att flera hushåll med lägre inkomster kommer i åtnjutande av ett leasingkontrakt för en elbil. En annan viktig fördel är att minska risk för bedrägeri där elbilen inte stannar i stödmottagarens ägo efter att premien har betalats ut. Utbetalning av höga belopp kan även öka incitamenten till bedrägligt beteende eller att sökanden utsätts för påtryckningar om bedrägligt beteende. Det påverkar även Naturvårdsverkets möjligheter att få tillbaka felaktiga utbetalningar vid återkrav, där den som ställs inför ett sådant krav inte kan betala tillbaka eller hamnar i ekonomisk skuldsättning. Acceptansen för elbilspremien kan också förväntas minska om återkrav skulle leda till ekonomiska svårigheter för utsatta hushåll. Fördelarna med månadsvisa utbetalningar har vägts mot att antal utbetalningar är kostnadsdrivande för myndigheten både gällande utbetalningen och de kontroller som behöver göras inför utbetalningar. De månadsvisa utbetalningarna gäller såväl för leasing som för köp (inklusive köp med billån som också innebär månadsvisa avgifter för hushållet) pga att elbilspremien då blir enklare att förstå och enklare att administrera.

Kommunikationen som ska stödja elbilspremien kommer att riktas särskilt till dessa målgrupper.

Under 2025 genomförs en målgruppsanalys för att skapa en tillförlitlig och nyanserad bild av målgruppernas drivkrafter, hinder och beslutsprocesser. Resultaten från analysen kommer att ligga till grund för en kommunikationsstrategi som syftar till att öka målgruppernas kännedom om och vilja att ansöka om elbilspremien. Detta gäller både hushåll i transportfattigdom och övriga utsatta transportanvändare. Strategin kommer att definiera:

- Riktning och vägval för kommunikationen
- Lämpliga kanaler med särskild hänsyn till inkludering
- Budskap som är relevanta och tillgängliga för målgrupperna
- Kommunikationssätt som är anpassade efter målgruppernas förutsättningar

En överväldigande majoritet av svenskarna har god digital kompetens.[1]. För dem som har svag digital kompetens så planeras att säkerställa att även dessa personer får tillgång till information i lämpliga kanaler. Detta beaktas i val av kommunikationskanaler och metoder, för att säkerställa att även dessa grupper får tillgång till information. Kommunikationsstrategin kommer även att identifiera relevanta vidareförmedlare – exempelvis lokala organisationer, föreningar eller samhällsaktörer – som har goda förutsättningar att nå transportfattiga hushåll. Vid behov kan direktkommunikation, såsom riktade utskick, användas för att säkerställa att informationen når fram till de mest utsatta grupperna.

Målgruppens storlek och och subgrupper

Målgruppen för åtgärden som beskrivs ovan är satt utifrån ambitionen att genom åtgärden så träffsäkert som möjligt fånga gruppen utsatta transportanvändare som påverkas av priseffekter av ETS 2 samtidigt som hänsyn tas till förutsättningar för att administrera systemet, begränsa missbruk och säkerställa begriplighet och goda förutsättningar för acceptans. En kombination av behörighetsvillkor och val av åtgärd säkerställer att fondmedlen kommer just utsatta transportanvändare till del. Genom valet av behörighetsvillkor säkerställs att åtgärden riktas mot dem som uppfyller inkomstkriteriet och kriteriet gällande tillgång till alternativa transportmedel. Dessutom bidrar villkoret att den sökande inte ska äga en elbil eller laddhybrid till att rikta stödet mot dem som särskilt påverkas av ETS 2.

Att inte villkora premien utifrån ägande av bil med förbränningsmotor bedöms viktigt för att premien ska bidra till att stärka acceptansen. Ett sådant villkor hade kunnat undergräva acceptansen genom att hushåll med ett nytillkommet behov av bil, till exempel på grund av ändrad familjesituation, hade exkluderats. Exempel på ändrade familjesituationer är hushåll som delas i två genom en skilsmässa eller nya hushåll som uppstår när unga personer får ett arbete och flyttar hemifrån. Med föreslagen utformning säkerställs att premien främst går till dem som är särskilt påverkade av ETS 2 eftersom den enbart är intressant för dem som har behov av bil. Det geografiska området som utgör kriterium för att kunna söka premien är utformad för att fånga hushåll med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Det gäller både de 177 kommuner som finns i landsbygd och de DeSo-områden som är glest befolkade. Kriteriet säkerställer att endast hushåll som inte kan klara sina vardagliga resebehov med kollektivtrafiken kan söka elbilspremien. Dessutom antas priserna på elbilar, även begagnade sådana, är så pass höga även efter elbilspremien att hushåll inte kan förväntas köpa eller leasa en elbil om hushållet inte har behov av en bil.

Det faktiska antalet stödberättigade inkluderar ca 800 000 hushåll. I gruppen ingår dock de som inte äger bil i dagsläget. För majoriteten av dessa är det troligtvis inte intressant att nyttja premien. Antalet stödberättigade som äger bil är ca 508 000 hushåll. En undergrupp till de 800 000 hushållen är hushållen i transportfattigdom. Gällande den undergruppen ger en approximation att det finns strax under 200.000 hushåll som uppfyller kriteriet att de bor i stödområdet och har lägre hushållsinkomst än 50 % av medelinkomsten samt inte laddbar bil. Av dessa har ungefär 130.000 hushåll en bil med förbränningsmotor i nuläget [9].

Utifrån antaganden om bl.a. den totala finansieringen beräknas målet till 115 596 utsläppsfria bilar (elbilar), dvs. antal bilar som finansieringen kan räcka till. Utifrån analysen av effekter bedöms antalet elbilar som budgeten räcker till kunna komma att fördela sig så som framgår i nedanstående tabell.

	2026	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**summa**

Antal elbilar/beslut totalt	26 972	35 963	29 541	23 119	0	0	0	**115 596**
Till transportfattiga	8 587	11 449	9 404	7 360	0	0	0	36 800
Till övriga utsatta transportanvändare	18 385	24 514	20 137	15 759	0	0	0	78 795

Genom differentiering av premien skapas bättre incitament för de transportfattiga, i syfte att de, trots sin lägre inkomst, ska kunna dra nytta av premien. Genom differentieringen riktas stödet särskilt till de transportfattiga i enlighet med syftet med den sociala klimatfonden. Det är dock svårt att på förhand med säkerhet säga hur stor del av anslaget som kommer att användas av transportfattiga respektive utsatta transportanvändare.De beräknade volymerna enligt tabellen ovan baseras på uppgifter från en betalningsvillighetsstudie som genomförts på uppdrag av Naturvårdsverket. Det tekniska stödet till kommunikation kommer att utformas så att särskilda kommunikationsaktiviteter riktas mot målgruppen (hushåll i transportfattigdom) för att öka förståelse och göra det enkelt att ansöka. Om ansökningarna om stöd ändå inte skulle motsvara förväntningarna kan det uppstå avvikelser från den beräknade fördelningen. För att undvika det kommer regeringen övervaka stödets utveckling och vid behov justera stödförordningen på olika sätt så att stödets syfte kan uppnås. Alternativet, att budgeten delas upp och allokeras till respektive grupp, ökar risken att en del av medlen inte används. Sverige har därför valt att stödet till båda undergrupperna, transportfattiga och utsatta transportfattiga, ska ingå i en och samma budgetpost.

Stödberättigade fordon

De utsläppsfria bilar (elbilar) som premien ska kunna ges för kan vara både nya och begagnade, och premien avser att kunna användas för både leasing och köp. Ett antal villkor för bilen behöver vara uppfyllda för att stöd ska kunna ges. Bilen ska vara en personbil i klass I, klassificerad i utsläppsklass el, vara påställd och får inte ha körförbud. Den får inte tidigare ha ägts av en närstående till sökanden eller vara avsedd att användas av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet. Sökanden behöver vara registrerad som ägare eller brukare av bilen i vägtrafikregistret.

Gränser för elbilens pris

Elbilens pris får inte vara lägre än den vid tidpunkten för ansökan gällande högsta möjliga elbilspremie och starttillägg tillsammans och inte heller över 450.000 kronor. Taket för leasingavgiften ska motsvara den nivån. Gränserna motiveras med att hushåll med högre inkomster eller tillgång till kapital föredrar premiumbilar i större utsträckning. Utöver inkomstkravet kan ett pristak ytterligare minska risken för att premien går till fel målgrupp. Gränsen på 450.000 kronor bedöms vara ändamålsenlig utifrån att det inte begränsar målgruppens möjligheter att välja bil alltför mycket. Det finns ett utbud av elbilar på marknaden, både nya och begagnade, som understiger denna gräns. Utbudet inkluderar bilar som har egenskaper som stämmer överens med de preferenser som målgruppen kan ha, exempelvis fyrhjulsdrift, dragkrok och tillräcklig räckvidd. Även begagnade bilar med 6-7 sittplatser som kan efterfrågas av utsatta hushåll finns under denna nivå.

Hållbarhetskriterier för stödberättigade elbilar

Sverige kommer att utreda möjligheten att införa ett kriterium för koldioxidutsläpp vid tillverkning och transport som ska gälla för nya stödberättigade fordon. Kriteriet och beräkningsmodellen för koldioxidavtrycket ska så långt som möjligt harmoniseras med andra medlemsländer som avser ha en elbilspremie som en del av sociala klimatfonden. Syftet med harmoniseringen är att kriteriet ska få större genomslag och för att minska den administrativa bördan för bilföretagen. När det finns ett ändamålsenligt

kriterium kommer det implementeras i stödförordningen och inriktningen är att det ska ske under 2027.

Elbilspremien i relation till den sociala klimatfonden

Den sociala klimatfondens allmänna mål är ”att bidra till en *socialt rättvis omställning till klimatneutralitet* genom att hantera *de sociala konsekvenserna* av att inkludera växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG.” (vår kursivering). Vad gäller komponentens bidrag till *social rättvisa* så säkerställs denna genom att rikta in åtgärden på utsatta grupper enligt resonemanget om målgrupp ovan. Vad gäller bidraget till *omställning* så utgör en ökad andel utsläppsfria bilar (elbilar) en central och långsiktigt verkningsfull teknisk åtgärd för att minska utsläppen från de sektorer som fonden inbegriper vilket redogjorts för i inledningen av detta avsnitt. Att prioritera åtgärder för utsläppsfria bilar (elbilar) är också i linje med förordning (EU) 2023/955 artikel 8. 1(f) och vägledningen för den sociala klimatplanen[8]**.** Elbilspremien stärker incitamentet att välja en elbil vid införskaffande av bil samt incitamentet att byta ut befintlig bil med förbränningsmotor. På så vis skapar även premien incitament för en investering som begränsar konsekvenserna för enskilda hushåll av ETS 2. Vad gäller att hantera *konsekvenserna* säkerställs detta genom att rikta in premien mot dem som påverkas av ETS 2.

Den sociala klimatfondens specifika mål är enligt förordningen ”att stödja utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare genom tillfälligt direkt inkomststöd och genom åtgärder och investeringar som syftar till att öka byggnaders energieffektivitet, fasa ut fossila bränslen för uppvärmning och kylning av byggnader, inklusive genom att i byggnader integrera produktion av förnybar energi och lagring, och ge förbättrad tillgång till utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet och transport.” Utifrån problemanalysen ovan fokuserar planen på att stödja utsatta transportanvändare genom åtgärder som syftar till förbättrad tillgång till utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet och transport. Genom ett ekonomiskt bidrag för köp eller leasing av utsläppsfria bilar (elbilar) riktat till dem som annars inte har möjlighet att köpa denna typ av fordon stöds utsatta transportanvändare samtidigt som tillgången till utsläppsfri mobilitet förbättras.

Elbilspremiens närmare utformning

Hushåll som uppfyller kriterierna för den riktade elbilspremien (inkomstkrav, krav på var hushållet bor, krav på att inte redan äga eller leasa en laddbar bil), kommer att kunna söka elbilspremien direkt hos den centrala miljömyndigheten Naturvårdsverket. Naturvårdsverket administrerar stödet och arbetar med handläggning, beslut, kontroller och utbetalningar. Inga mellanhänder kommer att finnas. Naturvårdsverket strävar efter ett så enkelt ansökningsförfarande som möjligt.

Se även "Former för genomförande" för mer information om olika gruppers förutsättningar att använda det digitala ansökningsförfarandet.

Se även "Former för genomförande" när det gäller hur återkrav kommer att genomföras.

Sverige har valt att utforma stödet så att en premie söks av en privatperson och betalas ut direkt till samma privatperson. Detta upplägg ger flera fördelar för systemets effektivitet och säkerställer att hela stödet kommer den sökande till del. Stöd till privatpersoner definieras inte som statsstöd vilket innebär att stödets komplexitet minskar. Genom att ge stödet direkt till privatpersonen blir också hela marknaden för nya och begagnade elbilar tillgänglig, inklusive köp av andra privatpersoner, vilket skapar förutsättningar för bättre kostnadseffektivitet, lägre priser och bättre tillgänglighet.

Ett alternativ som analyserats noggrant är möjligheten att ge stöd till bilhandlare som sedan tillhandahåller rabatterade elbilar till utsatta hushåll. Nackdelarna är då att stödet omfattas av EU:s statsstödsregler (GBER) vilket leder till en mer komplicerad stödadministration. Det är också väldigt svårt att visa att hela stödet kommer de utsatta hushållen till del när ett företag är stödmottagare. Det går aldrig att garantera att företagets prissättning inte påverkas av stödet. En annan nackdel är att möjligheten för utsatta hushåll att köpa en billig elbil direkt från en annan privatperson försvinner. Ett annat alternativ som övervägts är möjligheten att genom en offentlig upphandling skriva kontrakt med ett antal bilhandlare som får i uppdrag att utifrån några givna förutsättningar tillhandahålla rabatterade elbilar till utsatta hushåll. En stor risk med ett sådant upplägg är att upphandlingar ofta är föremål för långdragna överklaganden vilket innebär att åtgärden skulle skjutas på framtiden. Det skulle vara negativt för acceptansen för klimatomställningen. Ett upphandlingsförfarande innebär också att möjligheten att anskaffa en elbil med

premien begränsas till ett fåtal bilhandlare, vilket minskar valfriheten både vad gäller modellutbud och den geografiska spridningen av tillgängliga stödberättigade fordon. När det gäller risken för fusk och felaktiga utbetalningar bedöms risken minska betydligt när det flera mindre utbetalningar istället för ett fåtal större utbetalningar. I övrigt bedöms riskerna för fusk och felaktiga vid utbetalningar till företag respektive privatpersoner som likvärdiga.

[1] Antalet konsumtionsenheter räknas utifrån konsumtionsvikter för olika familjemedlemmar på så sätt att försörjningsbörda och stordriftsfördelar beaktas. Metoden är en något justerad version av metoden i Regeringskansliet, (2025) *Teknisk bilaga till fördelningspolitisk redogörelse april 2025. Promemoria 2025-04-10. Finansdepartementet. Internationella och ekonomiska avdelningen*

[2] Observera att inkomstslagen och hanteringen av skatt inte sammanfaller med inkomstdefinitionen i analysen av transportfattiga och utsatta transportanvändare. De senare beaktar disponibel inkomst, det vill säga både skattpliktiga och skattefria inkomst slag efter skatt. Skillnaden beror på administrativa hänsyn administrativa hänsyn som har varit nödvändiga i utformningen av stödet och bedöms ha begränsade effekter. Skillnaden mellan de två i termer av antalet hushåll är i storleksordningen 2-3 procent.

[3] Se SFS 1947:576 Lag om statlig inkomstskatt.

[4] Tillväxtverket använder i huvudsak Jordbruksverkets terminologi för de sex kommunkategorierna. Indelningen är gjord 2021.

[5] Tillväxtverket (2025). *Städer och landsbygder*. https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomregionalutveckling/regionalaindelningar/staderochlandsbygder.1844.html#:~:text=F%C3%B6r%20att%20underl%C3%A4tta%20territoriella%20socioekonomiska%20j%C3%A4mf%C3%B6relser%20kan%20man,har%20tagits%20fram%20gemensamt%20av%20olika%20statliga%20myndigheter. (Hämtad 2025-03-20).

[6] SCB (2025) *DeSO – Demografiska statistikområden*. https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/ (Hämtad 2025-02-26).

[7] Under våren 2025 genomförde SCB en revidering av DeSO. Vid tidpunkt för framtagande av denna plan saknades dock befolkningsdata för den nya indelningen. Antal DeSO-områden och effekter av åtgärden på antalet utsatta transportanvändare och transportfattiga (avsnitt 3.2 och 3.3.) utgår därför ifrån den tidigare DeSO-indelningen från 2018.

[8] Europeiska kommissionen (2025). *Guidance on the Social Climate Plan. C(2025) 881 final*. 9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en (Hämtad 2025-03-20).

[9] Osäkerheter finns i sifferuppgifterna, särskilt med avseende på att antalet hushåll räknats såsom 60 % av median när siffran togs fram (inte 50 % av medel som kriteriet för att få starttillägg är). Det exakta antalet som redan har en laddbar bil har beräknats för gruppen som har förbränningsmotor (130.000) men inte för den större gruppen som uppfyller geografiska kriteriet och inkomstkriteriet (210.000).

[1] Internetstiftelsen. Svenskarna och internet 2025. https://svenskarnaochinternet.se/rapporter/svenskarna-och-internet-2025/

En beskrivning av hur åtgärden eller investeringen genomförs (medlen för genomförande), med hänvisning till medlemsstatens administrativa kapacitet på central, och i förekommande fall regional och lokal nivå, med en förklaring av hur medlen kommer att absorberas i tid och kanaliseras till subnationella nivåer, i tillämpliga fall.

Den svenska sociala klimatplanen kommer att genomföras på nationell nivå av Naturvårdsverket. I statsbudgeten för år 2025 finns medel avsatta för att förbereda genomförandet av sociala klimatfondens implementering i Sverige. Naturvårdsverket har fått i uppdrag att arbeta med förberedelser. Ett IT-system för att ta emot och bedöma ansökningar och betala ut pengar till hushållen kommer att utvecklas under

2025 och driftsättas i början av 2026. Utgångspunkten för arbetet med att utveckla ett IT-system är att det ska vara enkelt för den som ska söka och ha en hög grad av automatisering för ansökan, beslut och utbetalning.

Naturvårdsverket fastställda processer och rutiner för att upptäcka, minimera och hantera risker för bedrägerier, korruption och intressekonflikter. Myndigheten har ett systematiskt arbetssätt, exempelvis genom upprättandet av ovan nämnda kontrollplanen, för att identifiera risker för bedrägeri, korruption och oegentligheter i verksamheten och hantera dessa risker.

Ansökan kommer att göras i en e-tjänst som utvecklas under 2025 hos Naturvårdsverket där den sökande skickar in ansökan till Naturvårdsverket.

Ansökningsförfarandet för elbilspremien kommer att vara elektroniskt och kräver att sökande har en e-legitimering som BankID eller liknande. Naturvårdsverkets bedömning är att de som kommer vara intresserade av att söka premien har tillgång till internet och e-legitimation.

Internetstiftelsen[1] konstaterar att majoriteten av Sveriges befolkning använder e-legitimation men användningen skiljer sig mellan olika åldrar:

- Av dem i arbetsför ålder 18–64 år använder sig 99 procent av e-legitimation.
- 91 procent av yngre pensionärer, 65-75 år, har e-legitimation.
- Bland äldre pensionärer, 76 år eller äldre, använder ca 56 procent e-legitimation.

Efter att ansökan inkommit i ärendesystemet inhämtas information automatiskt från andra myndigheter. De uppgifter som krävs för att kontrollera att kriterierna är uppfyllda kommer att hämtas direkt från Skatteverket (beslut om slutlig skatt och folkbokföringsuppgifter) samt från Transportstyrelsen (vägtrafikregistret). Vägtrafikregistret innehåller bl.a. uppgifter om ägare av fordon, leasingtagare, bilens drivlina (dvs om det är en elbil, laddbar bil, bil med förbränningsmotor), om bilen är påställd eller belagd med körförbud. Hos Naturvårdsverket kommer uppgifter att finnas om vilka geografiska områden som utgör stödområden, dvs. vilka kommuner (landsbygdskommuner) eller Deso-områden (glest befolkade områden i övriga kommuner) som uppfyller kriteriet om bostadsadress. Ansökan handläggs/bedöms därefter och beslut om beviljande av stöd eller avslag ges till den sökande. Om ansökan beviljas börjar utbetalningarna ske månadsvis direkt till den sökande. Utbetalningarna sker månadsvis i maximalt 36 månader. Innan utbetalning sker så görs kontroll av att en elbil finns registrerad på någon i hushållet, antingen som ägare eller leasingtagare. Den sökande får premien utbetald till det konto som är kopplat till personnumret alternativt till sin folkbokföringsadress. En bank i Sverige (Swedbank) har ett register där privatpersoner och företag kan registrera konto i alla svenska banker utan att vara kund hos Swedbank. Naturvårdsverket kommer inte att ha direktkontakt med bilförsäljare eller leasinggivare. Ingen avgränsning avseende bilmodeller eller bilens tillverkningsland kommer att göras så länge kravet att det ska vara en elbil uppfylls.

Det kommer att vara möjligt att ansöka om elbilspremie innan eller efter sökanden har köpt eller börjat leasa en elbil. För att premien ska betalas ut krävs det att sökanden har köpt eller leasat elbilen. Hänsyn tas dock inte till när sökanden blir betalningsskyldig för elbilen. Stödmottagaren kan dock själv bidra till att utbetalning sker i nära anslutning till att denna blir betalningsskyldig för elbilen, exempelvis genom att ansöka om premien i nära anslutning till köpet sker eller leasingperioden påbörjas.

Genom att ansöka om premien innan sökanden skaffar elbilen kan sökanden, innan denne förbinder sig att köpa eller leasa en elbil, försäkra sig om att den uppfyller kraven för elbilen och att den kommer att få premien utbetalad när den väl skaffar en elbil. Det kan vara en nödvändig förutsättning för att utsatta transportanvändare vågar skaffa en elbil med hjälp av premien.

Ansökningar kommer att hanteras i den ordning de inkommer och handläggas i turordning efter datum och tid. Inga andra kriterier för prioritering kommer att tillämpas.

Varje månadsutbetalning kommer att genomföras under förutsättning att mottagaren är registrerad i vägtrafikregistret som ägare eller brukare (gäller vid leasing) av en elbil. Vägtrafikregistret är ett nationellt register som administreras av Transportstyrelsen. Kontroll av registrering kommer att ske automatiserat och föreslås ske i samband med varje utbetalning, det vill säga en gång per månad. Om kontrollen visar att mottagaren är registrerad som ägare eller brukare av den elbil som legat till grund för premien kan

utbetalning ske. Hur många utbetalningar mottagaren kommer att få beror därmed på hur länge denne har kvar elbilen. Den första utbetalningen får ske när mottagaren har köpt eller leasat bilen, vilket kontrolleras i vägtrafikregistret. Förfarandet med månadsutbetalningar efter en automatiserad kontroll mot vägtrafikregistret innebär bl.a. att sökande inte själv kan begära utbetalning för att få premien och risken för bedrägeri och felaktigt utbetalade premier minskar. Den administrativa bördan av att genomföra kontroller blir även minimerad då de sker automatiserat.

Utbetalningen av starttillägget, som går till hushåll med de lägsta inkomsterna, sker i samband med den första månadsutbetalningen, på samma sätt efter kontroll av att mottagaren är registrerad i vägtrafikregistret. Återkrav av starttillägget beslutas i det fall mottagaren inte längre är registrerad som ägare eller brukare av en elbil och det ännu inte har gått 12 månader. Detta sker i så fall samtidigt som ytterligare utbetalningar av månadsbeloppet för premien upphör, eftersom dessa också är avhängiga att mottagaren fortfarande är registrerade som ägare eller brukare av elbilen. Utgångspunkten är att IT-systemet ska räkna ut hur stort belopp stödmottagaren ska betala tillbaka per dag när det gäller månadsutbetalningarna. Ambitionen är att kunna tillämpa motsvarande lösning för starttillägget, men detaljerna beror på vad som kommer att vara möjligt att lösa tekniskt.

Om den totala summan för återkravet understiget ett visst värde kommer Naturvårdsverket ha möjlighet att avskriva fordran.

[1] internetstiftelsen. Svenskarna och internet 2024
https://svenskarnaochinternet.se/app/uploads/2024/09/internetstiftelsen-svenskarna-och-internet-2024.pdf

En förklaring av hur åtgärden eller investeringen kommer att syfta till att åtgärda bristande jämställdhet, i tillämpliga fall.

Kvinnor är överrepresenterade bland de transportfattiga, med en relativ andel på 1,08. Detta kan troligtvis förklaras med en ökad representation i gruppen ensamstående med barn. Könsfördelningen bland de utsatta transportanvändarna är jämn, med en liten överrepresentation för kvinnor jämfört med i befolkningen som helhet år 2023. ETS 2 förväntas leda till att andelen män i gruppen utsatta transportanvändare ökar, så att den lilla skillnaden som finns idag mellan män och kvinnor minskar. Elbilspremien förväntas inte bidra till att minska bristande jämställdhet mellan könen. Andelen kvinnor är högre bland dem som inte äger en bil och elbilspremien förväntas i första hand sökas av bilägare. I denna grupp är männens relativa andel marginellt högre. Analysen av jämställdhet är osäker eftersom bilar är skrivna på enskilda individer, medan flera individer i samma hushåll kan använda bilen.

Tidsplanen för åtgärden eller investeringen; för stöd till utsläppssnåla fordon en tidsplan för gradvis minskning av det stödet.

Målet med den svenska sociala klimatplanen är att 115 596 utsläppsfria bilar (elbilar) ska ha köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien under perioden 2026–2032. Målet är formulerat utifrån antaganden om den totala finansieringen och hur många bilar den antas räcka till. Uppgifter om att målet nåtts förväntas kunna redovisas fjärde kvartalet 2032. Målet kommer att följas upp genom att hämta information från Naturvårdsverkets administrativa system om hur många bilar som har fått stöd. Detta mål ska ha uppnåtts vid stödperiodens (2026–2032) slut.

För att målet ska kunna nås behöver regeringen fatta beslut om en svensk förordning, som anger villkoren för stödgivningen. Ett delmål eller en milstolpe är därför att beslut om förordningen tas. När förordningen har offentliggjorts i Svensk författningssamling anses delmålet uppfyllt. Detta beräknas ske sista kvartalet 2025.

I normalfallet kommer antalet stödmottagare och antalet fordon att vara detsamma, men i undantagsfall

kan de stödmottagare som leasar en elbil få allvarliga ekonomiska problem, t.ex. på grund av sjukdom eller arbetslöshet. I sådana undantagsfall kommer samma fordon (efter sjukdomsfallet) i stället att kunna leasas ut till en annan person som uppfyller villkoren för elbilspremien. Därför är målet satt i form av antal fordon och inte i antal personer eller antal hushåll som får del av premien. Sverige väljer att utforma målet som en output-indikator i EU-förordningens bilaga IV, dvs. hur många fordon som får stöd. Alternativet att ange minskning av antal hushåll som är utsatta transportanvändare (en av resultatindikatorerna i EU-förordningens bilaga IV) vore utanför svenska statens kontroll eftersom många andra faktorer också påverkar antalet hushåll som ingår i gruppen utsatta till exempel löneförändringar, att hushåll flyttar osv.

Naturvårdsverket kommer att vara den myndighet som har huvudansvaret för genomförande, rapportering och mätning.

2.1.2.1.2. Inte orsaka någon betydande skada

Information om hur de åtgärder och investeringar som ingår i komponenten överensstämmer med principen om att inte orsaka någon betydande skada i den mening som avses i artikel 17 i förordning (EU) 2020/852. Kommissionen kommer att tillhandahålla teknisk vägledning i enlighet med artikel 6.5 i den här förordningen.

I den sektorsspecifika bilagan avseende transportområdet som följer med den tekniska vägledningen anges att bland annat köp och leasing av utsläppsfria fordon i den kategori som omfattar personbilar kan orsaka betydande skada för miljömålet Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar.[1] De krav som ställs på personbilar i den sektorsspecifika bilagan och som är aktuella för elbilspremien är

• Vid köp av nya bilar ska däcken ska vara av klass A inom externt däck- och vägbanebuller

•Vid köp av nya bilar ska däcken ska vara av klass A eller B inom drivmedelseffektivitet

Kraven avser däckens energimärkning. Energimärkning av däck regleras på EU-nivå genom förordning 2020/740.[2] Drivmedelseffektivitet anges på skala A till E, där däck märkta med klass A är effektivast genom att de har lägst rullmotstånd. Att däck har hög drivmedelseffektivitet innebär att de har lågt rullmotstånd, vilket ger en lägre drivmedelsförbrukning. Externt däck- och vägbanebuller anges på skala A till C, där A betyder ett lägre ljud och C ett högre ljud. Kraven gäller vid köp av nya bilar. Kraven bedöms följaktligen inte gälla vid köp av begagnade bilar eller vid leasing. Det går att kontrollera vilken klass ett däck har i det europeiska produktregistret för energimärkning, EPREL.

Däck med hög drivsmedelseffektivitet möjliggör en längre räckvidd för en elbil. Det finns därför incitament för en elbilstillverkare att utrusta en ny elbil med däck som är av klass A eller B inom drivmedelseffektivitet. Det finns även incitament att utrusta en ny elbil med däck som har högsta klass inom externt däck- och vägbanebuller, eftersom elbilar typiskt sett förväntas vara tysta. När bilar säljs inkluderas sommardäck i regel i priset.

En översikt i EPREL-databasen visar att det i flera fall inte finns vinterdäck i rätt dimension som klarar både buller- och rullmotståndskraven. Detta gäller särskilt för elbilar, som ofta är tunga och därför kräver förstärkta XL-däck. En ytterligare komplikation är att många svenska bilförare väljer dubbdäck. Dessa är undantagna från däckmärkningskraven genom att förordning (EU) 2020/740 inte ska tillämpas på däck som försetts med tilläggsutrustning för att förbättra friktionsegenskaperna. Från den 1 december-31 mars ska personbil klass I, personbil klass II, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagnar som dras av sådana fordon, vid färd på väg vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning när vinterväglag råder.[3] En undersökning som Trafikverket genomförde 2022 visar att 56,2 procent av svenska bilförare kör med dubbdäck på vintern. I Region Norr använde 95 % av bilförarna dubbdäck.[4] Om en ny elbil köps under vintersäsong levereras den till kunden med vinterdäck monterade och blir därmed inte kvalificerad för premien. För att uppfylla villkoren skulle återförsäljaren behöva montera sommardäck, vilket innebär att konsumenten tvingas köra hem på sommardäck mitt i vintern, för att sedan

byta tillbaka till vinterdäck. Detta framstår som en orimlig ordning. Alternativet, om nya bilar med dubbdäck helt undantas från kravet, så skapar det ett oönskat incitament att välja dubbdäck.

En undersökning utförd av branschorganisationen Mobility Sweden visar att endast 9 % av nya elbilar säljs med däck som uppfyller de nu aktuella kraven. Det betyder att kravet kommer bli kostnadsdrivande och de nya bilar som säljs med stöd av sociala klimatfonden riskerar att bli dyrare eftersom bilhandlaren behöver byta ut de däck som bilen levereras med från fabrik. Kravet skulle leda till kritik från boende i glesbygd som är ofta är beroende av dubbdäck och däck anpassade för grusvägar som inte uppfyller kraven. Den riktade elbilspremien inom ramen för sociala klimatfonden innebär att det är privatpersoner som anskaffar elbilarna. Eftersom det saknas nationella registeruppgifter om vilka däck som är monterade på fordonen saknas möjlighet att kontrollera att nya bilar som kvalificerar sig för premien faktiskt levereras med de specificerade däcken. Naturvårdsverket som ska administrera den riktade elbilspremien bedömer att det är svårt och resurskrävande att digitalisera en sådan process samt omständligt att bedriva tillsyn över. Sammanfattningsvis bedömer Sverige att energi- och bullerkraven på elbilarnas däck inte är praktiskt genomförbara i den riktade elbilspremien i Sverige.

[1] Europeiska kommissionen (2025). Technical guidance on applying the ‘do no significant harm’ principle under the Social Climate fund Regulation. C(2025) 880 final. 2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en (Hämtad 2025-03-20).

[2] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/740 av den 25 maj 2020 om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra parametrar, om ändring av förordning (EU) 2017/1369 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009.

[3] Transportstyrelsen (2025) https://www.transportstyrelsen.se/vinterdack (Hämtad 2025-09-04)

[4] Trafikverket (2022) https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1698191/FULLTEXT01.pdf (Hämtad 2025-09-08)

2.1.2.1.3. Delmål, mål och tidsplan

Delmål: C2.F.I1.1 Förordning om elbilspremie träder i kraft.

Beskrivning

Målet är att förordningen om den riktade elbilspremien träder i kraft. Målet är uppnått när regeringens beslut har offentliggjorts i Svensk författningssamling.

Mål: C2.F.I1.I20 Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn

Beskrivning

Eftersom syftet med åtgärden är att stödja utsatta transportanvändare, inklusive dem som påverkas av ETS 2, genom att underlätta tillgången till elbilar, så är det lämpligt att ha mål som är relaterade till antal hushåll som är utsatta transportanvändare och som har gynnas av åtgärden riktad elbilspremie.

Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för åtgärden

Löpnummer	Åtgärd	Milestone / Target	Namn på delmål/mål	Kvantitativ indikator (mål)			Tidsplan för uppnående	
				Enhet för åtgärd	Referensscenario	Mål	År	Kvartal
C2.F.I1.1.2026Q2	C2.F.I1	M	Förordning om elbilspremie träder i kraft.				2026	Q2
C2.F.I1.I20.2028Q4	C2.F.I1	T	Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn	Antal hushåll	0,00	92 477,00	2028	Q4
C2.F.I1.I20.2032Q3	C2.F.I1	T	Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn	Antal hushåll	92 477,00	115 596,00	2032	Q3

Varför det specifika delmålet eller målet valdes

Eftersom syftet med åtgärden är att stödja utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till elbilar, så är det lämpligt att ha mål som är relaterade till antal hushåll som är utsatta transportanvändare och som gynnas av åtgärden riktad elbilspremie.

Målformuleringen har också den fördelen att den överensstämmer med den gemensamma indikatorn 20 i förordningen om inrättande av en social klimatfond.

Inriktningen och utgångspunkten är att 115 596 elbilar ska kunna beviljas stöd och denna siffra har räknats fram utifrån hur många elbilspremier budgeten räcker till. Varje hushåll kommer enbart att kunna söka elbilspremien en gång för en elbil.

Måttet om antal utsatta transportanvändare som gynnats av åtgärder är ett resultatmått som är lätt att verifiera. Ett beslut om bifall ges till ett hushåll för en elbil. Enheten som mäts är ”antal hushåll”. När beslutet om bifall tagits kan hushållet räknas som gynnat av åtgärden.

Varje premie kommer sedan att betalas ut månadsvis. Månadsutbetalningar speglar betalningsflödet för den som skaffar en bil, antingen månadsavgiften vid leasing eller månadsavbetalning vid finansiering med ett billån. I det fall en handpenning måste erläggas initialt vid köp av en bil bedöms en del av målgruppen ha en bil med förbränningsmotor av inte oansenligt värde som vid försäljning kan bidra till handpenning. En utmaning för den del av målgruppen som har lägst inkomst är kreditvärdigheten och månadsvisa utbetalningar bedöms kunna öka deras möjlighet något till att beviljas ett billån eller ett leasingavtal. Att införa en kombination av klumpsumma och månadsutbetalningar där det exempelvis utgår månadsvisa utbetalningar för leasing och en klumpsumma vid köp av en elbil bedöms inte vara svårare och mer kostnadsdrivande att genomföra i det administrativa systemet.

Uppskattningar av antalet hushåll har gjorts utifrån antaganden om antalet beslut om beviljade premier varje år under perioden 2026–2029.

Vad milstolpen eller indikatorn/målet mäter

Målet mäter hur många hushåll som beviljats en elbilspremie.

Vilken metod och källa som kommer att användas och hur man objektivt kommer att kontrollera att delmålet eller målet uppnås korrekt

Uppgifter kan tas ut från Naturvårdsverkets IT-system.

Bidragsbeslut och den första månatliga betalningen kommer att användas för verifiering och göras tillgänglig på begäran av Kommissionen.

Vilket referensscenario (utgångspunkt) och vilken nivå eller specifik punkt som ska uppnås (endast för indikatorer/mål)

Eftersom elbilspremien är en helt ny åtgärd så är baseline 0.

När de slutliga delmålen eller målen kommer att uppnås (per kvartal och år)

År 2032, 3:e kvartalet, ska alla beslut ha beviljats till hushåll som är utsatta transportanvändare för de totalt 115 596 elbilarna. Målet kan eventuellt överträffas.

vem och vilken institution som ska ansvara för genomförande, mätning och rapportering.

Naturvårdsverket.

2.1.2.1.4. Finansiering och kostnader

Information och förklaring om de beräknade totala kostnaderna för komponenten och för varje åtgärd och investering, styrkt av lämplig motivering, inbegripet

Använd metod, underliggande antaganden (t.ex. om enhetskostnader, kostnader för insatsvaror) och motivering av dessa antaganden

Kostnader för införande av den sociala klimatplanen beräknas för den åtgärd som Sverige föreslår finansieras med ca 75 procent av fonden och ca, dock minst, 25 procent av nationella medel. Den största kostnaden i den svenska sociala klimatplanen kommer att vara för åtgärden som kommer att betalas ut till målgruppen för stödet.

Sverige kommer inte att ansöka om finansiering från andra unionsinstrument för att bidra till finansiering av elbilspremien. Det är inte heller aktuellt med privat finansiering.

Enhetskostnad. Statens kostnad per fordon, benämnd nedan för enhetskostnad. Elbilspremien kommer att uppgå till högst 46.800 kr per fordon för de ansökningar som lämnas in under 2026 – 30 juni 2028 och utbetalas med 1.300 kr/månad i max 36 månader. Från 1 juli 2028 kommer premien att uppgå till högst 36 000 kronor per fordon. Till hushåll med de lägsta inkomsterna (upp till 50 % av medel) tillkommer ett starttillägg som kommer att uppgå till 18.000 kr per fordon och utbetalas samtidigt med den första månadsutbetalningen av elbilspremien. Från den 1 juli 2028 uppgår starttillägget till 10.000 kr per fordon.

Bedömningen av stödbehovet bygger på historiska data, förenklade beräkningar av prisskillnaden mellan fordon med förbränningsmotor och fordon som är rena elbilar (batterielbilar) och en studie av betalningsviljan hos utsatta transportanvändare. Enhetskostnaden planeras sänkas år 2028 baserat på bedömningen att priserna kommer att sjunka. Sänkningen möjliggör också att budgeten de sista åren räcker till fler hushåll (fler elbilar).

Marknaden för begagnade och nya elbilar i Sverige

När det gäller tillgång och efterfrågan på elbilar, så finns det uppgifter om att det såldes 63.769 begagnade elbilar via bilhandlare under 12 månader (mellan mars 2024 och mars 2025)[1]. Samtidigt var exporten av elbilar från Sverige stor, nämligen 18.118 batterielbilar [2]. Exporten ökade med 75 procent under 2024 från år 2023. Exporten av elbilar och laddhybrider är så pass omfattande att den har en betydande påverkan på tillväxttakten av laddbara bilar i trafik.

Angående priserna så finns flera olika källor på priser på elbilar, skurna på olika ledder, vilka ger pusselbitar till en bild av marknaden. I en källa som visar **andel sålda elbilar i olika prisintervall**, kan utläsas att omkring 27-29 % av sålda begagnade elbilar hos den bilhandlaren låg mellan 100.000-199.999 kr [3]. Cirka 25% fanns i prisintervallet mellan 200.000-299.999 kr. Endast 6-7 % kostade under 100.000 kr. Sålunda låg priset för cirka 60 % av fordonen under 300.000 kr. Data kommer från den femte största bilhandlaren utifrån försäljning av elbilar 2024. Antalet fordon som ligger till grund för diagrammet utgör därför endast en del av den svenska marknaden.

Figur 1. Andel sålda elbilar i olika prisintervall och mätarställningar hos KVD-bil år 2024 (se separat dokument 2.1.2.1.4 Finansiering och kostnader - tre figurer)

Data från Blocket [4] (försäljningswebbplats, som täcker både bilhandlar- och privatannonser, dokumentation på powerpoint från möte med branschen), visar **medianpriser på begagnade elbilar**. De har sjunkit från mars 2024 (median ca 415.000 kr) till mars 2025 (median 356.900 kr). Intressant är att median för elbilar är mycket högre än median för bensin- och dieselbilar, vilket talar för att merparten av fordonen finns i ett högre prissegment. Elbilarna är också yngre, 90 % av elbilarna hos bilhandlare var 48 månader eller yngre.

Prisuppgifter som inte kan användas direkt, men som stärker bilden av ovanstående, är ett axplock av populära begagnade elbilar och deras motsvarigheter som går på fossila drivmedel. Källan är Blocket och siffrorna gäller medianpriser. Ett exempel på en liten begagnad elbil ger 150.000 kr i medianpris (45.000 kr dyrare än median för samma modell med bensindrift). Ett exempel på mellanstor begagnad bil har medianpris 245.000 kr (73.000 kr dyrare än median för liknande modell, samma märke, som drivs med bensin).

Prisutveckling 12 mån: De tio populäraste begagnade elbilarna samt deras medianpriser och prisutveckling finns också från Blocket [5]. Medianpriset på de 10 elbilsmodellerna är 292.600 kr, vilket är 15 % lägre än 12 månader tidigare.

Prisutveckling 2022-2025: Bilpriser.se har ett index som visar prisutveckling från 2016-mars 2025. Naturvårdsverket har fått en promemoria från 2030-sekretariatet som tagits fram av bilpriser.se. Indexet för elbilar som kostade mindre än 400.000 kronor visar att förändringen från våren 2022 till våren 2025 är en prissänkning med ungefär 30 procentenheter på tre år (från cirka index 150 till cirka index 120). Grafen är svårläst och därför blir slutsatserna ungefärliga. Faktorer bakom prisförändringen beskrivs av branschen som effekt av styrmedelsförändringar och teknikutveckling.

Figur 2. Prisutveckling på elbilar med begagnatpris under 400.000 kr. (se separat dokument 2.1.2.1.4 Finansiering och kostnader - tre figurer)

Prisutvecklingen framåt: Bilpriser.se gör bedömningen att prisnivån för begagnade elbilar kommer att sjunka något ytterligare under 2025 bland annat pga ökat utbud (fler nya elbilar köps) och ökat antal billigare elbilsmodeller.

Angående **nya elbilar** så finns prisuppgifter hos Skatteverket. De anges av Trafikanalys vanligtvis vara lite högre än priserna ute i bilhandeln. Av de drygt 650 olika elbilar som listas av Skatteverket i februari 2025 finns 39 modeller med ett pris under 450.000 kr.

Sammanfattning om elbilsmarknaden: Det är svårt att dra entydiga slutsatser om prisnivån, men utifrån de data som Naturvårdsverket har tillgång till så bedöms nedanstående siffror vara rimliga som antaganden vid analyser av den riktade elbilspremien:

Små (eller billigare/äldre) begagnade elbilar finns nu för i snitt 150.000 kr (variation mellan ca 100.000-200.000). Mellanstora (eller mellanprissegment/nyare) begagnade elbilar finns nu för i snitt 250.000 kr (variation mellan ca 200.000-300.000 kr). Dyrare elbilar bedöms inte som aktuella för utsatta transportanvändare.

Om den prissänkning som vi sett de senaste tre åren (30 procentenheter år 2022-2025) på billigare begagnade elbilar fortsätter tre år framåt så sjunker snittpriset på liten begagnad elbil till 105.000 och på mellanstor begagnad elbil till 175.000 kr. Det gör det rimligt att i juli 2028 också sänka elbilspremien med ungefär 30 %.

Det finns givetvis en stor osäkerhet kring detta antagande om framtida prissänkning på begagnade elbilar. Tidigare sänkning hänger samman med bl.a. styrmedelsförändringar i Sverige och framåt handlar det snarare om att billigare nya elbilar efter några år förväntas bli billigare begagnade elbilar. Om så verkligen blir fallet beror bl.a. på tillgång och efterfrågan.

<u>Beslutsunderlag om stödnivån.</u>

Analysen har baserats på effekter av tidigare klimatbonus, samtal med bil- och leasingbranscherna, tillgängliga prisuppgifter, förenklade beräkningar och en studie av betalningsvilja.

Den klimatbonus [6] som fanns i Sverige under åren 2018–2022 var utformad så att stödet först var 70 000 kronor och sänktes senare till först 60 000 kronor och sedan till 50 000 kronor per fordon. Utfallet av

det styrmedlet var att ett antal nya elbilar togs upp på den svenska marknaden. Analyser gjorda av Trafikanalys visar att de tidiga användarna av elbilar framför allt var hushåll med högre inkomster, belägna runt stora och medelstora städer [7].

För att nå lägre medelinkomsttagare och transportfattiga så kommer premien per fordon att behöva vara på en relativt hög nivå även om det i dagsläget finns billigare begagnade elbilar på marknaden.Excel-beräkningar baserat på data från Trafikanalys pekar på att det fortfarande behövs en relativt hög premie för att inte de utsatta transportanvändarna ska bli tvungna att köpa en i inköp billigare bil som går på bensin eller diesel. Data på inkomster, fordon och körsträckor ligger till grund för förenklade kalkyler, gjorda av Naturvårdsverket, där värdeminskning hos en elbil (ökad kostnad) ställs mot lägre driftskostnader med elbil istället för med ”fossilbil” (lägre kostnad) för hushåll med olika inkomster och årliga drivmedelskostnader. Resultaten av beräkningarna varierar mycket främst beroende på att de elbilspriser som läggs in i kalkylen varierar mycket.

Resultatet av en studie gjord av Ramboll [8] på uppdrag av Naturvårdsverket pekar på att om premien ligger på drygt 50 000 kronor per fordon så kan cirka hälften av de stödberättigade utsatta transportanvändarna och de transportfattiga med bil vara intresserade av att välja en elbil. Betalningsviljan kan sammanfattas med nedanstående figur 16 nedan.

Figur 3 *Nödvändig stödnivå för att välja en elbil över en ”fossilbil”, uppdelar på inkomstnivå. Blå stapel visar svar från personer (n=191) med total hushållsinkomst under 30.000 kr/mån för sammanboende och under 15.000 kr/mån om man är ensamstående. Röd stapel visar svar från personer (n=312) med total hushållsinkomst i intervallet 30.000-50.000 kr/mån respektive 15.000-25.000 kr/mån. Källa: Ramboll 2025-05-15 Betalningsvilja för elbilar – hos låg- och medelinkomsttagare i lands- och glesbygd.* (se separat dokument 2.1.2.1.4 Finansiering och kostnader - tre figurer)

Ovanstående figur, där respondenter som är ”transportfattiga” syns i den blåa stapeln, visar att även de transportfattiga i hög utsträckning (cirka hälften) kan tänka sig att skaffa en elbil om storleken på premien är mellan 50.000 och 60.000 kronor.

Förslaget att sänka premien storlek vid halvårsskiftet 2028 är baserat på en hypotes att priserna på elbilar, inklusive priserna på begagnade elbilar, kommer att sjunka. Samtidigt har Priserna på begagnade elbilar har sjunkit, särskilt de senaste två åren, och experter förväntar sig att priserna på nya elbilar också kommer att sjunka framöver. Hur mycket priserna kommer att sjunka är mycket svårt att bedöma. De historiska data över prisutvecklingen på begagnade elbilar som finns tillgängliga (källa: www.bilpriser.se) visar att de billigare (under 400 000 kr) begagnade elbilarnas priser har fluktuerat mellan 2019 och 2024. Mellan 2021 och 2022 steg priserna på dessa fordon med ungefär 50 % varefter de har fallit med 30 procentenheter sedan dess. En fortsatt sänkning av priserna på begagnade elbilar är inte orimlig, särskilt som det också väntas komma in mindre och billigare nya elbilar på marknaden under åren 2025–2026 vilka kan komma att säljas som begagnade åren 2028–2029. Om prissänkningar fortsätter så kan elbilspremien sänkas och ändå kan incitamentseffekten för utsatta transportanvändare bibehållas. kollektivtrafik.Om det blir ett stort intresse för premien skulle eventuellt målet för åtgärden kunna överträffas.

Analys: Storleken på premien är densamma för båda nya och begagnade elbilar.

Syftet med den sociala klimatfonden är att hantera de sociala konsekvenserna och fördelningseffekterna av ETS 2. Fondens specifika mål är att stödja utsatta grupper med åtgärder som bl.a ger bättre tillgång till utsläppsfri mobilitet. Det är med andra ord inte fordonet som ska stödjas utan hushållet. Därmed finns det inte någon anledning att ge ett högre stöd för nya elbilar. Att ha samma premie för både små och stora elbilar, och för både nya och begagnade elbilar förväntas snarare premiera små begagnade bilar. Vid köp av en billig elbil blir ju premien en stor andel av priset, medan premien inte räcker så långt för den som vill köpa ett dyrt fordon, vilket på ett bra sätt kan komplettera den utveckling som tidigare lett till elbilar framförallt i ”premiumsegmentet”.

Storleken på premien är också densamma för både köp och leasing samt utbetalas månadsvis. Bakgrunden till samma premie oavsett finansieringsalternativ är att skapa valfrihet för stödmottagarna att kunna välja

det som passar de egna förutsättningarna. Kontantköp, köp med billån samt leasing är enbart olika finansieringslösningar som sannolikt har samma ”värde” i förhållande till sociala klimatfondens syfte. Man kan argumentera kring osäkerheten om hushållen med lägst inkomster kommer att klara kreditprövningen inför ett leasingavtal. Man kan också argumentera för att leasing skulle vara mer attraktivt för grupperna med lägre inkomster eller som inte har en dyr fossilbil att sälja, eftersom ingen kontantinsats krävs. Leasing kan vara ett sätt att jämna ut kostnaderna över en period i jämförelse med ett köp som kräver kontantinsats. Leasing, som affärsmodellen ser ut i Sverige, kräver ofta ingen eller en mycket låg kontantinsats, vilket gör det ekonomiskt tillgängligt för fler människor.

Premien kommer att utbetalas månadsvis direkt till stödmottagaren av flera skäl. Ett jämt flöde av utbetalningar med lägre belopp bedöms minska otillbörlig påverkan på stödmottagare. Vid varje utbetalning görs kontroll om stödmottagaren fortfarande är berättigad till stödet vilket gör att eventuella återkrav inte blir så stora och eventuell skuldsättning begränsas.

Antagande om växelkurs

Växelkursen mellan svenska kronor och euro har utgått ifrån värden i regeringens budgetproposition [9]. Där framgår antagen växelkurs åren 2026, 2027 och 2028. För denna plan har växelkursen åren 2029-2032 antagits ligga på samma nivå som anges i Förordning (1999:710) om valutakurs vid stöd från EU-budgeten (även om den inte hänvisar till sociala klimatplanen specifikt). Se tabell 1.

Tabell 1. Antagande om växelkurs. Anm: 2026-2028 kommer från budgetpropositionen medan 2029-2032 överensstämmer med växelkurs angiven i Förordning (1999:710) om valutakurs vid stöd från EU-budgeten.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Växelkurs SEK per EUR	10,9	10,7	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5

[1] Personlig kommunikation med Marcin Stepman, Shipstedt Mobility, 2025-04-03. Ursprungskällan uppges vara vroom.nu.

[2] Trafikanalys webbplats: https://www.trafa.se/vagtrafik/export-av-begagnade-personbilar-2024-15270/

[3] 2030-sekretariatet. Mars 2025. Promemoria med data från KVD-bil.

[4] Personlig kommunikation med Marcin Stepman, Shipstedt Mobility, 2025-04-03.

[5] Personlig kommunikation med Marcin Stepman, Shipstedt Mobility, 2025-04-03.

[6] Klimatbonusen utgör den ena delen av bonus–malus-systemet som infördes den 1 juli 2018. Den andra delen utgörs av malus, dvs. den förhöjda fordonsskatt som under tre år tas ut för fordon med höga utsläpp av koldioxid. Regeringskansliet (2022). *Klimatbonusen upphör den 8 november*. https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/11/klimatbonusen-upphor-den-8-november/ (Hämtad 2025-03-20).

[7] Trafikanalys (2023). Vem väljer en elbil? De svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider. Rapport 2023:2. Vem väljer en elbil? De svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider (Hämtad 2025-03-20).

[8] Ramboll 2025-05-15 Betalningsvilja för elbilar – hos låg- och medelinkomsttagare i lands- och glesbygd.

[9] Regeringens Vårproposition 2025 (2024/2025:100) Från tabell 3.6 (sidan 34) om nyckeltal finansiella variabler.

Den vägledande heltäckande tidsplanen för när dessa kostnader förväntas uppstå

Nedan ges över övergripande beskrivning av hur kostnaderna över tid har beräknats. En utförlig beskrivning med tabeller finns som referensdokument.

Kostnader för transportfattiga hushåll

Kostnad för elbilspremien: Den totala kostnaden för elbilspremien, inklusive starttillägget, för transportfattiga beräknas enligt följande:

= uppskattat antal elbilspremier till transportfattiga * ((månadsbelopp SEK * 36 månader) + (starttillägget SEK))

Kostnad per transportfattigt hushåll, period ett (januari 2026-juni 2028): Under den första perioden, då elbilspremien är högre, blir beräkningen per transportfattigt hushåll:

= (1 300 SEK/månad * 36 månader) + (18 000 SEK) =64800 SEK/hushåll

Kostnad per transportfattigt hushåll, period två (juli 2028-december 2029): Under den andra perioden, då elbilspremien är lägre, blir beräkningen per transportfattigt hushåll:

= (900 SEK/mån * 36 månader) + (10 000 SEK) = 42 400 SEK/hushåll

Eftersom ett hushåll enbart kan beviljas elbilspremie en gång, så är kostnaden för ett transportfattigt hushåll detsamma som kostnaden för en elbil.

Kostnader - övriga utsatta transportanvändare

Kostnader för elbilspremien för övriga utsatta transportanvändare: Den totala kostnaden för elbilspremien för övriga utsatta transportanvändare**,** det vill säga hushåll som har en hushållsinkomst mellan 50 % och 80 % av medelinkomsten i landet, beräknas enligt följande under första perioden:

= uppskattat antal elbilspremier till övriga utsatta transportanvändare * (månadsbelopp SEK * 36 månader)

Kostnad per hushåll i gruppen övriga utsatta transportanvändare, period ett: Under den första perioden, då elbilspremien är högre, blir beräkningen per hushåll i gruppen övriga utsatta transportanvändare:

= (1300 SEK/månad * 36 månader) =46 800 SEK/hushåll

Kostnad per hushåll i gruppen övriga utsatta transportanvändare, period två: Under den andra perioden, då elbilspremien är lägre, blir beräkningen per hushåll i gruppen övriga utsatta transportanvändare:

= (900 SEK/månad * 36 månader) =32 400 SEK/hushåll

I tabell 1 visas antal elbilar per år som förväntas gå till transportfattiga hushåll och till hushåll i gruppen övriga utsatta transportanvändare. Uppskattningarna baseras på betalningsviljestudien och samma siffror används i analysen av effekter.

Tabell 1 ***Uppskattat antal nya beslut om elbilspremier per år, fördelat på uppskattat antal elbilar till transportfattiga och till övriga utsatta transportanvändare.*** Anm.: första året, när systemet med den riktade elbilspremien ska komma igång, förväntas ansökningar komma in i något långsammare takt än år 2027 och 2028. År 2029 tas ansökningar emot endast fram till halvårsskiftet enligt den planerade utformningen.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totalt

Antal elbilar till transportfattiga - beslut per år	8 587	11 449	9 404	7 360	0	0	0	36 800
Antal elbilar till övriga utsatta transportanvändare - beslut per år	18 386	24 514	20 137	15 759	0	0	0	78 796
Totalt antal beslut om elbilar i båda målgrupperna	**26 972**	**35 963**	**29 541**	**23 119**	**0**	**0**	**0**	**115 596**

Som framgår av tabell 1 så är planen att möjligheten att ansöka om elbilspremien (och därmed också få starttillägget) upphör efter 2029.

När Naturvårdsverket fattar ett beslut om elbilspremie, till ett hushåll, så bokförs det beviljade beloppet som ”bokat” och summa beviljade SEK måste understiga det bemyndigande som Regeringen har angett att myndigheten får bevilja medel för. Det så kallade bemyndigandet ger myndigheten rätt att binda upp statens medel framåt i tiden.

Utbetalningar – beräknat antal utbetalningar och belopp att utbetala

För att beräkna de totala utbetalningarna fördelat över åren 2026-2032, så behöver uppskattat antal elbilar i tabell 1 omvandlas till uppskattade utbetalningar. Månadsbeloppet betalas varje månad i maximalt 36 månader medan starttillägget betalas ut samtidigt som den första månadsbetalningen till de hushåll som är i transportfattiga.

För de elbilspremier som fortfarande har utbetalningar kvar i juni 2032 så kommer **hela** det återstående beloppet att utbetalas då i juni 2032. Det beräknas maximalt kunna bli 5 400 SEK per hushåll (givet att alla som ansökt om elbilspremie innan sista juni 2029 har hunnit få beslut och införskaffat elbilen senast december 2029).

För varje månad så beror det totala utbetalade beloppet dels av antalet nya beslut om stöd som fattas, dels av antalet elbilspremier för hushåll, som tidigare fått beslut om elbilspremien, men som ännu inte uppnått det maximala antalet på 36 månaders betalning.

Formeln för utbetalningar en given månad lyder:

= (antal nya beslut om elbilspremier under aktuell månad till transportfattiga * (månadsbeloppet för premien + starttillägget) + antal nya beslut om elbilspremier under aktuell månad till övriga utsatta transportanvändare * (månadsbeloppet för premien)) + återstående månadsbelopp att utbetala till både transportfattiga och övriga utsatta transportanvändare baserat på beslut som fattats tidigare.

Uppskattat antal nya beslut redovisas i tabell 2. Sammanfattning av kostnadernas fördelning över åren

samt underliggande antaganden bakom beräknade utbetalningar återfinns i tabell 8.

Tabell 2 ***Uppskattat antal nya beslut***

Period	Beslut om antal elbilar per månad i perioden (elbilspremie och starttillägg)	Beslut om antal elbilar per månad (endast elbilspremie)	Totalt antal elbilar som utbetalning därmed ska göras för per mån
1 (jan 2026-juni 2028)	954	2043	2997
2 (juli 2028-dec 2029)	613	1313	1927

Tabell 8. ***Sammanfattning av kostnadernas fördelning över åren samt underliggande antaganden bakom beräknade utbetalning***

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totalt
Uppskattat antal beslut om elbilstöd (till alla i målgruppe rna), stycken	26 972	35 963	29 541	23 119	-	-	-	115 596
Beräknad summa beslutade elbilspremi er och starttillägg i SEK	1 416 865 200	1 889 153 600	1 355 910 000	822 666 400	-	-	-	5 484 595 200
…varav uppskattad beslutad summa till transportfa ttiga hushåll, SEK	556 416 000	741 888 000	526 976 000	312 064 000	-	-	-	2 137 344 000
Beräknat antal utbetalning ar per år, stycken	143 448	568 877	975 913	1 132 494	829 724	420 643	98 257	4 169 357
Beräknat utbetalning sbelopp per år i SEK	329 880 167	930 736 689	1 380 118 094	1 420 677 533	912 181 711	396 560 306	114 440 700	5 484 595 200

Se även referensdokumentet 2.1.2.1.4 Finansiering och kostnader - tidsplan utförlig beräkning

information om det nationella bidraget till de totala kostnaderna för åtgärderna och investeringarna,

Nationella bidraget. Den nationella bidraget till de totala kostnaderna av åtgärden uppgår till 129 941 459 EUR (ej nationellt bidrag till tekniskt stöd inkluderat).

Eventuell information om vilken finansiering från andra unionsinstrument som är eller skulle kunna bli aktuell för samma åtgärd/investering

Inte aktuellt.

Eventuell information om planerad finansiering från privata källor och vilken hävstångseffekt som eftersträvas, i förekommande fall

Inte aktuellt.

Motivering av de beräknade kostnadernas rimlighet och trovärdighet, vid behov med beaktande av nationella särdrag

Enhetskostnaden för elbilspremien beräknad per fordon baseras i första hand på en betalningsviljestudie, som gjorts i april 2025 och som mätt betalningsviljan hos ett urval personer. Studien bedöms på ett relativt tillförlitligt sätt visa på stödbehovet hos målgruppen.

Den största risken vad gäller målen bedöms vara i vilken mån storleken på elbilspremien tillsammans med det kommunikativa stödet i komponent C4 kommer att vara tillräckligt för att målgruppen i praktiken kommer att söka elbilspremien i den utsträckning som antas. Nuvarande bedömning är dock den bästa möjliga uppskattningen baserat på tillgänglig information.

Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för åtgärden/investeringen

Löpnummer	Åtgärd	Från och med (datum)	Till och med (datum)	TOTALT	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I1	Riktad elbilspremie	1 jan. 2026	31 dec. 2032	519 593 452	30 267 779	86 994 922	131 455 208	135 318 464	86 884 620	37 772 070	10 900 389

2.1.2.1.5. Motivering för att gynna andra enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare (i tillämpliga fall)

Om stöd från fonden tillhandahålls genom andra offentliga eller privata enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag eller utsatta transportanvändare, en förklaring av vilka åtgärder eller investeringar som dessa enheter kommer att genomföra och hur dessa åtgärder och investeringar i sista hand kommer att gynna utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare.

Om stöd från fonden tillhandahålls genom finansförmedlare, en beskrivning av de åtgärder som medlemsstaten avser att vidta för att säkerställa att finansförmedlare överför hela förmånen till slutmottagarna.

Inga andra grupper än de som beskrivs i avsnitt 1.5 kommer att gynnas av den åtgärd som föreslås i Sveriges sociala klimatplan.

I gruppen transportfattiga ingår också transportfattiga utan bil med förbränningsmotor. Eftersom de transportfattiga, som bor i landsbygdskommuner eller i andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik, inte bedöms kunna stödjas genom mer kollektivtrafik mot bakgrund av att det geografiska området är för stort för att fondens medel skulle räcka, så ingår även dessa transportfattiga i områden med begränsad kollektivtrafik men i dagsläget utan bil med förbränningsmotor i den grupp som kan bli beviljade den riktade elbilspremien. Förhoppningen är att t ex en subventionerad leasing av elbil skulle kunna hjälpa gruppen med deras transportbehov.

Det faktiska antalet stödberättigade, inklusive utsatta transportanvändare omfattar ca 800 000 hushåll. I gruppen ingår dock de som inte äger bil i dagsläget. För majoriteten av dessa är det troligtvis inte intressant att nyttja premien.

2.1.2.1.6. Additionalitet

Förklaring och motivering av hur de nya eller befintliga åtgärderna eller investeringarna utgör tillägg till och inte ersätter återkommande nationella budgetutgifter, i enlighet med artikel 13.2, inbegripet en sådan förklaring och motivering med avseende på åtgärder och investeringar som ingår i planen i enlighet med artikel 4.5.

Den riktade elbilspremien till hushåll med hushållsinkomst med hänsyn tagen till hushållssammansättning upp till 80 procent av medel[1] som bor i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik är additionell både i förhållande till de EU-gemensamma styrmedlen och de svenska nationella styrmedlen på klimat- och transportområdet. Inget annat styrmedel syftar till eller leder till att elbilar köps eller leasas av de utsatta transportanvändarna (se vidare sektion 1.5). I den bemärkelsen är styrmedlet additionellt. Elbilspremien är en helt ny åtgärd.

Vad gäller premiens additionella effekt på antalet elbilar relativt referensalternativet så redovisas den under förväntade effekter.

[1] Uttryckt som inkomst per konsumtionsenhet.

2.1.2.1.7. Förenlighet med EU:s regler för statligt stöd

Förklaring av huruvida stödet till åtgärden eller investeringen i) inte kommer att utgöra statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget, ii) kommer att finansieras på grundval av en befintlig statlig stödordning

som omfattas av en gruppundantagsförordning, särskilt den allmänna gruppundantagsförordningen, eller som godkänts genom ett beslut av kommissionen om statligt stöd (med referensnumret till en sådan stödordning (SA.nnnnn)), eller iii) leder till en ny statlig stödåtgärd, med en förklaring om huruvida den kommer att uppfylla villkoren i en gruppundantagsförordning, t.ex. den allmänna gruppundantagsförordningen (med angivande av den aktuella artikeln i denna), iv) är förenligt med förordningen om stöd av mindre betydelse, v) kräver en anmälan om statligt stöd, med angivande av tidpunkten för när medlemsstaten avser att förhandsanmäla eller anmäla det planerade stödet till åtgärden eller investeringen till kommissionen, och det tillämpliga instrumentet för statligt stöd som säkerställer dess förenlighet med den inre marknaden.

Förslaget bedöms vara förenligt med EU:s statsstödsregler eftersom elbilspremien ska vara en förmån för enskilda som ska användas till elbilar som är avsedda för privat bruk. För att säkerställa att premien inte kommer att utgöra otillåtet statsstöd kommer premien att betalas ut direkt till den enskilde, och alltså inte gå via en tredje part så som en bilhandlare.

2.1.3. Beräknade totala kostnader för komponent C2

Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för åtgärderna/investeringarna för komponenten

Löpnummer	Åtgärd	Från och med (datum)	Till och med (datum)	TOTALT	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I1	Riktad elbilspremie	1 jan. 2026	31 dec. 2032	519 593 452	30 267 779	86 994 922	131 455 208	135 318 464	86 884 620	37 772 070	10 900 389
TOTALT				519 593 452	30 267 779	86 994 922	131 455 208	135 318 464	86 884 620	37 772 070	10 900 389

Tabell med uppgifter om finansieringen av komponenten

TOTALT	Stöd från Sociala klimatfonden	Överföring från program med delad förvaltning	Nationellt offentligt bidrag	Andel av det nationella bidraget (= nationellt offentligt/totalt)
519 593 452	389 695 089	0	129 898 363	25,0000%

2.1.4. Delmål och mål för komponent C2

Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för komponenten

Löpnummer	Åtgärd	Milestone / Target	Namn på delmål/mål	Kvantitativ indikator (mål)			Tidsplan för uppnående	
				Enhet för åtgärd	Referensscenario	Mål	År	Kvartal
C2.F.I1.1.2026Q2	C2.F.I1	M	Förordning om elbilspremie träder i kraft.				2026	Q2
C2.F.I1.I20.2028Q4	C2.F.I1	T	Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn	Antal hushåll	0,00	92 477,00	2028	Q4
C2.F.I1.I20.2032Q3	C2.F.I1	T	Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn	Antal hushåll	92 477,00	115 596,00	2032	Q3

2.1.5. Scenario vid ett senare införande av utsläppshandelssystemet

Beskrivning och kvantifiering av de nödvändiga anpassningarna av åtgärderna, investeringarna, delmålen, målen, storleken på det nationella bidraget och andra relevanta delar av planen till följd av att införandet av det utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG i enlighet med artikel 30k i det direktivet har skjutits upp.

En särskild version av sammanfattningsrutan, tabellen över delmål, mål och tidsplan samt tabellen över beräknade kostnader.

I händelse av ett senare införande av utsläppshandelsdirektivet kommer det svenska genomförandet av planen att anpassas till mindre totalt tillgängliga medel. En större del av den svenska medfinansieringen kommer att behövas i början av perioden.

Målet har räknats fram utifrån vad den totala finansieringen antas räcka till.

Ett senareläggande av införandet av utsläppshandelssystemet har liten påverkan på de administrativa kostnaderna. I antagandet om administrativa kostnader i ett sådant scenario har det inte räknats med att inkomna ansökningar om stöd stoppas. Kostnader för tekniskt stöd är en kostnadspost som dock kan påverkas av senareläggning av införandet av ETS 2 då den delen beräknas finansieras från fonden i sin helhet och inte det nationella bidraget.

I händelse av ett senare införande av ETS 2 är målet att stödja utsatta transportanvändare genom en åtgärd som ger 96 833 utsläppsfria bilar (elbilar), eftersom det är det antal elbilar (och därmed hushåll) som finansieringen räcker till.

Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående av komponenten

Löpnummer	Åtgärd	Milestone / Target	Namn på delmål/mål	Kvantitativ indikator (mål)			Tidsplan för uppnående	
				Enhet för åtgärd	Referensscenario	Mål	År	Kvartal
C2.F.I1.1.2026Q2	C2.F.I1	M	Förordning om elbilspremie träder i kraft.				2026	Q2
C2.F.I1.I20.2028Q4	C2.F.I1	T	Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn	Antal hushåll	0,00	77 466,00	2028	Q4
C2.F.I1.I20.2032Q3	C2.F.I1	T	Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn	Antal hushåll	77 466,00	96 833,00	2032	Q3

Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för insatserna för komponenten

Löpnummer	Åtgärd	Från och med (datum)	Till och med (datum)	TOTALT	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I1	Riktad elbilspremie	1 jan. 2026	31 dec. 2032	436 192 696	25 377 313	73 001 425	110 356 022	113 618 648	72 964 753	31 720 524	9 154 011
TOTALT				436 192 696	25 377 313	73 001 425	110 356 022	113 618 648	72 964 753	31 720 524	9 154 011

Tabell med uppgifter om finansieringen av komponenten

TOTALT	Stöd från Sociala klimatfonden	Överföring från program med delad förvaltning	Nationellt offentligt bidrag	Andel av det nationella bidraget (= nationellt offentligt/totalt)
436 192 696	327 144 522	0	109 048 174	25,0000%

2.3. KOMPONENT: C4 - Tekniskt stöd

2.3.1 Beskrivning av komponenten (sammanfattningsruta)

Interventionsområde: Tekniskt stöd

Mål:

Sverige avser att använda en del av planens totala budget för tekniskt stöd. Sverige får använda max 13,3 miljoner euro för tekniskt stöd. De kostnadsposter som Sverige kommer att söka medel för inom tekniskt stöd är IT-system, drift- och förvaltning (inkl. personalkostnader), kontroll, uppföljning och rapportering samt kommunikation.

Målet är ha ett väl fungerande administrativt stöd, förvaltning och kommunikation som stödjer den riktade elbilspremien så att elbilspremien kan nå de grupper som är i behov av stöd.

Insatser:

Den åtgärd som Sverige avser att genomföra inom ramen för den sociala klimatplanen är ny för Sverige. Ingen annan åtgärd riktar sig till hushåll för att öka möjligheterna att köpa eller leasa en elbil.

För att kunna genomföra elbilspremien måste Naturvårdsverket etablera ett helt nytt administrativt system. Genomförandet omfattar att ta in ansökningar, fatta beslut och betala ut premien till hushåll. Det omfattar även att säkerställa att regelverk och villkor från EU-kommissionen efterlevs. Planen ska övervakas och följas upp. Det faktum att premien riktar sig till privatpersoner, som dessutom är utsatta, ställer mycket höga krav på kommunikationsinsatser liksom på hantering av uppgifter.

För att möjliggöra att ansökningar ska kunna tas emot, handläggas, beslutas och premier betalas ut måste ett nytt IT-stöd utvecklas. Kostnaden för det administrativa systemet, där IT-systemet är en del, beskrivs nedan. Kostnadernas fördelning mellan åren framgår av tabellen nedan. Kostnaderna för utveckling av IT-systemet uppgår till 15 miljoner kronor. Därtill tillkommer administrativa kostnader för förvaltning och drift, liksom personalkostnader och övriga kostnader.

De åtgärder som Sverige avser att genomföra inom ramen för tekniskt stöd är:

1. Administrativt system för genomförande av den riktade elbilspremien varav:
    1. Utveckla samt drifta och förvalta ett IT-system som möjliggöra genomförande av den sociala klimatplanen. Köpa in vissa tjänster som behövs för uppföljning och rapportering (t ex uppföljning av indikatorer).
    2. Anställa och säkerställa att dedikerad personal arbetar med att genomföra den sociala klimatplanen, inkl. drifta och förvalta IT-system, handlägga ansökningar samt arbeta med övervakning, kontroll och rapportering.
2. Kommunikationsinsatser till stöd för elbilspremien

Se 2.3.2.1.3. Tabell 1. *Totala kostnadernas fördelning på olika ändamål och år*

Beräknade totala kostnader: EUR 13 199 447 varav

Kostnader som ska täckas inom ramen för fonden: EUR 9 899 585

Kostnader som ska täckas av överföringar från program med delad förvaltning (t.ex. ESF+, Eruf osv.): EUR 0

Kostnader som ska täckas av det nationella bidraget: EUR 3 299 862

2.3.2. Beskrivning av insatserna i komponenten

2.3.2.1. Insats:: 1- Administrativt stöd till den riktade elbilspremien

Interventionsområde: C4.TA.A1 Art.8.3 - Tekniskt stöd

2.3.2.1.1 Beskrivning av insatserna i komponenten

Information om art, typ och storlek på insatsen för tekniskt stöd

IT-investering. En utgångspunkt för IT-systemet är att det ska ha en hög grad av automatisering, vilket innebär att så många steg som möjlighet i ansökningsprocessen ska ske utan manuell hantering. Exempel på processteg som kan automatiseras är ansökningsförfarandet, beslutsfattande och utbetalning. Ett scenario är att alla delar av systemet inte kommer att hinna automatiseras i tid för lansering av e-tjänst i januari 2026 och automatisering kommer att implementeras efter hand. Det innebär att infrastrukturen kommer att behöva utvecklas över tid för att nå en högre grad av automatisering längre fram. Detta förfarande får konsekvenser för kostnadsfördelningen, både över tid och mellan kostnadsposter. Att vissa moduler av systemet automatiseras efter lansering medför att kostnaden för den utvecklingen hänförs förvaltningskostnader i stället för investeringskostnader. I händelse av att systemet inte hinner automatiseras på en gång kommer att kräva en högre grad av manuell hantering under stödperiodens första år, med högre personalkostnader.

Målet är att 115 595 premier ska betalas ut. Det innebär att IT-systemet måste dimensioneras för betydligt fler slagningar, dvs. ansökningar. Systemet måste dimensioneras för att ta emot ansökningar från personer som inte är berättigade till stödet och därmed kommer att få avslag. Vidare kommer ansökningarna sannolikt inte att fördelas jämnt över året så systemet måste ha en viss överkapacitet. Utformningen av elbilspremien och de krav och kriterier som sätts upp styr utformningen av IT-utvecklingen.

Naturvårdsverket föreslår att premien betalas ut månadsvis under tre år för att minska risk för bedrägeri där elbilen inte stannar i stödmottagarens ägo efter att premien har betalats ut. Utbetalning av höga belopp kan även öka incitamenten till bedrägligt beteende eller att sökanden utsätts för påtryckningar om bedrägligt beteende. Det påverkar även Naturvårdsverkets möjligheter att få tillbaka felaktiga utbetalningar vid återkrav, där den som ställs inför ett sådant krav inte kan betala tillbaka eller hamnar i ekonomisk skuldsättning. Fördelarna med månadsvisa utbetalningar har vägts mot att antal utbetalningar är kostnadsdrivande för myndigheten både gällande utbetalningen och de kontroller som behöver göras inför utbetalningar.

I kostnadsposten förvaltning och drift ingår personalkostnader för förvaltning samt kostnader för exempelvis licenser, servrar och löpande kostnader som uppstår i samband med kontroller och utbetalningar. Den innefattar också kostnader för förbättringar och installationer som behöver göras för att säkerställa att systemet ska vara tillgängligt och driftsäkert.

Målsättningen är att IT-systemet ska möjliggöra att bidragsprocessen blir automatiserad i så hög utsträckning som möjligt. Ansvaret för elbilspremien kommer dock att kräva manuell hantering av personal vid Naturvårdsverket. Det är både drift och förvaltning av IT-systemet samt manuell handläggning och hantering av olika steg i bidragsprocessen som kräver personalresurser. I de uppskattade kostnaderna har Naturvårdsverket räknat med 0,5 tjänster för drift och förvaltning åren 2026–2032 och 8,5 tjänster för handläggning under åren 2027–2029. Det är räknat med några färre tjänster det första året (2026) samt de tre sista åren (2030–2032). Kostnaden per tjänst uppgår till 1 070 000 kronor, exkl. kostnader för lokaler, IT och övriga overhead-kostnader.

IT-utvecklingsprojektet kommer att pågå under en stor del av 2025. Utvecklingen kommer att påbörjas innan den nationella stödförordningen är beslutad av regeringen. Det gör att risken för ökade kostnader ökar. Flera aspekter och parametrar inom IT-utvecklingsprojektet bedöms som särskilt osäkra och kan

driva upp kostnaderna. Naturvårdsverket har i vid beräkning och uppskattning av kostnaderna behövt ta höjd för ökade kostnader till följd av dessa osäkerheter.

Naturvårdsverket är beroende av data från andra myndigheter exempelvis Transportstyrelsen och Skatteverket. Beroende på vilket format Naturvårdsverket kan få tillgång till data får det olika effekter på kostnaderna. Önskvärt är att data kan fås i strukturerad form, dvs. i ett format som kan läsas maskinellt. I de fall där det inte går kan Naturvårdsverket behöva bearbeta datan.

2.3.2.1.2. Delmål, mål och tidsplan

Delmål: C4.TA.A1.1 It-systemet, som är avsett för att ta emot ansökningar, ta beslut och göra utbetalningar av elbilspremien, öppnar för ansökning

Beskrivning

Målet är att säkerställa att it-systemet är driftsatt och används för att ta emot ansökningar, handlägga, ta beslut och göra utbetalningar av elbilspremien.

Delmål: C4.TA.A1.2 Antagen plan för personella resurser som avsetts specifikt för administration och rapportering av den sociala klimatplanen

Beskrivning

Personalresurser behövs för att ta beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien. Beslut om att göra personalresurser tillgängliga tas av Naturvårdsverket baserat på den budget som tilldelas Naturvårdsverket för elbilspremien.

Delmål: C4.TA.A1.3 Slutrapport över använda personella resurser under perioden 2026-2032

Beskrivning

Slutrapporten tas fram och beslutas av Naturvårdsverket. Rapporten innehåller en redovisning av hur stora personella resurser som har använts årligen för arbetet med den riktade elbilspremien och administration av den sociala klimatplanen.

Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för insatsen

Löpnummer	Insats	Milestone / Target	Namn på delmål/mål	Kvantitativ indikator (mål)			Tidsplan för uppnående	
				Enhet för insats	Referensscenario	Mål	År	Kvartal
C4.TA.A1.1.2026Q2	C4.TA.A1	M	It-systemet, som är avsett för att ta emot ansökningar, ta beslut och göra utbetalningar av elbilspremien, öppnar för ansökning				2026	Q2
C4.TA.A1.2.2026Q2	C4.TA.A1	M	Antagen plan för personella resurser som avsetts specifikt för administration och rapportering av den sociala klimatplanen				2026	Q2
C4.TA.A1.3.2032Q3	C4.TA.A1	M	Slutrapport över använda personella resurser under perioden 2026-2032				2032	Q3

Varför det specifika delmålet eller målet valdes

Delmålet om att produktionssätta it-stödet är valt eftersom det är så avgörande för att investeringen (den riktade elbilspremien) ska kunna genomföras. Alla moment och kostnader som inte är relaterade till antal anställda kan hänföras till att systemet fungerar såsom administrativt stöd till den riktade elbilspremien och som stöd för uppföljning och rapportering.

Delmålen om plan och slutrapport över antal anställda har valts därför att det är tydligt och mätbart samt att kostnaderna för personal är en stor del av kostnaden för det administrativa stödet.

Vad milstolpen eller indikatorn/målet mäter

Milstolparna mäts i form av idrifttagande av it-system, beslut om personalplan och beslut om slutrapportering. Det är interna beslut på Naturvårdsverket som är genomförande myndighet för elbilspremien.

Vilken metod och källa som kommer att användas och hur man objektivt kommer att kontrollera att delmålet eller målet uppnås korrekt

När de första besluten om ansökningar till elbilspremien tagits i it-systemet så går det att visa att it-systemet är idrifttaget. Underlag för uppföljning av personella resurser hämtas från Naturvårdsverkets administrativa system och ekonomisystem. Underlagen läggs in i slutrapporten för användning av personella resurser.

Vilket referensscenario (utgångspunkt) och vilken nivå eller specifik punkt som ska uppnås (endast för indikatorer/mål)

N/A

När de slutliga delmålen eller målen kommer att uppnås (per kvartal och år)

År 2032 Q3.

Vem och vilken institution som kommer att ansvara för insatsen

Naturvårdsverket genomför det administrativa stödet

2.3.2.1.3. Finansiering och kostnader

Använd metod, underliggande antaganden (t.ex. om enhetskostnader, kostnader för insatsvaror) och motivering av dessa antaganden

Sammanfattning:

Naturvårdsverket har gjort preliminära uppskattningar över kostnaderna för det att genomföra systemet med den riktade elbilspremien (inklusive starttillägget).

Kostnadsuppskattningarna baseras på flera källor. Erfarenhetsvärden finns från ett pågående stöd för laddinfrastruktur kallat ”Ladda bilen” som ingår som en del av investeringsstödet Klimatklivet (Climate Leap) som i sin tur ingår som en del i RRF (Recovery and Resilience Facility). Dessutom baseras beräkningarna på generella nyckeltal och på prisuppgifter för vissa datainköp och kontroller. Hänsyn har tagits till olikheter mellan ”Ladda bilen” och den nya elbilspremien. Prognosticerat antal ansökningar och utbetalningar av elbilspremien ingår också som utgångspunkt för kostnadsuppskattningarna.

Nyckeltal och källor:

IT-investeringen har beräknats med jämförelse av tidigare bidragstypers utvecklingskostnader med vissa kostnadsökningar med hänsyn tagen till det större behovet av andra aktörers leveranser av information. Drift och löpande förvaltningskostnader inklusivevidareutveckling är erfarenhetssiffror från liknande bidragstyper (främst Ladda bilen).

Personalkostnaderna är beräknade med vid Naturvårdsverkets fastställda belopp för full kostnadstäckning. Årsarbetskraftskostnaden som har fastställs internt av Naturvårdsverkets generaldirektör uppgår till 1 470 000 kr för 2025. Detta värde har använts för alla tillkommande anställda som planeras arbeta med elbilspremien (och starttillägget) under hela perioden 2026-2032.

Kostnaderna för utbetalning och kontroll är beräknade med en styckkostnad på antalet utbetalningar och kontroller. Styckkostnaderna är beräknade på listpriser (utbetalningskostnad kommer från Danske bank och kostnad för slagningar i vägtrafikregistret hos Transportstyrelsen) men kan komma att ändras vid upphandling.

Kostnaderna för uppföljning, utvärdering är beräknade på bl a. framtagande och insamling av de data och analyser som gjorts inför planens färdigställande vid liknande åtgärder.

Tabell 1: *Totala kostnadernas fördelning på olika ändamål och år*

Kostnader 1000 SEK	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**Summa**
Ansökningssystem									
Förstudie	600								
Årliga avskrivningskostnader för it-investering		2500	3000	3000	3000	3000	500	0	
Årliga förvaltnings- och driftkostn		1300	900	900	900	900	900	900	

ader it-system									
Årliga personalkostnader för förvaltning och drift it-system		735	735	735	735	735	735	735	
Summa IT/ansökningssystem	600	4535	4635	4635	4635	4635	2135	1635	**27445**
Övriga kostnader									
Förarbeten inkl konsultkostnader	9400								
Årliga personalkostnader för handläggning, efterkontroll, omprövning och överklagan		12495	12495	12495	12495	4410	2940	2940	
Kostnader för utbetalning och kontroll fordon		464	1751	2965	3426	2489	1262	381	
Konsultkostnader m m för uppföljning och utvärdering		750	1250	750	1250	750	1250	1500	
Revision		1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	
Summa	9400	21709	22496	20315	20571	9599	6852	6221	**117164**

övrigt									
Totalt action 1 administrativt stöd	**10000**	**19244**	**21131**	**21845**	**22806**	**13284**	**8587**	**7456**	**124354**

Samtliga kostnadsposter under ansökningssystem (it-system)

Kostnaderna under ansökningssystem är inte avhängt hur många ansökningar som kommer in eller hur många utbetalningar som görs. De gäller utveckling och drift av ansökningssystemet i sig.

Förarbeten: Här återfinns kostnader för utveckling av it-systemet som genomförs under år 2025.

Avskrivningskostnader: Det är brukligt i den svenska statsförvaltningen att avskriva investeringar på 60 månader (rak avskrivning). Avskrivningarna antas börja, inte i januari men under våren, 2026 och löper därför till och med början av år 2031.

Den totala investeringen beräknas uppgå till 15 miljoner kronor baserat på att ett liknande it-system som Naturvårdsverket upphandlade kostade så mycket. Likheten med ”ladda bilen” ligger i att it-systemet ska ge stöd för ansökan, handläggningsstöd och för ”mina sidor” för anslagsmottagaren. Elbilspremien behöver hantera långt fler ansökningar än ”ladda bilen” vilket ökar kostnaden, men har mer automatisering och enklare kriterier (antingen uppfyller hushållet kriterier eller så uppfyller de inte vilket är tämligen enkelt), vilket sänker kostnaden. It-systemet för den nya elbilspremien blir något dyrare än ”ladda bilen” pga att elbilspremien gäller privatperson vilket gör att GDPR ställer höga krav på systemet. Sammantaget är komplexiteten i de båda stöden ungefär densamma.

Förvaltnings- och driftkostnader: dessa kostnader uppkommer för it-förvaltning inkl förvaltningsutveckling, licenser, felsökning, förbättring, serverdrift, systemtester. Under år 2026 ingår vidareutveckling av it-systemet och sista året 2032 ingår kostnader för avveckling.

Personalkostnader för förvaltning och drift: ingår halvtid dedikerad tid för en förvaltningsledare. Estimatet är något lägre än den tid som läggs ner på förvaltning av systemet för ”Ladda bilen”.

Samtliga kostnadsposter under övriga kostnader

Flera av kostnadsposterna sammanhänger med hur många ansökningar och utbetalningar som behövs. Beräkningarna utgår ifrån ett potentiellt flöde av utbetalningar vilket beror på uppskattat antal ansökningar om elbilspremien– se tabell 2. Jämför också med tabell 2 under avsnitt zz Finansiering och kostnader för åtgärden elbilspremie.

Tabell 2. *Beräknat antal utbetalningar baserat på uppskattningar av antal ansökningar och att varje ansökan förenas med 36 månadsvisa utbetalningar (plus en extra utbetalning om starttillägg ges).*

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totalt
Antal utbetalningar/år	143 448	568 877	975 913	1 132 494	829 724	420 643	127 156	4 198 256

Förarbeten; personal och konsultkostnader: Kostnadsposten gäller flera myndigheters förberedande arbete med analys, utveckling och planering för den sociala klimatplanen. Det är Naturvårdsverkets kostnader för planering, kommunikationsplanering och it-personal. Kostnader för analyser även hos andra myndigheter, främst Konjunkturinstitutet (analys av antal hushåll inom utsatta grupper samt effektanalys) och Trafikanalys (analys av geografiska frågor, expertis om transportsektorn). Även it-konsulter ingår.

Personalkostnader handläggning, rapportering, utvärdering: det har antagits att åtta personer kommer att arbeta dedikerat med elbilspremien. Till det kommer 50 % av en tjänst för rapportering. En jämförelse kan göras med ”ladda bilen” som har samma antal handläggare (ca 8 st). Inom “ladda bilen” kommer ca

4000 ansökningar per år och ca 50% av ansökningarna hanteras manuellt. De 8 handläggarna hanterar ca 250 ansökningar manuellt per år. För elbilspremien beräknas 15% av ansökningarna hanteras manuellt. Då handläggningen för elbilspremien beräknas vara mindre omfattande än ladda bilen och då kan handläggarna hantera dubbelt så många ärenden per år.

Kostnader i samband med utbetalningar: Dessa kostnader rör främst inköp av data som kommer från vägtrafikregistret (benämns nedan som ”slagningar” vilket är ett begrepp som används för kontroller före beslut eller före utbetalning) och för bankavgifter för utbetalningar. Data från vägtrafikregistret behövs både för slagningar (kontroll t ex i samband med ansökan så att ingen i hushållet har en elbil eller hybridbil) och för kontroll av att elbilen finns registrerad på hushållet innan varje utbetalning ska göras. Antalet utbetalningar gäller både månadsvisa utbetalningar och utbetalningar av starttillägget som utgår till grupper med de lägsta inkomsterna.

För hushåll som vid sin första utbetalning både får första månadsutbetalningen av elbilspremien och en utbetalning av starttillägget så behövs enbart en slagning vid det tillfället.

Den kostnad som beräknas för varje utbetalning är 1,5 kr/utbetalning och utgör summan för både inköp av data och bankavgifter.

Antal slagningar i fordonsregister är högre då det görs fler slagningar inte bara på sökande utan även hushållsmedlemmar och slagningar för de som inte blir beviljade bidrag.

Tabell 3 Tabell 3 Antal slagningar i olika system påverkar kostnaden i samband med utbetalningar

År	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totalt
Antal slagningar per bil inför utbetalning	134 862	557 428	966 509	1 125 134	829 724	420 643	127 156	4 161 456
Antal slagningar extra hushållsmedlem (vid ansökan)	26 972	35 963	29 541	23 119	0	0	0	115 596
Extra slagningar som blir när det blir avslag +15% av antal bilar (en slagning per avslag)	4 046	5 394	4 431	3 468	0	0	0	17 339
Summa slagningar per år	**165 880**	**598 786**	**1 000 481**	**1 151 721**	**829 724**	**420 643**	**127 156**	**4 294 391**
1,5 kr /slagning	248 820	898 179	1 500 722	1 727 582	1 244 586	630 965	190 734	6 441 587

Tabell 4. Totala kostnader för utbetalningar och slagningar (SEK)

År	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totalt

Totalt utbet och slagningar kr	463 992	1 751 494	2 964 592	3 426 323	2 489 171	1 261 929	381 469	12 738 971

Konsultkostnader uppföljning och utvärdering: kostnaderna behövs för uppföljning av indikatorer, vilka i mångt och mycket liknar de analyser som har gjorts år 2024 och 2025 inför framtagandet av planen, vilket ger gått underlag för estimering av kostnaderna. Även andra erfarenhetsvärden finns på Naturvårdsverket, t ex att utvärderingen av Klimatklivet (Climate Leap) år 2020 uppgick till en miljon kronor. Den utvärderingen innehåll genomgång av data, enkäter och marknadsanalyser för några teknikområden.

Kostnadernas fördelning över tid följer de rapporterings- och utvärderingstidpunkter som finns, nämligen uppföljning år 2027, 2029 och vid slutet av perioden (2032). Är 2029 förväntas en mer djuplodande utvärdering

Revision: En budget om 1 milj SEK per år har lagts in för Ekonomistyrningsverkets (ESV) revisionskostnader.

Den vägledande heltäckande tidsplanen för när dessa kostnader förväntas uppstå

Sammanfattning

Kostnaderna inträffar under hela planens genomförande. Första året förväntas inte antalet ansökningar ha kommit igång för fullt, pga. att det tar tid och behövs kommunikation innan stödet blir känt. Därefter antas antalet ansökningar, utbetalningar, kontroller och uppföljning utvärdering öka kraftigt. De två sista åren förväntas inga nya beslut tas utan enbart utbetalningar göras vilket innebär att antalet anställda förväntas minska något.

Uppskattat antal ansökningar och utbetalningar över åren

Tabell 1. Antal utbetalningar per år

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totalt
Antal utbetalningar/år	143 448	568 877	975 913	1 132 494	829 724	420 643	127 156	4 198 256

Uppskattat antal anställda över åren

Sammanfattningsvis kan sägas att 0,5 tjänst behövs för it-förvaltning (återfinns under Ansökningssystemet i tabell 1 under Metod), 8 tjänster har uppskattats för handläggning under de första fyra åren (2026-2029) åren varefter antalet handläggare kan minskas samt slutligen 0,5 tjänst för rapportering och uppföljning (dessa framgår under Övriga kostnader i tabell 1 under Metod).

Uppskattningarna kring antal handläggartjänster bygger på att 8 tjänster behövs för programmet LaddaBilen som har ca 4 000 ansökningar per år och har halvautomatiserat handläggningsstöd.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
It-	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

förvaltning ansökningssystem							
Handläggning	8	8	8	8	2,5	1,5	1
Rapportering och uppföljning	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
summa	**9**	**9**	**9**	**9**	**3,5**	**2,5**	**2**

Kostnadernas förväntade fördelning över åren

Se tabell Totala kostnadernas fördelning på olika ändamål och år under 2.3.2.1.3. Metod

information om det nationella bidraget till de totala kostnaderna för insatsen

Nationella bidraget kommer att uppgå till minst 25 procent av åtgärdens totala kostnader.

Eventuell information om vilken finansiering från andra unionsinstrument som är eller skulle kunna bli aktuell för samma insats

Inte aktuellt för komponenten.

Eventuell information om planerad finansiering från privata källor och vilken hävstångseffekt som eftersträvas, i förekommande fall

Ej aktuellt.

Motivering av de beräknade kostnadernas rimlighet och trovärdighet, vid behov med beaktande av nationella särdrag

Det finns inget likadant stöd i Sverige som har hushåll som målgrupp, som är så komplext vad gäller kriterier för stöd, behov av kontroller samt där målsättningen är så hög grad av automatisering genom registerbaserade kontroller. Av denna anledning är kostnadsuppskattningarna osäkra. Varje kostnadspost har dock baserats på jämförelser med vad som varit faktiska kostnader hos andra administrativa system. Exempelvis är antalet anställda uppskattat baserat på ett stöd med högre grad av manuell handläggning men färre antal ansökningar (Ladda-bilen stödet). Exempelvis är utveckling och drift av IT-system

uppskattat baserat på it-utvecklingskostnader (Klimatklivet). Exempelvis är uppskattade kostnader för uppföljning och utvärdering baserade på konsultstöd som behövts för statistiska analyser innan planen utarbetats och utvärderingar av Klimatklivet. Sammanfattningsvis ligger det rimliga antaganden bakom kostnadsuppskattningarna men osäkerheterna är stora pga. att åtgärden är helt ny och ska genomföras under en lång tidsperiod (7 år).

Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för insatsen

Löpnummer	Insats	Från och med (datum)	Till och med (datum)	TOTALT	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Administrativt stöd till den riktade elbilspremien	1 jan. 2025	30 sep. 2032	11 341 191	2 682 936	1 938 669	2 004 091	2 092 323	1 218 731	787 792	616 649

2.3.2.1.4. Motivering för att gynna andra enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare (i tillämpliga fall)

Inte aktuellt för komponenten.

2.3.2.1.5. Additionalitet

Förklaring och motivering av hur de nya eller befintliga åtgärderna eller investeringarna utgör tillägg till och inte ersätter återkommande nationella budgetutgifter, i enlighet med artikel 13.2, inbegripet en sådan förklaring och motivering med avseende på åtgärder och investeringar som ingår i planen i enlighet med artikel 4.5.

Den riktade elbilspremien är helt ny och det administrativa stödet är också helt nytt.

2.3.2.1. Insats:: 2- Kommunikation för att stödja den riktade elbilspremien

Interventionsområde: C4.TA.A2 Art.8.3 - Tekniskt stöd

2.3.2.1.1 Beskrivning av insatserna i komponenten

Information om art, typ och storlek på insatsen för tekniskt stöd

Det övergripande målet för kommunikationsarbetet är att målgruppen ansöker om elbilspremien. För att komma dit behöver vi attrahera och öka kännedomen på ett tydligt sätt hos de som är mest mottagliga i målgruppen. Förutom att öka kännedom om att elbilspremien finns, vem den är till för och hur man tar del av den kan det behövas kunskapsmaterial kring elbilsanvändning i stort eller närliggande frågor.

Det är avgörande att vi har så god kunskap om målgruppen som möjligt för att kunna kommunicera på rätt sätt och i rätt kanaler. Det mest grundläggande är att ta fram en kommunikations- och marknadsstrategi. För denna behövs en kompletterande målgruppsanalys, troligtvis behövs kvalitativa insikter som komplement till tidigare arbete och studien om betalningsvilja. För att vara redo att lansera stödet under 2026 behöver strategiarbetet inledas under 2025.

Under 2026 – 2027, i början av stödperioden kommer störst kommunikationsinsatser behöva ske. Det grundläggande arbetet såsom kommunikationsstrategi och webbplats med mera behöver genomföras då, samtidigt som arbetet för att öka kännedom och acceptans är som mest intensivt under den här tiden.

Kommunikations- och kunskapsmaterial produceras för kampanjer samt för att kommunicera via vidareförmedlare i branscher och ute i landet. Uppföljning och analys sker på årsbasis för att löpande kunna vidareutveckla och optimera arbetet.

Kommunikationsarbetet ska också bidra till att det blir enkelt att förstå och göra en korrekt ansökan. Ett löpande arbete med kundinsikter och förbättringar kan optimera kommunikationen och bidra till att kompletteringar minimeras.

Kommunikationsarbetet kräver personella resurser i form av kommunikatör, webbredaktör, digital strateg och även hantering av inkommande frågor i form av AI-tjänster eller i kundtjänst. Det är också viktigt att det finns en eller fler uttalade talespersoner som både kan hantera frågor från media och informera om premien i lämpliga sammanhang. Talespersonerna är inte inräknade i kommunikationsavdelningens personella resurser.

2.3.2.1.2. Delmål, mål och tidsplan

Delmål: C4.TA.A2.1 Antagen kommunikationsstrategi.

Beskrivning

En kommunikationsstrategi, som bland annat innehåller de huvudsakliga kommunikationsaktiviteter, ska antas år 2026.

Delmål: C4.TA.A2.2 Antagen slutrapport om kommunikationsaktiviteterna och kommunikationsmaterial.

Beskrivning

Slutrapport om kommunikationsaktiviteterna och kommunikationsmaterial ska vara antagen år 2032.

Slutrapporten kommer att innehålla en redovisning över vilka aktiviteter som har genomförs under 2026-2032 och vilket kommunikationsmaterial som har tagits fram och vilka grupper dessa material har distribuerats till.

Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för insatsen

Löpnummer	Insats	Milestone / Target	Namn på delmål/mål	Kvantitativ indikator (mål)			Tidsplan för uppnående	
				Enhet för insats	Referensscenario	Mål	År	Kvartal
C4.TA.A2.1.2026Q2	C4.TA.A2	M	Antagen kommunikationsstrategi.				2026	Q2
C4.TA.A2.2.2032Q3	C4.TA.A2	M	Antagen slutrapport om kommunikationsaktiviteterna och kommunikationsmaterial.				2032	Q3

Varför det specifika delmålet eller målet valdes

En kommunikationsstrategi är en förutsättning för kommunikationsarbetet. Då elbilspremien inte finns idag är det nödvändigt att till att börja med väcka intresse för och öka kännedomen om premien för att vi ska få in ansökningar och så småningom öka acceptansen för elbilsanvändning.

Slutrapporten över kommunikationsaktiviteterna och kommunikationsmaterialet som tagits fram utgör en god grund för att redovisa vilken inriktning och omfattning det kommunikativa stödet har haft.

Beslut om strategi och om slutrapport är tydliga delmål och lätta att mäta.

Vad milstolpen eller indikatorn/målet mäter

Beslut om kommunikationsstrategi – som innehåller målgruppsanalys, mål, riktlinjer och förhållningssätt och ramar för kommunikationsarbetet

Beslut om slutrapport - som innehåller vilka aktitiviteter som genomförts och vilket material som tagits fram.

Vilken metod och källa som kommer att användas och hur man objektivt kommer att kontrollera att delmålet eller målet uppnås korrekt

Målet 2026 är uppnått när kommunikationsstrategin antagits av ansvarig chef för kommunikation på Naturvårdsverket. Strategin kommer att inkluderas i rapporteringen till Kommissionen.

Målet 2032 är uppnått när slutrapporten som beskriver genomförda kommunikationsaktiviteterna, är antagen av ansvarig chef för kommunikation på Naturvårdsverket. Rapporten kommer att skickas till Kommissionen vid rapporteringen år 2032.

Vilket referensscenario (utgångspunkt) och vilken nivå eller specifik punkt som ska uppnås (endast för indikatorer/mål)

Vi startar från ett nolläge, då elbilspremien inte finns ännu och därmed finns inte heller någon kommunikation om elbilspremien.

När de slutliga delmålen eller målen kommer att uppnås (per kvartal och år)

2026Q2 och 2032Q3

Vem och vilken institution som kommer att ansvara för insatsen

Naturvårdsverket

2.3.2.1.3. Finansiering och kostnader

Använd metod, underliggande antaganden (t.ex. om enhetskostnader, kostnader för insatsvaror) och motivering av dessa antaganden

Jämförbara kommunikationsinsatser och aktiviteter, utifrån skattade behov och aktuella kompetenser

Konsultinköp

Antal personer

Den vägledande heltäckande tidsplanen för när dessa kostnader förväntas uppstå

Den föreslagna budgeten är högst de två första åren 2026-2027 och är därefter lägre de följande åren. Detta för att kommunikationsarbetet ska bidra till att få ut så mycket elbilsstöd som möjligt i början av programperioden.

Initialt är det mycket förberedande arbete som behöver göras för att ansökningarna ska komma igång, till exempel webb, strategi, öka kännedom, informera om hur man ansöker, hantera frågor från media och allmänhet med mera. När dessa delar kommit på plats behöver intensiteten i arbetet inte vara lika hög.

information om det nationella bidraget till de totala kostnaderna för insatsen

Nationella bidraget kommer att uppgå till minst 25 procent av åtgärdens totala kostnader.

Eventuell information om vilken finansiering från andra unionsinstrument som är eller skulle kunna bli aktuell för samma insats

Ej aktuellt.

Eventuell information om planerad finansiering från privata källor och vilken hävstångseffekt som eftersträvas, i förekommande fall

Ej aktuellt.

Motivering av de beräknade kostnadernas rimlighet och trovärdighet, vid behov med beaktande av nationella särdrag

Målgrupperna finns i glesbefolkade landsbygdskommuner över landet. För att kommunicera med dem på ett tilltalande sätt är det viktigt att vi fördjupar våra målgruppsinsikter genom en kompletterande analys.

Vissa aktiviteter kan behöva genomföras på plats för att nå målgrupperna. Till största del räknar vi dock med att kunna använda oss av digital kommunikation och vidareförmedlare/ambassadörer, därför har inga större kostnader på resor föreslagits.

Digital kommunikation fungerar oavsett var i landet man bor, i stort sett alla svenskar använder internet idag.

Det är också troligt att elbilspremien är medialt intressant då den vänder sig till allmänhet. Kommunikation med media kan därför också bli en viktig del för att öka kännedomen om elbilspremien ute i landet.

Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för insatsen

Löpnummer	Insats	Från och med (datum)	Till och med (datum)	TOTALT	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A2	Kommunikation för att stödja den riktade elbilspremien	1 jan. 2025	30 sep. 2032	1 858 256	642 202	550 459	284 862	220 183	87 156	36 697	36 697

2.3.2.1.4. Motivering för att gynna andra enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare (i tillämpliga fall)

Inte aktuellt för komponenten.

2.3.2.1.5. Additionalitet

Förklaring och motivering av hur de nya eller befintliga åtgärderna eller investeringarna utgör tillägg till och inte ersätter återkommande nationella budgetutgifter, i enlighet med artikel 13.2, inbegripet en sådan förklaring och motivering med avseende på åtgärder och investeringar som ingår i planen i enlighet med artikel 4.5.

Den riktade elbilspremien är helt ny och kommunikationen som ska stödja elbilspremien är också helt ny.

2.3.3. Beräknade totala kostnader för C4

Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för insatserna för komponenten

Löpnummer	Insats	Från och med (datum)	Till och med (datum)	TOTALT	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Administrativt stöd till den riktade elbilspremien	1 jan. 2025	30 sep. 2032	11 341 191	2 682 936	1 938 669	2 004 091	2 092 323	1 218 731	787 792	616 649
C4.TA.A2	Kommunikation för att stödja den riktade elbilspremien	1 jan. 2025	30 sep. 2032	1 858 256	642 202	550 459	284 862	220 183	87 156	36 697	36 697
TOTALT				13 199 447	3 325 138	2 489 128	2 288 953	2 312 506	1 305 887	824 489	653 346

Tabell med uppgifter om finansieringen av komponenten

TOTALT	Stöd från Sociala klimatfonden	Överföring från program med delad förvaltning	Nationellt offentligt bidrag	Andel av det nationella bidraget (= nationellt offentligt/totalt)
13 199 447	9 899 585	0	3 299 862	25,0000%

2.3.4. Delmål och mål för komponent C4

Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående för komponenten

Löpnummer	Insats	Milestone / Target	Namn på delmål/mål	Kvantitativ indikator (mål)			Tidsplan för uppnående	
				Unit of action	Referensscenario	Mål	År	Kvartal
C4.TA.A1.1.2026Q2	C4.TA.A1	M	It-systemet, som är avsett för att ta emot ansökningar, ta beslut och göra utbetalningar av elbilspremien, öppnar för ansökning				2026	Q2
C4.TA.A1.2.2026Q2	C4.TA.A1	M	Antagen plan för personella resurser som avsetts specifikt för administration och rapportering av den sociala klimatplanen				2026	Q2
C4.TA.A1.3.2032Q3	C4.TA.A1	M	Slutrapport över använda personella resurser under perioden 2026-2032				2032	Q3
C4.TA.A2.1.2026Q2	C4.TA.A2	M	Antagen kommunikationsstrategi.				2026	Q2
C4.TA.A2.2.2032Q3	C4.TA.A2	M	Antagen slutrapport om kommunikationsaktiviteterna och kommunikationsmaterial.				2032	Q3

2.3.5. Scenario vid ett senare införande av utsläppshandelssystemet

Beskrivning och kvantifiering av de nödvändiga anpassningarna av åtgärderna, investeringarna, delmålen, målen, storleken på det nationella bidraget och andra relevanta delar av planen till följd av att införandet av det utsläppshandelssystem som inrättats i enlighet med kapitel IVa i direktiv 2003/87/EG i enlighet med artikel 30k i det direktivet har skjutits upp.

En särskild version av sammanfattningsrutan, tabellen över delmål, mål och tidsplan samt tabellen över beräknade kostnader.

I händelse av ett senare införande av ETS 2 kommer komponenten tekniskt stöd att justeras och uppdateras utifrån de förutsättningar för budget och tidplan som föreligger.

Tabell med information om delmål, mål och tidsplan för uppnående av komponenten

Löpnummer	Insats	Milestone / Target	Namn på delmål/mål	Kvantitativ indikator (mål)			Tidsplan för uppnående	
				Unit of action	Referensscenario	Mål	År	Kvartal
C4.TA.A1.1.2026Q2	C4.TA.A1	M	It-systemet, som är avsett för att ta emot ansökningar, ta beslut och göra utbetalningar av elbilspremien, öppnar för ansökning				2026	Q2
C4.TA.A1.2.2026Q2	C4.TA.A1	M	Antagen plan för personella resurser som avsetts specifikt för administration och rapportering av den sociala klimatplanen				2026	Q2
C4.TA.A1.3.2032Q4	C4.TA.A1	M	Slutrapport över använda personella resurser under perioden 2026-2032				2032	Q4
C4.TA.A2.1.2026Q2	C4.TA.A2	M	Antagen kommunikationsstrategi.				2026	Q2
C4.TA.A2.2.2032Q4	C4.TA.A2	M	Antagen slutrapport om kommunikationsaktiviteterna och kommunikationsmaterial.				2032	Q4

Tabell med uppgifter om den beräknade totala kostnaden för insatserna för komponenten

Löpnummer	Insats	Från och med (datum)	Till och med (datum)	TOTALT	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Administrativt stöd till den riktade elbilspremien	1 jan. 2025	31 dec. 2032	9 564 695	2 336 162	1 482 661	1 576 697	1 679 908	1 094 587	708 807	685 873
C4.TA.A2	Kommunikation för att stödja den riktade elbilspremien	1 jan. 2026	31 dec. 2032	1 619 733	550 459	403 679	284 862	220 183	87 156	36 697	36 697
TOTALT				11 184 428	2 886 621	1 886 340	1 861 559	1 900 091	1 181 743	745 504	722 570

Tabell med uppgifter om finansieringen av komponenten

TOTALT	Stöd från Sociala klimatfonden	Överföring från program med delad förvaltning	Nationellt offentligt bidrag	Andel av det nationella bidraget (= nationellt offentligt/totalt)

11 184 428	8 388 321	0	2 796 107	25,0000%

2.4. Överföringar till/från program med delad förvaltning

Om medel är avsedda att överföras från fonden till fonder inom ramen för delad förvaltning i enlighet med artikel 11.2, angivande av vilka program dessa medel kommer att överföras till och inom vilken tidsplan samt angivande av hur de åtgärder och investeringar som ska genomföras inom ramen för dessa program är förenliga med de mål som avses i artikel 3, inbegripet om de omfattas av de åtgärder och investeringar som anges i artikel 8.

2.4.1. Motivering av överföringarna till program med delad förvaltning

En tydlig och evidensbaserad analys av behovet av att överföra medel till program med delad förvaltning med en detaljerad beskrivning av de insatser som ska finansieras i dessa program och deras anpassning till målen för Sociala klimatfonden

Ej aktuellt.

2.4.2. Motivering av överföringarna från program med delad förvaltning till den sociala klimatplanen

En tydlig och evidensbaserad analys av behovet av att överföra medel till program med delad förvaltning med en detaljerad beskrivning av de åtgärder/investeringar i denna plan som ska finansieras med dessa medel

Ej aktuellt.

2.4.3. Överföringstabell

Från/Till	CCI-nr	Fond	Regionkategori	Prioritering	Referensscenario (euro)	Vid tillämpning av artikel 30k i direktiv 2003/87/EG (euro)
Från	2021SE16JTPR001	FRO		TJTP1 - Stålindustrin ställer om till koldioxidneutralitet i Norrbottens län	0	0
TOTALT IN					0	0
TOTALT UT						

2.5. Beräknade totala kostnader för planen

Beräknad total kostnad för planen, inklusive eventuella belopp som gjorts tillgängliga för ytterligare tekniskt stöd enligt artikel 11.4 i denna förordning, kontantbidraget för medlemsstatskomponenten i enlighet med de relevanta bestämmelserna i förordning (EU) 2021/523 och eventuella belopp som gjorts tillgängliga för ytterligare tekniskt stöd enligt artikel 8.3 i den här förordningen.

Angivande av det nationella bidraget till de totala kostnaderna för dess plan, inklusive uppgifter om eventuella medel som är avsedda att överföras till fonden från program med delad förvaltning i enlighet med artikel 11.1 i denna förordning samt eventuella medel som är avsedda att överföras från fonden till program med delad förvaltning i enlighet med artikel 11.2 i denna förordning.

2.5.1. Beskrivning av hur kostnaderna är förenliga med principen om kostnadseffektivitet och står i proportion till planens förväntade effekter.

Enligt redogörelse i avsnitt 2.1.2 i tydliggörs att den föreslagna åtgärden har valts för att hantera de mest betydande konsekvenserna som fonden är satt att hantera. Under 2.1.2 ii) redovisas hur den föreslagna åtgärden utformats för att effektivt bidra till den sociala klimatfondens allmänna och specifika mål. För att säkerställa kostnadseffektivitet har den åtgärd som planeras inom ramen för fonden utformats för att säkerställa största möjliga träffsäkerhet i relation till utsatta transportanvändare som i hög grad påverkas av att växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter inkluderas i ETS 2. Detta görs genom att i möjligaste mån villkora premien utifrån orsaker till transportutsatthet och påverkan av ETS 2. En effekt av premien, ökat antal utsläppsfria bilar (elbilar) hos den stödberättigade målgruppen, bedöms som en förutsättning för att minska Sveriges utsläpp hos en grupp som annars bedöms ha svårt att ställa om till klimatneutralitet. Åtgärden har även positiva sidoeffekter, bland annat kopplat till förbättrad luftkvalitet. Premiens additionalitet redovisas under rubrik 3.3 och bedöms vara hög eftersom andelen utsläppsfria bilar (elbilar) inom målgruppen för premien är låg. De administrativa kostnaderna begränsas genom att i utformningen att premien prioritera möjligheter till automatiserad hantering.

2.5.2. Tabell där kostnaderna för fonden sammanfattas per finansieringskälla

Totala kostnader för den sociala klimatplanen	Referensscenario (euro)	Vid tillämpning av artikel 30k i direktiv 2003/87/EG (euro)
Medlemsstatens tilldelning enligt bilaga II till förordningen om Sociala klimatfonden efter avdrag av de belopp som anges i artikel 10.3	399 594 674	335 532 843
(Överföringar till program med delad förvaltning)		
BERÄKNADE TOTALA KOSTNADER FÖR PLANEN	532 792 899	447 377 124
varav		
Täcks inom ramen för fonden	399 594 674	335 532 843
Nationellt bidrag	133 198 225	111 844 281
Överföringar från program med delad förvaltning	0	0

Bidrag till instrumentet för tekniskt stöd (artikel 11.4)		
Bidrag till medlemsstats-komponenten i InvestEU (artikel 11.3)		

2.5.3. Lägsta och högsta finansieringskriterier som ska uppfyllas

Andel av	Referensscenario	Vid tillämpning av artikel 30k i direktiv 2003/87/EG
Nationellt bidrag (minst 25 % av den beräknade totala kostnaden)	25,00%	25,00%
Komponent för direkt inkomststöd (högst 37,5 % av den beräknade totala kostnaden)		
Tekniskt stöd (högst 2,5 % av den beräknade totala kostnaden)	2,48%	2,50%
Medel som anslagits inom ramen för delad förvaltning och som överförts till fonden	0,00%	0,00%
Medel som ska genomföras inom ramen för instrumentet för tekniskt stöd eller InvestEU (högst 4 % av det högsta anslaget)		
Medel som anslagits för den sociala klimatplanen och som överförts till program med delad förvaltning (högst 15 % av det högsta anslaget)		

3. ANALYS OCH ÖVERGRIPANDE EFFEKTER

3.1. Förväntade effekter av de planerade åtgärderna och investeringarna

En uppskattning av de förväntade effekterna av de åtgärder och investeringar som planeras i avsnitt 2 för växthusgasutsläpp, energifattigdom och transportfattigdom, jämfört med det referensscenario som beskrivs ovan.

En beskrivning av den metod som används i uppskattningarna.

3.1.1. Beskrivning av den metod som används i uppskattningarna

För att bedöma premiens additionella effekt vad gäller antalet fordon, och därmed antalet utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 samt mängden växthusgasutsläpp behöver dessa sättas i relation till ett referensscenario, och ett antagande behöver göras kring vilka stödberättigade som tar del av premien. Ansatsen beskrivs närmare nedan. Texten är en bearbetad version av delar av en underlagsrapport från Konjunkturinstitutet. [1]

Referensscenario:

Utvecklingen i scenariot med ETS 2, utan ytterligare åtgärder (referensscenariot) ska vara konsistent med Sveriges uppdaterade energi-och klimatplan (NEKP) från 2024. För analys av en (riktad) elbilspremie är det speciellt utvecklingen av fordonsflottan som är i fokus. En modellbaserad uppskattning av fordonsflottans utveckling baserad på de antaganden som görs i NEKP har tagits fram av Trafikverket och utgör en grund för den utveckling som beskrivs nedan.

För att kunna utföra analysen på en tillräckligt disaggregerad nivå utgår beräkningarna, i likhet med beräkningar i föregående kapitel, från uppgifter i FASIT-modellen. Tillsammans med antaganden och framskrivningar av för uppgiften relevanta parametrar kan en utveckling av fordonsflottan (referensalternativet) för de grupper som elbilspremien riktar sig mot beskrivas. Därefter beräknas utvecklingen med elbilspremien (jämförelsealternativet) och sätts i relation till utvecklingen referensalternativet. Analysen är därmed till stor del statisk och fokuserad på effekter på de berörda hushållsgrupperna. Det görs ingen ny modellbaserad bedömning av hur hushållens beteende och hur andra delar av ekonomin förändras mellan basåret och framtida målår.

Bränslepriserna utveckling baseras på ingångsvärden för oljepris som rekommenderas av kommissionen.Tillsammans med antaganden om utvecklingen av reduktionsplikten, de punktskatter som belastar drivmedlen samt ETS 2 ges utvecklingen av pump-priserna som konsumenten möter på kort och medellång sikt. Antaganden kring punktskatter och reduktionsplikt utgår från beslutade nivåer. De bränslepriser som blir resultatet med ETS 2 priserna på kort (2028) och medellång (2032) sikt visas i tabell 6.

Tabell 6 Bränslepriser med ETS 2 på kort och medellång sikt. Anm. 2023 års priser inkl. moms. Beslutade punktskatter och reduktionspliktsnivåer (2025). Emissionsfaktorer (fossil komponent): Bensin 72,0 g CO2e/MJ (0,0322 TJ/m3); Diesel 72,0 g CO2e/MJ (0,0353 TJ/m3). Pris ETS 2: 50 euro/ton 2028; 60 euro/ton 2032. Växelkurs: 10,9 kronor per euro. Källa: Energimyndigheten

	2024	**2028 (50 euro/ton)**	**2032 (60 euro/ton)**
Diesel (kr/l) med ETS 2	17,81	20,12	21,82
Bensin (kr/l) med ETS 2	17,81	20,24	22,07

I den utveckling för landet som helhet som är konsistent med Sveriges nationella energi- och klimatplan (NEKP) ökar antalet personbilar i ekonomin med knappt fyra procent mellan 2024 och 2032. Samtidigt ökar andelen elbilar i ekonomin kraftigt under denna period. Mellan 2024 och 2032 växer elbilsandelen från ca sju procent till drygt 33 procent (se figur 19). En orsak till detta är EU:s utsläppskrav på nya bilar. En annan anledning är den (policyoberoende) tekniska utvecklingen som minskar den kostnadsnackdel

som elbilar för närvarande har relativt bilar med förbränningsmotor.

Figur *Andel elbilar i den svenska personbilsflottan 2019 till 2032 i procent utan den föreslagna elbilspremien. Källa: Trafikverket (se separat dokument "3.1.1. Figur Andel elbilar")*

Eftersom de transportanvändare som enligt definitionen i hög grad påverkas av ETS 2 i dagsläget äger och brukar en fossilbränsledriven bil kommer denna grupp minska ”av sig själv” i samband med att antalet elbilar i gruppen ökar. Detta sker autonomt i relation till elbilspremien, det vill säga det sker utan att elbilspremien införs. För att bedöma hur mycket elbilarna ökar bland de som i utgångsläget är utsatta transportanvändare krävs vissa antaganden.

I beräkningarna är utgångspunkten att personbilsparken i gruppen utsatta transportanvändare för elbilsstöd växer i direkt proportion med personbilsparken i hela ekonomin, det vill säga med knappt fyra procent fram till 2032. Den totala personbilsparkens teknikutveckling speglar även personbilsparken som ägs av de utsatta transportanvändarna. Denna grupp äger dock i genomsnitt äldre personbilar vilket medför att den tekniska utvecklingen ligger efter den som sker i hela personbilsparken. Genomsnittsåldern för personbilar i hela den svenska personbilsparken är drygt 11 år. Bland de utsatta transportanvändarna är medianbilen ca 4 år äldre (det vill säga medianåldern för deras bilar är 15 år). Detta indikerar att fordonsflottans teknik ligger ett antal år efter i denna grupp relativt den som gäller för hela ekonomin. Samtidigt ökar den svenska personbilsflottans genomsnittliga ålder över åren historiskt sätt, möjligen något mer bland de utsatta transportanvändarna än i genomsnitt för hela personbilsparken.

I beräkningarna nedan antas, baserat på dessa observationer, att eftersläpningen i fordonsteknik är 5 år för de utsatta transportanvändarna. För de transportfattiga är medianbilen ytterligare ca ett år äldre. De ligger därmed 6 år efter i fordonsparkens teknik. Enligt referensalternativet som beskrevs ovan ökar andelen elbilar i personbilsflottan från 5,9 procent 2023 till 11,9 procent 2026, 17,8 procent 2028 och 33,4 procent 2032. Med en fordonsteknik och andel elbilar bland utsatta transportanvändare som ligger ungefär 5 år efter hela ekonomin bör elbilsandelen för denna grupp öka till år 2028 respektive 2032 som hela ekonomins personbilspark gör till åren 2023 respektive 2028. Transportfattiga ligger ytterligare ett år efter. Den elbilsutveckling som följer av dessa antaganden redovisas i tabell 7.

Tabell 7 Andelar elbilar i ekonomin och målgrupperna utan elbilspremie på kort och medellång sikt. Anm. Utveckling av hela elbilsflottan i referensalternativet samt med 5 års fördröjning i målgruppen och de utsatta transportanvändarna, samt 6 års fördröjning i gruppen transportfattiga. Notera att elbilsandelen visar andelen som uppfyller alla krav för att tillhöra gruppen förutom kravet att de inte ska äga elbil för att i ”hög grad” drabbas av ETS 2. Källa: Trafikverket i Konjunkturinstitutet

	2026	**2028**	**2032**
Hela ekonomin (andelen i % av alla personbilar)	11,9	17,8	33,4
Utsatta transportanvändare (andel i % av gruppens bilflotta)	2,2	5,9	14,6
Transportfattiga (andel i % av gruppens bilflotta)	1,1	4,0	11,9

Elbilsandelsökningen i målgruppen motsvarar en ökning under stödperioden med 46 000 elbilar mellan 2026 och 2028 samt 158 000 elbilar mellan 2026 och 2032, givet att det totala antal bilar i gruppen förändras i proportion med det totala antalet bilar i ekonomin över den aktuella tidsperioden. För gruppen utsatta transportanvändare ökar elbilsinnehavet med 49 000 mellan 2026 till 2028 och 167 000 mellan 2026 och 2032. Motsvarade ökning för transportfattiga är 5 400 elbilar till 2028 och 20 700 till 2032. Observera att detta alltså är antalet fossildrivna bilar som ersätts med elbilar i gruppen utan elbilspremien och därmed (approximativt) antalet hushåll som slutar vara utsatta transportanvändare som påverkas av

ETS 2 i hög grad i jämförelsealternativet, det vill säga i scenariot med beslutade åtgärder men utan elbilspremien i den sociala klimatplanen.

Antaganden gällande additionalitet:

I beräkningarna i planen har det antagits att premien fördelar sig mellan dem som hade köpt en elbil även utan premien och övriga stödberättigade som är intresserade av att nyttja premien i relation till respektive grupps storlek.

För att bedöma storleken på den grupp som skulle vara intresserad av att nyttja premien har en enkätstudie av betalningsvilja för elbilar i målgruppen använts. Studien visar hur många som skulle köpa en elbil vid olika stödnivåer. Denna studie kan därför användas till beräkning av effekter av olika stödnivåer. För gruppen som kvalificerar sig till både månadspremie och starttillägg, alltså de med en inkomst under 50% av medel, indikerar studien att 54 % skulle vara intresserade av att nyttja premien vid stödnivån som anges i denna plan. För gruppen som enbart kvalificerar sig till månadspremien är motsvarande siffra 38 procent. Övriga personer i målgruppen antas inte vara intresserade av att nyttja premien.

Antaganden gällande berörda fordon:

En fråga som är relevant för beräkningarna av elbilspremiens additionalitet samt för effekten på utsläpp av koldioxid är vilka bilar som ersätts av de tillkommande elbilarna och hur fordonsmarknaden förändras (relativt jämförelsescenariot) när en elbilspremie införs. Om en begagnad elbil byter ägare med hjälp av elbilspremien behöver detta inte betyda att ytterligare en elbil adderas till personbilsparken. Vad som händer beror delvis på hur premien utformas. Eftersom utgångspunkten är att premien kan betalas ut till alla stödberättigade som köper, alternativt leasar, en ny eller begagnad elbil, så beror effekten på hur bilköpen och fordonsmarknaden skulle ha sett ut utan premien. Även här krävs vissa antaganden för att bedöma effekterna.

Ett antagande är att om ett hushåll som tänker byta bil under året köper en ny elbil i stället för en ny fossildriven bil på grund av premien, blir den direkta utsläppseffekten skillnaden i utsläpp mellan bilarna, det vill säga motsvarande utsläppen från den fossil-drivna bilen. Om ett hushåll köper en begagnad elbil (med premie) i stället för en begagnad fossildriven bil så är inte effekten lika tydlig. En möjlighet är att den begagnade elbilen som köps förhindrar export av en elbil (som under senare år varit relativt stor från Sverige). Den begagnade fossildrivna bil som annars skulle ha köpts exporteras i stället (eller så minskar importen av en begagnad fossildriven bil). Effekten när det gäller antalet elbilar i fordonsflottan blir då analog med köp av ny elbil som redovisades ovan. Det kan naturligtvis också vara så att den begagnade elbilen importeras och därmed ersätter import av en begagnad, eller inköp av en ny, fossildriven bil. Även i detta fall ökar andelen elbilar i personbilsstocken.

Baserat på antagandet att alla både nya och begagnade elbilar som säljs med premie ersätter en fossildriven bil som antingen inte kommer in på den svenska marknaden eller som exporteras, kan beräknas elbilspremiens additionella effekter jämfört med referensscenariot i enlighet med det som redovisades i tabellen under 3.1.3.

[1] Konjunkturinstitutet (2025) *Effekter vid införandet av EU:s nya utsläpps-handelssystem samt åtgärder i den sociala klimatplanen – Underlag till Naturvårdsverket*.

3.1.2. Beskrivning av komponenternas förväntade effekter

3.1.2.1. Energi-effektivitet

3.1.2.1.1. Övergripande plan

N/A

3.1.2.1.2. Byggnadssektorn

N/A

3.1.2.1.3. Vägtransportsektorn

Minskningen av primärenergianvändning till följd av premien förväntas vara 3 000 - 3600 TJ över fordonens återstående livslängd.

Metod och underlag beskrivs i 3.1.2.4.3.

3.1.2.2. Byggnads-renovering

3.1.2.2.1. Övergripande plan

N/A

3.1.2.2.2. Byggnadssektorn

N/A

3.1.2.2.3. Vägtransportsektorn

N/A

3.1.2.3. Utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet och transport

3.1.2.3.1. Övergripande plan

Se 3.1.2.3.3

3.1.2.3.2. Byggnadssektorn

N/A

3.1.2.3.3. Vägtransportsektorn

Åtgärdens syfte är att stödja utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till utsläppsfria fordon. Antalet utsatta som stöds genom åtgärden bör sammanfalla med antalet fordon som köps genom premien. Målet för antalet fordon är 115 596, eftersom det är det antal elbilarspremier som finansieringen räcker till.

I 3.1.3 redogörs för vägtrafikkomponentens, och därmed planens, förväntade effekter på antalet fordon och därmed på antalet utsatta transportanvändare som särskilt påverkas av ETS 2 relativt referensscenariot (d.v.s. som inte äger en laddbar bil). De utsatta transportanvändare och de transportfattiga minskar även i referensscenariot då vissa i dessa grupper köper elbil även utan stöd. Andelen som minskar i dessa grupper som redovisas i tabellen är de som köper elbil på grund av premien, de vill säga de additionella elbilsköparna. Skattningen är osäker och effekten förväntas ligga inom ett spann kring det värde som redovisas i tabellerna.

Slutligen kan det vara värt att notera att beräkningarna av de additionella bilarna som premien ger upphov till är en förenklad bild av verkligheten. Fordonsflottans tekniska utveckling behöver inte nödvändigtvis följa den historiska för de utsatta grupperna då elbilar är en ny teknik. Men det är samtidigt relevant att notera att syftet med premien från den sociala klimatfonden inte primärt är att öka additionaliteten och minska koldioxidutsläppen, utan främst att dämpa den ekonomiska effekten av ökade kostnader som ETS 2 medför.

Varaktigheten hos effekten på både utsläpp av växthusgaser och den sociala och ekonomiska utsattheten förväntas vara mycket god vid köp av elbil. Driftskostnaderna är betydligt lägre än vid användning av fossila drivmedel och livslängden på fordonet är långt, vilket betyder att hushåll som köpt elbil har lägre kostnader en lång tid framöver. Varaktigheten är något kortare vid leasing av elbil och effekterna minskar eller upphör när leasingkontraktet avslutas, såvida inte priserna på elbilsleasing sjunkit under tiden eller hushållet har ekonomiska möjligheter att köpa elbilen efter kontraktstidens slut.

Angående hållbarheten under omställningen så medför elektrifieringen en positiv miljöeffekt i form av minskade klimatutsläpp från fossildrivna fordon när de ersätts med elektrifierade fordon och det sker även en minskning av luftutsläpp i form av kväveoxider och förbränningspartiklar. Negativa miljöeffekterna av elektrifiering kommer främst från tillverkning av elektrifierade fordon och deras batterier som kräver kritiska metaller och andra råvaror som måste brytas ur jordskorpan. Även tillverkning av permanentmagneter till elmotorerna kräver brytning av kritiska mineral och metaller. På detta område förväntas förordning (EU) 2024/1252 om inrättande av en ram för säkerställande av trygg och hållbar försörjning av kritiska råmaterial bidra till att förbättra försörjningen av kritiska råvaror samt öka utvinning och materialåtervinning. Även förordning (EU) 2023/1542 om batterier och förbrukade batterier kommer att minska risken för negativa miljöeffekter.

3.1.2.4. Minskade växthusgasutsläpp

3.1.2.4.1. Övergripande plan

Se 3.1.2.4.3

3.1.2.4.2. Byggnadssektorn

N/A

3.1.2.4.3. Vägtransportsektorn

Utsläppseffekten kan redovisas på olika sätt. Ett antagande som görs är att när en elbil som ett resultat av elbilspremien ersätter en fossildriven bil, kommer elbilen att användas/köras på samma sätt som den fossildrivna bilen skulle göras. Detta innebär att utsläppen minskar med varje år som elbilen används i stället för den fossildrivna bilen. Om en ny elbil köps i stället för en ny fossildriven bil och bilen används i Sverige under hela sin livslängd så blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över alla dessa år. Om en begagnad elbil ersätter en begagnad fossildriven bil, i enlighet med resonemanget ovan, och används den återstående livslängden i Sverige, blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över den återstående livslängden. I beräkningarna utgår vi från att en ny personbil körs i 17 år och en begagnad i 14 år. Den genomsnittliga körsträckan antas vara 1095 "mil" per år. En "mil" motsvarar i svenska måttsystemet 10 km**.** Bränsleförbrukningen för en ny bil antas vara i genomsnitt 0,7 liter per mil (det vill säga per 10 km) och för en begagnad bil är det 0,8 liter per mil. Emissionsfaktorn för bränslet är satt till 2,12 kg fossil koldioxid per liter utgående från en inblandning av 10 procent volymandel etanol.

Utifrån dessa antaganden och fördelningen av elbilspremien mellan nya och begagnade bilar kan premiens utsläppseffekt räknas ut. Dels utsläppsreduktionen över de specifika åren då elbilspremien delas ut, dels över bilarnas hela livslängd (med hela livslängd avses även effekter efter år 2032). Utsläppseffekten redovisas även som en procentsats i relation till personbilarnas utsläpp i referensscenariot, se tabell 8. I avsnitt 3.1.1 redovisas utsläppseffekten över bilarnas återstående livslängd. Referensscenariot är med ETS 2, utan elbilspremie.

Våra beräkningar ger en additionell effekt på 75,55 procent på kort sikt och 75,32 procent på lång sikt. Det är dessa värden som ligger till grund för de effekter som redovisas i tabellerna. Men beräkningarna innehåller många osäkerhetsfaktorer, till exempel gällande hur premien fördelar sig mellan transportfattiga och övriga utsatta transportanvändare. Utifrån detta är vår bedömning att den slutgiltiga additionella effekten bör ligga inom ett spann på +/- 10 procent kring det värde som redovisas i tabellerna. Ett sådant spann (avrundat till närmaste 5-tal) ligger på mellan 70-85 procent av de bilar som erhåller elbilspremie under hela perioden fram till 2032 eller 80 000 och 95 000 (avrundat till närmaste 5000-tal). Antalet additionella fordon motsvarar också minskningen i antalet utsatta transportanvändare som särskilt påverkas av ETS 2.

Skattningen av utsläppsminskningen blir därmed också osäker och effekten förväntas ligga inom ett spann kring det värde som redovisas i tabellerna. För klimateffekten över fordonens återstående livslängd bedöms det relevanta spannet vara 2 000–2 500 kton och för den årlig klimateffekten 140–170 kton.

Den årliga relativa minskningen av växthusgaser från personbilar ligga mellan 1,4 och 1,8 procent 2028 och 2,3–2,9 procent 2032.

Tabell 8 Utsläppsminskningar som ett resultat av elbilspremien på kort respektive medellång sikt

	Kort sikt (3 år framåt)	Medellång sikt (planens slut)
Minskade växthusgasutsläpp, ackumulerad effekt		
Effekter över fordonets återstående livslängd, kton	1 800	2 300
Årlig effekt relativt referensscenario, kton	130	160
Andel av personbilarnas utsläpp, %	1,6	2,6

3.1.2.5. Minskning av antalet utsatta hushåll och utsatta transportanvändare

3.1.2.5.1. Övergripande plan

Se 3.1.2.5.3

3.1.2.5.2. Byggnadssektorn

N/A

3.1.2.5.3. Vägtransportsektorn

De utsatta transportanvändare och de transportfattiga minskar även i referensscenariot då vissa i dessa grupper köper elbil även utan stöd. Andelen som minskar i dessa grupper som redovisas i tabellen är enbart de som köper elbil på grund av premien, de vill säga de additionella elbilsköparna. Skattningen är osäker och effekten förväntas ligga inom ett spann kring det värde som redovisas i tabellerna. Den additionella effekten på antalet elbilar av premien beräknas bli mellan 80 000 och 95 000 elbilar vilket motsvarar 70-85 procent av de bilar som erhåller elbilspremie under hela perioden fram till 2032. Antalet additionella fordon motsvarar också minskningen i antalet utsatta transportanvändare som särskilt påverkas av ETS 2.

Ungefär en tredjedel av elbilspremierna (det vill säga en tredjedel av de drygt 115 000 elbilarna) förväntas gå till transportfattiga. Vad gäller antalet hushåll i transportfattigdom som påverkas av ETS 2 förväntas minskningen (till följd av premien) av antalet transportfattiga ligga mellan 20 och 25 procent år 2028 och mellan 28 och 34 procent år 2032.

Se även beskrivning i 3.1.2.3

3.1.3. Kvantitativ tabell över planens effekter

Komponent	Kvantifiering av effekterna (i förekommande fall) Antal hushåll, användare eller ktCO2-skillnad från policyneutralt referensscenario											
	Kort sikt (3 år framåt)						Medellång sikt (planens slut)					
	Växthusgasutsläpp (ktCO2)	Utsatta hushåll	Hushåll i energifattigdom	Utsatta transportanvändare	Hushåll i transportfattigdom	Utsatta mikroföretag	Växthusgasutsläpp (ktCO2)	Utsatta hushåll	Hushåll i energifattigdom	Utsatta transportanvändare	Hushåll i transportfattigdom	Utsatta mikroföretag
Vägtransportsektorn	1 800,00	0	0	69 200	28 000	0	2 300,00	0	0	86 200	34 500	0

3.1.4. Kvalitativ och kvantitativ tabell över de förväntade effekterna av åtgärderna för tillfälligt direkt inkomststöd på minskningen av antalet utsatta hushåll och utsatta transportanvändare samt hushåll i energifattigdom och hushåll i transportfattigdom

Komponent: Direkt inkomststöd

Minskning av antalet utsatta hushåll

Minskning av antalet utsatta transportanvändare

Beskrivning av de förväntade effekterna

Minskning av antalet hushåll i energifattigdom

Minskning av antalet hushåll i transportfattigdom

Beskrivning av de förväntade effekterna

4. PLANENS KOMPLEMENTARITET OCH GENOMFÖRANDE

Denna del avser hela planen. De olika kriterier som nämns nedan måste motiveras för planen som helhet.

4.1. Övervakning och genomförande av planen

Förklaring av hur medlemsstaten avser att genomföra de föreslagna åtgärderna och investeringarna, med fokus på formerna och tidsplanen för övervakning, datainsamling och genomförande, inklusive, i förekommande fall, de åtgärder som krävs för efterlevnad av artikel 21.

Den svenska sociala klimatplanen kommer att genomföras av Naturvårdsverket. Regeringen avser att formellt ge Naturvårdsverket uppdraget att vara den enda myndighet som har ansvar för att genomföra den sociala klimatplanen, skriva under förvaltningsförklaringar och förbereda betalningsansökningar, i enlighet med bilaga III till förordningen (EU) 2023/955.

Den svenska sociala klimatplanen kommer att genomföras och medel från fonden kommer att förvaltas i enlighet med gällande lagar och regler. Naturvårdsverket är en statlig myndighet och följer Lagen om offentlig upphandling vid anskaffningsförfaranden.

Ett IT-system för att ta emot och bedöma ansökningar och betala ut pengar till hushållen kommer att utvecklas under 2025 och driftsättas i början av 2026. Utgångspunkten för arbetet med att utveckla ett IT-system är att det ska vara enkelt för den som ska söka och ha en hög grad av automatisering för ansökan, beslut och utbetalning.

Enligt artikel 21 i förordningen om inrättande av en social klimatfond ska genomförandet av planen vidta alla lämpliga åtgärder för att skydda unionens ekonomiska intressen. Bland de åtgärder som Naturvårdsverket har och planerar att vidtas för att säkerställa att unionens ekonomiska intressen skyddas kan nämnas stor grad av inhämtning av uppgifter direkt från grundkällan, utbetalning månadsvis med kontinuerliga kontroller av bidragsberättigade samt införande av tips-funktion.

Utöver redan upparbetade rutiner ser Naturvårdsverket ett behov av att anpassa rutiner ytterligare efter behoven i elbilspremien och IT-systemet kommer utformas för att ”flagga för” situationer då manuell granskning kan krävas. Utveckling av IT-system, tipsfunktioner och rutiner för ärendehantering utvecklas under hösten 2025.

Den sociala klimatplanen kommer att en egen anslagspost i den svenska budgeten från och med 2026: utgiftsområde 20 anslag 1:21, och kommer att följas upp enligt gällande regler.

Naturvårdsverket, som administrerande myndighet för elbilspremien, har god erfarenhet, väl upparbetade arbetssätt och uppföljningssystem för återrapportering av EU-finansiering. Naturvårdsverket är van vid att hantera medel från EU-fonder och har flera års erfarenhet av bidragshantering. Naturvårdsverket är exempelvis en av flera genomförande myndigheter inom RRF:en genom Klimatklivet (Climate leap). Inte minst är detta viktigt avseende frågor som att förebygga, upptäcka och åtgärda bedrägerier, korruption, dubbelfinansiering och intressekonflikter. Myndigheten har fastställda och av generaldirektören beslutade rutiner för att upptäcka, minimera och hantera risker för bedrägerier, korruption och intressekonflikter.

IT-systemet är under utveckling och nedanstående beskrivning gäller utifrån den kravställning som Naturvårdsverket har satt upp för systemet. Ambitionen är att systemet ska vara på plats under Q1 2026. En av flera utgångspunkter i elbilspremiens utformning och det digitala system som utvecklas för att administrera premien är att risken för bedrägerier och korruption ska minimeras. En del i detta är att ansökningsförfarandet kommer att vara automatiserat i väldigt stor utsträckning. Den som ansöker om stöd kommer att identifiera sig med digital ID-handling och ange sina kontaktuppgifter. Därefter kommer Naturvårdverket att inhämta nödvändiga uppgifter automatiskt från andra myndigheters system, dvs. sökande kommer inte själva att ange dessa uppgifter vilket försvårar bedrägeri. Kontroller mot de kriterier som satts upp för elbilspremien kommer att ske automatiskt. Adressuppgifter, som hämtas från folkbokföringsregistret (Skatteverket), kommer att kontrolleras mot stödområdet för elbilspremien. Om den sökande är folkbokförd inom stödområdet kommer uppgifter om vilka ytterligare personer som bor på adressen att hämtas in, liksom om någon är vårdnadshavare av barn. Därtill hämtas uppgift om beslutad skatt in för dessa personer. Hushållets inkomst med hänsyn till hushållssammansättning kommer att

beräknas och vilken stödnivå hushållet är berättigad till. Genom vägtrafikregistret kommer fordonsinnehav, historiskt fordonsinnehav 12 månader bakåt samt fordonsrelaterade skulder att kontrolleras.Utbetalningarna kommer att göras via ett nationellt kontoregister där utbetalningarna sker till ett konto som är kopplat till den sökandes personnummer. På så vis kan det säkerställas att utbetalningen görs till den person som har ansökt. Inför varje utbetalning kommer det att kontrolleras att elbilen som legat till grund för beslutet fortfarande är kvar i personens ägo. Om den inte finns kvar kommer utbetalningen att upphöra. Naturvårdsverket kommer inte att förlita sig på andra myndigheters kontrollsystem utan kommer att ta fram en egen kontrollstrategi/plan. Efterkontroller kommer att genomföras i enlighet med upprättad kontrollplan i syfte att upptäcka och hantera bedrägerier och fusk. Om felaktigheter upptäcks som innebär misstanke om bedrägeri kommer anmälan om detta lämnas till brottsbekämpande myndighet. Exempel på efterkontroller som avses göras är att för utvalda månader/visst intervall ta ut bil- och årsmodeller på de bilar som det har lämnats stöd till. Detta för att kontrollera att fordonen uppfyller de krav som har satts upp för premien.

Naturvårdsverket arbetar med att upprätta en kontrollplan, i enlighet med myndighetens fastställda processer och rutiner, för den sociala klimatplanen. Kontrollplanen kommer att vara en viktig del i myndighetens arbete med att övervaka planen. Arbetet med att ta fram en kontrollplan har påbörjats under Q2 2025 och den är en del av arbetet med IT-utvecklingsarbetet. . Kontrollplanen är ett viktigt verktyg för Naturvårdsverket i arbetet med regelefterlevnad och att upptäcka och korrigera oegentligheter. I de fall där Naturvårdsverket kommer att luta sig mot andra myndigheters rutiner och processer för att upptäcka och hantera bedrägerier kommer de att beskrivas i planen. Kontrollplanen kommer att uppdateras löpande. Naturvårdsverket kommer att dela kontrollplanen med Kommissionen när den första versionen är beslutad, tidigast i början av 2026.. Planen kommer bl.a. att omfatta beskrivningar över vilka kontroller som ska göras, när och hur ofta de ska genomföras samt vilka åtgärder som ska vidtas beroende på resultatet av kontrollerna. Systematiska kontroller kommer att genomföras, både vid ansökningstillfället samt inför varje utbetalningstillfälle till slutmottagare. Manuella kontroller kommer att genomföras utifrån vissa förutbestämda parametrar men även slumpmässigt urval. Systematiska kontroller mot måluppfyllelse mot planen kommer att genomföras kontinuerligt. Tematiska kontroller för att få djupare förståelser för måluppfyllelsen kommer att genomföras kontinuerligt. Platskontroller hos slutlig bidragsmottagare kommer inte att ske. Naturvårdsverket kommer att kräva tillbaka felaktiga utbetalningar av medel.

Till planen biläggs följande:

- PM Strategi för att åtgärda BKID i ersättnings- och bidragsprocessen (ännu utkast men ger en bild över Naturvårdsverkets ambitionsnivå i arbetet).
- Rutin för bekämpning av bedrägerier, korruption och oegentligheter.
- Vägledning vid misstanke om brott kopplade till stöd finansierade av EU
- Jäv och intressekonflikter (information från Naturvårdsverkets intranät som är tänkt som stöd för att undvika jäv och intressekonflikter)

När de kontroller som kontinuerligt genomförs ger information om oegentligheter kommer dessa att justeras innan begäran om betalning skickas till kommissionen. Om oegentligheter uppdagas efter att begäran om betalning skickats till kommissionen kommer dessa att justeras innan kommande begäran om betalning skickas in.

En nationell stödförordning har tagits fram under Q1 och Q2 2025, remissbehandlats under Q3 och beslutas av regeringen senast under Q4 2025. Persondata för detta stöd ska inte offentliggöras. Naturvårdsverket kommer i stället att fokusera på att tillgängliggöra statistiska uppgifter såsom antalet stödmottagare och belopp per geografisk indelning. Villkor för premien och bestämmelser om återkrav regleras av den nationella stödförordningen.

Kommunikation är en stor del i arbetet inför och under genomförandet av den sociala klimatplanen. Naturvårdsverket har påbörjat arbetet med den kommunikationsstrategi som beskrivs vidare i avsnitt 4.7.

Sverige kommer under periodens att ansöka om utbetalningar av medel från fonden. Enligt artikel 21.2 c i förordningen om inrättandet av en social klimatfond ska Sverige vid betalningsansökan till EU tillhandahålla särskilda uppgifter. En betalningsansökan ska bl.a. följa med:

- En förvaltningsförklaring om att anslagen har använts för avsett ändamål
- Att uppgifter som lämnats tillsammans med betalningsansökan är fullständiga och tillförlitliga
- Att de system för intern kontroll som införts ger tillräckliga garantier för att anslagen har förvaltats enlighet med alla tillämpliga regler. Kontrollplan och de processer och rutiner som beskrivs ovan är exempel på motsvarande system hos Naturvårdsverket.
- En sammanfattning av de revisioner som utförts i enlighet men internationellt godkända revisionsstandarder

Sammanfattning av utförda revisioner kommer att utföras av Ekonomistyrningsverket, som den 1 januari 2026 slås samman med myndigheten Statskontoret. Förändringen genomförs genom att Statskontorets befintliga uppgifter förs över till Ekonomistyrningsverket, som med smärre undantag behåller sina befintliga uppgifter, inklusive uppdraget som revisionsmyndighet för Regionala Utvecklingsfonden, Europeiska Socialfonden Plus och andra EU-program. Organisationsförändringen förbereds för närvarande av de två myndigheterna, med beaktande av bland annat lagen om anställningsskydd. Den sammanslagna organisationen kommer att heta Statskontoret. Naturvårdsverket kommer att tillhandahålla nödvändiga och relevanta underlag inför sådan betalningsansökan till EU-kommissionen. Revisioner och sammanfattning av dessa bör göras av en av regeringen utsedd myndighet annan än Naturvårdsverket som ansvara för genomförandet av planen. Regeringen avser att ge ett sådant uppdrag åt Statskontoret, i enlighet med bilaga III till förordningen (EU) 2023/955. Statskontorets behov av extra finansiering för genomförande av uppdraget kommer att analyseras och säkerställas i samband med att uppdraget läggs.

Vid begäran om ersättning från fonden ska också uppgifter om utgiftsbelopp per tidsperiod lämnas in. I rapporteringen ska även en sammanfattning av revisioner som utförts lämnas in.

Uppföljning och utvärdering: Åtgärden ”elbilspremie” kommer att kunna följas upp utifrån målet om månadsutbetalningar för elbilar som får elbilspremien och därmed förknippat antal elbilar. Målets uppnående mäts genom antal månadsutbetalningar (vilket också kan omvandlas till antal fordon) som fått stöd till köp eller leasing enligt uppgifter i Naturvårdsverkets IT-system. De aktiviteter som ingår i tekniskt stöd följs upp enligt vad som framgår av avsnitt ”mål och delmål”.

Vartannat år (2027, 2029, 2031) kommer Sverige att rapportera om utvecklingen i Sverige utifrån flera relevanta indikatorer som är gemensamma för den sociala klimatfonden. År 2029 kommer Sverige att förutom indikatorerna också göra en redovisa en bedömning av den svenska planens lämplighet med tanke på de faktiska effekterna av ETS 2. De indikatorer som kommer att följas vartannat år är:

1.
    - Antal utsatta transportanvändare
    - Antal hushåll i transportfattigdom
    - Köp eller leasing av utsläppsfria fordon (elbilar)
    - Minskning av antalet hushåll i transportfattigdom
    - Minskning av antalet utsatta transportanvändare
    - Minskning av utsläppen av växthusgaser inom vägtransportsektorn.
    - Antal utsatta transportanvändare som har gynnats av minst en strukturåtgärd som minskar deras utsläpp i vägtransportsektorn

Ytterligare nationellt prioriterad uppföljning och utvärdering planeras för att följa elbilspremiens effektivitet och utformningens ändamålsenlighet. Allmänhetens acceptans för elbilspremien och utsläppshandeln kan också komma att bli intressanta att inkludera i utvärderingar.

4.2. Förenlighet med andra initiativ

Förklaring av hur planen är förenlig med den information som inkluderas och de åtaganden som gjorts av medlemsstaterna inom ramen för andra relevanta planer och fonder, och samspelet mellan de olika planerna framöver, i enlighet med artiklarna 6.3 och 16.3 b iii.

Förslaget till den svenska sociala klimatplanen angränsar till flera initiativ och åtaganden som Sverige har gjort inom ramen för andra EU-program. Enligt artikel 6.3 i förordningen om inrättandet av en social klimatfond måste planen vara förenligt med åtaganden som Sverige har gjort inom ramen för:

1.
    - Handlingsplanen för den europeiska pelaren för sociala rättigheter
    - Sitt sammanhållningspolitiska program enligt förordningen (EU) 2021/1060
    - Sin plan för återhämtning och resiliens enligt förordningen (EU) 2021/241
    - Sin byggnadsrenoveringsplan enligt Europaparlamentets och rådets direktiv om byggnaders energiprestanda (omarbetning)
    - Sin uppdaterade integrerade nationella energi- och klimatplan enligt förordning (EU) 2018/1999, och
    - Sin territoriella plan för en rättvis omställning enligt förordning (EU) 2021/1056

Det sammanhållningspolitiska programmet implementeras i medlemsstaterna genom flera europeiska fonder. De som medlemsstaterna behöver förhålla sig till inom sina sociala klimatplaner är Europeiska regionala utvecklingsfonden (Regionalfonden), Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden och Fonden för en rättvis omställning.

Den åtgärd (elbilspremien) som Sverige föreslår och avser att genomföra inom ramen för den sociala klimatplanen kompletterar och stämmer väl överens med övriga unionsinstrument enligt art. 6.3 i förordningen om inrättande av en social klimatfond. Flera av programmen har, som nämns nedan, mål som ligger i linje med den sociala klimatfonden. Exempelvis kan införandet av en elbilspremie bidra till Regionalfondens mål om hållbar regional utveckling liksom Socialfondens syfte om att stödja utsatta grupper.

Regionalfonden omfattar nio program i Sverige varav åtta fördelas över geografiska regioner i Sverige och ett är nationellt. Särskilt fyra programområden bedöms ha inriktning och/eller mål som kompletterar eller bidrar till synergieffekter med åtgärden inom Sveriges sociala klimatplan: Övre Norrland, Östra Mellansverige, Småland och Öarna samt Norra Mellansverige. Inom dessa områden genomförs insatser för att möta utmaningar inom exempelvis hållbara transportlösningar, klimat och glest befolkade områden.

Handlingsplan för den europeiska pelaren för sociala rättigheter

Handlingsplanen för den europeiska pelaren för sociala rättigheter innehåller tre EU-överordnade mål som löper fram till år 2030. Målen avser sysselsättning, utbildning och minskad risk för fattigdom eller social utestängning. Medlemsstaterna har antagit nationella mål för att bidra till de gemensamma målen. Sveriges mål fastslogs 2022. Den föreslagna åtgärden för den svenska sociala klimatplanen bedöms vara förenlig med Sveriges åtaganden enligt den europeiska pelaren för sociala rättigheter. Elbilspremien syftar till att främja en socialt rättvis och inkluderande grön omställning, i enlighet med de principer som pelaren omfattar.

Sammanhållningspolitiska program enligt förordningen (EU) 2021/1060

Europeiska socialfonden+. I Sverige är det Svenska ESF-rådet som förvaltar Europeiska socialfonden+. Fonden syftar till att stödja specifika mål inom sysselsättning, arbetskraftens rörlighet, utbildning och social inkludering, inklusive fattigdomsbekämpning. Under innevarande period, 2021–2027, ges i det svenska programmet stöd inom sex områden. Områdena *C: Minska risken för ekonomisk utsatthet* och *D: Öka kapaciteten i den glesa geografin* är de som ligger närmast den åtgärd som föreslås i den sociala klimatplanen. Den sociala klimatplanen ligger väl i linje med de sociala utmaningar som Europeiska socialfonden+ avser möta exempelvis att underlätta för utsatta grupper i samhället. Eftersom den åtgärd

som Sverige föreslår i den sociala klimatplanen riktar sig direkt till privatpersoner och stödsökande i Socialfonden+ inte kan vara privatpersoner kommer det inte att förekomma överlappning mellan instrumenten. Vidare är det främst arbetsmarknadspolitiska åtgärder som finansieras inom ramen för Europeiska socialfonden+ i Sverige och stöd ges inte för köp eller leasing av elbilar. Samverkan mellan berörda myndigheter för den sociala klimatplanen och Svenska ESF-rådet inför kommande programperiod kommer att säkerställas.

Europeiska regionala utvecklingsfonden (Regionalfonden). Regionalfonden syftar till att stärka sammanhållningen inom EU och lämnar stöd till projekt inom områdena miljö, klimat, företagande, kompetens, spjutspetsforskning och tillgång till bredband. Stöd fördelas mellan åtta regionala och ett nationellt program. I Sverige är det Tillväxtverket som ansvarar för Regionalfonden. Under innevarande programperiod, som löper till och med 2027, arbetar fonden mot tre mål. Mål två och tre är de som ligger närmast den åtgärd som Sverige föreslår inom ramen för den sociala klimatplanen: Ett grönare Europa och Ett sammanlänkat Europa. Privatpersoner kan inte söka stöd inom ramen för Regionalfonden vilket säkerställer att medel från Regionalfonden och den planerade åtgärden/investeringen (elbilspremien) inom den svenska Sociala klimatplanen inte kommer att ges till samma åtgärder.

Sammanhållningsfonden. Sammanhållningsfonden finns endast i länder vars BNP ligger under ett visst genomsnitt och Sverige ingår inte där.

Fonden för en rättvis omställning beskrivs nedan.

Plan för återhämtning och resiliens enligt förordningen (EU) 2021/241

Den svenska återhämtningsplanen som har tagits fram enligt förordningen (EU 2021/241) innehåller 17 reformer och 14 investeringar inom följande sex fokusområden: grön återhämtning, utbildning och omställning, bättre förutsättningar för att möta den demografiska utmaningen och säkerställa integriteten i det finansiella systemet, utbyggnad av bredband och digitalisering av den offentliga sektorn, investeringar för tillväxt och bostadsbyggande, och REPowerEU. Åtgärderna i den svenska återhämtningsplanen genomförs mellan 2020 och 2026 av ansvariga myndigheter och departement inom Regeringskansliet.

Inom fokusområdet grön omställning finns den investering som är mest angränsande till åtgärden för den svenska Sociala klimatplanen: Klimatklivet, vilket är ett stöd till lokala och regionala klimatinvesteringar som ska ge varaktiga minskningar av växthusgasutsläpp per investeringskrona. Investeringsstöd ges bland annat till åtgärder inom laddinfrastruktur, vätgas, och hållbara biodrivmedel och elektrobränslen, och det finns därmed synergier med åtgärden (elbilspremien) för den svenska sociala klimatplanen. Klimatklivet ger däremot inga fordonsstöd och inte heller stöd till privatpersoner. Klimatklivet finansieras genom återhämtningsfonden och administreras av Naturvårdsverket. För den föreslagna åtgärden i den sociala klimatplanen finns det en stor fördel med detta då Naturvårdsverket som administrerande myndighet, har både erfarenhet, väl upparbetade arbetssätt och uppföljningssystem för återrapportering av EU-finansiering. Inte minst är detta viktigt avseende frågor som att förebygga, upptäcka och åtgärda bedrägerier, korruption och intressekonflikter.

Byggnadsrenoveringsplan enligt Europaparlamentets och rådets direktiv om byggnaders energiprestanda (omarbetning)

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att ta fram underlag till en ny byggnadsrenoveringsplan. Regeringen har också gett Boverket i uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet enligt direktivet om byggnaders energiprestanda, EPBD. Den 28 februari 2025 delredovisade Boverket uppdraget genom en rapport[1] som innehåller förslag på ändringar på lag- och förordningsnivå inom detta område. Naturvårdsverket bedömer att åtgärden i den svenska sociala klimatplanen (elbilspremien) kompletterar bestämmelserna i EPBD om laddplatser.

Uppdaterade integrerade nationella energi- och klimatplan enligt förordning (EU) 2018/199

I styrningsförordningen (EU2018/1999) framgår att medlemsstater ska, med start 2019, ta fram en integrerad nationell energi- och klimatplan med syfte att visa hur medlemsstaterna ska uppnå sina bidrag till EU:s mål på energi- och klimatområdet. En uppdaterad nationell energi och klimatplan lämnades in av Sverige i juni 2024, och gäller för åren 2021–2030. I denna sammanställs bl.a. de styrmedel och andra åtgärder som tillämpas i Sverige. Inom vägtransportområdet är dessa de mest relevanta för den här planen, och nedan beskrivs hur de kompletterar åtgärden (elbilspremien) i den sociala klimatplanen: Energi- och

koldioxidskatter, reduktionsplikt och koldioxidbaserad fordonsskatt vilket påverkar priser på fordon och fossila drivmedel.

Skattepliktig bilförmån uppkommer när arbetsgivarens bil används för privat bruk i mer än ringa omfattning. För vissa miljöanpassade bilar finns en nedsättning av förmånsvärdet. Naturvårdsverkets bedömning är att denna nedsättning i huvudsak riktar sig till en annan målgrupp än den föreslagna åtgärden för den svenska sociala klimatplanen.

Elbusspremie och Klimatpremie är två stöd som ingår i samma anslag. Elbusspremien riktar sig till aktörer inom kollektivtrafik och klimatpremien är ett stöd för att främja introduktionen av miljöarbetsmaskiner, utsläppsfria tunga lastbilar, miljölastbilar, lätta ellastbilar och fordonsgaslastbilar på marknaden. Klimatpremien riktar sig till företag och organisationer och kan inte sökas av privatpersoner. Åtgärden inom ramen för den sociala klimatplanen har således både en annan målgrupp och avser en annan typ av fordon och kompletterar på så vis Klimatpremien.

Stöd till infrastruktur för laddning och vätgastankning skapar synergier med föreslagen åtgärd för den sociala klimatplanen (elbilspremien) och bedömningen är att det finns tillräckliga styrmedel för laddning vilket gör att detta inte behöver inkluderas i föreslagen åtgärd.

Skrotningspremie är närmast angränsande till åtgärden för den sociala klimatplanen och innebär att ett stöd ges till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor, samtidigt som de köper eller leasar en ny eller begagnad elbil. Skrotningspremien är dock inte riktad till särskilda hushåll eller grupper i samhället som åtgärden inom den sociala klimatplanen. Möjligheten att söka stöd via skrotningspremien avslutas under 2025[2] och efter detta finns inget motsvarande stöd som riktar sig mot privatpersoner och personbilar.

Sveriges territoriella planer för en rättvis omställning enligt förordning (EU) 2021/1056

Fonden för en rättvis omställning är ett av EU:s verktyg för att stödja omställningen till klimatneutralitet senast 2050. Fonden ska göra det möjligt för regioner och människor att hantera de sociala, sysselsättningsrelaterade, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av omställningen. Fondens genomförande ska gå i riktning mot EU:s energi- och klimatmål för 2030 och en klimatneutral ekonomi i unionen senast 2050, med utgångspunkt i Parisavtalet. Det svenska programmet för Fonden för en rättvis omställning omfattar tre territoriella planer för rättvis omställning: Stålindustrin ställer om till kildioxidneutralitet i Norrbottens län, Metallindustrin ställer om till koldioxidneutralitet i Västerbottens län och Mineralindustrin ställer om till koldioxidneutralitet i Gotlands län.

Både stödmottagare och insatsområden skiljer sig från föreslagen åtgärd inom den sociala klimatplanen så det föreligger ingen risk för dubbelfinansiering mellan planerna.[3]

[1] Boverket (2025). *Hållbar mobilitet - Delrapport uppdrag inom EPBD*. https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2025/hallbar-mobilitet-.pdf (Hämtad 2025-03-24).

[2] Förordning om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil (SFS 2024:627).

[3] Tillväxtverket (2025). Fonden för en rättvis omställning. https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/eufonder/fondenforenrattvisomstallning.1909.html (Hämtad 2025-03-24).

4.3. Komplementaritet i finansieringen

Information om befintlig eller planerad finansiering av åtgärder och investeringar från andra källor på unionsnivå eller internationell, offentlig eller, i förekommande fall, privat nivå, som bidrar till de åtgärder och investeringar som anges i planen, inklusive om tillfälligt direkt inkomststöd, i enlighet med artikel 6.1 c.

Ingen kompletterande finansiering på unionsnivå planeras för åtgärden.

4.4. Geografiska särdrag

Förklaring av hur geografiska särdrag, såsom öar, yttersta randområden och territorier, landsbygdsområden, avlägsna områden, mindre tillgängliga perifera områden, bergsområden eller områden som släpar efter, har beaktats i planen.

Städerna i Sverige utgör tre procent av Sveriges yta medan produktiv skogsmark utgör 58 procent och jordbruksmarken cirka 8 procent. Därutöver finns bl.a. sjöar och vattendrag, våtmarker samt fjälltrakter[1]. Befolkningstätheten är övervägande störst i Stockholms län med 360 invånare per kvadratkilometer. I de två övriga storstadslänen, Skåne och Västra Götaland, är siffran 124 respektive 72. Det kan jämföras med Norrbotten och Jämtland, som är de två mest glesbefolkade länen. De har vardera 3 invånare per kvadratkilometer. Totalt är det 10 län som har en lägre befolkningstäthet än 25 invånare per kvadratkilometer[2]. Sammanlagt har Sverige 21 län.

Den föreslagna åtgärden för den svenska sociala klimatplanen riktar sig till ett område som geografiskt utgör en mycket stor del av Sveriges yta. Genom att utgå från samtliga kommuner i kommungrupperna 3–6 (i planen kallade landsbygdskommuner) säkerställs att hushåll boende i glesbygd, landsbygd och andra avlägsna områden omfattas. I övriga mer tätbefolkade kommungrupper (kommungrupp 1–2) inkluderas även boende i DeSO-områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik (DeSO A). Ett geografiskt stödområde som i sin helhet omfattar boende i landsbygd samt hushåll med begränsad tillgång till kollektivtrafik i mer stadsnära områden innebär att åtgärden träffsäkert kan nå den målgrupp som avses med förordningens syfte. Se 2.2.2.1.1 för närmare beskrivning av stödområdet.

[1] Sweden’s Eighth National Communication on Climate Change.

[2] Statistiska centralbyrån (2025). *Befolkningstäthet i Sverige*. https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningstathet-i-sverige (Hämtad 2025-03-14).

4.5. Förebyggande av korruption, bedrägerier och intressekonflikter

Ett system för att förebygga, upptäcka och åtgärda korruption, bedrägerier och intressekonflikter vid användning av medel inom ramen för fonden, och formerna för att undvika dubbelfinansiering från fonden och andra unionsprogram i enlighet med artikel 21 och bilaga III, inbegripet medel som tillhandahålls genom andra offentliga eller privata enheter än utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare i enlighet med artikel 9.

Som beskrivs i avsnitt 4.1 har Naturvårdsverket fastställda processer och rutiner för att upptäcka, minimera och hantera risker för bedrägerier, korruption och intressekonflikter. Myndigheten har ett systematiskt arbetssätt, exempelvis genom upprättandet av ovan nämnda kontrollplanen, för att identifiera risker för bedrägeri, korruption och oegentligheter i verksamheten och hantera dessa risker.

Naturvårdsverket är medlemmar i SEFI-rådet, rådet för skydd av EU:s finansiella intressen, och använder deras Vägledning för hantering av misstänkt brottslighet i samband med förvaltning av EU-medel. Vidare beskriver Naturvårdsverkets arbetsordning det organisatoriska ansvaret för åtgärder vid brottsmisstanke.

Korruption och bedrägerier. Naturvårdsverket ska göra en noggrann och effektiv granskning av alla fall av misstänkt brottslighet som myndigheten får vetskap om genom olika rapporteringskanaler. Mer ingående utredning av misstänkt brottslighet ska dock lämnas till brottsbekämpande myndighet att utföra.

Ambitionen är att det ska byggas in kontroller i det administrativa systemet som ska hantera ansökningar, beslut och utbetalningar av stödet. Stickkontroller är en metod som innebär att vissa ansökningar hanteras parallellt med den automatiserade processen. Detta förfarande kan bidra till att identifiera riskindikatorer som bör utredas vidare. Andra exempel på hur det digitala systemet kan användas för att identifiera

oegentligheter är att kontrollera avvikelser i förhållande till och mellan uppsatta villkor.

Systemet med stickprovskontroller kan komma att kompletteras. Ett robust kontrollsystem bör bestå av flera nivåer däribland automatiska kontroller, riskbaserade varningssystem, stickprov, manuella granskningar och uppföljning. Automatiska kontroller innebär exempelvis maskinella regelbaserade kontroller jämfört med tröskelvärden, krav på fullständiga uppgifter och kontroll mot stödberättigade uppgifter.

I kontrollplanen kommer det att beskrivas hur och vilka kontroller Naturvårdsverket avser att genomföra för att säkerställa att bidraget ges till rätt personer och upptäcka bedrägerier och fusk. Det inbegriper exempelvis vilka kontroller som kommer att genomföras inför utbetalningar av bidraget. Process för stick- och efterkontroller kommer att beskrivas. Det kommer vidare att finnas en plan för hantering om den typen av oegentligheter upptäcks. Naturvårdsverket har även fastställda rutiner och processer för hantering av jävssituationer i samband med bidragshantering. Kontrollplanen beslutas av Naturvårdsverkets Generaldirektör och kommer att ses över löpande och vid behov revideras.

Vid bedömning av ansökan kommer Naturvårdsverket att göra kontroller motsvarande de villkor som sätts upp för elbilspremien. Exempelvis kommer det att göras en prövning av inkomst, folkbokföringsadress och fordonsinnehav inför beslut. Vidare föreslår Naturvårdsverket att premien betalas ut månadsvis, som ett sätt att minska risken för bedrägerier. Inför varje utbetalning kommer det att kontrolleras att elbilen som har köpts eller leasats med stöd från premien fortsatt är kvar i stödmottagarens ägo.

Återkrav. Alla beslut om stöd från elbilspremien kommer att innehålla information om att Naturvårdsverket har möjlighet att kräva tillbaka stödet om det, utifrån de parametrar som sätts upp för bidraget, använts felaktigt.

Nedan listas några av de möjliga villkoren.

Återkrav kan göras när:

- sökanden genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt orsakat att stödet getts felaktigt (eller med för högt belopp)
- stödet av annan orsak getts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta,
- det visar sig att det inte funnits förutsättningar för stödet och den som ansökt om stödet borde ha insett detta, eller
- villkoren för stödet inte har följts.

Tipsfunktion. I enlighet med lagen (2021:890) om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden, den så kallade visselblåsarlagen, har Naturvårdsverket särskilda kanaler för rapportering av missförhållanden i myndighetens verksamhet. Dessa interna rapporteringskanaler finns för att möjliggöra en säker inrapportering från en särskild krets av personer som står i en arbetsrelaterad beroendeställning till myndigheten.

Naturvårdsverket har även en särskild extern rapporteringskanal för rapportering av missförhållanden inom vissa av myndighetens tillsynsområden.

Intressekonflikter. En beskrivning av hur jävssituationer och intressekonflikter ska identifieras, hanteras och undvikas är en del av kontrollplanen. De medarbetare som handlägger ärenden relaterade till genomförandet av EU:s budget får inte utföra handlingar som kan leda till en konflikt mellan deras egenintresse och myndighetens uppdrag att förvalta EU-medel på ett korrekt sätt. I de fall där handläggare medverkar i beslut och efterkontroll ska Naturvårdverkets rutin tillämpas.

Dubbelfinansiering. Naturvårdsverket bedömer att risken för dubbelfinansiering mellan medel från sociala klimatfonden och medel från andra EU-fonder som liten. Elbilspremien riktar sig till och kommer att betalas ut till privatpersoner vilket övriga fonder inte gör. Vidare bedöms mål och nationellt genomförande av andra fonder och planer skilja sig mot förslaget i den sociala klimatplanen. Relationer till andra EU-fonder beskrivs i avsnitt 4.2. För att säkerställa att det inte förekommer dubbelfinansiering från fonden, dvs. att stöd från elbilspremien felaktigt ges för samma elbil och individ/hushåll två gånger, har särskilda villkor för stödet satts upp. Stöd kan inte medges för samma elbil under innevarande

utbetalningsperiod.

Avsikten är att införa kontroller i IT-systemet som gör att om individer från samma hushåll lämnar in en ansökan så kommer dessa att gå ut till manuell kontroll eller automatiskt avslag. Det undersöks även möjlighet att införa kontroller av fordonet och om en elbil förekommer i aktivt ärende.

Resultaten av kontroller, inkl. information om felaktiga utbetalningar samt antal och storleken på återkrav, kommer att sammanställas och meddelas Kommissionen.

4.6. Information, kommunikation och synlighet

Efterlevnad av bestämmelserna i artikel 23 om allmänhetens tillgång till uppgifter, med angivande av den webbplats där uppgifterna kommer att offentliggöras samt informations, kommunikations- och synlighetsåtgärder.

Beskrivning av den planerade nationella kommunikationsstrategin som syftar till att säkerställa allmänhetens medvetenhet om unionsfinansiering.

Sverige kommer att ta fram en kommunikationsstrategi för genomförandet av den sociala klimatplanen. Syftet med kommunikationsstrategin är dels att informera om syftet med den sociala klimatplanen och elbilspremien, dels informera om vilka som kan söka och hur de kan ansöka om stöd. Exempel på vad strategin kommer att innehålla är:

- Budskap, såväl målgruppsanpassade budskap som budskap om syftet med elbilspremien,
- Medieplan,
- En målgruppsanalys, inklusive vidareförmedlare och kanalval, samt
- Aktivitetsplan.

Det svenska förslaget till elbilspremie kommer sannolikt att kräva att den som ska kunna ta del av stödet aktivt ansöker hos Naturvårdsverket. Utgångspunkten är att ansökningssystemet ska ha en hög grad av automatisering. För att möjliggöra det kommer det att finnas med både klarspråks- och UX-kompetens med i systemutvecklingen för att säkerställa tydlighet, begriplighet och användbarhet. Tänkt förfarande kräver även en gedigen kommunikationsinsats för att hjälpa den som ska söka att på förhand förstå om hen är stödberättigad eller inte.

All information om den sociala klimatplanen och den riktade elbilspremien kommer att samlas på en webbsida. Sverige har även sedan tidigare en webbsida[1] med samlad information om EU-fonder och stöd som kan sökas. Alla som ansöker om stöd från elbilspremien och erhåller stöd kommer att tydligt informeras om att det görs genom stöd från EU:s sociala klimatfond.

Sverige kommer att säkerställa att bestämmelserna i artikel 23 efterlevs. Naturvårdsverkets preliminära bedömning är att det inte kommer att vara nödvändigt att på en webbplats tillgängliggöra uppgifter om namn på slutmottagarna av anlagen, deras skatteregistreringsnummer och storleken på anslaget från fonden. I stället kommer det att vara tillräckligt att på webbplatsen ange statistiska uppgifter, aggregerade i enlighet med relevanta kriterier, så som geografisk belägenhet. Naturvårdsverkets uppfattning är att en elbilspremie som beviljas en sökande bör utgöra ett ekonomiskt stöd som tillhandahålls genom finansieringsinstrument – den sociala klimatfonden – till ett belopp som understiger 500 000 euro.[2]

[1] www.eufonder.se.

[2] Jfr artikel 38.3 c samt bestämmelsens andra stycke i Europaparlamentet och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget. I artikel 23.1 sociala klimatfondsförordningen finns en hänvisning till artikel 38.3 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046. Den förordningen är upphävd och har ersatts av förordning 2024/2509.