



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

Skrivelse
2025-03-27

Ärendenummer
NV-09065-24

Delredovisning 1 av regeringsuppdrag om Sveriges sociala klimatplan och genomförandeåtgärder

1. Uppdraget och dess genomförande

Naturvårdsverket lämnar i bilaga 1 ett förslag till innehåll i Sveriges sociala klimatplan. Planen omfattar, i enlighet med regeringens uppdrag till Naturvårdsverket, ett förslag till en riktad elbilspremie. Förslagen som lämnas utgår från underlag från andra myndigheter. Underlaget är att betrakta som ett utkast och kommer att bearbetas vidare inom Regeringskansliet och, i vissa delar, av Naturvårdsverket i det fortsatta arbetet med regeringsuppdraget. Naturvårdsverket ska lämna en andra delredovisning av regeringsuppdraget till Regeringskansliet senast den 31 maj 2025.

1.1. Uppdraget

Naturvårdsverket fick den 5 december 2024 i uppdrag av regeringen att ta fram underlag till den sociala klimatplan, inklusive eventuella kompletteringar av planen, som regeringen ska lämna till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060 (förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden).

Underlaget ska innehålla de uppgifter som anges i utpekade delar av artikel 6.1 i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden och som behöver för redovisningen enligt bilaga IV och V till förordningen.

Underlaget ska bygga vidare på beräkningarna i Konjunkturinstitutets redovisning av uppdraget att beräkna effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem (Fi2024/01484) som redovisades till regeringen den 31 oktober 2024.

Underlaget ska innehålla förslag på utformning av en riktad elbilspremie som når den målgrupp som kan få stöd inom ramen för den sociala klimatfonden och som kan administreras på ett effektivt sätt.

Vid behov, och efter anvisning från Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet), ska underlaget även innehålla förslag på ytterligare åtgärder och investeringar som kompletterar elbilspremien.

Naturvårdsverket ska lämna författningsförslag för den riktade elbilspremien och beräkna kostnaderna för att etablera och förvalta administrativa system som kan hantera ansökningar och utbetalningar av stöd i enlighet med villkoren i artikel 21 i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden. Naturvårdsverket ska också lämna beskrivningar av hur myndigheten kan säkerställa rutiner och processer som svarar mot villkoren i artikel 21 i övrigt samt hur myndigheten kan tillhandahålla de uppgifter som ska redovisas till EU-kommissionen när Sverige ansöker om utbetalningar från den sociala klimatfonden. Naturvårdsverket ska etablera nödvändiga administrativa system, inklusive eventuell integration med andra myndigheters IT-system, så att ansökningar kan tas emot och handläggas från och med den 13 januari 2026.

1.2. Genomförande

Regeringsuppdraget genomförs i projektform inom Naturvårdsverket med två delredovisningar under 2025. Uppdraget som helhet ska slutredovisas den 31 januari 2026.

Uppdraget genomförs i nära samarbete med Konjunkturinstitutet och Trafikanalys som har bistått Naturvårdsverket med underlag, beräkningar och analyser. Utöver det har dialog förts med Statens energimyndighet

(Energimyndigheten), Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Transportstyrelsen och ESF-rådet i vissa delar av arbetet. Projektet har fört en kontinuerlig dialog med Regeringskansliet under projektets gång.

Följande medarbetare vid Naturvårdsverket ingår i projektgruppen: Tea Alopaeus, Elin Hall, Nora Smedby, Anna Brengesjö, Elisabeth Gärdin och Jennica Broman. Styrgruppen har bestått av ansvariga enhetschefer.

Beslut om denna delredovisning har fattats av Naturvårdsverkets generaldirektör Johan Kuylenstierna den 27 mars 2025 (NV-09065-24).

1.3. Avgränsningar

Denna skrivelse avser den första delredovisningen av regeringsuppdraget. Underlaget redovisas enligt den mall som återges i bilaga V till förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden som medlemsstaterna ska använda för sina planer.

Delredovisningen omfattar, enligt uppdraget till Naturvårdsverket, ett förslag till utformning av en riktad elbilspremie utifrån de förutsättningar och villkor som anges i förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden. Förslaget till elbilspremie beskrivs under de rubriker som följer av förordningens mall.

De i uppdraget utpekade punkterna under artikel 6.1 redogörs inte för i särskild ordning, utan besvaras i mallen för den sociala klimatplanen som redovisas i bilaga 1.

De avsnitt i mallen som svarar mot Naturvårdsverkets uppdrag att lämna process- och rutinbeskrivningar enligt artikel 21 i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden kommer att fyllas i till delredovisning två. Dessa avsnitt är markerade med hakparenteser. Vidare är vissa uppgifter i denna delredovisning preliminära och kan komma att ändras till delredovisning två. Även dessa har i möjligaste mån markerats med hakparentes. Att underlaget i vissa delar är preliminär och kan komma att uppdateras under våren är förankrat med Regeringskansliet.

I Naturvårdsverkets uppdrag ingår det att ta fram kostnadsberäkningar för det administrativa systemet till den andra delredovisningen, den 31 maj 2025. För att kunna lämna en beskrivning av planens totala kostnader i delredovisning ett har preliminära uppskattningar av de administrativa kostnaderna behövt göras. Därför är samtliga avsnitt som beskriver planens totala kostnader att betrakta som preliminära. Vidare omfattar underlaget inte heller information kring det nationella bidraget till elbilspremien utan de avsnitten lämnas till Regeringskansliet att komplettera. Regeringskansliet ansvarar även för genomförande och beskrivning av den samrådsprocess som medlemsländerna är ålagda att genomföra och beskriva i planen.

Beskrivning av analysarbetet samt motiveringar till de ställningstagande och avvägningar som har gjorts under arbetets gång lämnas i delredovisning två.

1.4. Bakgrund till uppdraget

Den 14 juli 2021 presenterade EU-kommissionen ett lagstiftningspaket med förslag på hur EU ska nå sitt klimatmål till 2030. I lagstiftningspaketet ingick en

revidering av det så kallade utsläppshandelsdirektivet¹. Revideringen innebar bland annat etablerandet av ETS 2².

Inom ramen för det ovan nämnda lagstiftningspaketet föreslog EU-kommissionen även att en ny fond, den sociala klimatfonden, skulle inrättas i syfte att hantera de sociala konsekvenserna och fördelningseffekterna av att inkludera växthusgasutsläpp för byggnader och vägtransporter i tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet. I maj 2023 antogs förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden och av förordningen följer att varje medlemsstat senast den 30 juni 2025 ska lämna in en social klimatplan till EU-kommissionen.

Fondens 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. Fondens specifika mål är bl.a. att stödja utsatta hushåll och utsatta transportanvändare genom åtgärder som syftar till att ge förbättrad tillgång till utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet och transport. (Förordningen om inrättande av en social klimatfond)

1.5. Definitioner och begrepp som används i utkastet till plan

I bilaga 1 används flera begrepp. Vissa kommer från förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden, andra är begrepp som förordningen lämnar till medlemsstaterna att uttolka. Begreppen förklaras här:

- *Komponent*: I EU-kommissionens mall till den sociala klimatplanen förekommer begreppet ”komponenten”. Komponenter kan vara byggnadssektorn, vägtransportsektorn eller direkta inkomststöd. I underlaget beskrivs mestadels enbart komponenten vägtransportsektorn, eftersom det är inom den sektorn Sverige avser föreslå en åtgärd (den riktade elbilspremien).
- *Transportfattiga hushåll*: Hushåll med låg ekonomisk standard och bor i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik, är ensamstående med barn eller har någon funktionsnedsättning.
- *Utsatta transportanvändare*: Gruppen utsatta transportanvändare inkluderar alla transportfattiga, utöver det även andra hushåll med följande fyra attribut: ekonomisk standard under 80 procent av medel, begränsad tillgång till kollektivtrafik (enligt samma definition som redovisas för målgruppen under 2.1 ii), äger [eller leasar] en bil med förbränningsmotor och inte en elbil samt har en hög bränslekostnad (P75).
- *Enhetskostnad*: Kostnaden för elbilspremien per fordon och år benämns enhetskostnad.
- *Stödområde*: Stödområdet är kommuner klassade som landsbygdskommuner samt det geografiska område som har begränsad tillgång till kollektivtrafik.
- *Ekonomisk standard*: Ett mått på hushållets ekonomiska situation där hushållets totala disponibla inkomst justeras utifrån hushållets storlek och

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem.

sammansättning av barn och vuxna och fördelas lika mellan hushållets medlemmar.³

- *Lägre medelinkomst*: [Inkomst, med hänsyn tagen till hushållssammansättning, lägre än 80 procent av medel].
- *P75*: Hög bränslekostnad definieras som att utgifterna för drivmedel som andel av den disponibla inkomsten är större än hos 75 procent av populationen (P75). När begreppet P75 förekommer i planen avses ”hög bränslekostnad”, eller att vara ”i hög grad” påverkad av ETS2 enligt förordningen.
- *Låg ekonomisk standard*: Låg ekonomisk standard avser andelen personer som lever i hushåll vars ekonomiska standard är mindre än 60 procent av medianvärdet för riket.
- *Utsläppsfria bilar*: I enlighet med skrivelser i förordningen används i denna plan uttrycket utsläppsfria bilar. I praktiken innebär detta elbilar [men även vätgasbilar] och föreslagen åtgärd för planen benämns därför ”elbilspremien”.

³ Statistikdatabasen (2025). *Ekonomisk standard för personer efter region, hushållstyp och ålder*. [Ekonomisk standard för personer efter region, hushållstyp och ålder. År 2011 - 2023. PxWeb](#). (Hämtad 2025-03-20).

Bilaga 1

1. ÖVERSIKT OCH FÖRFARANDE FÖR UPPRÄTTANDE AV DEN SOCIALA KLIMATPLANE

1.1 Sammanfattning

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.

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.⁴

Sverige avser att söka medel från den sociala klimatfonden för genomförande av en nationell elbilspremie riktad till hushåll med låg inkomst 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).

I tabell 1 sammanfattas planen. Effekterna redovisas för tre alternativa jämförelsealternativ för elbilsutvecklingen: 1) full additionalitet, 2) moderat utveckling och 3) utveckling enligt klimatredovisningen, vilket är samma metod som i klimatredovisningen.

Tabell 1: Sammanfattning av planens huvudsakliga mål och beräknade totala kostnader. Sverige föreslår en åtgärd inom vägtransportsektorn för finansiering genom den sociala klimatfonden.

Insatsområde	Totala kostnader (i absoluta tal och procent av den totala finansieringen) per finansieringskälla	Översikt över de viktigaste planerade åtgärderna och investeringarna	Mål för åtgärderna och investeringarna	Effekter av åtgärder och investeringar	
				Minskning av utsatta hushåll och utsatta transportanvändare (enhet: hushåll för jmf.alt. 1/2/3)	Minskning av koldioxidutsläpp
Vägtransportsektorn	[Xxx] MSEK (100 % av den totala finansieringen)	Riktad elbilspremie till personer med låg inkomst i områden med begränsad kollektivtrafik	[73 000] elbilar ⁵	45 000/37 000/3 000	-95/-77/[0] kton CO ₂ -ekvivalenter
Tekniskt stöd (artikel 8.3)	49 MSEK ([xx]% av totala finansieringen)	Utbildning, kommunikationsinsatser, m.m.			

1.2 Översikt över den rådande politiska situationen

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 nettoutsläpp⁶ av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

⁴ Proposition 2024/25:1. Budgetpropositionen för 2025, utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

⁵ Enligt EU-förordningens bilaga IV kan en indikator för en åtgärd/investering vara till exempel "Inköp av utsläppsfria fordon". Sverige planerar att använda den indikatorn för att mäta målet för den svenska åtgärden/investeringen.

⁶ 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.

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.

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.

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." 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 regleringsbrev 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 flerbostadshus 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.

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 till värmepumpar. 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 koldioxidekvivalenter⁷. 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.

När det gäller nuläget och befintliga styrmedel inom Sociala klimatfondens fokusområden, nämligen privatpersoners och mikroföretags energianvändning och utsläpp i byggnadssektorn och i vägtransportsektorn, 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 glesbefolkat.

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 bioolja används i liten omfattning vid topp effekt under vinterhalvåret). Den vanligaste energibäraren för uppvärmning av småhus var 2023 el, följt av biobränsle och fjärrvärme.⁸ Det svenska naturgasnätet är begränsat till de allra sydligaste och västligaste delarna av landet.

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

⁷ Naturvårdsverket (2024). *Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser*. *Sveriges utsläpp av växthusgaser* Hämtad 2025-03-24).

⁸ Energimyndigheten (2024). *Energistatistik för småhus*. *Energistatistik för småhus* (Hämtad 2025-03-20).

(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.

Privatpersoners tillgänglighet till arbete, skola, vård och service löses i stor utsträckning med personbil. Fördelas resorna på färdväg visar 2023 års siffror på fortsatta ökningskurvor vad gäller kollektiva färdväg. Ökningen sedan 2022 är 17 procent, men är fortsatt 15 procent lägre än 2019. För kollektiva färdväg är skillnaden jämfört med 2022 statistiskt säkerställd, vilket den inte är för övriga färdväg. Bil är fortsatt det dominerande färdvägset 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. 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.⁹ Bilpooler finns men utvecklingen har stagnerat. För den som har en funktionsnedsättning finns möjlighet att bli beviljad s.k. färdtjänst av den kommun där man bor.¹⁰ Lokala eller regionala reglementen kompletterar lagstiftningarna i tillståndsgivningen. Den nuvarande lagen om färdtjänst infördes 1998.¹¹ Distansarbete har blivit ett alternativ främst bland tjänstemän.

De svenska socialförsäkringssystemen är väl utbyggda och träder in till exempel när människor blir arbetslösa. Bostadsbidrag¹² kan ges av Försäkringskassan till den som har barn som bor hos sig beroende bland annat på inkomst och kostnad. 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 äldreförsörjningsstöd¹³. Båda dessa stöd söks hos Pensionsmyndigheten. Barnbidrag¹⁴ ges till alla barnfamiljer tills barnet är 16 år gammalt. Det finns också ett flerbarnstillägg för den som har två barn eller fler. Barnbidraget betalas ut automatiskt.

Mikroföretag har i hög utsträckning personbilar eller lastbilar. Med mikroföretag avses företag med färre än 10 anställda och omsätter mindre än två miljoner euro per år. Något stöd för köp eller leasing av personbilar som är rena elbilar finns inte för dessa på samma sätt som det inte heller finns för privatpersoner. Det finns inga planer på att ge stöd för dessa företags inköp av elbilar mot bakgrund att ett ytterligare stöd skulle vara behäftat med ytterligare administrativa kostnader eftersom företagens och privatpersonernas ansökningar till ett elbilstöd skulle behöva se olika ut.

Många små företag, däribland mikroföretag, använder lätta lastbilar (dvs. lastbilar med en totalvikt på högst 3,5 ton) i sina verksamheter. För lätta lastbilar medges idag stöd genom den s.k. Klimatpremien som administreras av Energimyndigheten.¹⁵ Stödet till lätta lastbilar genom Klimatpremien är tidsbegränsat, och möjligheten att ansöka om stöd kommer att upphöra den 1 oktober 2025. Klimatpremien är ett s.k. introduktionsstöd med syfte att främja introduktionen av vissa miljöfordon på marknaden, däribland lätta lastbilar. 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 2025.¹⁶

De personer som åker kollektivtrafik eller som har och kan använda cykel eller elcykel kommer inte att bli särskilt påverkade av ETS 2. Kollektivtrafiken använder redan idag fossila drivmedel i mindre grad och av persontrafiken på Sveriges järnväg är 97 procent elektrifierad.¹⁷ Allt fler stadsbussar drivs numera på el eller biobränslen. Av busstrafiken är det framför allt regionbussar och långfärdsbussar som inte har ställt om.

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. Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur har kommit långt i Sverige och fortgår. Flera styrmedel finns på plats som gynnar denna utveckling. Ladda bilen-stödet utgår till organisationer, företag och bostadsrättsföreningar. Privatpersoner kan få en skattereduktion vid installation av en laddbox hemma. Skattereduktionen ges med 50 procent av kostnaden för arbete och material. Skattereduktionen har en konstruktion där installatören hanterar avdraget från priset innan fakturering av arbetet till kunden.

Regeringen har beslutat om inriktningen att en elbilstaxa 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 tillförs anslag 1:21 Åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden för år 2025 för att förbereda insatser som kan finansieras genom fonden.¹⁸ Denna finansiering kan möjliggöra en

⁹ Trafikanalys (2024). *Resvanor*. [Resvanor](#) (Hämtad 2025-03-20).

¹⁰ Trafikanalys (2023). *Förslag om tydligare kriterier för färdtjänstillstånd*. [Förslag om tydligare kriterier för färdtjänstillstånd](#) (Hämtad 2025-03-20).

¹¹ Sveriges kommuner och regioner (2024). *Färdtjänst*. [Färdtjänst | SKR](#) (Hämtad 2020-03-20).

¹² Försäkringskassan (2024). *Bostadsbidrag till barnfamiljer*. [Bostadsbidrag till barnfamiljer - Försäkringskassan](#) (Hämtad 2025-03-13).

¹³ Pensionsmyndigheten (2025). *Fakta om bostadstillägg*. [Fakta om bostadstillägg | Pensionsmyndigheten](#) (Hämtad 2025-03-13).

¹⁴ Försäkringskassan (2025). *Barnbidrag och flerbarnstillägg*. [Barnbidrag och flerbarnstillägg - Försäkringskassan](#) (Hämtad 25-03-13).

¹⁵ Energimyndigheten (2024). *Klimatpremie*. [Klimatpremie](#) (Hämtad 2025-03-20).

¹⁶ Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Statens energimyndighet.

¹⁷ Trafikanalys (2023). *Sammanfattning av statistiken Bantrafik 2023, statistik 2024:21*. [Bantrafik 2023](#) (Hämtad 2025-03-20).

¹⁸ Proposition 2024/25:1. *Budgetpropositionen för 2025, utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur*.

elbilspremie till transportfattiga och utsatta transportanvändare som har en bil med förbränningsmotor. Premien beräknas gynna [73 000] 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.

1.3 Samrådsprocess

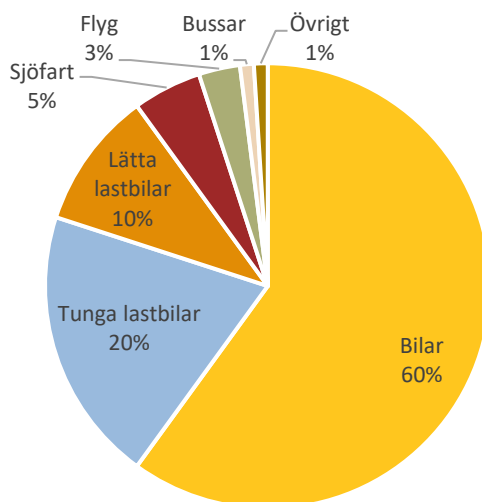
[Regeringskansliet skriver denna del]

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDER OCH INVESTERINGAR, DELMÅL OCH MÅL

2.1 KOMPONENT 2: transportsektorn - information om komponenten:

i) Beskrivning av komponenten

I Sverige står transportsektorn för 95 procent av utsläppen från de två sektorer som omfattas av den sociala klimatfonden. Detta eftersom uppvärmningen i bostäder och lokaler 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.

Utfallet av de styrmedel som leder till elektrifiering av personbilar har hittills inneburit att antalet elbilar har ökat, särskilt hos hushåll med högre inkomster vilka bor i tätbebyggda områden av landet.^{19, 20} För att nå syftet med den sociala klimatfonden om att åstadkomma en socialt rättvis omställning till klimatneutralitet så föreslås en elbilspremie till privatpersoner med lägre medelinkomster som bor utanför städerna.

Sammanfattningsruta

Sammanfattningsruta för komponent 2: transportsektorn

Insatsområde: transportsektorn

Mål: Målet är att stödja utsatta transportanvändare genom en åtgärd som ger [73 000] utsläppsfria bilar (elbilar).

¹⁹Trafikanalys (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).

²⁰Trafikanalys (2024). *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi. Rapport 2024:10. Elektrifierade fordon i Sverige - en analys av laddbara fordon över tid och geografi* (Hämtad 2025-03-20).

Åtgärder och investeringar: Komponenten för transportsektorn inkluderar en åtgärd, ett stöd för köp eller leasing av utsläppsfria, nya eller begagnade, bilar riktat till utsatta transportanvändare.

[**Totala beräknade kostnader:** XX EUR, varav

Kostnader som ska täckas inom ramen för fonden: XX EUR

Kostnader som ska täckas av den nationella bidraget: XX EUR]

ii) Beskrivning av komponentens åtgärder och investeringar

I avsnitt 1.2 samt 2.1.2. i) ovan beskrivs Sveriges utsläpp inom de sektorer som omfattas av sociala klimatfonden. Där tydliggörs att 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 bilresande ersättas av kollektivtrafik, gång eller cykel eller så kan ett fordon med förbränningsmotor bytas ut till ett utsläppsfritt fordon. Det finns dock en grupp i Sverige som inte bedöms ha tillräcklig tillgång till alternativa transportsätt och som samtidigt saknar medel för att på egen hand köpa eller leasa en elbil.

De utsatta transportanvändarna utgör ca 496 000 hushåll. Med ett utsläppspris på 60 euro per ton CO₂ beräknas detta antal öka till ca 549 000, vilket är ca 22 000 fler än i ett scenario utan ETS 2. Av de 496 000 hushållen som utgör utsatta transportanvändare bedöms 358 000 särskilt påverkas av ETS 2, medan övriga hushåll utgör transportfattiga som inte äger [eller leasar] en bil med förbränningsmotor. De utsatta transportanvändarna är överrepresenterade utanför storstäderna. Gruppen utsatta transportanvändare beskrivs mer utförligt i avsnitt 3.2.

Baserat på analyserna ovan inkluderar vägtrafikkomponenten en åtgärd, ett stöd för inköp eller leasing av utsläppsfria bilar (elbilar) riktat mot utsatta transportanvändare. Åtgärdens budget, tekniskt stöd beaktat, sammanfaller med totalbudgeten för planen. För mer detaljer, se avsnitt 2.5. Stödet beräknas räcka till ca [73 000] hushåll.

I avsnitt 1.2, 2.1.2. i) 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 men det 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 10 000 kr 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 försvinna under 2025. Dessa två stöd var, till skillnad från den nu föreslagna elbilspremien, inte inriktat mot en viss målgrupp. Ett stöd riktat mot vissa målgrupper utgör en ny åtgärd som inrättas givet att denna plan godkänns av EU-kommissionen.

Syftet med åtgärden är att stödja utsatta transportanvändare som är särskilt påverkade av ETS 2 genom att underlätta tillgången till utsläppsfria bilar (elbilar).

Den preliminära avgränsningen vad gäller slutmottagarna av stödet är satt till utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2. Aktuella hushåll identifieras genom följande kriterier:

- låga inkomster,
- beläget i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik samt
- äger [eller leasar] en bil med förbränningsmotor och inte en elbil.

Låga inkomster definieras som [inkomst, med hänsyn tagen till hushållssammansättning, lägre än 80 procent av medel].

Landsbygdskommun definieras här genom den kommunindelning som Tillväxtverket²¹ gör. 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.²² Dessa kommuner omfattas av stödområdet i sin helhet oavsett tillgång till kollektivtrafik, se nedan.

Begränsad tillgång till kollektivtrafik definieras som färre än 243 kollektivtrafikavgångar per vecka per km². För att identifiera om ett hushåll finns i ett sådant område används Demografiska statistikområden (DeSO)²³. DeSO, framtagen av Statistiska Centralbyrån, är en uppdelning under kommunnivån och delar in Sverige i 5 984 områden som följer läns- och kommungränserna. Indelningen tar även hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att

²¹ Tillväxtverket använder i huvudsak Jordbruksverkets terminologi för de sex kommunkategorierna. Indelningen är gjord 2021.

²² Tillväxtverket (2025). *Städer och landsbygder. Städer och landsbygder - Tillväxtverket* (Hämtad 2025-03-20).

²³ SCB (2025) *DeSO – Demografiska statistikområden. DeSO – Demografiska statistikområden* (Hämtad 2025-02-26).

gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Givet gränsen på 243 avgångar identifieras 1 503 DeSO²⁴ med begränsad tillgång till kollektivtrafik i Sverige. 579 av dessa ligger utanför de fyra kommungrupperna beskrivna ovan. Det geografiska stödområdet inkluderar totalt 2 391 DeSO-områden (samtliga DeSO-områden, oavsett kollektivtrafiktillgång, i de 177 landsbygdskommunerna samt de 579 DeSO-områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik i övriga kommuner). Se även avsnitt 4.4 om vad detta innebär geografiskt.

Målgruppen för åtgärden som beskrivs ovan är satt utifrån ambitionen att genom åtgärden så träffsäkert som möjligt fånga gruppen utsatta transportanvändare som i hög grad påverkas av priset av ETS 2. Det har gjorts genom att utgå från orsakerna till utsatthet (begränsad ekonomisk standard och begränsad tillgång till kollektivtrafik) samt påverkan av ETS 2 samtidigt som hänsyn tas till förutsättningar för att administrera systemet, begränsa missbruk och säkerställa begriplighet och goda förutsättningar för acceptans. Utifrån antaganden om bl.a. den totala finansieringen beräknas målet till [73 000] utsläppsfria bilar (elbilar), dvs. antal bilar som finansieringen kan räckta till. Det skulle innebära att ca 13 procent av de 580 000 hushåll, som beräknas uppfylla kriterierna, kommer att kunna ta del av stödet.

De utsläppsfria bilar (elbilar) som stödet ska kunna ges för kan vara både nya och begagnade, och stödet avser att kunna användas för både leasing och köp. Ett antal villkor för fordonen (t.ex. fordonets egenskaper och uppgifter om ägandeskap/leasingtagare) kommer att beskrivas närmare i kommande nationella förordning om åtgärden.

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 klimatplanen²⁵. Elbilspremien stärker incitamentet att välja en elbil vid byte 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 stödet mot dem som särskilt påverkas, mer specifikt så görs detta genom en avgränsning till dem som äger en bil med förbränningsmotor och inte äger en elbil. I förordningens definition av utsatta grupper bedömdes "påverkan i hög grad" även utifrån den andel av inkomsten som läggs på bränsle (P75)²⁶. Detta har dock inte inkluderats som ett villkor för stödet på grund av administrativ hänsyn, samt hänsyn till risk för missbruk och förutsättningar för acceptans.

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 utsläppsnål mobilitet och transport." Utifrån problemanalysen ovan fokuserar planen på att stödja utsatta transportanvändare genom åtgärder som syftar till förbättrad tillgång till utsläppsfri och utsläppsnål 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.

Elbilspremien kommer att **genomföras** av Naturvårdsverket. Ett digitalt ansökningssystem krävs och byggs under 2025. Ansökningssystemet kommer att präglas av hög grad av automatisering för precis och korrekt behandling av ansökningar och effektiv hantering. Åtgärdernas kostnader beräknas ha en jämn fördelning över de år planen implementeras. Kommunikationsinsatser kommer att genomföras inför, under och efter genomförandet av planen. Se avsnitt 4.7 för översiktlig beskrivning av den kommunikationsstrategi som kommer att tas fram.

Könsfördelning är jämn bland de utsatta transportanvändarna med en liten överrepresentation för kvinnor jämfört med i befolkningen som helhet 2023. ETS 2 beräknas öka andelen män i gruppen utsatta transportanvändare så den lilla skillnaden förväntas minska ytterligare. Åtgärden bidrar därför inte till att åtgärda bristande jämställdhet mellan könen. Andelen kvinnor är högre bland dem som inte påverkas av ETS 2, dvs. transportfattiga som inte äger en bil. Eftersom den föreslagna åtgärden är riktad mot dem som påverkas av ETS 2 är följaktligen männens relativa andel i målgruppen för stödet marginellt högre. Analysen av jämställdhet är osäker eftersom bilar är skrivna på enskilda individer samtidigt som flera vuxna i samma hushåll kan nyttja bilen.

- iii) Inte orsaka någon betydande skada

²⁴ Denna siffra är lägre än den som har använts i beräkningarna av förväntade effekter på utsatta grupper och för åtgärden. Förändringarna bedöms dock ha en relativt liten effekt på fördelningen av hushåll i målpopulationen. Beräkningar kommer att granskas.

²⁵ Europeiska kommissionen (2025). *Guidance on the Social Climate Plan. C(2025) 881 final*. [9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55) (Hämtad 2025-03-20).

²⁶ "Påverkan i hög grad" definieras i denna plan utifrån hög bränslekostnad, vilket uttrycks som P75. Hög bränslekostnad definieras som att utgifterna för drivmedel som andel av den disponibla inkomsten är större än hos 75 procent av populationen (P75).

I den sektorsspecifika bilagan avseende transportområdet som följer med den tekniska vägledningen²⁷ 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*. 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

Bedömning är att kraven följaktligen inte gäller vid köp av begagnade bilar eller vid leasing. Det går att kontrollera vilken klass ett däck har i det europeiska produktregistret för energimärkning, EPREL.

Energimärkning av däck regleras på EU-nivå genom förordning 2020/740²⁸ och gäller sedan den 1 maj 2021. Statens energimyndighet är marknadskontrollmyndighet i Sverige. Energiklass/drivmedelseffektivitet anges på skala A till E, där däck märkta med klass A är effektivast genom att de har lägst rullmotstånd. Externt däck- och vägbanebuller anges på skala A till C, där A betyder ett lägre ljud och C ett högre ljud.

Däck med hög drivmedelseffektivitet 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.

Kravet på att inte orsaka någon betydande skada kan omhändertas inom ramen för elbilspremien på så sätt att en förutsättning för att få stöd till en ny elbil är att bilen utrustas med däck som är av klass A inom externt däck- och vägbanebuller samt klass A eller B inom drivmedelseffektivitet. Det bör finnas nya elbilar på den svenska marknaden som uppfyller kravet på drivmedelseffektivitet. Det är däremot mer osäkert hur utbudet av nya elbilar med däck som är av klass A inom externt däck- och vägbanebuller ser ut. Det är även osäkert i vilken utsträckning det finns vinterdäck som uppfyller kraven avseende externt däck- och vägbanebuller och drivmedelseffektivitet, vilket är problematiskt eftersom personbilar ska utrustas med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december till och med den 31 mars när vinterväglag råder.²⁹

Dubbdäck omfattas inte av reglerna för energimärkning. Det innebär att kraven avseende externt däck- och vägbanebuller och drivmedelseffektivitet inte gäller för sådana däck.

När dubbdäck sliter på vägbanan genereras partiklar (PM10). PM10 omfattas av de gränsvärden för luftkvalitet som regleras på EU nivå. Den 12 december 2026 träder bestämmelser om nya gränsvärden i kraft.³⁰ De nya gränsvärdena för PM10 kommer att skärpas i förhållande till de nuvarande. Sverige kommer att behöva vidta fler och kraftigare åtgärder för att hålla sig inom de nya gränsvärdena, exempelvis utökade zoner med förbud mot dubbdäck. Mot den bakgrunden kommer den betydande skadan från dubbdäck att behöva begränsas, om än genom andra mekanismer än krav på externt däck- och vägbanebuller och drivmedelseffektivitet.

Kraven avseende drivmedelseffektivitet och externt däck- och vägbanebuller gäller inte vid köp av begagnade bilar eller vid leasing. Uppfyllande av kraven kommer därför inte att vara en förutsättning för att få stöd till en begagnad utsläppsfri bil (elbil) eller till en leasad utsläppsfri bil (elbil).

[Utredning pågår kring vilket utbud av däck som uppfyller kravet på däck- och vägbanebuller samt vinterdäck efter eventuell dialog med däckbranschen samt vad som gäller för vinterdäck. Avsnittet kan komma att uppdateras].

iv) Delmål, mål och tidsplan

Målet med den svenska sociala klimatplanen är att [73 000] utsläppsfria bilar (elbilar) ska ha köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien under perioden 2026–2032. Målet är beräknat 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 förordningens bilaga

²⁷ 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](https://doi.org/10.1017/9781108717222) (Hämtad 2025-03-20).

²⁸ 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.

²⁹ SFS 1998:1276. 4 kap. 18a § *Trafikförordning*.

³⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa.

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.

Tabell 2: Mål, delmål och tidplan för genomförande av den sociala klimatplanen i Sverige.

Löpnnummer	Åtgärdens/ investeringens namn	Delmål eller mål	Namn på delmål/mål	Kvalitativa indikatorer (delmål)	Kvantitativa indikatorer (mål)			Tidsplan för uppnående		Beskrivning av varje delmål och mål
					Enhet för åtgärd/ investering	Referens scenario	Mål	Kvartal	År	
1	Riktad elbilspremie till privat- personer utanför städer	Delmål	Beslut om svensk förordning för genomförandeåtgärden Elbilspremie till privatpersoner utanför städer	Att beslut fattas och förordningen träder i kraft				4	2025	Målet är uppnått när beslut fattats av regeringen och beslutet har offentliggjorts i Svensk författningsamling
		Mål	Utsläppsfria bilar (elbilar) som köpts eller leasats genom elbilspremien		Antal fordon	0	[73 00 0]	4	2032	Elbilspremien ska ge utsläppsfria bilar till den stödberättigade målgruppen och målets uppnående mäts genom antal fordon som fått stöd till köp eller leasing enligt uppgifter från den implementerande myndigheten, nämligen Naturvårdsverket. Målet har räknats fram utifrån vad den totala finansieringen antas räcka till.

v) Finansiering och kostnader

[Kostnader för införande av den sociala klimatplanen beräknas för den åtgärd som Sverige föreslår finansieras med ca 75 procent av fonden och ca 25 procent av nationella medel.]

[Av de totala kostnaderna beräknas årligen ca 15 miljoner kronor att användas för administration av stödet inklusive kostnader tekniskt stöd.]

[Tabell kommer att infogas med administrativa kostnader specificerat på kostnadsslag]

I kostnader för administrationen ingår bland annat personalkostnader för hantering av ansökningar, kostnader för revision och kontroller samt IT-förvaltning. Dessa kostnader baseras på tidsåtgång för stödet och fastställda årsarbetskraftskostnader.

Beräkningarna för tidsåtgången är att det ska gå åt färre timmar för handläggning än för liknande ansökningssystem då en utgångspunkt är att IT-stödet ska ha en hög grad av digitalisering och automatik.

Investeringskostnaden för kommande IT-stöd har preliminärt uppskattas utifrån tidigare erfarenheter från liknande ansökningssystem och avskrivningskostnaderna följer investeringskostnaderna. Utgångspunkten är att IT-stödet ska ha en hög grad av automatisering med omfattande kontrollpunkter vilket bidrar till en högre investeringskostnad. Investeringen i IT-stödet genomförs till största delen under 2025. Avskrivningstiden för IT-investeringar är 60 månader vilket innebär att kostnaderna för de sista åren i programperioden blir lägre.

Kostnaderna för tekniskt stöd bygger på antagande och erfarenheter om vad kommunikations- och utbildningsinsatser kostar årligen. Kostnaderna för IT-stödet och hantering är beräknat att vara jämn över åren där antagandet att ett jämnt flöde av ansökningar inkommer.

Statens kostnad per fordon, nedan benämnd "enhetskostnad", uppgår till [26 400 kronor per år och fordon med utbetalningar under tre på varandra följande år]. Kostnaden är ett genomsnitt för både köp och leasing, begagnade och nya bilar, och är inte att detsamma som en stödnivå för varje enskild bil. Beräkningen bygger på både historiska data och på beräkningar av prisskillnaden mellan fordon med förbränningsmotor och fordon som är rena elbilar (batterielbilar).

De historiska data bakom enhetskostnaden utgår ifrån den klimatbonus³¹ som fanns i Sverige under åren 2018–2022. Stödet var först 70 000 kronor och sänktes senare till först 60 000 kr och sedan till 50 000kr per fordon. Utfallet av det styrmedlet var att ett antal 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 städer³². För att nå lägre medelinkomsttagare och transportfattiga så kommer premien per fordon att behöva höjas. Samtidigt sjunker inköpspriserna på elbilar, vilket har tagits hänsyn till i beräkningar gjorda av Trafikanalys. Dessa beräkningar finner att det fortfarande är en rejäl prisskillnad mellan i övrigt likvärdiga fordon. Åtgärden elbilspremie till personer utanför städerna kommer givetvis att följas upp och i den mån det är möjligt att sänka premien efter några år så kan det komma att göras i Sverige och i så fall kan också målet för åtgärden överträffas.

[Regeringskansliet kompletterar med information om det nationella bidraget till de totala kostnaderna för åtgärderna och investeringarna]

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

Inga andra grupper än de som beskrivs i avsnitt 2.1 ii) kommer att gynnas av den åtgärd som föreslås i Sveriges sociala klimatplan.

- vii) Komponentens beräknade totala omkostnader

Tabell 3: Komponentens beräknade totala omkostnader

Löpnummer	Berörd åtgärd (åtgärd eller investering)	Relevant tidsperiod		Beräknade kostnader för vilka det begärs medel från fonden							
				Begärt totalt	Om tillgängligt: fördelning per år						
		Från och med (datum)	Till och med (datum)	Belopp (miljoner EUR)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1	Riktad elbilspremie	2026	2032	400	24,4	67,1	64,6	63,3	62,1	60,2	57,8

- viii) Scenario i händelse av ett senare införande av utsläppshandelssystemet

I händelse av ett senare införande av utsläppshandelsdirektivet kommer det svenska genomförandet av planen delvis att skjutas motsvarande tid. Tidplanen och målen för föreslagen åtgärd kommer att anpassas till den kortare tidsperioden för fonden och tillgängliga medel. [Kostnader för utveckling och förvaltning av administrativt stöd

³¹ 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*. [Klimatbonusen upphör den 8 november - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/11/klimatbonusen-upphor-den-8-november) (Hämtad 2025-03-20).

³² 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).

bekostas av svenska staten till dess att utbetalning från fonden bedöms som möjlig]. Målet har räknats fram utifrån vad den totala finansieringen antas räckta 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.

Sammanfattningsruta för komponent 2 transportsektorn

Insatsområde: transportsektorn

Mål: Målet är att stödja utsatta transportanvändare genom en åtgärd som ger 61 400 utsläppsfria bilar (elbilar).

Åtgärder och investeringar: Riktad elbilspremie till privatpersoner utanför städer

[**Totala beräknade kostnader:** XX EUR, varav

Kostnader som ska täckas inom ramen för fonden: XX EUR

Kostnader som ska täckas av den nationella bidraget: XX EUR]

Tabell 4: Delmål, mål och tidplan för genomförandet av den sociala klimatplanen i Sverige i händelse av ett senare införande av ETS 2.

Löpnummer	Åtgärdens/ investeringens namn	Delmål eller mål	Namn på delmål/mål	Kvalitativa indikatorer (delmål)	Kvantitativa indikatorer (mål)			Tidsplan för uppnående		Beskrivning av varje delmål och mål
					Enhet för åtgärd/inves- tering	Referens- scenario	Mål	Kvartal	År	
1	Riktad elbilspremie	Mål	Utsläppsfria bilar (elbilar) till utsatta transportanvä- ndare		Antal fordon	0	[61 400]	4	2032	Elbilspremien ska ge utsläppsfria bilar (elbilar) till den stödberättigade målgruppen och målets uppnående mäts genom antal fordon som fått stöd till köp eller leasing enligt uppgifter från den implementerande myndigheten, nämligen Naturvårdsverket. Målet har räknats fram utifrån vad den totala finansieringen antas räckta till.

Tabell 5: Komponentens beräknade totala omkostnader, i händelse av ett senare införande av ETS 2

Löpnummer	Berörd åtgärd (åtgärd eller investering)	Relevant tidsperiod		Beräknade kostnader för vilka det begärs medel från fonden							
				Begärt totalt	Om tillgängligt: fördelning per år						
		Från och med (datum)	Till och med (datum)		Belopp (miljoner EUR)	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	Riktad elbilspremie	2026	2032	335,4	24,4		70,1	63,2	62,1	60,3	55,3

2.2 KOMPONENT 3: direkt inkomststöd

Sverige kommer inte att ansöka om medel från den sociala klimatfonden för direkt inkomststöd.

2.3 Tekniskt stöd

[Uppdateras till delredovisning 2]

2.4 Överföringar till program med delad förvaltning

Överföring till program med delad förvaltning är inte aktuellt för Sverige.

2.5 Uppskattade totala kostnader för planen

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 stödet utifrån orsaker till transportutsatthet och påverkan av ETS 2. En effekt av stödet, 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 sideeffekter, bland annat kopplat till förbättrad luftkvalitet. Stödets additionalitet redovisas under rubrik 3.3 och bedöms vara hög eftersom andelen utsläppsfria bilar (elbilar) inom målgruppen för stödet är låg. De administrativa kostnaderna begränsas genom att i utformningen att stödet prioriteras möjligheter till automatiserad hantering.

Tabell 6: Totala kostnader för den svenska sociala klimatplanen

Totala kostnader för den sociala klimatplanen	Referensscenario	När det gäller artikel 30k i direktiv 2003/87/EG
BERÄKNADE TOTALA KOSTNADER FÖR PLANEN varav [Summeras när nationellt bidrag är känt]	[XXX] EUR	[XXX] EUR
Täcks inom ramen för fonden	399 500 000 EUR	335 400 000 EUR
Nationellt bidrag [För Regeringskansliet att komplettera]	[XXX] EUR	[XXX] EUR

3. ANALYS OCH ÖVERGRIPANDE EFFEKTER

3.1 Definitioner

Tolkning av energifattiga: Utifrån definitionen i artikel 2.1 i förordningen har följande tolkning av begreppet energifattig gjorts för denna plan. Energifattiga hushåll avser hushåll boende i småhus med låg ekonomisk standard³³ i kombination med höga energikostnader. Energifattigdom i Sverige har även analyserats inom ramen för genomförandet av det omarbetade direktivet för energieffektivitet (EU) 2023/1791 (Energimyndigheten (2024) *Underlag inför genomförande av artikel 8, 10 och delar av 24 i det omarbetade EED*. Slutredovisning av regeringsuppdrag) och har där en annan uttolkning i fyra olika indikatorer³⁴.

³³ Låg ekonomisk standard avser andelen personer som lever i hushåll vars ekonomiska standard är mindre än 60 procent av medianvärdet för riket.

³⁴ Förekomsten av energifattigdom inom Sverige har även analyserats inom ramen för genomförandet av det omarbetade direktivet för energieffektivitet (EU) 2023/1791 (Energimyndigheten (2024) *Underlag inför genomförande av artikel 8, 10 och delar av 24 i det omarbetade EED*. Slutredovisning av regeringsuppdrag). Utifrån definitionen i EED-direktivet, samt föreslagen mätmetod i samma direktiv mättes energifattigdom där med hjälp av 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) Fattigdomsrisik (brytpunkt: 60 procent av ekvivalerad medianinkomst efter sociala transfereringar). Enligt detta mått utgör andelen hushåll i energifattigdom i Sverige 7,08 procent

Tolkning av utsatta hushåll: *Med utsatta hushåll* avses hushåll i småhus som antingen är energifattiga eller har lägre medelinkomst (<80 procent av medel ekonomisk standard) 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.³⁵

Tolkning av transportfattiga: Utifrån definitionen i artikel 2.2 i förordningen har följande tolkning av begreppet transportfattig gjorts för denna plan. Transportfattiga är enskilda personer eller hushåll som har:

Låg ekonomisk standard samt:

- Bor i landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik (enligt samma definition som redovisas för målgruppen under 2.1 ii) *eller*
- Är ensamstående med barn *eller*
- Har en funktionsnedsättning som innebär väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig, inklusive till närmaste hållplats med ett relevant kollektivtrafikutbud

Tolkning av utsatta transportanvändare: Utifrån definitionen i artikel 2.12 i förordningen har följande tolkning av begreppet utsatta transportanvändare gjorts för denna plan. Gruppen utsatta transportanvändare inkluderar alla transportfattiga enligt definitionen ovan, utöver det även andra hushåll med följande fyra attribut: ekonomisk standard under 80 procent av medel, bor i landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik (enligt samma definition som redovisas för målgruppen under 2.1 ii), äger [eller leasar] en bil med förbränningsmotor och inte en elbil samt har en hög bränslekostnad³⁶.

Tolkning av utsatta mikroföretag: Utifrån definitioner i förordning (EU) 2023/955, artikel 2.9 och 6.11 bedöms ett mikroföretag vara utsatt om dess vägtransportrelaterade koldioxidutsläpp per förädlingsvärde överstiger 90:e percentilen (p90) i fördelningen av alla mikroföretag.

3.2 Förväntade effekter på utsatta grupper

Nedan redovisas de förväntade effekterna av ETS 2, först för energifattiga och utsatta hushåll, därefter för transportfattiga och utsatta transportanvändare och slutligen för utsatta mikroföretag.

Energifattigdom och utsatta hushåll

Med definitionerna i avsnitt 3.1 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.³⁷ För identifiering av de energifattiga med avseende på t.ex. uppvärmningsform och socioekonomiska faktorer, se [annex X]. Gruppen utsatta hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2 utgör 15 200 hushåll, varav 2 900 är energifattiga.

eller 750 480 personer. Eftersom måttet på energifattigdom som användes inom ramen för genomförande av EED inte skiljer på olika uppvärmningsformer är det inte ändamålsenligt för användning inom ramen för den sociala klimatfonden. (jmf. Energimyndigheten 2024, s. 40).

³⁵ För motiveringar, se Konjunkturinstitutet (2024) "Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem", *Specialstudie* Oktober 2024.

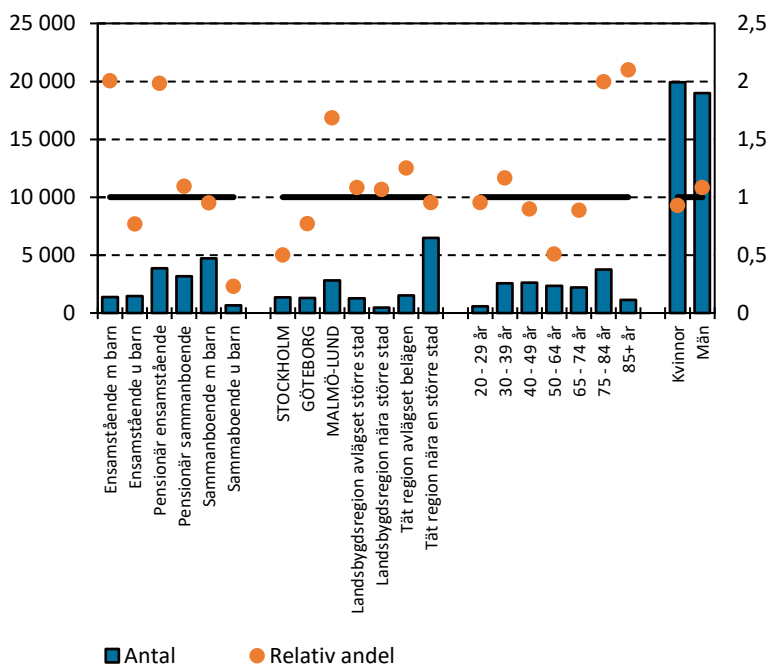
³⁶ Hög bränslekostnad definieras som att utgifterna för drivmedel som andel av den disponibla inkomsten är större än hos 75 procent av populationen (P75).

³⁷ Konjunkturinstitutet (2024). *Specialstudie Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem*. <https://www.konj.se/download/18.7e59150f192b27aca028c736/1737723765319/Specialstudie-109-Effektberakningar-till-sociala-klimatplanen.pdf> (Hämtad 2025-03-24).

Tabell 7: Antal hushåll som i hög grad påverkas av ETS2. Anm. Med medelinkomst avses genomsnittlig ekonomisk standard i befolkningen
 Källa: Konjunkturinstitutet (2024) baserat på SCB, STAR.

	Inkomst under lägre medelinkomst (80 procent av medelinkomsten)	Inkomst under lägre medelinkomst och värms upp olja eller gas	Inkomst under lägre medelinkomst och värms upp med olja eller gas och höga energikostnader som andel av disponibel inkomst
Utsatta hushåll	781 800	15 200	12 300
Överlappning med energifattiga		2 900	2 400

I figur 2 nedan beskrivs utsatta hushåll utifrån socioekonomiska faktorer. Redovisningen avser de ca 15 000 hushåll i tabellen ovan som värms upp med olja eller gas. För ytterligare beskrivning av gruppen, se [annex X].



Figur 2: Antal utsatta hushåll 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, 2024, baserat på SCB, STAR.

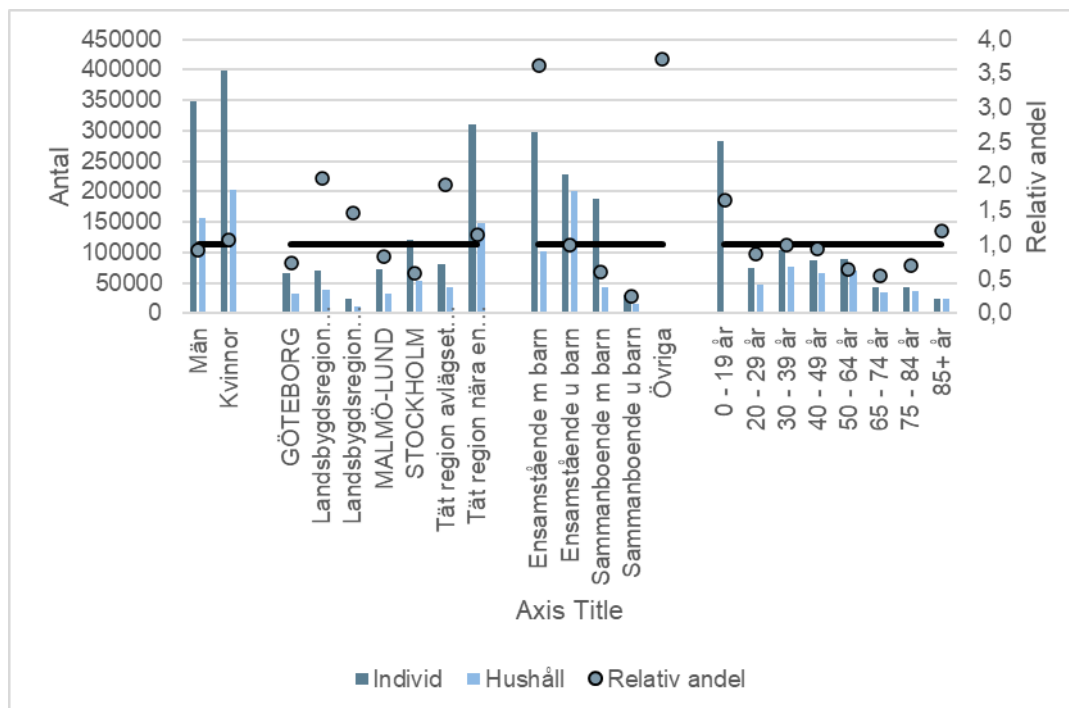
Analysen av effekter av ETS 2 på energifattigdom och utsatta hushåll avgränsas till de hushåll som har höga energikostnader (över P75), en grupp på ca 12 000 hushåll. Enligt de simuleringar som gjorts med hänsyn tagen till ökade priser på gas och olja, ökar antalet energifattiga med ca 50 hushåll för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

Tabell 8: Ökning av antalet energifattiga och utsatta hushåll till följd av ETS. Anm. Vid beräkning av förändring av antalet energifattiga och utsatta hålls den absoluta nivån (p75) konstant på dagens nivåer. Gränsen ändras således inte när priset förändras. Källa: Konjunkturinstitutet 2025 baserat på SCB, STAR.

Utsläppspris, euro	Tillkommande energifattiga hushåll	Tillkommande utsatta energianvändare
50	48	465
60	52	535
140	80	1 100

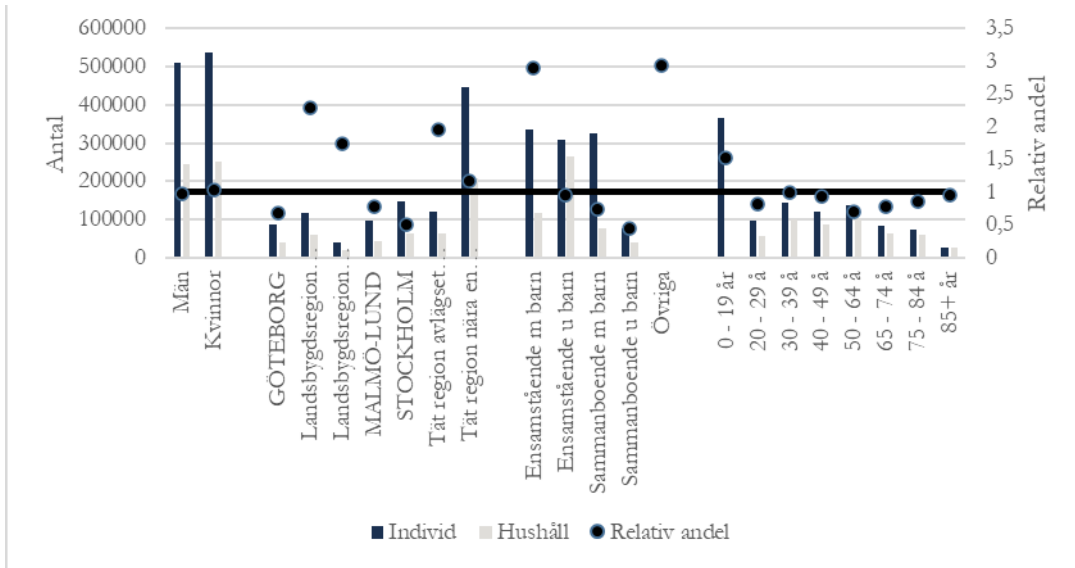
Transportfattiga och utsatta transportanvändare

Utifrån definitionen av transportfattiga i avsnitt 3.1 beräknas antalet transportfattiga vara ca 360 000 hushåll, 750 000 individer. Av dessa bedöms 140 000 hushåll vara särskilt påverkade av ETS 2 i bemärkelsen att de äger en bil med förbränningsmotor och inte en elbil. I gruppen transportfattiga är landsbygdsbor och boende i avlägset belägna täta regioner överrepresenterade, vilket visas i figur 3. Även ensamstående med barn är överrepresenterade, vilket är en naturlig följd av den valda definitionen av transportfattigdom [för närmare beskrivning av resultat och metoder för beräkning, se annex x].

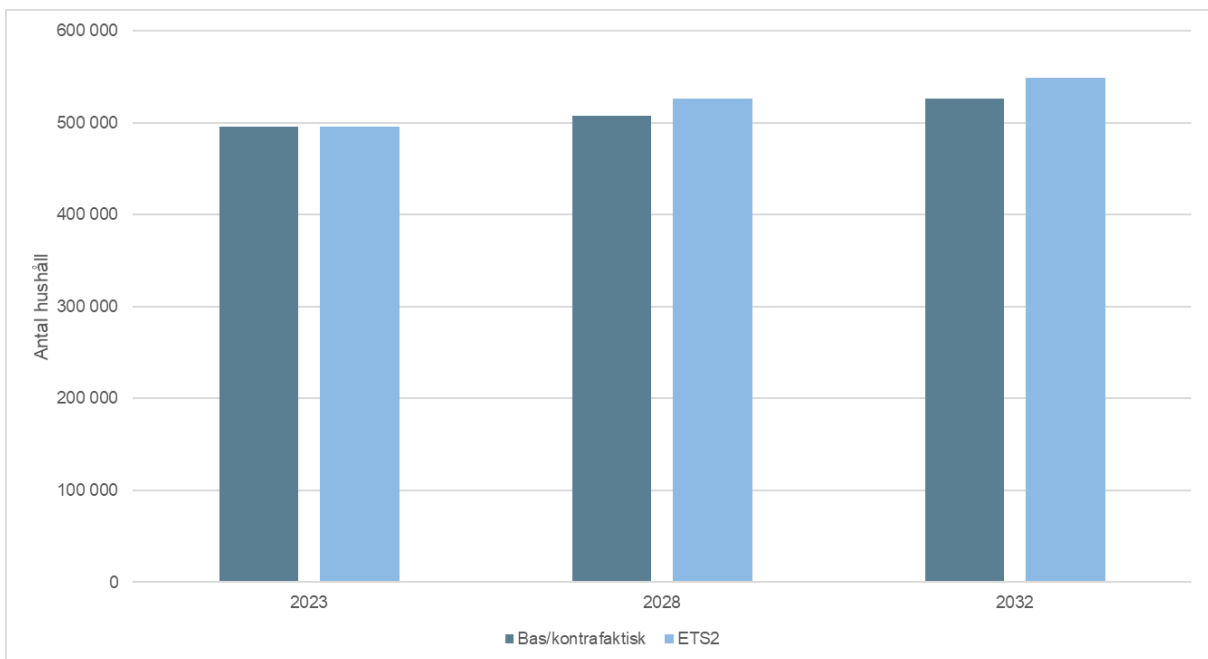


Figur 3: Antal transportfattiga och dess relativa andel av befolkningen. Anm: Relativ andel sätter antal transportutsatta i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa Konjunkturinstitutet.

Utifrån definitionen av utsatta transportanvändare i avsnitt 3.1 beräknas antalet utsatta transportanvändare vara ca 500 000 hushåll, 1 050 000 individer. Om de transportfattiga som inte äger bil exkluderas återstår 280 000 hushåll utsatta transportanvändare som är särskilt påverkade av ETS 2. Mönstret vad gäller geografisk fördelning och familjesammansättning överensstämmer med det för transportfattiga (för närmare beskrivning, se annex [y]).

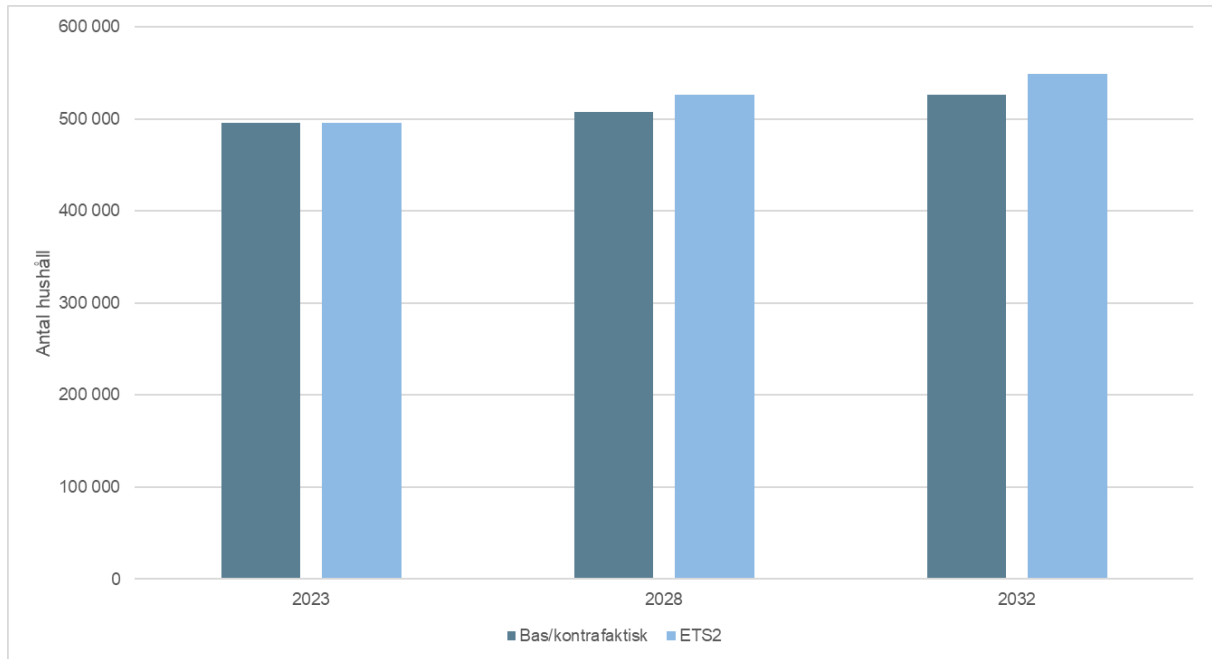


Figur 4: Antal utsatta transportanvändare och dess relativa andel av befolkningen. Anm: Relativ andel sätter antal transportutsatta i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa Konjunkturinstitutet, 2025, baserat på SCB, STAR.

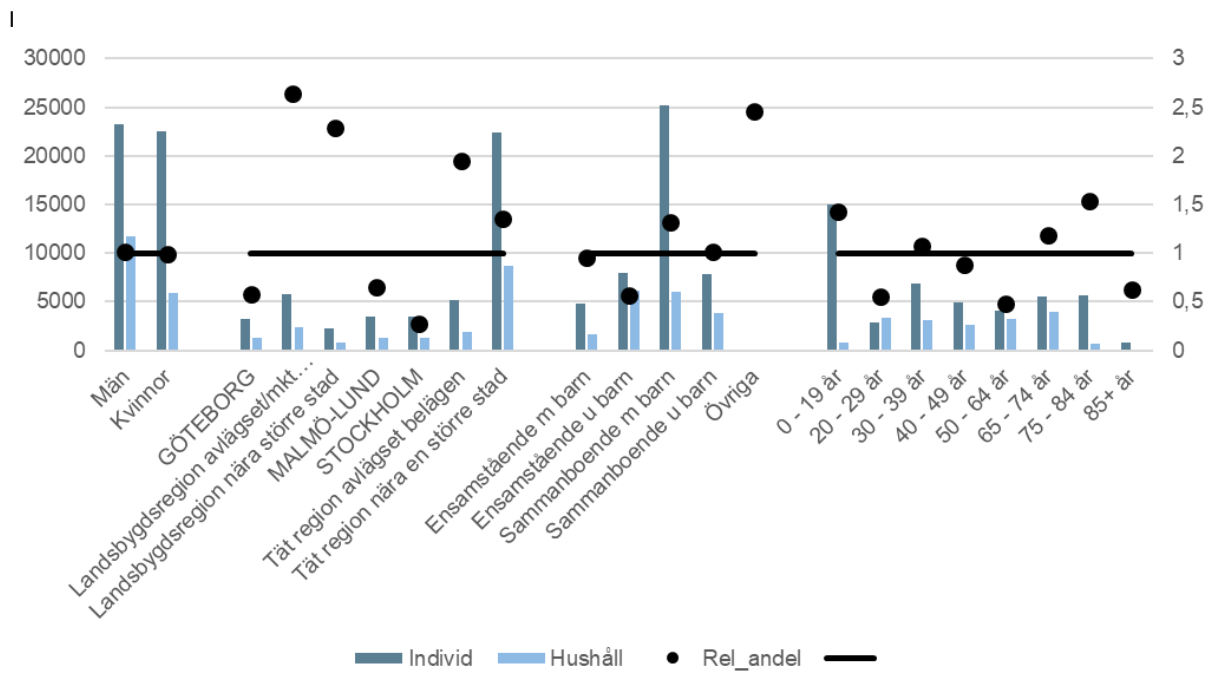


Figur 5 visar hur antalet utsatta transportanvändare utvecklas i ett scenario med respektive utan ETS 2. Scenariot med ETS utgår från den prisbana för priser på utsläppsrätter som presenteras av Europeiska kommissionen³⁸ vilket innebär 50 euro 2028 och 60 euro 2032. År 2032 medför ETS 2 att antalet utsatta transportanvändare är ca 22 000 högre än i jämförelsealternativet.

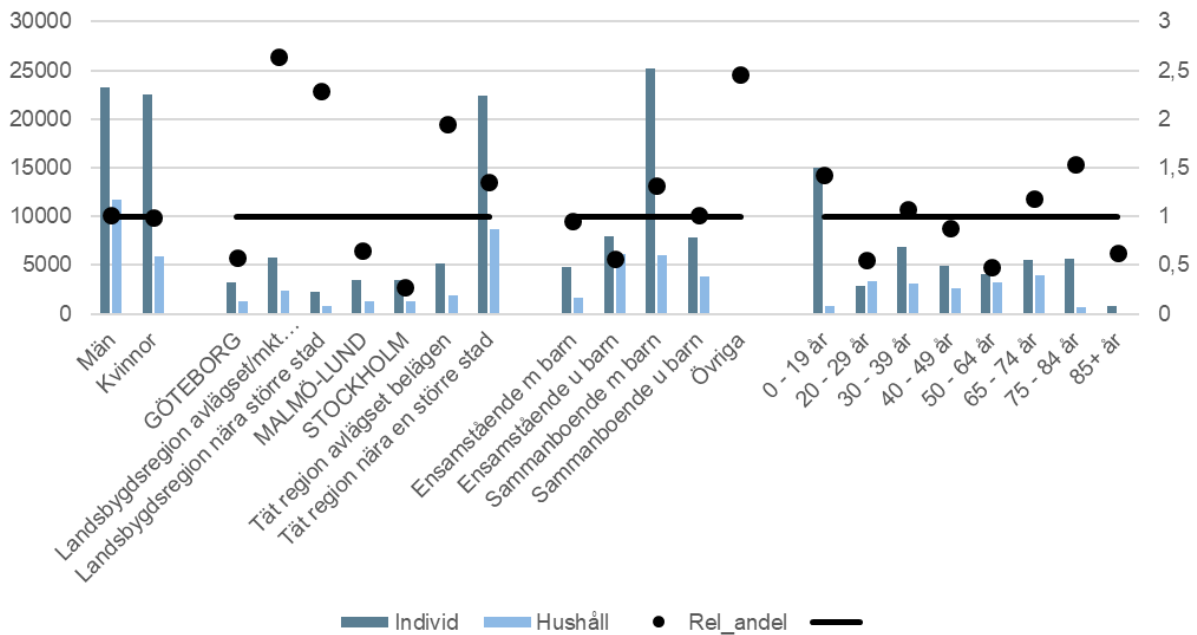
³⁸ Europeiska kommissionen (2025). *Guidance on the Social Climate Plan. C(2025) 881 final.* [9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en](https://doi.org/10.1017/9789268000000) (Hämtad 2025-03-20).



Figur 5: Antal utsatta transportanvändare med och utan ETS. Källa: KI, 2025 baserat på FASIT, SCB.



Figur 6 visar hur de tillkommande utsatta transportanvändarna fördelar sig utifrån olika demografiska faktorer. Den tydligaste överrepresentationen gäller bostadsort, där landsbygdsregioner och avlägset belägna täta regioner är överrepresenterade.



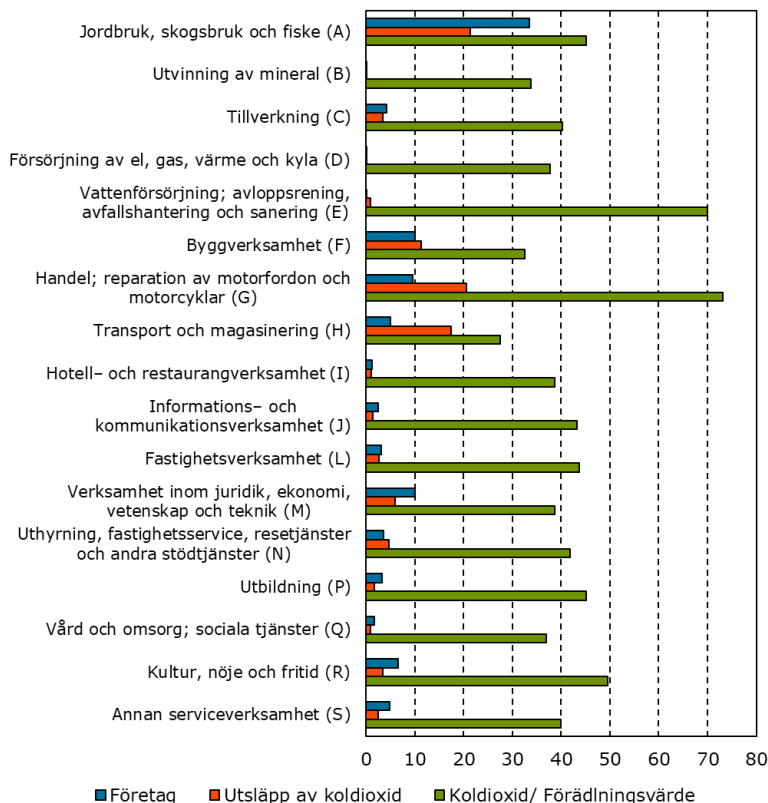
Figur 6: Tillkommande utsatta transportanvändare (individer) med ETS 2 2032. Källa: KI, 2025 baserat på FASIT, SCB.

Utsatta mikroföretag

Till utsatta mikroföretag räknas mikroföretag vars vägtransportrelaterade koldioxidutsläpp per förädlingsvärde överstiger 90:e percentilen (p90) i fördelningen av alla mikroföretag.

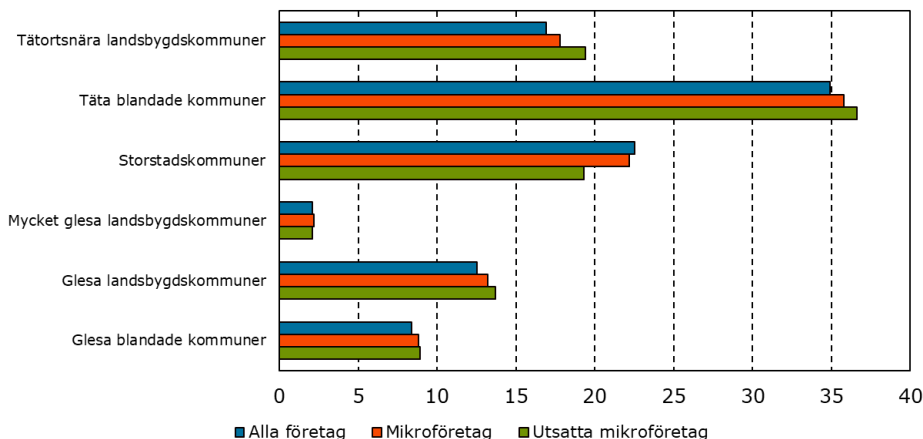
De totala utsläppen för ett genomsnittligt utsatt mikroföretag är 48 procent högre än genomsnittet för mikroföretag. Utsattheten beror dock inte endast på den relativa utsläppsnivån utan det är utsläppen i relation till förädlingsvärdet som är avgörande. Förädlingsvärdet i det genomsnittliga utsatta 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 7. 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.



Figur 7: 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 (2024) "Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem", Specialstudie Oktober 2024.

De utsatta företagens fördelning över kommuntyp visas i figur 8. Fördelningen av företag är snarlik oavsett om det är fördelningen av alla företag, mikroföretag eller utsatta mikroföretag. Bland de utsatta mikroföretagen finns, relativt alla mikro-företag, 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 8: 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 (2024) "Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem", Specialstudie Oktober 2024.

Utifrån analysen av utsatta mikroföretag och ovanstående beskrivningar framgår att vissa branscher sannolikt kommer att påverkas mer av prisseffekterna från ETS 2 än andra. Utifrån ett statistiskt perspektiv kan den direkta effekten av prisförändringen beräknas från dataunderlaget. Effekterna för prisbanans värden för 2028 (50 euro) och 2032 (60 euro) samt ett högprissscenario på 140 euro redovisas i tabell 9 och tabell 10.

Tabell 9: Preiseffekter av ETS 2 på utsatta mikroföretag i SEK och relativt förädlingsvärde. Anm. År 2021. SNI-kod inom parentes. Källa: Tillväxtanalys i Konjunkturinstitutet (2025) baserat på Tillväxtanalys.

	ETS 2-pris 50 euro (2028)		ETS 2-pris 60 euro (2032)	
	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlings värde	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlings 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

Tabell 10: Preiseffekter av ETS 2 på utsatta mikroföretag i SEK och relativt förädlingsvärde.

	ETS 2-pris 50 euro (2028)		ETS 2-pris 60 euro (2032)		ETS 2-pris 140 euro	
	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlingsvärdet	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlingsvärdet	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlingsvärdet
Jordbruk, skogsbruk och fiske (A)	2 005	2,5	2 406	2,9	5 821	7,1
Utvinnning av mineral (B)	2 896	1,8	3 476	2,2	8 408	5,4
Tillverkning (C)	2 545	2,2	3 054	2,6	7 388	6,4
Försörjning av el, gas, värme och kyla (D)	2 347	2,0	2 816	2,4	6 811	6
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering (E)	33 045	3,9	39 653	4,6	95 919	11,1
Byggverksamhet (F)	3 518	1,8	4 221	2,1	10 211	5,2
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar (G)	6 750	3,9	8 100	4,7	19 594	11,6
Transport och magasinering (H)	10 896	1,5	13 075	1,8	31 629	4,4
Hotell- och restaurangverksamhet (I)	2 749	2,1	3 299	2,5	7 981	6,1
Informations- och kommunikationsverksamhet (J)	1 713	2,4	2 057	2,8	4 975	6,9
Fastighetsverksamhet (L)	2 649	2,4	3 179	2,8	7 689	6,9
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik (M)	1 864	2,1	2 237	2,5	5 412	6,1
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster (N)	3 958	2,3	4 750	2,7	11 491	6,6
Utbildning (P)	1 663	2,5	1 996	2,9	4 828	7,1
Vård och omsorg; sociala tjänster (Q)	1 708	2,0	2 050	2,4	4 959	5,8
Kultur, nöje och fritid (R)	1 603	2,7	1 924	3,3	4 653	7,8
Annan serviceverksamhet (S)	1 678	2,2	2 015	2,6	4 873	6,3
Alla utsatta mikroföretag	3 133	2,3	3 759	2,7	9 094	6,5

I det korta perspektivet, med ett utsläppspris 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 statistiska analys proportionerligt högre och i ett högprisscenario på 140 euro blir effekten ytterligare 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 storstadskommuner, 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 transportmönster, 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 sett hårdare. Det är dock svårt att bedöma vilken effekt dessa skillnader ger upphov i de statistiska beräkningarna som görs här.

3.3 Förväntade effekter av de planerade åtgärderna och investeringarna

I tabell 11 och tabell 12 redogörs för vägtrafikkomponentens, och därmed planens, förväntade effekter utifrån tre alternativa jämförelsealternativ:

1. **Full additionalitet.** Ingen ökning av antalet utsläppsfria bilar (elbilar). Detta är ett hypotetiskt scenario som visar den teoretiskt högsta möjliga effekten av stödet.
2. **Moderat utveckling.** Detta scenario utgår från data om de stödberättigades andel av det totala antalet elbilar i ekonomin. Denna är idag 6 procent. I avsaknad av kunskap om hur denna utvecklas framöver antar vi att den i det korta perspektivet ökar till omkring 10 procent och i ett längre perspektiv till ca 25 procent.
3. **Utveckling enligt klimatredovisning.** Utveckling enligt metod för underlag till klimatrapportering/NEKP. De specifika resultat som används är framtagna 2025 inom ramen för Sveriges klimatredovisning. Detta referensscenario utgår från ett starkt genomslag av elbilar på grund av befintliga styrmedel, inklusive koldioxidkraven på nya fordon, samt antaganden om teknisk utveckling. En justering görs utifrån det faktum att målgruppen för stödet som regel har äldre bilar. Därför antas utvecklingen vara förskjuten med fem år jämfört med fordonsflottan som helhet för målgruppen, och ytterligare ett år för utsatta transportanvändare. Detta är ett förenklat antagande.

De tre jämförelsealternativen benämns 1, 2 och 3 i tabellerna nedan. Resultaten redogörs med avseende på utsatta som är särskilt påverkade, dvs. transportfattiga som inte äger en bil med förbränningsmotor exkluderas. Det innebär att om ett hushåll i transportfattigdom införskaffar en elbil bedöms detta hushåll i tabellen som inte längre varandes i transportfattigdom. Det innebär även att effekten på antalet transportfattiga i tabell 12 sätts i relation till den totala populationen transportfattiga som äger en bil med förbränningsmotor och inte en elbil.

Resultaten i tabell 11 visar att den förväntade effekten i termer av antal utsläppsfria bilar (elbilar) är starkt beroende av antagande om jämförelsealternativ och varierar mellan [73 000] och [0].³⁹ Andelen av stödet som går till utsatta transportanvändare bedöms vara runt två tredjedelar varav en tredjedel går till transportfattiga. Resterande del av stödet förväntas gå till de stödberättigade som inte bedöms som utsatta, dvs. de har en inkomst mellan 60 och 80 procent av medel ekonomisk standard och lägger en mindre andel av den disponibla inkomsten än P75 på drivmedel. Beräkningarna bygger på ett antagande om att stödet fördelar sig i proportion med bilparkens nuvarande storlek i respektive grupp. [För en närmare beskrivning av metoden, se annex X].

Utöver effekten i termer av utsläppsfria fordon, växthusgasutsläpp samt antal transportfattiga hushåll kan resultatet även sättas i relation till åtgärdens syfte, dvs. att stödja utsatta transportanvändare som i hög grad påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till utsläppsfria fordon. Antalet utsatta som stöds genom åtgärden bör sammanfalla med antalet utsatta transportanvändare som erhåller stödet, vilket beräknas vara 45 000 oavsett jämförelsealternativ. Effekten på växthusgasutsläpp är marginell vilket kan förklaras med en ökande andel elbilar i jämförelsealternativet.

³⁹ I och med att stödet går till såväl nya som begagnade bilar är detta inte att likställa med effekt i termer av antal tillkommande utsläppsfria bilar i fordonsflottan.

Tabell 11: Förväntade effekter av föreslagen åtgärd.

Komponent	Beskrivning av komponentens förväntade effekter för följande: (uppgift innefattar relevanta kvantitativa indikatorer)		
	Utsläppsfri och utsläppsnål mobilitet och transport (antal utsläppsfria bilar som erhållits till följd av stödet i förh. till jmf.alt. 1/2/3)	Minskade växthusgasutsläpp (kton CO _{2e} för jmf.alt. 1/2/3) ⁴⁰	Minskning av antalet utsatta Transportanvändare som särskilt påverkas av ETS 2 (antal hushåll för jmf.alt. 1/2/3)
Övergripande plan	[73 000]/59 000/[0]	-95/-77/[0]	45 000/37 000/3 000
Vägtransportsektorn	[73 000]/59 000/[0]	-95/-77/[0]	45 000/37 000/3 000

Tabell 12: Förväntade effekter av föreslagen åtgärd på kort och medellång sikt.

Komponent	Kvantifiering av effekterna (i förekommande fall) dvs. skillnad i procent i förhållande till politiskt neutralt referensscenario för jfm. alt. 1/2/3.			
	Kort sikt (3 år framåt)		Medellång sikt (planens slut)	
	Växthusgasutsläpp	Hushåll i transportfattigdom som särskilt påverkas av ETS 2	Växthusgasutsläpp	Hushåll i transportfattigdom som särskilt påverkas av ETS 2
Övergripande plan	-0,5%/-0,4%/-0,1%	-8,4%/-7,5%/-2,5%	-1,6%/-1,3%/[0%]	-21,3%/-17,3%/-1,1%
Vägtransportsektorn	-0,5%/-0,4%/-0,1%	-8,4%/-7,5%/-2,5%	-1,6%/-1,3%/[0%]	-21,3%/-17,3%/-1,1%

4. KOMPLEMENTARITET, ADDITIONALITET OCH GENOMFÖRANDE AV PLANEN

4.1 Övervakning och genomförande av planen

[Kompletteras till delredovisning 2]

4.2 Förenlighet med andra initiativ

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:

- 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

⁴⁰ Avser årlig minskning av växthusgasutsläpp under 2032. Beräkningarna baseras på samma underlag för utveckling av fordonsflottans sammansättning som används för Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen 2025. Både nya och begagnade bilar antas i dessa beräkningar medföra en klimatnytta. Det finns en osäkerhet om påverkan på fordonsstocken i Sverige till följd av premien som kan gå till både nya och begagnade elbilar. Osäkerhet avser exempelvis import och export av fordon, prispåverkan av åtgärden osv.

utvecklingsfonden (Regionalfonden), Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden och Fonden för en rättvis omställning.

Handlingsplan för den europeiska pelaren för sociala rättigheter

I Sverige är det Svenska ESF-rådet som förvaltar Europeiska socialfonden. Syftet med fonden är att skapa möjlighet att utveckla regioner, individer, organisationer och företag i hela Sverige. Under innevarande period, 2021–2027, ges stöd inom sex områden. Områdena C: *Minska risk för ekonomisk utsatthet* och D: *Öka kapaciteten i den glesa geografien* 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 den 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 stöd från socialfonden går till organisationer kommer det inte att ske överlapp 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. Sverige kommer säkerställa samverkan mellan berörda myndigheter för den sociala klimatplanen och det svenska ESF-rådet inför kommande programperioder.

Sammanhållningspolitiska program enligt förordningen (EU) 2021/1060

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 (elbilspremie) 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.

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. Investeringssöd ges bland annat till åtgärder inom laddinfrastruktur, vätgas, och hållbara biodrivmedel och elektrobränslen, och det finns därmed synergier med åtgärden (elbilspremie) 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 utarbetade 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

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 rapport⁴¹ som innehåller förslag på ändringar på lag- och förordningsnivå inom detta område.

Naturvårdsverket bedömer att åtgärden i den svenska sociala klimatplanen (elbilspremie) 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

⁴¹ Boverket (2025). *Hållbar mobilitet - Delrapport uppdrag inom EPBD*.

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2025/hallbar-mobilitet-.pdf> (Hämtad 2025-03-24).

vägtransportområdet är dessa de mest relevanta för den här planen, och nedan beskrivs hur de kompletterar åtgärden (elbilspremiem) i den sociala klimatplanen:

Koldioxidskatt, reduktionsplikt och koldioxidbaserad fordonsskatt vilket påverkar priser på fordon och fossila drivmedel.

Nedsatt förmånsvärde för miljöanpassade bilar vilket riktar sig mot miljöanpassade fordon som ägs av en arbetsgivare men kan användas privat av den anställde. Naturvårdsverkets bedömning är att denna arbetsgivarförmån 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. Elbusspremiem riktar sig till aktörer inom kollektivtrafik och klimatpremiem är ett stöd för att främja introduktionen av miljöarbetsmaskiner, utsläppsfria tunga lastbilar, miljölastbilar, lätta ellastbilar och fordonsgaslastbilar på marknaden. Klimatpremiem 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 Klimatpremiem.

Stöd till infrastruktur för laddning och vätgastankning skapar synergier med föreslagen åtgärd för den sociala klimatplanen (elbilspremiem) 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. Skrotningspremiem är dock inte riktad till särskilda hushåll eller grupper i samhället som åtgärden inom den sociala klimatplanen. Skrotningspremiem gäller till och med den 19 augusti 2025⁴². Möjligheten att söka stöd via skrotningspremiem avslutas under 2025 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: *Stålintustrin ställer om till koldioxidneutralitet 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.⁴³

4.3 Additionalitet

Den riktade elbilspremiem till hushåll med lägre inkomster 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 2.1). En viss spontan utveckling av elbilsköp kommer troligtvis ske i takt med att hushåll med högre inkomster säljer sina elbilar på begagnatmarknaden i Sverige, men det är ytterst svårt att bedöma i hur stor omfattning lägre medelinkomsttagare och transportfattiga kan komma att köpa dessa begagnade elbilar. Inköp av nya elbilar bedöms ske i liten eller ingen omfattning i dessa inkomstklasser utan elbilspremiem. Prisutvecklingen framöver på elbilar kommer att vara helt avgörande för vad som kan ske spontant. Se även de olika antaganden som gjorts om additionalitet i förhållande till jämförelsealternativet som görs i avsnitt 3.3 Förväntade effekter.

4.4 Geografiska särdrag

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 fjälltrakter⁴⁴. Befolkningstätheten är övervägande störst i Stockholms län med 360 invånare per kvadratkilometer. I de två övriga storstads länen, 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 kvadratkilometer⁴⁵. 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

⁴² Förordning om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil (SFS 2024:627).

⁴³ Tillväxtverket (2025). *Fonden för en rättvis omställning*. *Fonden för en rättvis omställning - Tillväxtverket* (Hämtad 2025-03-24).

⁴⁴ Sweden's Eighth National Communication on Climate Change.

⁴⁵ Statistiska centralbyrån (2025). *Befolkningstäthet i Sverige*. *Befolkningstäthet i Sverige* (Hämtad 2025-03-14).

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. 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 2.1 ii för närmare beskrivning av stödområdet. Förebyggande av korruption, bedrägerier och intressekonflikter

[Uppdateras till delredovisning 2]

4.5 Information, kommunikation och synlighet

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 elbilspremie, 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 elbilspremie,
- 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 elbilspremie kommer att samlas på en webbsida. Sverige har även sedan tidigare en webbsida⁴⁶ med samlad information om EU-fonder och stöd som kan sökas. Alla som ansöker om stöd från elbilspremie 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.⁴⁷

⁴⁶ www.eufonder.se.

⁴⁷ 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.