



SWEDISH  
ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
AGENCY

SKRIVELSE  
2025-05-28

Ärendenummer:  
NV-09065-24

# Regeringsuppdrag om att ta fram underlag till Sveriges sociala klimatplan

Delredovisning II

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>1. FÖRFATTNINGSFÖRSLAG</b>	<b>6</b>
<b>2. NATURVÅRDSVERKETS FÖRSLAG</b>	<b>28</b>
2.1 En tillfällig elbilspremie införs	28
2.2 Premiens syfte	28
2.3 Ordförklaringar	29
2.4 Grundläggande förutsättningar för att bevilja en ansökan om elbilspremie	31
2.5 Övriga förutsättningar för elbilspremien	36
2.6 Elbilspremiens storlek	37
2.7 Tidpunkt för ansökan	37
2.8 Ansökans innehåll	38
2.9 Prövning och beslut om att bevilja elbilspremien	39
2.10 Utbetalning av elbilspremien	40
2.11 Återbetalning och återkrav	43
2.12 Tillsyn och uppföljning	44
2.13 Anmälan av brott	45
2.14 Bemyndigande	46
2.15 Nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt	46
2.16 Överklagande	46
2.17 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	47
<b>3. UPPDRAGET</b>	<b>48</b>
3.1 Avgränsningar	48
3.2 Organisation och genomförande	48
3.3 Disposition och läshänvisning	49
3.4 Begreppslista	49
<b>4. BAKGRUND OCH PROBLEMANALYS</b>	<b>51</b>
4.1 Den sociala klimatfonden	51
4.2 Utgångspunkter för Naturvårdsverkets arbete	51
4.3 Konsekvenserna av ETS 2 bör hanteras	52
4.4 Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas	53
4.5 Alternativa lösningar	54
<b>5. MOTIV OCH ÖVERVÄGANDEN</b>	<b>55</b>
5.1 Målgrupp för premien	55

5.2	Villkor för elbilspremien	56
5.3	Premiens storlek och utformning	64
6.	BESKRIVNING AV RUTINER OCH PROCESSER SOM SVARAR MOT VILLKOREN I ARTIKEL 21	72
7.	BERÄKNADE KOSTNADER FÖR ETABLERING OCH FÖRVALTNING AV ADMINISTRATIVT SYSTEM	73
7.1	IT-investering	74
7.2	Tekniskt stöd	75
7.3	Behov av beställningsbemyndigande och utrymme för anslagssparande	75
8.	KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET	77
8.1	Rättsliga förutsättningar	77
8.2	Konsekvenser av förslaget om elbilspremie	78
8.3	Åtgärder som vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än nödvändigt	89
8.4	Tidpunkten för ikraftträdande och behov av särskilda informationsinsatser	89
8.5	Beskrivning av utvärdering	90
9.	KÄLLFÖRTECKNING	92
	BILAGA 1	94
	BILAGA 2	232
	BILAGA 3	280
	BILAGA 4	282

# Sammanfattning

Naturvårdsverket fick den 5 december 2024 i uppdrag av regeringen att ta fram underlag till den sociala klimatplan som regeringen ska lämna till kommissionen. 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.

Inom ramen för ett lagstiftningspaket som EU-kommissionen presenterade i juli 2021 föreslog EU-kommissionen att en ny fond, den sociala klimatfonden, skulle inrättas. Syftet med fonden var att hantera de sociala konsekvenserna och fördelningseffekterna av att inkludera växthusgasutsläpp för byggnader och vägtransporter i tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet (ETS 2). 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.

Naturvårdsverket föreslår en elbilspremie som riktar sig till hushåll med inkomster upp till 80 procent av medelinkomst och som bor i landsbygdskommuner eller i andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Inkomstkravet utgår från definitionen av utsatta transportanvändare och transportfattiga i förordningen om inrättande av en social klimatfond samt de tolkningar som Naturvårdsverket har gjort. Inom ramen för uppdraget föreslås att inkomstkravet baseras på senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifter av skattepliktiga inkomster<sup>1</sup> före skatt. Barns inkomster föreslås inte ingå. Inkomstkravet inom ramen för elbilspremien föreslås viktas utifrån hushållssammansättning utifrån etablerad viktning genom att beräknas som inkomst per konsumtionsenhet<sup>2</sup>.

Baserat på Tillväxtverkets kommungruppsindelning föreslår Naturvårdsverket att följande kommungrupper ska ingå i stödområdet för elbilspremien:

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

Totalt ingår det 177 kommuner i dessa kommungrupper.

För analysen av kollektivtrafikutbud har Naturvårdsverket tillsammans med Trafikanalys utgått ifrån den kategorisering av nivåer för grundläggande kollektivtrafik som Trafikanalys tidigare tagit fram. För den sociala klimatplanens syfte bedöms en rimlig nivå på kollektivtrafik innebära en möjlighet att kunna arbetspendla, åka till skolan, utföra ärenden och även i viss begränsad utsträckning ta sig till fritidsaktiviteter på kvällar och helger. I underlaget till den sociala klimatplanen definierar

---

<sup>1</sup> Fastställd förvärvsinkomst samt överskott eller underskott av kapital.

<sup>2</sup> I författningstexten refereras detta till som justerad inkomst.



Naturvårdsverket begränsad tillgång till kollektivtrafik som färre än 243 kollektivtrafikavgångar per vecka per km.

# 1. Författningsförslag

## Förordning om elbilspremie

Härmed föreskrivs följande.

### Inledande bestämmelser

**1 §** För att hantera de sociala konsekvenserna av att utsläpp från växthusgaser från vägtransporter inkluderas i tillämpningsområdet för 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 får Naturvårdsverket, om det finns medel, betala ut en elbilspremie till den som köper eller börjar leasa en elbil.

**2 §** Förordningen är meddelad med stöd av

- 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 34 §, och
- 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

### Ord och uttryck

**3 §** I denna förordning betyder

1. *skattepliktiga inkomster före skatt*: fastställd förvärvsinkomst samt överskott eller underskott av kapital, innan skatt har dragits av,

2. *brukare av en bil*: en leasingtagare som i vägtrafikregistret är registrerad som brukare men inte ägare av en bil,

3. *elbil*: en personbil i klass I enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som är klassificerad i utsläppsklass El enligt 32 § avgasreningslagen (2011:318),

4. *hushåll*: personer som är folkbokförda enligt folkbokföringslagen (1991:481) på samma fastighet eller, om fastigheten innehåller flera bostadslägenheter, på samma lägenhet,

5. *laddhybrid*: en personbil i klass I enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid enligt 32 § avgasreningslagen,

6. *leasing*: hyra av en bil för en bestämd hyrestid på minst ett år,

7. *leasad elbil*: en elbil som leasas,

8. *nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt*: det medelvärde som Naturvårdsverket ska fastställa årligen enligt 35 §,

9. *närstående*:

a) en person som är make, sambo, barn, styvbarn, fosterbarn, förälder, mor- eller farförälder eller syskon till sökanden eller till någon i sökandens hushåll,

b) en person som är make, sambo eller barn till någon som anges i a, eller

c) ett dödsbo som sökanden eller någon som anges i a eller b är delägare i, och

10. *vägrafikregistret*: det register som avses i 2 kap. 1 § vägrafikdatalagen (2019:369).

### **Elbilspremiens storlek**

**4 §** En elbilspremie ska vara begränsad till som högst

1. 54 000 kr om ansökan kommit in till Naturvårdsverket före den 1 juli 2028, och

2. 36 000 kronor om ansökan kommit in till Naturvårdsverket den 1 juli 2028 eller senare.

### **Förutsättningar för elbilspremie**

**5 §** En elbilspremie får lämnas för en elbil som sökanden ska

1. vara registrerad i vägrafikregistret som ägare eller brukare av, och

2. använda för sitt eget eller sitt hushålls bruk.

**6 §** En ansökan om elbilspremie får beviljas om förutsättningarna i 7–20 §§ är uppfyllda.

**7 §** Den justerade samlade inkomsten i sökandens hushåll får inte överstiga 80 procent av det nationella medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt.

Hushållets samlade inkomst ska utgöras av de senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifterna av skattepliktiga inkomster före skatt för de personer i hushållet som är 20 år eller äldre.

Hushållets samlade inkomst ska justeras med hänsyn till hushållets sammansättning genom att divideras med hushållets sammanlagda konsumtionsvikt beräknad utifrån följande individuella konsumtionsvikter:

– Vuxna i hushållet, första vuxen: 1,00

– Vuxna i hushållet, andra vuxen: 0,51

– Vuxna i hushållet, ytterligare vuxen: 0,60

– Barn 0–17 år som har minst en vårdnadshavare i hushållet, första barnet: 0,52

– Barn 0–17 år som har minst en vårdnadshavare i hushållet, andra och påföljande barn: 0,42

– Unga vuxna 18 och 19 år i hushållet, första unga vuxen: 0,52

– Unga vuxna 18 och 19 år i hushållet, andra och påföljande unga vuxna: 0,42

Vid tillämpning av första stycket ska hushållets justerade inkomst beräknas i förhållande till det nationella medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt för samma år som hushållets samlade inkomst fastställts. Om hushållsmedlemmarnas inkomster fastställts olika år ska hushållets justerade inkomst beräknas i förhållande till medelvärdet av de nationella medelvärdena av justerade skattepliktiga inkomster före skatt som fastställts för de olika åren.

**8 §** Sökanden eller någon annan person i sökandens hushåll får, om de är 20 år eller äldre, inte ha betalat statlig inkomstskatt enligt de senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifterna.

**9 §** Om den som ansöker om en elbilspremie är 18 eller 19 år ska

1. sökandens senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifter av skattepliktiga inkomster före skatt ingå i beräkningen av hushållets samlade inkomst enligt 7 § andra stycket,

2. sökanden betraktas som vuxen vid beräkning av hushållets sammanlagda konsumtionsvikt enligt 7 § tredje stycket, och

3. sökanden inte ha betalat statlig inkomstskatt enligt de senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifterna.

**10 §** Sökanden ska under minst fyra månader från det att ansökan kommit in till Naturvårdsverket vara folkbokförd på en och samma fastighet eller, om fastigheten innehåller flera bostadslägenheter, en och samma lägenhet. Fastigheten eller lägenhet ska ligga i en kommun som anges i bilaga 1 eller i ett sådant område med begränsad tillgång till kollektivtrafik som anges i bilaga 2.

**11 §** Elbilen ska vara påställd och inte ha meddelats körförbud.

**12 §** Om sökanden köpt eller börjat leasa elbilen innan ansökan om elbilspremie kommit in till Naturvårdsverket, ska den registrering som ska ske enligt 5 § ha skett tidigast två månader innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket. Registreringen får dock inte ha skett tidigare än den 13 januari 2026.

Om sökanden inte köpt eller börjat leasa elbilen innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket, ska ett beslut om att bevilja en elbilspremie innehålla villkor om att registrering enligt 5 § ska ske inom den tid som Naturvårdsverket anger och att sökanden inom samma tid ska underrätta Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer.

**13 §** Sökanden eller någon i sökandens hushåll får inte ha leasat eller ha varit registrerad i vägtrafikregistret som ägare till en annan elbil än den ansökan avser eller till en laddhybrid under den period om 12 månader som föregår dagen då ansökan kommit in till Naturvårdsverket.

**14 §** Elbilens pris får inte vara lägre än den vid tidpunkten för ansökan gällande högsta möjliga elbilspremie som anges i 4 §. Om elbilen leasas får månadskostnaden inte vara lägre än 1/36 av beloppet.

Elbilens pris får uppgå till högst 500 000 kronor. Om elbilen leasas får månadskostnaden inte överstiga 4 700 kronor.

**15 §** Elbilen får inte

1. ha legat till grund för att en elbilspremie tidigare har betalats ut till någon i sökandens hushåll,

2. ha ägts av någon i sökandens hushåll eller en närstående innan sökanden registrerades i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av elbilen, eller

3. vara avsedd att används i enskild näringsverksamhet av sökanden, någon i sökandens hushåll eller en närstående.

**16 §** Elbilspremie får endast lämnas en gång per sökande.

**17 §** Sökanden eller någon i sökandens hushåll får inte ha skulder som avser förfallna skatter eller avgifter enligt

1. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
2. lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. vägtrafikskattelagen (2006:227),
4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
5. lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg, eller
6. förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

### **Ansökan om elbilspremie**

**18 §** En ansökan om elbilspremie ska innehålla

1. sökandens namn, personnummer samt kontaktuppgifter,
2. en försäkran på heder och samvete att sökanden kommer att vara folkbokförd inom en kommun som anges i bilaga 1 eller i ett område med begränsad kollektivtrafik som anges i bilaga 2 i minst fyra månader från att ansökan kommit in till Naturvårdsverket,
3. registreringsnumret för elbilen i 5 §, om sökanden vid tidpunkten för ansökan har registrerats i vägtrafikregistret som köpare eller brukare av elbilen, och
4. en försäkran på heder och samvete om att elbilen i 5 § som sökanden äger, leasar eller ska köpa eller leasa
  - a) inte är avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av sökanden, någon i sökandens hushåll eller en närstående,
  - b) inte ägts av någon i sökandens hushåll eller en närstående innan sökanden registrerats i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av elbilen,
  - c) har ett pris som inte understiger priset i 14 § första stycket eller överstiger priset i 14 § andra stycket.

**19 §** En ansökan om elbilspremie ska vara skriftlig och lämnas in elektroniskt till Naturvårdsverket på det sätt som myndigheten anvisar. Ansökan ska ha kommit in till Naturvårdsverket senast den 30 juni 2029.

**20 §** Sökanden ska på begäran av Naturvårdsverket lämna de ytterligare handlingar eller uppgifter som behövs för prövningen.

### **Prövning och beslut om att bevilja en elbilspremie**

**21 §** Naturvårdsverket prövar frågor om lämnande av en elbilspremie.

**22 §** Ett beslut att bevilja en elbilspremie

1. ska förenas med villkor om förutsättningarna för utbetalning av premien, och
2. får förenas med de villkor som i övrigt behövs för att tillgodose syftet med premien.

**23 §** Naturvårdsverket ska förena ett beslut att bevilja en elbilspremie med villkor om att mottagaren av en elbilspremie ska tillåta Europeiska kommissionen, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning, Europeiska revisionsrätten och Europeiska åklagarmyndigheten att utöva sina rättigheter, däribland att genomföra utredningar, kontroller på plats och inspektioner, i enlighet med artikel 129.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget.

### Utbetalning av en elbilspremie

**24 §** En elbilspremie ska betalas ut under förutsättning att mottagaren av premien är registrerad i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av den elbil som avses i 5 §. Registreringen ska vara sammanhängande under den period som premien betalas ut.

Det första utbetalningen av en beviljad elbilspremie ska göras när mottagaren registrerats enligt första stycket.

**25 §** En beviljad elbilspremie ska betalas ut en gång per månad under som längst 36 månader efter att mottagaren registrerades i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av elbilen. Om ansökan om elbilspremie kommit in till Naturvårdsverket ~~under år 2026—~~före den 1 juli 2028 ska premien betalas ut med 1 500 kr per månad. Om ansökan om elbilspremie kommit in till Naturvårdsverket ~~under år 2029 eller 2030~~ den 1 juli 2028 eller senare ska premien betalas ut med 1 000 kr per månad.<sup>3</sup>

Naturvårdsverket får dock betala ut premien med annan frekvens om det krävs för att kunna lämna premien.

**26 §** En elbilspremie får betalas ut trots att villkoren i 24 § inte är uppfyllda, om elbilen har skrotats på grund av trafikolycka.

**27 §** Naturvårdsverket får besluta att en beviljad premie helt eller delvis inte ska betalas ut om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på något annat sätt har orsakat att premien beviljats felaktigt,
2. premien har beviljats felaktigt på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga,
3. premien av någon annan orsak har beviljats felaktigt och mottagaren borde ha insett detta,
4. ett villkor för premien inte har följts,

---

<sup>3</sup> Ändringsförslag som ingivits av Naturvårdsverket den 12 juni 2025

5. förutsättningarna för utbetalning enligt 24 § första stycket inte är uppfyllda,

6. elbilen inte varit påställd eller har meddelats körförbud vid tidpunkten för sökandens underrättelse enligt 12§ andra stycket, eller

7. elbilen legat till grund för att elbilspremien tidigare har betalats ut till någon i sökandens hushåll.<sup>4</sup>

### **Återbetalningsskyldighet**

**28 §** Mottagaren av en utbetalad elbilspremie är återbetalningsskyldig om stödet inte skulle ha betalats ut enligt 27 §.

**29 §** Mottagaren av en elbilspremie ska även vara helt eller delvis återbetalningsskyldig om mottagaren överlätit elbilen eller om leasingen av elbilen upphört sedan den senast genomförda utbetalningen enligt 25 §.

Mottagaren av en elbilspremie ska inte vara återbetalningsskyldig om elbilen överlätits eller om leasingen av elbilen upphört när det gått mer än 36 månader sedan sökanden registrerades i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av elbilen.

### **Återkrav**

**30 §** Om mottagaren av en elbilspremie är återbetalningsskyldig enligt 28 eller 29 §, ska Naturvårdsverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien.

På det belopp som en mottagare är skyldig att återbetala ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslutet om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Om det finns särskilda skäl får Naturvårdsverket helt eller delvis avstå från kravet på återbetalning eller kravet på ränta.

### **Tillsyn och uppföljning**

**31 §** Naturvårdsverket utövar tillsyn över att villkoren för premien följs.

**32 §** Sökanden ska på Naturvårdsverkets begäran lämna de uppgifter som Naturvårdsverket behöver för sin tillsyn och för uppföljning.

### **Anmälan om brott**

**33 §** Naturvårdsverket ska göra en anmälan till Polismyndigheten eller Ekobrottsmyndigheten om det finns anledning att anta att sökanden har gjort sig skyldig till

---

<sup>4</sup> Ändringsförslag som ingivits av Naturvårdsverket den 10 juni 2025

1. brott enligt 9 kap. 1, 2, 3 eller 3 b § brottsbalken,
2. ett straffbart försök eller en straffbar förberedelse eller stämpling till brott enligt 9 kap. 1, 3 eller 3 b § brottsbalken, eller
3. brott enligt 15 kap. 10 § brottsbalken.

### **Bemyndigande**

**34 §** Naturvårdsverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

### **Nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt**

**35 §** Naturvårdsverket ska årligen fastställa det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt.

### **Överklagande**

**36 §** I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 27 och 30 §§ får dock inte överklagas.

### **Övergångsbestämmelser**

XXXX:X

1. Denna förordning träder i kraft den 13 januari 2026.
2. Förordningen upphör att gälla vid utgången av 2032.
3. Den upphävda förordningen gäller dock fortfarande för premier som har beviljats före utgången av 2032.



**Landsbygdskommuner**

Alvesta

Aneby

Arjeplog

Arvidsjaur

Arvika

Askersund

Avesta

Bengtsfors

Berg

Bjurholm

Bjuv

Bollebygd

Bollnäs

Borgholm

Boxholm

Bromölla

Bräcke

Båstad

Dals-Ed

Dorotea

Eda

Ekerö

Emmaboda

Essunga

Fagersta

Falköping

Flen

Färgelanda

Gagnef

Gislaved

Gnosjö

Gotland  
Grums  
Grästorp  
Gullspång  
Gällivare  
Götene  
Hagfors  
Hallsberg  
Haparanda  
Heby  
Hedemora  
Herrljunga  
Hjo  
Hudiksvall  
Hultsfred  
Hylte  
Hällefors  
Härjedalen  
Hässleholm  
Höganäs  
Högsby  
Hörby  
Höör  
Jokkmokk  
Kalix  
Karlsborg  
Karlshamn  
Karlskrona  
Kinda  
Kiruna  
Klippan  
Kramfors  
Kristianstad  
Krokom

---

---

Kungsbacka

Laholm

Laxå

Lekeberg

Leksand

Lessebo

Lidköping

Lilla Edet

Lindesberg

Ljusdal

Ljusnarsberg

Lycksele

Lysekil

Malung-Sälen

Malå

Mariestad

Mark

Markaryd

Mellerud

Mjölby

Mora

Munkedal

Munkfors

Mönsterås

Mörbylånga

Norberg

Nordanstig

Nordmaling

Norrtälje

Norsjö

Nynäshamn

Ockelbo

Olofström

Orsa

---

---

Orust  
Osby  
Oskarshamn  
Ovanåker  
Pajala  
Ragunda  
Robertsfors  
Ronneby  
Rättvik  
Simrishamn  
Sjöbo  
Skara  
Skellefteå  
Skinnskatteberg  
Skurup  
Skövde  
Smedjebacken  
Sollefteå  
Sorsele  
Sotenäs  
Stenungsund  
Storfors  
Storuman  
Strömstad  
Strömsund  
Sunne  
Svalöv  
Svenljunga  
Säter  
Sävsjö  
Söderhamn  
Söderköping  
Sölvesborg  
Tanum

---

---

Tibro  
Tidaholm  
Tierp  
Tingsryd  
Tjörn  
Tomelilla  
Torsby  
Torsås  
Tranemo  
Tranås  
Trosa  
Töreboda  
Ulricehamn  
Uppvidinge  
Vaggeryd  
Valdemarsvik  
Vansbro  
Vara  
Varberg  
Vetlanda  
Vilhelmina  
Vimmerby  
Vindeln  
Vingåker  
Vårgårda  
Vännäs  
Västervik  
Ydre  
Åmål  
Ånge  
Åre  
Årjäng  
Åsele  
Älvdalen

---

---

Älvkarleby

Älvsbyn

Öckerö

Ödeshög

Örkelljunga

Örnsköldsvik

Östhammar

Östra Göinge

Överkalix

Övertorneå

### Områden med begränsad kollektivtrafik<sup>5</sup>

0114A0010  
0115A0010  
0115A0020  
0115A0030  
0115A0040  
0117A0010  
0117A0020  
0117A0030  
0120A0010  
0126A0010  
0127A0010  
0127A0020  
0128A0010  
0136A0010  
0136A0020  
0136A0030  
0138A0010  
0139A0010  
0139A0020  
0140A0010  
0140A0020  
0181A0010  
0181A0020  
0181A0030  
0181A0040  
0181A0050  
0181A0060  
0187A0010  
0191A0010  
0191A0020  
0191A0030  
0191A0040  
0305A0010  
0330A0010  
0330A0020  
0330A0030  
0380A0010  
0380A0020  
0380A0030  
0380A0040  
0380A0050  
0380A0060  
0380A0070  
0380A0080  
0380A0090

---

<sup>5</sup> Områdena utgörs av de så kallade demografiska statistikområdena kategori A som inte är belägna i en av landsbygdskommunerna som anges i bilaga 1. Demografiska statistikområden tas fram av Statistiska centralbyrån och förtecknas genom koder.

0380A0100  
0380A0110  
0380A0120  
0380A0130  
0380A0140  
0380A0150  
0380A0160  
0381A0010  
0381A0020  
0381A0030  
0381A0040  
0381A0050  
0381A0060  
0381A0070  
0381A0080  
0381A0090  
0461A0010  
0461A0020  
0461A0030  
0461A0040  
0480A0010  
0480A0020  
0480A0030  
0480A0040  
0480A0050  
0480A0060  
0480A0070  
0480A0080  
0480A0090  
0483A0010  
0483A0020  
0483A0030  
0483A0040  
0483A0050  
0483A0060  
0484A0010  
0484A0020  
0484A0030  
0484A0040  
0484A0050  
0484A0060  
0484A0070  
0486A0010  
0486A0020  
0486A0030  
0486A0040  
0486A0050  
0486A0060  
0486A0070  
0486A0080  
0561A0010  
0561A0020  
0561A0030  
0562A0010  
0562A0020



0562A0030  
0562A0040  
0562A0050  
0562A0060  
0580A0010  
0580A0020  
0580A0030  
0580A0040  
0580A0050  
0580A0060  
0580A0070  
0580A0080  
0580A0090  
0580A0100  
0580A0110  
0580A0120  
0580A0130  
0581A0010  
0581A0020  
0581A0030  
0581A0040  
0581A0050  
0581A0060  
0581A0070  
0581A0080  
0581A0090  
0581A0100  
0583A0010  
0583A0020  
0583A0030  
0583A0040  
0583A0050  
0583A0060  
0583A0070  
0584A0010  
0642A0010  
0643A0010  
0643A0020  
0680A0010  
0680A0020  
0680A0030  
0680A0040  
0680A0050  
0680A0060  
0680A0070  
0680A0080  
0680A0090  
0680A0100  
0682A0010  
0682A0020  
0682A0030  
0682A0040  
0682A0050  
0682A0060  
0683A0010

0683A0020  
0683A0030  
0683A0040  
0683A0050  
0683A0060  
0686A0010  
0686A0020  
0686A0030  
0765A0010  
0765A0020  
0765A0030  
0780A0010  
0780A0020  
0780A0030  
0780A0040  
0780A0050  
0780A0060  
0780A0070  
0780A0080  
0781A0010  
0781A0020  
0781A0030  
0781A0040  
0781A0050  
0880A0010  
0880A0020  
0880A0030  
0880A0040  
0880A0050  
0880A0060  
0880A0070  
0881A0010  
0881A0020  
0881A0030  
0881A0040  
1230A0010  
1230A0020  
1233A0010  
1233A0020  
1261A0010  
1261A0020  
1261A0030  
1263A0010  
1263A0020  
1275A0010  
1277A0010  
1281A0010  
1281A0020  
1281A0030  
1281A0040  
1282A0010  
1283A0010  
1283A0020  
1283A0030  
1283A0040

1285A0010  
1285A0020  
1285A0030  
1285A0040  
1285A0050  
1285A0060  
1285A0070  
1286A0010  
1286A0020  
1286A0030  
1286A0040  
1286A0050  
1286A0060  
1287A0010  
1287A0020  
1287A0030  
1287A0040  
1287A0050  
1292A0010  
1292A0020  
1292A0030  
1292A0040  
1380A0010  
1380A0020  
1380A0030  
1380A0040  
1380A0050  
1380A0060  
1380A0070  
1382A0010  
1382A0020  
1382A0030  
1382A0040  
1382A0050  
1382A0060  
1382A0070  
1382A0080  
1382A0090  
1401A0010  
1401A0020  
1440A0010  
1440A0020  
1441A0010  
1480A0010  
1480A0020  
1480A0030  
1480A0040  
1480A0050  
1481A0010  
1482A0010  
1482A0020  
1482A0030  
1482A0040  
1482A0050  
1482A0060

1482A0070  
1482A0080  
1485A0010  
1485A0020  
1485A0030  
1485A0040  
1485A0050  
1485A0060  
1485A0070  
1487A0010  
1487A0020  
1487A0030  
1487A0040  
1487A0050  
1488A0010  
1488A0020  
1488A0030  
1488A0040  
1489A0010  
1489A0020  
1489A0030  
1489A0040  
1489A0050  
1490A0010  
1490A0020  
1490A0030  
1490A0040  
1490A0050  
1490A0060  
1490A0070  
1490A0080  
1490A0090  
1490A0100  
1715A0010  
1715A0020  
1715A0030  
1761A0010  
1763A0010  
1780A0010  
1780A0020  
1780A0030  
1780A0040  
1780A0050  
1780A0060  
1781A0010  
1781A0020  
1781A0030  
1782A0010  
1782A0020  
1782A0030  
1785A0010  
1785A0020  
1785A0030  
1785A0040  
1785A0050

1862A0010  
1862A0020  
1880A0010  
1880A0020  
1880A0030  
1880A0040  
1880A0050  
1880A0060  
1880A0070  
1880A0080  
1880A0090  
1880A0100  
1880A0110  
1880A0120  
1880A0130  
1880A0140  
1881A0010  
1881A0020  
1883A0030  
1884A0010  
1884A0020  
1907A0010  
1960A0010  
1960A0020  
1961A0010  
1961A0020  
1980A0010  
1980A0020  
1980A0030  
1980A0040  
1980A0050  
1980A0060  
1981A0010  
1981A0020  
1981A0030  
1981A0040  
1981A0050  
1983A0010  
1983A0020  
1983A0030  
1984A0010  
1984A0020  
2080A0010  
2080A0020  
2080A0030  
2080A0040  
2080A0050  
2080A0060  
2081A0010  
2081A0020  
2081A0030  
2085A0010  
2085A0020  
2085A0030  
2085A0040

2104A0010  
2104A0020  
2180A0010  
2180A0020  
2180A0030  
2180A0040  
2181A0010  
2181A0020  
2181A0030  
2181A0040  
2181A0050  
2262A0010  
2262A0020  
2280A0010  
2280A0020  
2280A0030  
2280A0040  
2281A0010  
2281A0020  
2281A0030  
2281A0040  
2281A0050  
2281A0060  
2281A0070  
2281A0080  
2281A0090  
2380A0010  
2380A0020  
2380A0030  
2380A0040  
2380A0050  
2480A0010  
2480A0020  
2480A0030  
2480A0040  
2480A0050  
2480A0060  
2480A0070  
2480A0080  
2480A0090  
2580A0010  
2580A0020  
2580A0030  
2580A0040  
2580A0050  
2580A0060  
2580A0070  
2580A0080  
2581A0010  
2581A0020  
2581A0030  
2581A0040  
2581A0050  
2581A0060  
2581A0070

2582A0010  
2582A0020  
2582A0030

## 2. Naturvårdsverkets förslag

### 2.1 En tillfällig elbilspremie införs

**Naturvårdsverkets förslag:** En ny förordning om elbilspremie ska införas.

**Skälen till förslaget:** Elbilspremien är en förmån för enskilda som regeringen kan besluta om genom förordning. Det bör införas en ny förordning som anger hur elbilspremien ska fördelas.

### 2.2 Premiens syfte

**Naturvårdsverkets förslag:** För att hantera de sociala konsekvenserna av att utsläpp av växthusgaser från vägtransporter inkluderas i tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelsdirektiv får Naturvårdsverket lämna en elbilspremie till den som köper eller börjar leasa en elbil. Premien ska få lämnas i den utsträckning det finns medel.

**Skälen till förslaget:** Elbilspremiens målgrupp har identifierats med utgångspunkt i en av de målgrupper som den sociala klimatfondens specifika mål tar sikte på. Dessa är dels enskilda personer och hushåll som är oförmögna eller har svårt att bära kostnaderna för privata transporter eller kollektivtrafik eller har brist på eller begränsad tillgång till transporter som behövs för deras tillgång till socioekonomiska tjänster och verksamheter, med beaktande av det nationella och geografiska sammanhanget. Dels är det enskilda personer och hushåll, inklusive låginkomsthushåll och lägre medelinkomsthushåll, som i hög grad påverkas av priseffekter när växthusgasutsläpp från vägtransporter inkluderas i tillämpningsområdet för 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 och som saknar medel för att köpa utsläppsfria och utsläppsnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt, inklusive kollektivtrafik.<sup>6</sup>

Elbilspremiens målgrupp är hushåll med lägre medelinkomst, som bor i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik och inte äger eller leasar en elbil eller laddhybrid. Elbilspremien är avsedd att stödja denna målgrupp genom att underlätta tillgången till elbilar. Premien gör det möjligt för fler att köpa eller leasa en elbil. Genom att använda en elbil, i stället för en bil med förbränningsmotor, blir mottagaren av premien och dess hushåll i mindre grad påverkad av de kostnader för fossila drivmedel som ETS 2 medför.

Elbilspremien bedöms även bidra till att minska utsläppen av växthusgaser samt till att främja andrahandsmarknaden av elbilar.

Premien riktar sig till hushåll. Det är därmed endast privatpersoner som kan beviljas premien. Den elbil som köps eller leasas bör vara avsedd för privat bruk och får därmed inte användas i enskild näringsverksamhet. Skulle premien få användas i enskild näringsverksamhet kan det strida mot EU:s statsstödsregler. Det skulle ställa andra krav på premiens utformning, vilket skulle kunna försena införandet.

---

<sup>6</sup> Artikel 3 jämte artikel 2.2 respektive 2.12 förordningen om inrättande av en social klimatfond.



Elbilspremien är avsedd att vara en förmån till enskilda. Det bör därför inte finnas en ovillkorligt rätt till premien. Elbilspremien bör därmed endast få lämnas i den utsträckning det finns medel.

## 2.3 Ordförklaringar

**Naturvårdsverkets förslag:** Dessa ord ska ha följande betydelse i förordningen

1. *skattepliktiga inkomster före skatt*: fastställd förvärvsinkomst samt överskott eller underskott av kapital, innan skatt har dragits av,
2. *brukare av en bil*: en leasingtagare som i vägtrafikregistret är registrerad som brukare men inte ägare till en bil,
3. *elbil*: en personbil i klass I enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är klassificerad i utsläppsklass El enligt avgasreningslagen,
4. *hushåll*: personer som är folkbokförda enligt folkbokföringslagen på samma fastighet eller, om fastigheten innehåller flera bostadslägenheter, på samma lägenhet,
5. *laddhybrid*: en personbil i klass 1 enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid enligt 32 § avgasreningslagen,
6. *leasing*: hyra av en bil för bestämd hyrestid på minst ett år,
7. *leasad elbil*: en elbil som leasas,
8. *nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt*: det medelvärde som Naturvårdsverket ska fastställa årligen,
9. *vägtrafikregistret*: det register som avses i vägtrafikdatalagen.

I förordningen ska avses med *närstående*

1. en person som är make, sambo, barn, styvbarn, fosterbarn, förälder, mor- och farförälder, eller syskon till sökanden eller till någon i sökandens hushåll,
2. en person som är make, sambo eller barn till någon av de i punkten 1, eller
3. ett dödsbo som sökanden eller någon som avses i punkten 1 eller 2 är delägare i.

**Skälen till förslaget:** För att undvika att bestämmelserna tyngs av upprepade långa förklaringar eller hänvisningar bör det införas ett antal ordförklaringar i förordningen.

Berättigandet till elbilspremien föreslås bland annat avgöras utifrån hushållets inkomster. Inkomsterna föreslås beräknas utifrån hushållets skattepliktiga inkomster före skatt. Det bör därför införas en definition av skattepliktiga inkomster före skatt. Dessa utgörs av den fastställda förvärvsinkomsten samt överskott eller underskott av kapital, innan skatt har dragits av. Om en hushållsmedlem har överskott av kapital innebär det i praktiken att överskottet adderas till den fastställda förvärvsinkomsten. Har hushållsmedlemmen i stället underskott av kapital ska underskottet räknas av från den fastställda förvärvsinkomsten. Fastställd förvärvsinkomst och överskott alternativt underskott av kapital kan utläsas av en persons beslutade skatteuppgifter. Fastställd förvärvsinkomst ska skiljas från beskattningsbar förvärvsinkomst, där den sistnämnda är det fastställda förvärvsinkomsten minus det så kallade grundavdraget.

För att sökanden ska vara berättigad premien föreslås sökandens hushålls justerade inkomster före skatt inte få överstiga 80 procent av det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt. Det bör därför införas en förklaring av vad som menas med nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt. I praktiken kommer det att röra sig om ett nationellt

medelvärde av just skattepliktiga inkomster före skatt som justerats med hjälp av de konsumtionsvikter som anges i förordningen. Syftet är att ta fram ett medelvärde av skattepliktiga inkomster före skatt och ett medelvärde av hushållens samlade konsumtionsvikter. På så sätt ska inkomsterna i sökandens hushåll kunna jämföras med ett medelhushålls inkomster. Naturvårdsverket föreslås få i ansvar att fastställa det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt varje år, se avsnitt 2.15. Hur det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt ska beräknas är komplicerat och en förklaring av beräkningen förväntas inte bidra till att öka allmänhetens förståelse för begreppet. I stället bör ordförklaringen hänvisa till det medelvärde som Naturvårdsverket ansvarar för att fastställa årligen. Med nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt bör därför avse det medelvärde som Naturvårdsverket ska fastställa årligen i enlighet med förordningen.

De personbilar som omfattas av premien bör vara personbilar i klass I enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Därmed kan inte A-traktorer, ofta kallade EPA, ligga till grund för elbilspremien eftersom dessa betraktas som traktorer i nämnda lags mening. Naturvårdsverket anser att det inte är nödvändigt att ange en avgränsning i form av en maxvikt för personbilen. Som framgår av avsnitt 2.2 är elbilspremien avsedd att lämnas till privatpersoner och bör därför endast omfatta personbilar i klass I för privat bruk. En ytterligare förutsättning för elbilspremien bör vara att sökandens hushåll inte får ha ägt eller leasat en annan elbil än den ansökan avser under den tolv månadersperiod som föregått ansökan, och att sökanden ska köpa eller leasa en elbil. Det bör därför införas en förklaring av vad ordet elbil betyder. Elbil bör avse en personbil i klass I enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är klassificerad i utsläppsklass El enligt 32 § avgasreningslagen. Miljöklass eller utsläppsklass framgår av vägtrafikregistret, se avsnitt 2.1 i bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen. Elhybrider eller laddhybrider bör inte omfattas av elbilspremien. Elbilen som skaffas med hjälp av elbilspremien bör kunna vara ny eller begagnad.

Sökanden eller dennes hushåll får inte heller ha ägt eller leasat en laddhybrid under den tolv månadersperiod som föregått ansökan. Det bör därför införas en förklaring av vad ordet laddhybrid betyder. Laddhybrid bör avse en personbil i klass I enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid enligt 32 § avgasreningslagen.

Premien föreslås sökas hushållsvis, bland annat genom att hushållets samlade inkomster beaktas i bedömningen av om en sökande är berättigad premien. Det bör därför införas en definition av ordet hushåll. Hushåll kan antingen definieras utifrån vilka som bor tillsammans, ett så kallat bostadshushåll, eller genom att även beakta relationen mellan de som ingår i hushållet, en så kallad hushållsgemenskap. I ett bostadshushåll anses exempelvis inneboende och kollektivboende ingå i samma hushåll, medan det som utgångspunkt inte bör vara fallet vid hushållsgemenskap. Det bör vara betydligt mindre administrativt betungande att utreda vilka som ingår i samma bostadshushåll, än att avgöra vilka som tillhör samma hushållsgemenskap. Av framför allt den anledningen bör hushållsbegreppet i elbilspremien utgå från bostadsgemenskap. Vilka som bor tillsammans kan kontrolleras genom folkbokföringen. Enligt 6 § folkbokföringslagen (1991:481) folkbokförs man på en fastighet eller, om fastigheten innehåller flera bostadslägenheter, på en lägenhet. Hushåll bör därför definieras som personer som är folkbokförda enligt folkbokföringslagen på samma fastighet eller, om fastigheten innehåller flera bostadslägenheter, på samma lägenhet.

Det bör införas ordförklaringar av leasing, leasad elbil och brukare av en bil. Leasing innebär att en bil hyrs. Vid leasing ägs bilen av en leasinggivare som är ett företag. Leasinggivaren hyr i sin tur ut bilen till en leasingtagare. Leasingkontrakt tecknas vanligtvis över flera år. För att särskilja leasing från annan typ av hyra bör hyrestiden löpa under en viss tid. Av vägtrafikdataförordningen följer att det i vägtrafikregistret ska anges innehav av fordon med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Naturvårdsverket föreslår därför att det bör röra sig om leasing om bilen hyrs för en bestämd

period om minst ett år. Leasad elbil bör avse en elbil som leasas. I vägtrafikregistret registreras vem som äger en bil och vem som brukar den. Vid leasing är leasinggivaren registrerad som ägare i vägtrafikregistret, med den som leasar bilen, leasingtagaren, som utgångspunkt är registrerad som brukare. Det förekommer dock vid så kallad operationell leasing att leasinggivaren registreras som brukare, vilket gör att det inte är möjligt att se i vägtrafikregistret att bilen leasas. Trots detta föreslår Naturvårdsverket att leasing ska kontrolleras genom vägtrafikregistret, det vill säga genom att kontrollera vem som är brukare av en bil. Med brukare av en bil bör därför avses en leasingtagare som i vägtrafikregistret är registrerad som brukare men inte ägare av en bil.

Vidare bör det införas en ordförklaring av ordet närstående eftersom det i avsnitt 2.5 föreslås att sökanden inte får ha köpt elbilen av en närstående och att elbilen inte får vara avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av en närstående. Eftersom hela hushållets bilinnehav föreslås kunna beaktas i delar av förutsättningarna för elbilspremien, bör närståendebegreppet inte enbart utgå från sökanden, utan hela dennes hushåll. Med närstående bör därför avses en person som är make, sambo, barn, styvbarn, fosterbarn, förälder, mor- eller farförälder, syskon till sökanden eller till någon i sökandens hushåll, dessa personers makar, sambor och barn, eller ett dödsbo som sökanden eller någon av de tidigare nämnda personerna är delägare i. Liknande ordförklaringar av närstående finns 3 § 6 i förordningen (2024:627) om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil.

## 2.4 Grundläggande förutsättningar för att bevilja en ansökan om elbilspremie

**Naturvårdsverkets förslag:** En elbilspremie får lämnas för en elbil som sökanden ska vara registrerad i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av, och som sökanden ska använda för sitt eget eller sitt hushålls bruk.

Följande förutsättningar ska vara uppfyllda för att en ansökan om elbilspremie ska beviljas.

Den justerade samlade inkomsten i sökandens hushåll får inte överstiga 80 procent av det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt. Hushållets justerade inkomst ska beräknas i förhållande till det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt för samma år som hushållets samlade inkomst fastställts. Hushållets samlade inkomst ska utgöras av de senast tillgängliga fastställda deklarationsuppgifterna av skattepliktiga inkomster före skatt för de personer i hushållet som är 20 år eller äldre. Om den som ansöker om elbilspremien är 18 eller 19 år ska dock sökandens inkomstuppgifter räknas in i hushållets samlade inkomst. Hushållets samlade inkomst ska justeras med hänsyn till hushållets sammansättning genom att divideras med hushållets sammanlagda konsumtionsvikt beräknad utifrån vissa i förordningen angivna konsumtionsvikter.

Sökanden eller någon annan person i sökandens hushåll får, om de är 20 år eller äldre, inte ha betalat statlig inkomstskatt enligt de senast tillgängliga fastställda deklarationsuppgifterna. Om sökanden är 18 eller 19 år får sökanden inte ha betalat statlig inkomstskatt enligt dennes senast tillgängliga fastställda deklarationsuppgifter.

Sökanden ska under minst fyra månader från att ansökan kommit in till Naturvårdsverket vara folkbokförd på en och samma fastighet eller, om fastigheten innehåller flera bostadslägenheter, en och samma lägenhet. Fastigheten eller lägenhet ska ligga i en kommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik som anges i bilagor till förordningen.

Om sökanden köpt eller börjat leasa elbilen innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket, ska sökanden ha registrerats i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av elbilen tidigast två månader innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket. Registreringen får dock inte ha skett tidigare än den

13 januari 2026. Om sökanden inte köpt eller börjat leasa elbilen när ansökan kommit in till Naturvårdsverket, ska ett beslut om att bevilja elbilspremien innehålla villkor om att sådan registrering ska ske inom den tid som Naturvårdsverket anger och att sökanden inom samma tid ska underrätta Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer.

En sökande eller någon i sökandens hushåll får inte ha varit registrerad i vägtrafikregistret som ägare till eller brukare av en annan elbil än den ansökan avser, eller en laddhybrid, under den period om 12 månader som föregår dagen då ansökan kommit in till Naturvårdsverket. Elbilens pris får inte vara lägre än den vid tidpunkten för ansökan gällande högsta möjliga elbilspremien. Om bilen leasas får månadskostnaden inte vara lägre än 1/36 av beloppet. Priset för elbilen får uppgå till högst 500 000 kronor. Om bilen leasas får månadskostnaden inte överstiga 4 700 kronor.

**Skälen till förslaget:** Det bör göras en åtskillnad mellan å ena sidan förutsättningar som är hänförliga till att en ansökan om elbilspremie beviljas, och å andra sidan förutsättningar som är hänförliga till att betala ut elbilspremien. Det bör vara möjligt att ansöka och beviljas elbilspremien innan sökanden har skaffat en elbil. I det fallet kommer Naturvårdsverket att betala ut stöd vid ett senare tillfälle. Om en sökande redan har skaffat elbil när den ansöker om stöd kommer utbetalning att kunna ske i samband med att beslutet att bevilja ansökan fattas. I båda fallen kan Naturvårdsverket därefter göra ytterligare utbetalningar. Se vidare i avsnitt 2.10.

Utgångspunkten bör vara att kraven för stödberättigande tar sikte på omständigheterna som föreligger när ansökan prövas. Rätten till premien bör därför inte ändras om exempelvis hushållets inkomst förändras, mottagaren av premien flyttar eller att elbilen ställs av efter att en ansökan om elbilspremie beviljats. En förutsättning för att få premien utbetalad är dock att mottagaren har kvar elbilen. Att mottagaren är registrerad som ägare eller brukare av elbilen bör därför kontrolleras i samband med utbetalning, se avsnitt 2.10.

Premiens målgrupp bör ha en inkomst som inte överstiger 80 procent av medelinkomsten. Med det bör avses att de samlade senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifterna av skattepliktiga inkomster före skatt för de personer i hushållet som är 20 år eller äldre – när de justerats med hänsyn till hushållets sammansättning – inte ska överstiga 80 procent av det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt. Att beräkna inkomsterna före skatt bedöms underlätta administrationen av premien betydligt, i jämförelse med om beräkningarna i stället skulle göras av inkomsterna efter skatt. Det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt bör fastställas årligen, se även avsnitt 2.3 och 2.15. Hushållets inkomster ska bedömas i förhållande till det nationella medelvärdet som fastställts för samma år som hushållets inkomster senast fastställts. Hushållsmedlemmarnas inkomster kan dock ha fastställts olika år. I det fallet bör hushållets justerade inkomst bedömas i förhållande till medelvärdet av de nationella medelvärdena av justerade skattepliktiga inkomster före skatt som fastställts för de olika åren. Vad som avses med skattepliktiga inkomster framgår av avsnitt 2.3. Hushållsmedlemmarnas inkomster bör läggas samman. För att inte ge unga människor sämre incitament att tjäna egna pengar bör endast inkomster hos hushållsmedlemmar som är 20 år och äldre beaktas. Om den som ansöker om premien är 18 eller 19 år bör dock sökandens inkomstuppgifter beaktas i beräkningen av hushållets samlade inkomst. Syftet med att i de fallen beakta den unga vuxnas inkomster är att unga vuxna med egna hushåll inte ska bedömas som inkomstfria, om de i realiteten har självständiga hushåll som förutsätter inkomster. I praktiken kommer dock inkomsterna från en ung vuxen som bor kvar hemma även att beaktas om det är en ung vuxen i hushållet som ansöker om premien.

De samlade inkomsterna i hushållet bör justeras med hänsyn till hushållets sammansättning. Det bör ske genom att de samlade inkomsterna delas med hushållets sammanlagda konsumtionsvikt som beräknats utifrån i förordningen fastställda individuella konsumtionsvikter. De individuella

konsumtionsvikterna som är aktuella för medlemmarna i hushållet ska alltså adderas till en gemensam, sammanlagd konsumtionsvikt. De individuella konsumtionsvikterna utgår från Svensk konsumtionsenhetsskala, men är anpassade för att kunna kontrolleras automatiserat genom tillgängliga uppgifter om folkbokföring och vårdnadshavande. De individuella konsumtionsvikterna bör vara de följande:

- Vuxna i hushållet, första vuxen 1,00
- Vuxna i hushållet, andra vuxen: 0,51
- Vuxna i hushållet, ytterligare vuxen: 0,60
- Barn 0–17 år som har minst en vårdnadshavare i hushållet, första barnet: 0,52
- Barn 0–17 år som har minst en vårdnadshavare i hushållet, andra och påföljande barn: 0,42
- Unga vuxna 18 och 19 år i hushållet, första unga vuxna: 0,52
- Unga vuxna 18 och 19 år i hushållet, andra och påföljande unga vuxna: 0,42

I Svensk konsumtionsenhetsskala används begreppen ”barn 0–19 år” respektive ”växelvis boende barn 0–19 år”. Naturvårdsverket anser att det skulle kräva en oproportionerlig utredningsinsats i handläggningen för att avgöra om ett barn i hushållet är växelvis boende eller inte, eftersom ett barn endast kan folkbokföras på ett ställe. I stället bör barn beaktas i viktningen om de har vårdnadshavare i sökandens hushåll, oberoende om barnet är en del av hushållet. Barnets konsumtionsvikt bör med andra ord beaktas även om barnet inte bor med vårdnadshavaren, eller endast bor med vårdnadshavaren i begränsad omfattning. En vårdnadshavare som inte har ett barn stadigvarande boende hos sig har kostnader för barnet i form av underhållsstöd. Även sådana kostnader bör beaktas i konsumtionsviktningen, vilket motiverar att ett barn kan ingå i hushållets konsumtionsvikt, även om barnet faktiskt inte tillhör hushållet. Barn har vårdnadshavare till 18 års ålder. Barn bör därför betraktas som barn till och med 17 års ålder. Det skulle komplicera utredningen i handläggningen avsevärt om hänsyn skulle tas till om hushållsmedlemmar under 20 år arbetade eller inte, medan en gränsdragning utifrån ålder skulle underlätta handläggningen. Unga vuxna som är 18 och 19 år bör därför utgöra en egen viktkategori, med samma viktning som barn 0–17 år. För att en ung vuxens konsumtionsvikt ska beaktas bör det dock krävas att personen är en del av hushållet, det vill säga att personen är folkbokförd där. Om sökanden är ung vuxen bör denne betraktas som vuxen vid konsumtionsviktningen.

Höginkomsttagare bör inte ingå i premiens målgrupp. Beroende på ett hushålls sammansättning och vilka individuella inkomster hushållsmedlemmarna har, kan dock ett hushåll ha sammanlagda inkomster som inte överstiger 80 procent av medel, trots att en enskild hushållsmedlem har en hög inkomst. Det bör därför vara motiverat med ett inkomsttak. Inkomsttaket föreslås utgöras av gränsen för statlig inkomstskatt. Om sökanden eller någon annan person i hushållet betalar statlig inkomstskatt bör hushållet inte kvalificera för premien. För att inte ge unga vuxna eller barn sämre incitament att tjäna pengar bör dock endast hushållsmedlemmar som är 20 år eller äldre beaktas. Kontrollen av statlig inkomstskatt bör göras på samma inkomstuppgifter som ligger till grund för inkomstberäkningen, det vill säga de senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifterna. Det bör följaktligen införas ett krav på att sökanden eller någon annan person i sökandens hushåll, om de är 20 år eller äldre, inte får ha betalat statlig inkomstskatt enligt de senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifterna. Om den sökande är 18 eller 19 bör det dock krävas att inte heller sökanden betalat statlig inkomstskatt.

Premiens målgrupp bör vara folkbokförda i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Naturvårdsverket har identifierat landsbygdskommuner genom den kommunindelning i sex kommunkategorier som Tillväxtverket ansvarar för. Med

landsbygdskommuner avses kommungrupp 3–6 i kommunindelningen, det vill säga glesa blandade kommuner, tätortsnära landsbygdskommuner, glesa landsbygdskommuner samt mycket glesa landsbygdskommuner. Totalt ingår 177 kommuner i dessa kommungrupper. För att tydliggöra förutsättningarna för elbilspremien bör dessa 177 kommuner anges i en bilaga till förordningen. Landsbygdskommunerna som ingår i stödområdet bör vara desamma under hela den tid som det ska vara möjligt att beviljas elbilspremien, det vill säga fram till slutet av år 2029. Förteckningen över kommuner i bilagan bör därför inte behöva ändras över tid. För att nå premiens avsedda målgrupp bör dessa områden kompletteras med områden i de mer tätbefolkade kommungrupperna där tillgång till kollektivtrafik är begränsad. I sin analys har Naturvårdsverket bedömt att tillgången till kollektivtrafik ska anses begränsad vid färre än 243 kollektivtrafikavgångar per vecka per kvadratkilometer. Med den gränsen sammanfaller definitionen av begränsad tillgång till kollektivtrafik väl med dels stora delar av de ovan nämnda landsbygdskommunerna, dels med det så kallade demografiska statistikområdet kategori A (DeSO A). Demografiska statistikområden är en av Statistiska centralbyrån skapad rikstäckande indelning som delar in Sverige i 5 984 områden som följer läns- och kommungränserna. Kategori A ligger till största delen utanför större befolkningskoncentrationer eller tätorter. DeSO-områden är stabila över tid och kommer sannolikt inte att ändras under den tid som det kommer att vara möjligt att beviljas elbilspremien, det vill säga fram till slutet av år 2029. Det bör därför vara möjligt att ange DeSO A-områdena genom att förteckna dessa i en bilaga till förordningen. Förteckningen bör inte behöva ändras över tid. DeSO-områden anges genom en kod. Det kommer inte att för gemene man att vara möjligt att genom att läsa koden förstå vilket område det är som avses. Förteckningen över DeSO A bör därför kompletteras med tydlig vägledning om vilka DeSO-områden som ingår i stödområdet och om en sökandes adress ingår i ett sådant område. Endast de DeSO A-områden som inte ligger i en av stödområdets landsbygdskommuner behöver anges i bilagan. På så sätt utgör DeSO A-områdena ett komplement till landsbygdskommunerna.

Det finns en risk att stödsökande tillfälligt folkbokförs sig inom stödområdet eller i ett hushåll i syfte att berättigas premien. För att begränsa risken för sådana tillfälliga ändringar i folkbokföringen bör det finnas ett krav på att sökanden ska vara folkbokförd på en och samma bostad inom stödområdet under viss tid. Enligt folkbokföringslagen ska folkbokföring ske på en fastighet, eller om fastigheten innehåller flera bostadslägenheter, på en lägenhet. Det bör därför krävas att sökanden ska vara folkbokförd på en och samma fastighet eller i förekommande fall lägenhet under en viss tid. Fastigheten eller lägenheten ska vara belägen i stödområdet. Ett krav avseende folkbokföring kan vara bakåtsyftande, framåtsyftande eller kombinera dessa. Med hänsyn till att premiens målgrupp ska vara bosatta inom stödområdet, och rimligtvis använda elbilen med utgångspunkt i området, bör kravet vara framåtsyftande. Sökanden bör därför vara folkbokförd på ett och samma ställe under viss tid från att ansökan kommit in till Naturvårdsverket. Samtidigt bör förutsättningarna för premien inte begränsa sökandens möjlighet att flytta i allt för stor utsträckning. Naturvårdsverket anser att en rimlig avvägning mellan dessa intressen är att sökanden ska vara folkbokförd på en och samma fastighet, eller i förekommande fall lägenhet, inom stödområdet i minst fyra månader från att ansökan kom in till Naturvårdsverket.

En förutsättning för att elbilspremien ska få betalas ut bör vara att sökanden köper eller leasar en elbil. Vem som är ägare eller brukare av en elbil kan utläsas ur vägtrafikregistret. För att kunna kontrollera kravet på ett effektivt sätt bör kravet utgå från vilka uppgifter som finns i vägtrafikregistret, det vill säga om sökanden är ägare till eller brukare av bilen. Vid så kallad operationell leasing förekommer det dock att leasinggivaren och inte leasingtagaren registreras som brukare. I det fallet kan det därför inte utläsas ur vägtrafikregistret om sökanden är leasingtagare till bilen. Att kontrollera om sökanden leasar en elbil skulle kräva manuell handläggning. Naturvårdsverket bedömer att det skulle bli allt för resurskrävande. Därutöver bör det vara möjligt för en leasinggivare som erbjuder operationell leasing att ange leasingtagare som brukare i vägtrafikregistret. Mot denna bakgrund anser Naturvårdsverket

att elbilspremien inte bör anpassas för att göra det möjligt att beakta om sökandens hushåll leasar en elbil utan att någon hushållsmedlem anges som brukare av bilen i vägtrafikregistret. Elbilen bör ha köpts tidigast den 13 januari 2026, då förordningen föreslås träda i kraft. Om sökanden leasar elbilen bör sökanden ha registrerats som brukare tidigast den 13 januari 2024. Elbilen bör vara påställd och inte belagd med körförbud.

I avsnitt 2.7 föreslås att det ska vara möjligt att ansöka antingen efter att sökanden köpt eller börjat leasa elbilen, eller innan köpet sker eller leasingen påbörjas. Om en sökande köper eller börjar leasa elbilen först och ansöker därefter, bör det finnas ett krav på att en ansökan om elbilspremie ska ha kommit in till Naturvårdsverket inom viss tid efter att sökanden registrerats som köpare till eller brukare av elbilen. Naturvårdsverket föreslår att tidsfristen ska vara två månader. Om sökanden inte köpt eller börjat leasa en elbil när ansökan kommit in bör Naturvårdsverket pröva om alla förutsättningar förutom kraven på elbilen är uppfyllda, och om så är fallet, bevilja elbilspremien med villkor om att sökanden ska köpa eller börja leasa en elbil inom viss tid. Tiden bör vara tillräcklig för att en elbil ska hinna levereras, men samtidigt inte så lång att medel binds upp i onödan och begränsar andra från att få premien, om sökanden inte skaffar någon elbil. Naturvårdsverket anser att en rimlig avvägning kan vara att sätta tidsgränsen till fyra månader. Tidsfristen bör dock anges som villkor för beslutet och inte i förordningen, för att kunna anpassas efter behov. Villkoret bör även ange att sökanden inom samma tid ska underrätta Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer. Registreringsnumret behövs för Naturvårdsverkets administrering och handläggning.

En förutsättning för att kunna beviljas medel för en elbil från den sociala klimatfonden är att sökanden i princip saknar medel för att köpa en elbil.<sup>7</sup> En sökande vars hushåll redan har en elbil bör därför inte kunna beviljas elbilspremien. Ett hushåll som har tillgång till en elbil bör inte heller kunna anses i hög grad drabbad av ETS 2. Naturvårdsverket anser att detta även gäller för laddhybrider. Det bör därför finnas ett krav på att sökanden och dennes hushåll inte får ha ägt eller leasat en annan elbil än den ansökan om premien avser, eller laddhybrid, under en viss period före ansökan. Den perioden kan vara de tolv månader som föregår att ansökan kommit in till Naturvårdsverket. Att sökandens hushåll inte får ha ägt eller leasat en annan elbil än den ansökan avser under den tolv månadersperiod som föregår ansökan innebär, i kombination med kravet på att det inte bör vara möjligt att beviljas premien för en elbil som tidigare legat till grund för att premien betalats ut till sökanden, att det inte kommer att vara möjligt för flera hushållsmedlemmar att få elbilspremien samtidigt. Om någon i hushållet äger en elbil eller laddhybrid går att utläsa ur vägtrafikregistret. Det är även möjligt att se om en elbil leasas om leasingtagaren är registrerad som brukare av elbilen. Det är däremot inte möjligt att se om en elbil eller laddhybrid leasas vid operationell leasing när leasinggivaren är registrerad i vägtrafikregistret som brukare av bilen. För att kravet på att inte ha haft en elbil eller laddhybrid även ska omfatta den senare typen av leasing bör kravet formuleras utan hänvisning till vägtrafikregistret, det vill säga att sökanden eller annan hushållsmedlem inte får ha leasat en annan elbil eller en laddhybrid under den tolv månadersperiod som föregår ansökan. Det är dock endast möjligt att kontrollera att hushållet inte äger eller leasar, eller har ägt eller leasat, en elbil eller laddhybrid i vägtrafikregistret. Det är möjligt att kontrollera i vägtrafikregistret att ett leasingförhållande inte föreligger och inte har förelegat. Det bör dock inte vara möjligt att på annat sätt bevisa att ett leasingförhållande inte förekommit.

Det bör inte vara möjligt att bli överkompenserad genom elbilspremien, det vill säga att premien ska utgå med mer än 100 procent av elbilens kostnad. Det bör därför finnas ett krav på att elbilen som premien delfinansierar inte är billigare än det högsta möjliga stödbeloppet. I avsnitt 2.6 föreslås det att premien ska minska från och med år 2029. Minimikostnaden för elbilen kommer därmed att variera

---

<sup>7</sup> Jfr artikel 8.1 f) jämte artikel 2.12 och 2.2 i förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden.

över tid. Elbilens pris bör inte understiga minimipriset tillika den maximala premien som gäller vid tidpunkten för ansökan. Om bilen leasas bör månadskostnaden inte vara lägre än 1/36 av beloppet. Det bör även finnas ett takpris för elbilen. Detta eftersom hushåll med högre inkomster eller tillgång till kapital förväntas föredra premiumbilar i högre utsträckning än hushåll med lägre inkomster. Eftersom endast skattepliktiga inkomster beaktas i inkomstbedömningen finns det en risk att personer med stora kapitaltillgångar men låga inkomster berättigas premien. Ett pristak är motiverat eftersom det bidrar till att minska risken för att premien går till fel målgrupp. Med hänsyn till kostnaden för de elbilar som premien förväntas delfinansiera och i syfte att inte begränsa målgruppens möjligheter att välja elbil allt för mycket bör pristaket uppgå till 500 000 kronor för en köpt elbil. Vid leasing motsvaras den prisenivån av en månadskostnad om 4 700 kr i 36 månader. Pristaken bör därför vara 500 000 kronor för elbilar som ägs av premiemottagare, och 4 700 kronor för elbilar som mottagaren leasar.

## 2.5 Övriga förutsättningar för elbilspremier

**Naturvårdsverkets förslag:** Följande förutsättningar ska vara uppfyllda för att en ansökan om elbilspremie ska beviljas.

Elbilspremier får endast lämnas en gång per sökande.

Sökandens hushåll kan endast få elbilspremier för en och samma elbil en gång.

Premien ska inte få beviljas om elbilen har ägts av någon i sökandens hushåll eller en närstående.

Premien ska inte få beviljas om den köpta eller leasade elbilen är avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av sökanden, någon i sökandens hushåll eller en närstående.

Premien ska inte få beviljas om sökanden eller någon i sökandens hushåll har skulder som avser vissa förfallna skatter eller avgifter.

**Skälen till förslaget:** Elbilspremier bör endast få lämnas en gång per sökande. Det motiveras bland annat av att det finns begränsat med medel till premien, och att dessa bör fördelas till så många mottagare som möjligt.

Det bör inte vara möjligt för någon i sökandens hushåll att få elbilspremier för en elbil som någon annan i hushållet tidigare fått premien för. En elbil bör dock kunna ligga till grund för elbilspremier flera gånger, så länge den sökande inte tillhör samma hushåll som den som tidigare fått elbilspremier för elbilen.

Det bör inte finnas något krav på att sökanden ska äga eller leasa elbilen under en viss minsta tid. En sökande är dock endast berättigad elbilspremier under förutsättning att den har kvar elbilen.

Premien bör stimulera andrahandsmarknaden för elbilar. Premien bör därför inte lämnas till en sökande som köpt en elbil som ägts av någon i sökandens hushåll eller en närstående. I avsnitt 2.8 föreslås att sökanden i ansökan ska intyga på heder och samvete att elbilen inte ägts av någon i sökandens hushåll eller en närstående. Om närstående, se avsnitt 2.3.

I avsnitt 2.2 föreslås att premien endast ska få lämnas till privatpersoner. Det bör därför införas ett krav på att elbilen som köps eller leasas inte får vara avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av sökanden, någon i sökandens hushåll eller en närstående. I avsnitt 2.8 föreslås att sökanden i ansökan ska intyga på heder och samvete att sökanden, någon i sökandens hushåll eller en närstående inte avser att använda den köpta eller leasade elbilen i sådan verksamhet.

Elbilspremier bör inte beviljas om sökanden eller någon i sökandens hushåll har skulder som avser förfallna skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om



trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Det krävs en reglering som hindrar eller i vart fall minskar risken för att bilar som ligger till grund för premien ägs av bilmålvakter. Eftersom hela hushållets bilinnehav beaktas i prövningen är det relevant att kravet avseende förfallna skatter och avgifter riktar sig mot hushållet och inte enbart mot sökanden. Om en uppkommen skuld har betalats innan Naturvårdsverket prövar ansökan bör det inte hindra att elbilspremierna lämnas till sökanden.

## 2.6 Elbilspremiens storlek

**Naturvårdsverkets förslag:** Om en ansökan kommit in till Naturvårdsverket före den 1 juli 2028 ska elbilspremierna uppgå till högst 54 000 kr. Premien sänks därefter och ska, om en ansökan inkommit den 1 juli 2028 eller senare, uppgå till högst 36 000 kr.

**Skälen till förslaget:** Elbilspremiens storlek ska vara precis så stor så att hushållen i målgruppen väljer att skaffa en elbil. Avgörande faktorer är målgruppens betalningsvilja, priser på nya, begagnade och leasade bilar samt lönsamheten i att byta till elbil. Vid en sammanvägning av dessa faktorer bedömer Naturvårdsverket att en rimlig storlek på premien kan vara 1 500 kronor per månad. I avsnitt 2.10 föreslås det att premien ska betalas ut varje månad i högst 36 månader med lika stora belopp vid varje utbetalning. Under dessa förutsättningar kommer elbilspremierna som högst att kunna uppgå till 54 000 kronor per elbil. Storleken på premien bör sänkas efter några år, eftersom det är rimligt att anta att priserna på elbilar kommer att sjunka framöver. Det ger också incitament för hushållen att ansöka tidigare snarare än senare. Premien bör därför upp till högst 36 000 kronor, motsvarande 1 000 kr per månad, från och med den 1 juli 2028. För att en sökande ska kunna förutse hur stor premie som denne kan få utbetald bör aktuellt stödbelopp avgöras av när ansökan kommit in till Naturvårdsverket.

## 2.7 Tidpunkt för ansökan

**Naturvårdsverkets förslag:** Det ska vara möjligt att ansöka om elbilspremie innan eller efter sökanden har köpt eller börjat leasa en elbil. Ansökan ska ha kommit in till Naturvårdsverket senast den 30 juni 2029.

**Skälen till förslaget:** Det bör vara möjligt att ansöka antingen efter att sökanden köpt eller börjat leasa elbilen, eller innan köpet sker eller leasingen påbörjas. Om premien avser en begagnad elbil kan det vara nödvändigt för en sökande att kunna söka efter att bilen köpts. För någon annan kan det vara nödvändigt att försäkra sig om att den kommer att beviljas premien innan den har ekonomisk möjlighet att köpa eller leasa en elbil. Om sökanden köper eller börjar leasa elbilen innan Naturvårdsverket beviljat ansökan, bör dock ansökan ges in i relativt nära anslutning till att köpet sker eller leasingen påbörjas. Det bör även ligga i sökandens intresse att få premien utbetald i nära anslutning till att bilen anskaffats. I avsnitt 2.4 föreslår Naturvårdsverket att ansökan ska ha kommit in till Naturvårdsverket inom två månader från att sökanden registrerats som köpare eller leasingtagare till elbilen, i de fall sökanden köpt eller börjat leasa bilen före ansökan om stöd kommit in till Naturvårdsverket. Om sökanden inte köpt eller börjat leasa en elbil innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket bör sökanden köpa eller börja leasa elbilen inom en viss tidsfrist som anges som villkor för beslutet. För att kunna anpassa fristen efter behov bör fristen inte anges i förordningen.

Förvaltningslagen (2017:900) innehåller inte formkrav för hur ett ärende inleds hos en förvaltningsmyndighet. Om ett ärende ska inledas på ett visst sätt behöver det införas en bestämmelse som anger på vilket sätt ärendet ska inledas (prop. 2016/17:180 s. 132). För att underlätta hanteringen

av elbilspremie bör ansökan om elbilspremie vara skriftlig och den bör ges in elektroniskt till Naturvårdsverket på det sätt myndigheten anvisar.

Eftersom elbilspremie är tillfällig bör det i förordningen anges ett sista datum för när ansökan senast ska ha kommit in till Naturvårdsverket. Det är nödvändigt för att Naturvårdsverket ska hinna handlägga ärenden inom den tid det finns medel avsatta för premien. För att Naturvårdsverket ska hinna besluta om premien och göra 36 månadsvisa utbetalningar bör ansökan ha kommit in till Naturvårdsverket senast den 30 juni 2029.

## 2.8 Ansökans innehåll

**Naturvårdsverkets förslag:** Ansökan ska innehålla uppgifter om sökanden och elbilen. Sökanden ska lämna en försäkran om att denne kommer att vara folkbokförd inom en kommun eller ett område med begränsad kollektivtrafik som anges i bilagor till förordningen i minst fyra månader från att ansökan kommit in till Naturvårdsverket. Sökanden ska även försäkra att elbilen inte är avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av sökanden, någon i sökandens hushåll eller en närstående eller har ägts av någon i sökandens hushåll eller av en närstående innan sökanden registrerats i vägtrafikregistret som ägare eller brukare till bilen. Sökanden ska även lämna en försäkra om att elbilens pris inte understiger minimipriset eller överstiger maximipriset som anges i förordningen. Uppgifterna som sökanden försäkrar ska lämnas på heder och samvete. Sökanden ska på begäran av Naturvårdsverket lämna de ytterligare handlingar eller uppgifter som behövs för prövningen.

**Skälen till förslaget:** Det finns ett antal uppgifter som behövs för att Naturvårdsverket ska kunna pröva ansökan om elbilspremie. Naturvårdsverket behöver vissa uppgifter för att kunna identifiera sökanden och vart premien ska betalas ut. För att underlätta administreringen av premien behöver Naturvårdsverket även ha uppgift om elbilens registreringsnummer, i de fall sökanden köpt eller börjat leasa en elbil när denne ansöker om premien. Sökanden bör också lämna eventuella andra uppgifter som Naturvårdsverket kan behöva för att kunna pröva ansökan.

I avsnitt 2.4 föreslås att sökanden ska vara folkbokförd i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad kollektivtrafik i minst fyra månader från att ansökan kommit in till Naturvårdsverket. Eftersom kravet är framåtsyftande kan det inte kontrolleras genom uppgifter i folkbokföringsregistret vid prövningen av ansökan. Sökanden bör därför intyga att denne kommer att bo i stödområdet i minst fyra månader från dagen då ansökan kom in till Naturvårdsverket. När fyra månader gått från att ansökan kommit in till Naturvårdsverket kan Naturvårdsverket kontrollera om kravet uppfyllts inom ramen för tillsyn, se avsnitt 2.12

I avsnitt 2.5 föreslås att premien inte ska få beviljas till en sökande som avser att använda den köpta eller leasade elbilen i enskild näringsverksamhet. Den köpta eller leasade elbilen får inte heller vara avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av en hushållsmedlem eller en närstående. Det är dock inte möjligt att utifrån uppgifterna i vägtrafikregistret avgöra om en bil används i enskild näringsverksamhet eller om den används privat. Bilar som används i enskild näringsverksamhet registreras på personnummer precis som bilar som inte används i sådan verksamhet. Det är möjligt att kontrollera om en person bedriver enskild näringsverksamhet genom att se om denne är registrerad för F-skatt. Naturvårdsverket har i dag inte åtkomst till sådana uppgifter hos Skatteverket som möjliggör kontroll på ett enkelt sätt. Därför bör det krävas att sökanden i ansökan intygar att elbilen inte är avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av sökanden, en hushållsmedlem eller en närstående. Vad som avses med närstående framgår av avsnitt 2.3. Något intygande avseende bilen med förbränningsmotor bör inte krävas om sökandens hushåll inte är skyldigt att ha ägt eller leasat en sådan bil.

Premien bör inte få beviljas en sökande som har skaffat en elbil som ägts av en hushållsmedlem eller en närstående. Vilka som ägt ett fordon är möjligt att kontrollera i vägtrafikregistret men det skulle också behövas en kontroll av om de registrerade ägarna är närstående till sökanden eller till någon hushållsmedlem. Kontroll av släktskap kan göras i folkbokföringsregistret, men Naturvårdsverket har i dag inte åtkomst till uppgifter hos Skatteverket som skulle möjliggöra en sådan kontroll på ett enkelt sätt. Att kontrollera släktskap genom folkbokföringsregistret bedöms inte motiverat. Det bör därför införas ett krav på att sökanden i ansökan ska intyga att elbilen inte har ägts av en närstående. Av effektivitetsskäl bör det även krävas att sökanden ska intyga att elbilen inte ägts av någon i hushållet. Naturvårdsverket föreslår att det ska anges ett prisspann för elbilen i form av ett minimipris och ett maximipris, se avsnitt 2.4. Det är möjligt att kontrollera efterlevnaden av kravet på elbilens pris genom att låta sökanden ge in styrkande underlag. En sådan kontroll skulle kräva manuell hantering, vilket skulle omöjliggöra den automatiserade behandlingen som eftersträvas för handläggningen av elbilspremien. Naturvårdsverket föreslår därför att kravet på att elbilens pris faller inom det angivna prisspannet ska kontrolleras genom intygande från sökanden. En sådan kontroll bör förenas med en möjlighet till tillsyn, i vilken Naturvårdsverket i efterhand kan begära underlag där elbilens pris framgår. Om det visar sig att kravet på elbilens pris inte varit uppfyllt har Naturvårdsverket möjlighet att återkräva premien.

För att underlätta och effektivisera handläggningen bör en ansökan innehålla samma uppgifter oavsett om sökanden skaffat elbilen vid tidpunkten för ansökan eller inte. Det innebär att sökanden i vissa fall kommer att behöva intyga uppgifter om en elbil som denne ännu inte skaffat.

Skulle det visa sig att sökanden har lämnat oriktiga uppgifter i ansökan kan det utgöra grund för att sökanden blir återbetalningsskyldig, se avsnitt 2.11. De uppgifter som sökanden ska försäkra bör lämnas på heder och samvete. En osann uppgift kan bedömas som osann försäkran enligt brottsbalken (15 kap. 10 § brottsbalken). Ett avsiktligt lämnande av oriktiga uppgifter kan också bedömas som bedrägeri enligt brottsbalken (9 kap. 1 § brottsbalken). Se vidare i avsnitt 2.13.

## 2.9 Prövning och beslut om att bevilja elbilspremien

**Naturvårdsverkets förslag:** Frågor om elbilspremien ska prövas av Naturvårdsverket. Ett beslut att bevilja elbilspremie ska förenas med villkor om förutsättningarna för utbetalning av premien. Ett beslut att bevilja en elbilspremie får dessutom förenas med de villkor som i övrigt behövs för att tillgodose syftet med premien. Ett beslut om elbilspremie ska även innehålla ett villkor om att mottagaren av en elbilspremie ska tillåta Europeiska kommissionen, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning, Europeiska revisionsrätten och, i tillämpliga fall, Europeiska åklagarmyndigheten att utöva sina rättigheter i enlighet med artikel 129.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget.

**Skälen till förslaget:** Naturvårdsverket ska pröva frågor om elbilspremien. Det föreslås bestämmelser som utförligt klargör under vilka förutsättningar elbilspremien får lämnas. Det bör dock finnas en möjlighet för Naturvårdsverket att förena ett beslut om elbilspremie med de eventuella ytterligare villkor som behövs för att tillgodose syftet med premien. Sådana villkor bör, som anges i avsnitt 2.4, bland annat avse den tid inom vilken sökanden ska registreras som ägare eller brukare av en elbil som underrätta Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer, om sökanden inte skaffat elbilen innan ansökan om premien kommit in till Naturvårdsverket.

Ett beslut att bevilja en elbilspremie bör innehålla villkor om förutsättningarna för utbetalning av premien. Genom att ange förutsättningarna för utbetalning kan utbetalningarna betraktas som en

verkställighet av beslutet att bevilja stöd, vilket innebär att Naturvårdsverket inte behöver fatta särskilda beslut om utbetalning. Se vidare i avsnitt 2.10.

Av artikel 21.1 e i förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden följer en skyldighet för medlemsstaterna att ålägga alla slutmottagare av anslag som har betalats ut för att genomföra de åtgärder och investeringar som ingår i planen att uttryckligen tillåta kommissionen, Olaf, revisionsrätten och, i tillämpliga fall, Eppo att utöva sina rättigheter i enlighet med artikel 129.1 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 och införa liknande skyldigheter för alla slutmottagare av utbetalade medel. Förordningen (EU, Euratom) 2018/1046 är dock upphävd och ersatt med Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget. Enligt övergångsbestämmelser i artikel 279 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 ska hänvisningar till den upphävda förordningen (EU, Euratom) 2018/1046 anses som hänvisningar till förordningen (EU, Euratom) 2024/2509. Artikel 129 i den upphävda förordningen motsvarar artikel 129 i den nya förordningen.

Av artikel 129.1 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 följer att varje person eller enhet som mottar unionsmedel ska samarbeta till fullo för att skydda unionens ekonomiska intressen och ska som ett villkor för mottagande av medel bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Eppo när det gäller de medlemsstater som deltar i fördjupat samarbete enligt förordning (EU) 2017/1939, Olaf, revisionsrätten och, i tillämpliga fall, relevanta nationella myndigheter ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt. När det gäller Olaf ska dessa rättigheter innefatta rätten att genomföra utredningar, däribland kontroller på plats och inspektioner, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013. Sverige deltar i fördjupat samarbete enligt förordning (EU) 2017/1939 sedan sommaren 2024. Skyldigheterna för en mottagare av elbilspremie att tillåta att de unionsrättsliga institutionerna utövar sina rättigheter enligt EU:s budgetförordning ska därför även omfatta Europeiska åklagarmyndigheten, Eppo.

Förslaget till bestämmelse om premiemottagarens skyldighet att tillåta att de unionsrättsliga institutionerna utövar sina rättigheter enligt EU:s budgetförordning har fått sin utformning med utgångspunkt i en motsvarande bestämmelse i 17 a § 1 förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar och 13 a § 1 förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Enligt dessa bestämmelser ska skyldigheten att tillåta utövande av de nämnda rättigheterna föras in som ett villkor för beslutet. Det är även möjligt att utforma det aktuella tillåtandet som en förutsättning för att premien ska kunna beviljas.<sup>8</sup> Naturvårdsverket anser dock att kravet bör anges som ett villkor för beslutet.

## 2.10 Utbetalning av elbilspremie

**Naturvårdsverkets förslag:** En elbilspremie ska betalas ut under förutsättning att mottagaren av premien är registrerad i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av elbilen. Registreringen ska vara sammanhängande under den period som premien betalas ut. Den första utbetalningen ska göras när sådan registrering skett. En beviljad elbilspremie ska betalas ut en gång per månad i som längst 36 månader efter att mottagaren registrerades som ägare eller brukare av elbilen. Om ansökan om elbilspremie kommit in till Naturvårdsverket före den 1 juli 2028 ska premien betalas ut med 1 500 kr per månad. Om ansökan om elbilspremie kommit in till Naturvårdsverket den 1 juli 2028 eller senare

<sup>8</sup> Se exempelvis 1 a § punkt 1 i förordning (2016:881) om statligt investeringsstöd för hyresbostäder och bostäder för studerande och 1 a § punkt 1 i förordning (2021:664) om stöd till energieffektivisering i flerbostadshus.

ska premien betalas ut med 1 000 kr per månad. Naturvårdsverket får betala ut premien med annan frekvens om det krävs för att kunna lämna premien.

Om elbilen skrotats på grund av trafikolycka får premien betalas ut trots att mottagaren inte är registrerad som ägare av eller brukare till elbilen.

Naturvårdsverket får besluta att en beviljad premie helt eller delvis inte ska betala ut om mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att premien beviljats felaktigt.

Naturvårdsverket ska även få besluta att helt eller delvis inte betala ut en beviljad premie om premien har beviljats felaktigt på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga. Vidare får Naturvårdsverket besluta att en beviljad elbilspremie helt eller delvis inte ska betalas ut om premien av någon annan orsak har beviljats felaktigt och mottagaren borde ha insett detta. Naturvårdsverket får även besluta att helt eller delvis inte betala ut premien om ett villkor för premien inte har följts.

Naturvårdsverket får även besluta att helt eller delvis inte betala ut premien om elbilen inte varit påställd eller har meddelats körförbud vid tidpunkten för sökandens underrättelse till

Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer, eller om elbilen legat till grund för att elbilspremie tidigare har betalats ut till någon i sökandens hushåll.<sup>9</sup> Slutligen får Naturvårdsverket besluta att helt eller delvis inte betala ut premien om förutsättningarna för utbetalning inte är uppfyllda.

**Skälen till förslaget:** I avsnitt 2.6 föreslås att elbilspremie som mest ska uppgå till 54 000 kronor om en ansökan inkommit före den 1 juli 2028 och 36 000 kronor om en ansökan inkommit den 1 juli 2028 eller senare. Hela beloppet bör inte betalas ut vid ett och samma tillfälle, i syfte att minska risken för att hushållet gör sig av med elbilen strax efter att premien har betalats ut. Naturvårdsverket anser att premien bör betalas ut i lika stora delar genom månadsvisa utbetalningar vid som mest 36 tillfällen under den period om 36 månader som följer efter att sökanden registrerats som ägare eller brukare av elbilen. Valet av utbetalningar under just 36 månader beror på att många leasingkontrakt löper under tre år. Utbetalningar kommer att ske under förutsättning att mottagaren av premien är registrerad som ägare eller brukare av elbilen. Registreringen ska vara sammanhängande under den period som premien betalas ut. Registreringen kan kontrolleras automatiserat genom vägtrafikregistret vilket innebär att mottagaren inte behöver begära utbetalning för att få premien. En sökande som inte är registrerad i vägtrafikregistret som ägare eller brukare av en elbil vid tidpunkten för ansökan behöver dock meddela Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer, när sökanden köpt eller börjat leasa bilen. Kontroll av registrering föreslås ske i samband med varje utbetalning, det vill säga en gång per månad. Om kontrollen visar att mottagaren är registrerad som ägare eller brukare av den elbil som legat till grund för premien kan utbetalning ske. Hur många utbetalningar mottagaren kommer att få beror därmed på hur länge denne har kvar elbilen. Den första utbetalningen får ske när mottagaren har köpt eller leasat bilen. Om mottagaren skaffat bilen innan ansökan kan utbetalningen därmed ske i samband med att ansökan beviljas. Om mottagaren ansöker om premien innan den skaffat elbilen bör beslutet att bevilja premien förenas med ett villkor om att mottagaren inom viss tid ska vara registrerad som ägare till eller brukare av en elbil som uppfyller kraven i förordningen, samt att sökanden inom samma tid ska underrätta Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer. I de fallen kan utbetalning ske när underrättelse skett och registreringen kontrollerats. Utgångspunkten bör vara att premien ska betalas ut med lika stora belopp, en gång per månad i som längst 36 månader. Trettiosexmånadersperiod bör räknas från och med att mottagaren registrerats som ägare eller brukare av elbilen. Med en sådan lösning kan en sökande teckna ett treårigt leasingavtal och få premien under hela leasingperioden. Om trettiosexmånadersperioden räknas från exempelvis dagen då den första utbetalningen görs skulle mottagaren sannolikt inte kunna få stöd för de sista månaderna av den

---

<sup>9</sup> Ändringsförslag som ingivits av Naturvårdsverket den 10 juni 2025

treåriga leasingen, eftersom innehav av elbil föreslås vara en förutsättning för att premien ska kunna betalas ut. Om trettiosexmånadersperioden räknas från dagen då sökanden registreras som ägare eller brukare i vägtrafikregistret innebär det att det i praktiken kommer att bli nödvändigt att göra vissa utbetalningar samma månad för att mottagaren ska kunna få 36 utbetalningar under trettiosexmånadersperioden. Det bör därför anges i förordningen att Naturvårdsverket får betala ut premien med annan frekvens än månadsvis om det krävs för att kunna lämna premien.

Om en elbil behöver skrotas till följd av en trafikolycka kan kostnaderna för bilen kvarstå, trots att mottagaren av premien inte längre är registrerad som ägare eller brukare av elbilen. Naturvårdsverket anser att det bör vara motiverat att kunna fortsätta att betala ut premien i dessa fall, trots att mottagaren inte längre uppfyller kravet på registrering. Liknande lösningar fanns i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar och finns i förordningen (2024:627) om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil.

Naturvårdsverket anser att utbetalningarna inte behöver föregås av beslut om utbetalning, utan kan betraktas som en verkställighet av beslutet att bevilja stöd. Ett villkor om att bevilja elbilspremien föreslås förenas med villkor om förutsättningarna för utbetalning av premien, se avsnitt 2.9. Utbetalning kommer att ske om Naturvårdsverkets månadsvisa kontroll visar att förutsättningarna är uppfyllda.

Om en premie inte ska betalas ut bör det dock fastslås i ett beslut. Naturvårdsverket bör under vissa omständigheter kunna besluta att helt eller delvis inte betala ut en beviljad premie. För det första bör ett sådant beslut kunna fattas om mottagaren av premien orsakat att premien beviljats felaktigt. För det andra bör ett sådant beslut kunna fattas om premien felaktigt beviljats på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga. För det tredje bör Naturvårdsverket kunna fatta ett beslut att helt eller delvis inte betala ut premien om premien av någon annan orsak har beviljats felaktigt och mottagaren borde ha insett detta. Naturvårdsverket bör även kunna fatta ett sådant beslut om ett villkor för premien inte har följts. Ett sådant villkor kan exempelvis avse att sökanden inte registrerats som ägare eller brukare av en elbil om underrättat Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer inom den tidsfrist som angetts som villkor för att beslutet att bevilja ansökan. Naturvårdsverket får även besluta att helt eller delvis inte betala ut premien om elbilen inte varit påställd eller har meddelats körförbud vid tidpunkten för sökandens underrättelse till Naturvårdsverket om elbilens registreringsnummer, eller om elbilen legat till grund för att elbilspremien tidigare har betalats ut till någon i sökandens hushåll.<sup>10</sup> Slutligen bör Naturvårdsverket kunna besluta att helt eller delvis inte betala ut premien om förutsättningarna för utbetalning inte är uppfyllda, det vill säga om mottagaren inte äger eller leasar elbilen vid de kontroller som föreslås ske i samband med utbetalning, eller inte ägt eller leasat elbilen under en sammanhängande period. Naturvårdsverket beslut att inte betala ut premien kommer som utgångspunkt avse hela det återstående beloppet. En mottagare av premien kommer i sådana fall inte att få fler utbetalningar efter att ett sådant beslut fattats.

I avsnitt 2.11 föreslås det att mottagaren kan bli återbetalningsskyldig om det vid en kontroll av registrering i vägtrafikregistret visar sig att premiemottagaren har gjort sig av med elbilen mellan två utbetalningar. Återbetalningsskyldigheten bör i det fallet stå i proportion till den del av året under vilken mottagaren varit utan bilen.

Sökanden bör inte behöva begära utbetalning för att utbetalningarna ska kunna ske. Prövningen av om det finns förutsättningar att betala ut medel bör initieras automatiskt i Naturvårdsverkets handläggningssystem. En sökande som inte köpt eller börjat leasa elbilen före ansökningstillfället kommer dock, när denne har skaffat elbil, att behöva underrätta Naturvårdsverket om elbilens

---

<sup>10</sup> Ändringsförslag som ingivits av Naturvårdsverket den 10 juni 2025

registreringsnummer inom viss tid för att utbetalning ska kunna ske. Tidsfristen bör anges som villkor för beslutet att bevilja ansökan. Om sökanden missar att meddela Naturvårdsverket om registreringsnumret inom utsatt tid bör det innebära att sökanden går miste om stödet, även om sökanden meddelar registreringsnumret efter att fristen löpt ut.

Sökanden ska inte behöva ange några kontouppgifter i sin ansökan. I stället ska premien betalas ut till det konto som finns registrerat på sökandens personnummer i Swedbanks kontoregister.

Naturvårdsverket bedömer att denna lösning minskar risken för felaktiga eller uteblivna utbetalningar samt ökad handläggning till följd av att sökanden angett felaktiga kontouppgifter i ansökan. På grund av att utbetalning sker till det konto sökanden registrerat i kontoregistret finns inte behov av att begränsa utbetalning till att endast kunna ske till vissa konton, så som svenska bankkonton, plusgiro eller bankgiro. Om sökanden inte registrerat något konto i Swedbanks kontoregister skickas premien ut på avi till sökandens folkbokföringsadress. Avin kan lösas in kostnadsfritt på något av Swedbanks bankkontor.

## 2.11 Återbetalning och återkrav

**Naturvårdsverkets förslag:** Mottagaren av en elbilspremie ska vara skyldig att betala tillbaka premien om mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att premien betalats ut felaktigt. Mottagaren ska vidare vara återbetalningsskyldig om premien har betalats ut felaktigt på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga. Mottagaren ska också vara återbetalningsskyldig om premien av någon annan orsak har betalats ut felaktigt och mottagaren borde ha insett detta. Mottagaren ska även vara återbetalningsskyldig om ett villkor för premien inte har följts. Slutligen ska mottagaren vara återbetalningsskyldig om förutsättningarna för utbetalning inte varit uppfyllda. Om mottagaren är återbetalningsskyldig ska Naturvårdsverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien tillsammans med ränta. På det belopp som en mottagare är återbetalningsskyldig för ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter. Om det finns särskilda skäl ska Naturvårdsverket få helt eller delvis avstå från kravet på återbetalning eller från kravet på ränta.

**Skälen till förslaget:** Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda och det allmänna av betungande karaktär måste meddelas med stöd av lag (8 kap. 2 § 2 regeringsformen). Utanför detta lagrum faller föreskrifter av gynnande eller neutral karaktär. En återbetalningsskyldighet är betungande. Grunden för skyldigheten är dock en gynnande lagstiftning eftersom det handlar om en förmån. Det är således möjligt att i förordning införa ett krav på att mottagaren av en premie ska vara återbetalningsskyldig (NJA 1984 s. 648 och RÅ 1995 ref 4).

Artikel 21.1 i förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden föreskriver en skyldighet för Sverige att säkerställa att det är möjligt att återkräva utbetalningar som skett på felaktiga grunder eller använts felaktigt. Det bör därför införas bestämmelser om i vilka fall en mottagare av en elbilspremie ska vara skyldig att betala tillbaka premien. För det första bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om denne orsakat att premien betalats ut felaktigt. Det skulle exempelvis kunna vara fallet om sökanden intygat att denne kommer att vara folkbokförd på en och samma fastighet eller lägenhet inom stödområdet i minst fyra månader från att ansökan kommit in till Naturvårdsverket, men det vid kontroll visar sig att sökanden inte varit det. För det andra bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om premien har betalats ut felaktigt på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga. För det tredje bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om premien av någon annan orsak har betalats ut felaktigt och mottagaren borde ha insett detta. Mottagaren bör även vara återbetalningsskyldig om ett villkor för premien inte har följts. Slutligen bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om

förutsättningarna för utbetalning inte varit uppfyllda, det vill säga om mottagaren överlåtit elbilen eller om leasingen av elbilen upphört, eller om mottagaren inte ägt eller leasat bilen under en sammanhängande period. Det bör inte finnas något krav på att mottagaren ska ha kvar elbilen under en viss minsta tid. Mottagaren bör dock endast få elbilspremien under den tid som den faktiskt har elbilen. I avsnitt 2.10 föreslås att elbilspremien ska betalas ut månadsvis under som längst 36 månader och att det vid dessa tillfällen ska kontrolleras om mottagaren äger eller leasar elbilen. Om mottagaren gör sig av med elbilen under den månad som löper mellan två kontroller bör mottagaren bli återbetalningsskyldig med ett belopp som motsvarar den del av månaden som den inte haft kvar bilen. En sista kontroll av om mottagaren har kvar elbilen bör ske en månad efter den sista utbetalningen. Detta i syfte att kontrollera om mottagaren är återbetalningsskyldig för den sista utbetalningen. När 36 månader har gått från att mottagaren köpt eller leasat bilen, bör en sökande därmed inte kunna bli återbetalningsskyldig för att den gör sig av med elbilen.

Om mottagaren är återbetalningsskyldig bör Naturvårdsverket besluta om att helt eller delvis kräva tillbaka premien. Om det finns särskilda skäl bör Naturvårdsverket helt eller delvis kunna avstå från kravet på återbetalning. Ett sådant skäl kan vara att elbilen behövt avregistreras på grund av skrotning efter en olycka, det vill säga en omständighet som mottagaren inte kunnat förväntas råda över.

Utöver krav på återbetalning av mottagen premie bör det införas en bestämmelse om att ränta ska tas ut om ett belopp som återkrävts inte har betalats i rätt tid. Ränta syftar främst till att ha en preventiv effekt, det vill säga att bidra till att den som är återbetalningsskyldig betalar tillbaka premien i rätt tid eller i vart fall så snabbt som möjligt. Det kan vidare framstå som stötande om enskilda som felaktigt får en förmån från staten inte ska behöva betala ränta på det belopp som de ska betala tillbaka. På det belopp som en mottagare är återbetalningsskyldig för bör ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter. Om det finns särskilda skäl bör Naturvårdsverket få helt eller delvis avstå från kravet på ränta. Ett sådant skäl kan vara att en felaktig utbetalning orsakats av ett misstag hos Naturvårdsverket.

## 2.12 Tillsyn och uppföljning

**Naturvårdsverkets förslag:** Naturvårdsverket ska utöva tillsyn över att villkoren för premien följs. Sökanden ska vara skyldig att på begäran av Naturvårdsverket lämna de uppgifter som behövs för Naturvårdsverkets tillsyn och för att Naturvårdsverket ska kunna följa upp premien.

**Skälen till förslaget:** I avsnitt 2.4 föreslås att sökanden ska vara folkbokförd på en och samma fastighet eller lägenhet inom stödområdet i minst fyra månader från att ansökan kom in till Naturvårdsverket. De föreslås även att kostnaden för elbilen ska hålla sig inom ett visst prisspann. I avsnitt 2.8 föreslås att en sökande ska intyga i ansökan att kraven är uppfyllda. Av både preventiva och repressiva skäl bör Naturvårdsverket ha möjligt att bedriva tillsyn över att kraven faktiskt uppfyllts. Naturvårdsverket bör även ha möjlighet att kontrollera om en mottagare av elbilspremien har kvar elbilen en månad efter den sista utbetalningen. Naturvårdsverket bör även ha möjlighet att bedriva tillsyn över annat om det är lämpligt. Någon uttömmande reglering av vilka tillsynsmöjligheter Naturvårdsverket ska ha bör därför inte införas.

För att Naturvårdsverket ska kunna bedriva tillsyn och följa upp premien bör det anges i förordningen att sökanden ska vara skyldig att på begäran av Naturvårdsverket lämna de uppgifter som Naturvårdsverket behöver för sin tillsyn och uppföljning.

I 19 § andra stycket förordningen om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil anges att Boverket ska följa upp att syftet med premien tillgodoses och varje år, i samband med



sin årsredovisning, rapportera till Regeringskansliet hur medlen använts och vilka resultat som uppnåtts. Någon liknande bestämmelse föreslås inte införas i elbilspremién. Naturvårdsverket anser att en sådan skyldighet för Naturvårdsverket gentemot Regeringskansliet i stället bör anges i regleringsbrevet.

## 2.13 Anmälan av brott

**Naturvårdsverkets förslag:** Naturvårdsverket ska göra en anmälan till Ekobrottsmyndigheten om det finns anledning att anta att sökanden har gjort sig skyldig till

1. brott enligt 9 kap. 1, 2, 3 eller 3 b § brottsbalken,
2. ett straffbart försökt eller en straffbar förberedelse eller stämpling till brott enligt 9 kap. 1, 3 eller 3 b § brottsbalken, eller
3. brott enligt 15 kap. 10 § brottsbalken.

**Skälen till förslaget:** För att värna om legitimiteten i och förtroendet för offentliga stödsystem är det avgörande att utbetalningar sker till personer som är berättigade till premien. Det är därför viktigt att minska risken för felaktiga utbetalningar från offentliga stödsystem och motverka fusk. Nya stödsystem, som elbilspremién, bör därför utformas på ett sätt som minskar riskerna för brott och felaktiga utbetalningar.

Risken för att sökanden skulle lämna felaktiga uppgifter i den del där uppgifterna hämtas direkt från vägtrafikregistret får bedömas som låg eftersom uppgifterna i vägtrafikregistret får antas vara korrekta. Om uppgifterna i vägtrafikregistret skulle visa sig vara felaktiga kan sökanden bli återbetalningsskyldig, se avsnitt 2.11. Det finns dock uppgifter som inte till fullo kan utläsas ur vägtrafikregistret. Den ena uppgiften är uppgift om elbilen ägts av en närstående. Den andra uppgiften är uppgift om sökanden, en hushållsmedlem eller en närstående har använt bilen med förbränningsmotor i enskild näringsverksamhet. Den tredje andra är om sökanden, en hushållsmedel eller en närstående avser att använda elbilen i enskild näringsverksamhet. Det skulle kunna vara möjligt att inhämta uppgifterna från Skatteverket, men det bedöms inte kunna göras på ett enkelt sätt. Sökanden föreslås därför att själv få lämna uppgifterna i sin ansökan.

Naturvårdsverket bedömer att det inte på ett resurseffektivt eller i tillräcklig grad automatiserat sätt är möjligt att kontrollera kravet på att elbilens pris faller inom det tillåtna prisspannet. Dessa krav föreslås därför kontrolleras genom sökandens intygande.

De ovan nämnda uppgifterna bör lämnas på heder och samvete om att de är riktiga. Lämna sökanden oriktiga uppgifter kan sökanden göra sig skyldig till osann eller vårdslös försäkran eller bedrägeri. Bedrägeri är ett uppsåtsbrott, medan vårdslös försäkran kan begås genom grov oaktsamhet. En sökande som inte uppsåtligt lämnar felaktiga uppgifter kan alltså ändå göra sig skyldig till vårdslös försäkran. En förutsättning för att en sökande ska kunna göra sig skyldig till osann eller vårdslös försäkran är dock enligt 15 kap. 10 § brottsbalken att uppgifterna lämnas på heder och samvete eller under annan liknande försäkran.

Eftersom elbilspremién delvis kommer att finansieras med EU-medel kan den som använder premien för ett annat ändamål än det som premien beviljats för göra sig skyldig till subventionsmissbruk eller grovt subventionsmissbruk.

Misstanke om brott avseende EU-medel ska anmälas till Ekobrottsmyndigheten. Alla bedrägeribrott är dock inte EU-bedrägerier som ska hanteras av Ekobrottsmyndigheten, utan sådana brott som ska

anmälas till Polismyndigheten. Myndigheterna har dock möjlighet att överlämna ärenden mellan sig, så att de utreds av behörig myndighet.

Avsaknaden av en uttrycklig skyldighet att anmäla brott hindrar normalt sett inte en myndighet från att göra det. För att understryka vikten av att värna om legitimiteten i och för stödsystemen och således riktigheten av lämnade uppgifter bör det införas en skyldighet för Naturvårdsverket att vid misstanke om brott göra en anmälan till Ekobrottsmyndigheten eller Polismyndigheten.

## 2.14 Bemyndigande

**Naturvårdsverkets förslag:** Naturvårdsverket ska ha rätt att meddela föreskrifter om verkställigheten av förordningen.

**Skälen till förslaget:** Naturvårdsverket bör ha möjlighet att meddela föreskrifter om verkställigheten av elbilspremien. Att regeringen får bemyndiga Naturvårdsverket att meddela sådana föreskrifter följer av 8 kap. 11 § regeringsformen.

## 2.15 Nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt

**Naturvårdsverkets förslag:** Naturvårdsverket ska årligen fastställa det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt.

**Skälen till förslaget:** I avsnitt 2.4 föreslås att för att bedöma om sökandens hushåll uppfyller kravet på inkomst ska hushållets samlade justerade inkomster beräknas i förhållande till det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt. I avsnitt 2.3 föreslås en definition av nationellt medelvärde av justerade skattepliktiga inkomster före skatt. Det kommer dock inte att utifrån definitionerna framgå vad beloppet konkret kommer att uppgå till. För att det ska bli tydligt för såväl den sökande som i handläggningen bör Naturvårdsverket fastställa det nationella medelvärdet av justerade skattepliktiga inkomster före skatt. Beloppet bör fastställas årligen, med hänsyn till senast tillgängliga data.

## 2.16 Överklagande

**Naturvårdsverkets förslag:** I förvaltningslagen finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsrätt. Andra beslut än beslut att inte betala ut premien och beslut om återkrav ska inte få överklagas.

**Skälen till förslaget:** Förvaltningslagen innehåller bestämmelser om handläggning av ärenden. Av 4 § framgår att om en annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från lagen, tillämpas den bestämmelsen.

En stödförordning skapar normalt sett inte några civila rättigheter som kräver en rätt till domstolsprövning. Utgångspunkten bör därför vara att ett beslut om att inte bevilja elbilspremie inte kan överklagas. Premien betalas ut i den utsträckning det finns medel. Det finns således inte en rätt för sökande att få premien. Ett avslag på grunden att det inte finns medel bör därför inte kunna överklagas.

Ett beslut att bevilja premien är ett gynnande förvaltningsbeslut som får anses utgöra en civil rättighet. Ett beslut att inte betala ut premien, som fattas efter att sökanden beviljats stöd, får anses vara en

inskränkning av den civila rättigheten som föranleder en rätt att överklaga beslutet. Beslut att inte betala ut stöd bör därför vara överklagbara.

Av 3 kap. 1 § 6 utsökningsbalken följer att beslut som fattas av en förvaltningsmyndighet och som innefattar en betalningsskyldighet utgör en exekutionstitel, om beslutet kan överklagas i annan ordning än den som gäller för laglighetsprövning enligt 13 kap. kommunallagen (2017:725). Bestämmelsen syftar till att effektivisera verkställigheten av förvaltningsmyndigheters beslut om återkrav och annan betalningsskyldighet (prop. 2021/22:206). Ändringen innebär att en förvaltningsmyndighets beslut om till exempel återkrav kan bli direkt verkställbart utan att myndigheten först måste väcka talan i domstol eller ansöka om betalningsföreläggande för att driva in kravet.

Naturvårdsverkets beslut om återkrav och ränta bör vara möjliga att överklaga, vilket medför att besluten blir direkt verkställbara efter att de vunnit laga kraft, det vill säga när de inte längre kan överklagas eller slutligen har prövats.

## 2.17 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Naturvårdsverkets förslag:** Förordningen ska träda i kraft den 13 januari 2026. Förordningen ska upphöra att gälla vid utgången av 2032. Den upphävda förordningen ska dock fortfarande gälla för premier som har beviljats före utgången av 2032.

**Skälen till förslaget:** Den nya förordningen bör träda i kraft den 13 januari 2026. Elbilspremien ska vara tillfällig. Det bör komma till uttryck i förordningen genom att förordningens giltighetstid begränsas. Ansökningarna ska ha kommit in till Naturvårdsverket senast den 30 juni 2029, se avsnitt 2.7. Förordningen bör upphöra att gälla vid utgången av 2032 eftersom Naturvårdsverket, efter att de sista ansökningarna kommit in, dels behöver viss tid på sig att handlägga ansökningarna, dels behöver drygt tre år för att hinna göra upp till 36 utbetalningar av premien. Den upphävda förordningen bör fortfarande gälla för premier som har beviljats före utgången av 2032.

## 3. Uppdraget

Naturvårdsverket fick den 5 december 2024 i uppdrag av regeringen att ta fram underlag till den sociala klimatplan 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.

Under genomförandet av uppdraget har en dialog med Regeringskansliet förts. Regeringskansliet har särskilt framfört synpunkter gällande Naturvårdsverkets förslag till geografiska avgränsning och hushållens inkomstgräns.

En första delredovisning av uppdraget lämnades till Regeringskansliet den 27 mars 2025.

### 3.1 Avgränsningar

Denna skrivelse innehåller underlag till Sveriges sociala klimatplan, inklusive förslag till utformning av en riktad elbilspremie. Regeringen har i uppdraget till Naturvårdsverket tagit ställning till att den åtgärd som är aktuell för den svenska sociala klimatplanen är en elbilspremie.

Förslag till innehåll i den svenska sociala klimatplanen finns i bilaga 1. Innehållet har i vissa delar ändrats jämfört med den delredovisning som Naturvårdsverket lämnade till Regeringskansliet den 27 mars 2025.

### 3.2 Organisation och genomförande

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

Uppdraget har genomförts i nära samarbete med Konjunkturinstitutet och Trafikanalys som har bistått Naturvårdsverket med underlag, beräkningar och analyser. Konjunkturinstitutets effektberäkningar återges i sin helhet i Bilaga 2. 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. Regeringskansliet genomförde ett offentligt samråd den 25 april då Naturvårdsverket presenterade preliminära förslag av underlaget.

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 Kuylenskierna den 28 maj 2025 (NV-09065-24).

### 3.3 Disposition och läshänvisning

Naturvårdsverkets förslag till innehåll i den sociala klimatplanen återges i bilaga 1. Bakgrund, analys samt motiv till avvägningar som har gjorts redogörs för i rapporten. Även rekommendationer och ställningstaganden presenteras i rapporten och inte i förslag till innehåll i den sociala klimatplanen.

### 3.4 Begreppslista

Nedan listas begrepp som förekommer i skrivelsen och i förslaget till social klimatplan.

*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 som innebär väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig, inklusive till närmaste hållplats med ett relevant kollektivtrafikutbud.

*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 eller laddhybrid.

*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 sammansättning av barn och vuxna och fördelas lika mellan hushållets medlemmar.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> 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).

*Lägre medelinkomst:* Inkomst, med hänsyn tagen till hushållssammansättning, lägre än 80 procent av det nationella medelvärdet av skattepliktiga inkomster före skatt.

*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 skrivningar i förordningen om inrättandet av en social klimatfond används i denna plan uttrycket utsläppsfria bilar. I praktiken innebär detta elbilar och föreslagen åtgärd för planen benämns därför ”elbilspremien”.

*Målgrupp:* Den grupp av hushåll och individer som är berättigade till elbilspremien, dvs. som uppfyller de krav som föreslås.

*Elbilspremie:* Avser den åtgärd som föreslås i den sociala klimatplanen. Benämns i skrivelsen ibland som stöd eller stödet.

*Additionalitet:* Begreppet används på två olika sätt. Dels framgår i förordningen om stöd från sociala klimatfonden att fonden inte får användas i stället för en nationell finansiering i det fall fondens medel användas för att förstärka ett befintligt styrmedels budget. Dels används begreppet additionalitet i effektanalyser för att benämna de effekterna som inte skulle ha uppstått i frånvaro av det föreslagna styrmedlet.

## 4. Bakgrund och problemanalys

### 4.1 Den sociala klimatfonden

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 utsläppshandelsdirektivet (2003/87/EG). Revideringen innebar bland annat etablerandet av ETS 2 (2023/959/EU).

Inom ramen för det ovan nämnda lagstiftningspaketet föreslog EU-kommissionen även att en ny fond, den sociala klimatfonden, skulle inrättas med målet att åstadkomma en socialt rättvis omställning till klimatneutralitet genom 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.

### 4.2 Utgångspunkter för Naturvårdsverkets arbete

I valet av olika möjliga utformningar av premien har ett antal kriterier för val av styrmedel varit särskilt viktiga. Stödet, dvs. elbilspremien, bör vara kostnadseffektivt. Det innebär att den är träffsäker med avseende på dess syfte och att den inte är förknippad med alltför höga administrativa kostnader. Premien ska dessutom bidra till acceptans genom att uppfattas som begripligt och rättvist. Slutligen så behöver premien vara genomförbar, däribland i relation till i förordning (EU) (2023/955) om inrättande av en social klimatfond. Vidare ska premien och villkor utformas på sådant sätt att risk för fusk och bedrägerier minskas. Nedan beskrivs dessa olika kriterier lite närmare och i kapitel 5 diskuteras olika möjliga utformningar utifrån dessa kriterier.

En utgångspunkt för Naturvårdsverket är att premien ska vara träffsäker. Det ska vara träffsäkert med avseende på syftet att stödja utsatta transportanvändare som särskilt påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till utsläppsfria bilar (elbilar)<sup>12</sup>. Det innebär i sin tur att utforma kriterier för vilka som är stödberättigade som gör att premien når de som är särskilt påverkade, liksom att säkerställa att dessa stödberättigade söker premien. Det senare ställer krav på till exempel informationsinsatser och enkla ansökningsförfaranden. Det behöver även säkerställas att premien i slutänden når fram till dessa personer. I syftet ingår också att underlätta tillgången på elbilar. Därför bör ett träffsäkert stöd även bidra till att öka andelen elbilar i Sverige. Det kan exempelvis handla om

---

<sup>12</sup> Begreppet *särskilt påverkade* kommer från förordningens artikel 1 där fondens tillämpningsområde beskrivs, nämligen att gynna [...] utsatta transportanvändare, som särskilt påverkas av ETS 2. I förordningens definition av utsatta transportanvändare motsvaras detta av skrivningen om att dessa i *hög grad påverkas av prisseffekter* (Artikel 2. Punkt 12). I Naturvårdsverkets arbete har särskilt påverkad och i hög grad påverkadtolkats som synonyma. I denna skrivelse används i första hand begreppet *särskilt påverkad*.

att utforma premien på ett sådant sätt som bidrar till att de som inte skulle skaffat elbil utan stöd gör det, samt att utformningen skapar förutsättningar för att elbilar inte exporteras.

Uppdraget till Naturvårdsverket specificerar att den utformning av elbilspremierna som föreslås ska kunna administreras på ett effektivt sätt. Det handlar bland annat om att säkerställa premierna kostnadseffektivitet, att säkerställa att premien kommer kunna införas och handläggas utan alltför lång tidsfördröjning så att effekterna av ETS 2 hanteras i tid. Det handlar även om att begränsa möjligheten till fusk och missbruk av premien.

Premien ska utformas på ett sådant sätt att det bidrar till en acceptans för klimatpolitiken, vilket kan ses som ett underliggande syfte med premien som ju är utformat som ett komplement till ETS 2. ETS 2 utgör ett centralt styrmedel för att nå EU:s klimatmål. Vidare måste det finnas en acceptans för premien i sig. För att ge förutsättningar för det måste det finnas en begriplighet och rimlighet i de villkor som sätts upp för premien och den måste uppfattas som rättvis. Avvägningar har behövt göras mellan genomförbarhet i det parallella IT-projektet och de krav som föreslås för premien.

## 4.3 Konsekvenserna av ETS 2 bör hanteras

Syftet med den föreslagna elbilspremierna är att stödja utsatta transportanvändare som är särskilt påverkade av ETS 2 genom att underlätta tillgången till utsläppsfria bilar (elbilar). Det handlar med andra ord primärt om ett styrmedel som syftar till att lösa ett fördelningsmässigt eller socialt problem, snarare än ett styrmedel som försöker lösa ett miljöproblem eller åtgärda ett annat marknadsmisslyckande. Även om syftet är fördelningspolitiskt relaterat, utgör styrmedlet en del av klimatpolitiken och är främst att se som ett komplement som hanterar konsekvenser av ett klimatpolitiskt styrmedel.

Premien hanterar specifikt fördelningsmässiga och sociala konsekvenser av att inkludera växthusgasutsläpp för byggnader och vägtransporter i tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet. Byggnader värms i mycket låg utsträckning med fossila bränslen i Sverige (se bilaga 2). Därför är det främst den ökade prissättningen genom ETS 2 av utsläpp från vägtransporter som får fördelningsmässiga och sociala konsekvenser i Sverige. De som påverkas är de som har ett behov av att förflytta sig men som saknar möjlighet att byta till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller alternativa hållbara transportsätt. Inom ramen för den sociala klimatplanen benämns dessa *utsatta transportanvändare* (bilaga 1). I de mer glest befolkade delarna av Sverige är möjligheten att byta till alternativa transportsätt begränsad. De med begränsade ekonomiska resurser har begränsad möjlighet att byta till utsläppsfria fordon i och med att dessa ofta är förknippade med högre fasta kostnader än fordon med förbränningsmotor.

För gruppen utsatta transportanvändare som har bil och därmed berörs av ETS 2 uppgår utgifterna för fossila drivmedel i genomsnitt till 19 500 kronor per år. De bränslepriser som bedöms bli resultatet av ETS 2 på kort (2028) och medellång (2032) sikt visas i tabell 1. Införande av ETS 2 bedöms öka bensin- och dieselpriser med upp till 1,36 respektive 1,53 kronor per liter (exklusive moms).<sup>13</sup> Under dessa antaganden om prisökningar beräknas det årliga genomsnittliga utgifterna för fossila drivmedel öka med drygt 1 600 kronor. Preiseffekten av ETS 2 redovisas mer utförligt i Konjunkturinstitutets underlag, se bilaga 2.

Tabell 1: Försäljningspriser med ETS 2 på kort och medellång sikt Källa: Konjunkturinstitutet baserat på Energimyndigheten

---

<sup>13</sup> Givet att utsläppsrätterna kostar ca 60 euro per ton CO<sub>2</sub>e, fasta priser 2023 års nivå. Se avsnitt 2.3.



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

Anm. 2023 års priser inkl. moms. Beslutade punktskatter och reduktionspliktsnivåer (2025). Emissionsfaktorer (fossil komponent): Bensin 72,0 g CO<sub>2</sub>e/MJ (0,0322 TJ/m<sup>3</sup>); Diesel 72,0 g CO<sub>2</sub>e/MJ (0,0353 TJ/m<sup>3</sup>). Pris ETS 2: 50 euro/ton 2028; 60 euro/ton 2032. Växelkurs: 10,9 kronor per euro.

I förlängningen riskerar de ökande priserna också att leda till att värdet på bilar med förbränningsmotorer sjunker på ett sätt som skapar en inlåsningsseffekt med ökande körkostnader för vissa hushåll som har svårt att göra de investeringar som krävs.

Även om det primära syftet med styrmedlet är att stödja utsatta transportanvändare inbegriper syftesformuleringen även att öka tillgången till elbilar. Genom att begränsa exporten av begagnade elbilar och uppmuntra till köp av nya elbilar kan premien bidra till att öka andelen elbilar i fordonsflottan och därmed minska fordonsflottans klimatutsläpp och fossilberoende, vilket i sin tur kan dämpa priserna på utsläppsrätter.

## 4.4 Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Det finns 770 000 hushåll i Sverige som bedöms påverkas särskilt av de bränsleprisökningar som ETS 2 sannolikt kommer medföra. Det är de som bor i landsbygdskommuner eller annat område med begränsad tillgång till kollektivtrafik, äger en bil med förbränningsmotor men inte någon laddbar bil och har begränsad ekonomi. Det faktum att Sverige är ett glesbefolkat land gör att tillgången på alternativ till individuellt bilägande, såsom kollektivtrafik, gång- och cykel samt delade mobilitetslösningar är begränsad och bilberoendet relativt högt.

Vissa av de särskilt påverkade hushållen bedöms skaffa en elbil även utan elbilspremien och därmed kommer antalet hushåll som påverkas minska, även utan elbilspremien. Detta på grund av en kraftig ökning av andelen elbilar i ekonomin till följd av bland annat EU:s utsläppskrav på nya fordon och förväntad teknisk utveckling. Mellan 2024 och 2032 antas elbilsandelen i den svenska fordonsflottan öka från ca 7 procent till drygt 33 procent.

Även om antalet elbilar är lägre bland de med lägre inkomster och boende i de geografiska områden som bedöms mer utsatta, så kommer ökningen av elbilar märkas av även i denna grupp, bland annat på grund av ett gradvis ökande utbud av begagnade fordon. Exakt hur utvecklingen ser ut är osäkert. Inom ramen för detta uppdrag har ett jämförelsealternativ tagits fram utifrån identifierade skillnader i bilarnas ålder mellan olika grupper. Utifrån denna beräkning antas de som är särskilt påverkade av bränsleprisökningar, i bemärkelsen de bor i stödområdet, uppfyller inkomstkravet och äger en fossilbil, minska från de 530 000 till 500 000 2028 och 420 000 till 2032. För närmare beskrivning av metoden för att ta fram jämförelsealternativet, se bilaga 2.

De ökande körkostnaderna för dem med en bil med förbränningsmotor kan innebära sociala konsekvenser i termer av minskad möjlighet att transportera sig eller att hushållen drar ner på andra viktiga utgifter.

Vad gäller de som skaffar en elbil även utan premien finns ändå risk för sociala konsekvenser till följd av att dessa anser sig tvungna att skaffa en bil som är dyrare eller på andra sätt annorlunda än den bil de hade köpt utan prisökningarna på fossila bränslen.

## 4.5 Alternativa lösningar

Det uppdrag som Naturvårdsverket har fått av regeringen är avgränsat till att ta fram 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. De avvägningar som gjorts inom denna ram redovisas i avsnitt 5. Det handlar bland annat om vilka som bör ingå i målgruppen för premien, till exempel vilka inkomstkrav som ska gälla och vilket geografiskt område som ska ingå, vilka fordon som bör vara stödberättigade och om premien ska vara förknippad med någon typ av villkor samt vilken nivå premien ska ligga på och om detta ska differentieras på något sätt.

Naturvårdsverket ska konsekvensutreda förslag enligt förordning (2024:183) om konsekvensutredningar och här redogörs för alternativa lösningar för att hantera de konsekvenser som följer av ETS 2.

Utifrån nationalekonomisk teori är det mest kostnadseffektiva sättet att nå fördelningsmässiga mål att använda sig av direkta inkomststöd. Detta eftersom målgruppen själv har bäst kännedom om sina behov. Det styrmedel som tas fram inom ramen för detta uppdrag är emellertid inte ett klassiskt fördelningspolitiskt styrmedel utan sker inom ramen för klimatpolitiken. Enligt riktlinjerna för den sociala klimatfonden ska medlen i första hand gå till strukturella åtgärder som minskar ökade bränslekostnader (Europeiska kommissionen, 2025). Ett direkt inkomststöd kan också upplevas som orättvist och undergräva acceptansen för klimatpolitiken. Ett direkt inkomststöd bidrar inte heller nödvändigtvis till att minska fossilberoendet genom ökad andel utsläppsfria fordon.

Inom ramen för den sociala klimatfonden nämns ett stöd för utsläppsfria fordon som ett av flera alternativ för att stödja utsatta transportanvändare. Andra alternativ inkluderar inköp av utsläppsfria fordon för kollektivtrafik, integrerad urban och regional mobilitetsplanering samt förbättrad tillgång till kollektivtrafik, anropsstyrd mobilitet, delade mobilitetslösningar samt aktiv mobilitet (gång och cykel) (Europeiska kommissionen, 2025). Dessa har bedömts ha begränsad relevans för de geografiska områden som premien är riktad mot.

## 5. Motiv och överväganden

I följande kapitel redogörs för de analyser och vägval som Naturvårdsverket har gjort inför förslag som lämnas i underlaget till den sociala klimatplanen i Bilaga 1.

### 5.1 Målgrupp för premien

I underlagen till den sociala klimatplanen beskrivs de utsatta grupperna i enlighet med de tolkningar som Naturvårdsverket har gjort av förordningens definitioner. Analysen visar på vilka som påverkas i hög grad av ETS 2 och som saknar medel för att kunna köpa utsläppssnåla eller utsläppsfria fordon eller byta till alternativa transportsätt. Underlaget visar även på en grupp som inte nödvändigtvis påverkas direkt av ETS 2 i hög grad eftersom de i nuläget inte äger, leasar en bil och inte heller står i begrepp att göra det, men är utsatta i bemärkelsen att de har svårt att möta sina transportbehov på grund av begränsad ekonomi (så kallade transportfattiga). En analys av dessa två, delvis överlappande, grupper av så kallade utsatta transportanvändare har gjorts till den sociala klimatplanen. Detaljer kring beskrivningen av de utsatta grupperna återges i Naturvårdsverkets förslag till innehåll i den sociala klimatplanen i bilaga 1.

För att kunna omsätta analysen av utsatta transportanvändare till praktiska villkor för elbilspremien har vissa förenklingar behövt göras. Målgruppen för elbilspremien ringas in av de villkor som specificeras nedan.

#### 5.1.1 Premien föreslås riktas till hushåll

Elbilspremien kan riktas till hushåll eller till enskilda personer. Givet att premien riktas till hushåll behöver det definieras vad som utgör ett hushåll.

##### Individer eller hushåll

Inom ramen för detta uppdrag föreslås att premien riktas mot hushåll.

En elbilspremie riktad till privatpersoner kan antingen riktas till hushåll eller individer. Bilar nyttjas och finansieras vanligtvis gemensamt inom ett hushåll. Även faktorer som påverkar huruvida en person är en utsatt transportanvändare, såsom bostadsadress och ekonomisk standard, varierar vanligtvis på hushållsnivå. Därför bedöms ett stöd riktat till hushåll vara mer träffsäkert med avseende på styrmedlets syfte. Ett stöd riktat till individer bedöms å andra sidan som lättare att administrera, bland annat eftersom registeruppgifter, såsom fordonsinnehav och inkomstuppgifter finns på individnivå. Ett stöd riktat mot individer kan delvis också framstå som mer lättbegripligt vilket i sin tur vara viktig för att premien ska bidra till en acceptans för klimatpolitiken.

##### Bostadshushåll eller hushållsgemenskap

En hushållsdefinition utifrån bostadsgemenskap föreslås användas för premien.

Givet att premien riktas mot hushåll finns det alternativa sätt att definiera hushållet. Det kan definieras antingen utifrån enbart bostadsadress, ett så kallat bostadshushåll, eller genom bostadsadress i kombination med en bedömning av relationen mellan dem som ingår i hushållet, en så kallad hushållsgemenskap. Bostadshushåll används till exempel vanligtvis inom den nationella statistiken medan hushållsgemenskapen är i linje med den sociala klimatfondens definition av hushåll (2023/955/EU) och även för bedömningar inom svenska socialförsäkringssystemet, såsom bostadsbidraget (se 95 kap. 5 § socialförsäkringsbalken och 1 § sambolagen (2003:376)). De två definitionerna skiljer sig åt vad gäller hanteringen av inneboende och andra alternativa boendeformer,

såsom kollektivboende. I ett bostadshushåll inkluderas till exempel inneboende medan de inte gör det i en hushållsgemenskap.

Det är inte självklart vilken av de två definitionerna som är mest träffsäker i fallet med en elbilspremie. Huruvida det är rimligt för en inneboende och dess hyresvärd att gemensamt äga och nyttja en bil varierar från fall till fall. Med en definition utifrån bostadshushåll finns t.ex. en risk att en transportutsatt person som bor tillsammans med någon med vilken denne inte delar ekonomi och inte heller bil diskvalificeras från premien på grund av den andra personens inkomst eller bilinnehav. Med en definition utifrån hushållsgemenskap minskar incitamenten till delat biläggande. Det finns också utökad möjlighet att manipulera systemet till sin fördel, till exempel genom att förneka hushållsgemenskap, vilket också påverkar träffsäkerheten negativt.

Vad gäller den administrativa bördan så innebär bostadshushåll betydligt mindre administrativ börda då det är möjligt att utgå från den bostad där den sökande är folkbokförd.<sup>14</sup> När utgångspunkten är hushållsgemenskap krävs rimligen en individuell bedömning från fall till fall, huruvida två vuxna sammanboende utan barn lever i hushållsgemenskap vilket är resurskrävande att kontrollera och lätt att manipulera.

Vad gäller begriplighet framstår hushållsgemenskap mer närliggande det som gemene man uppfattar som ett hushåll. Om utgångspunkten i stället är bostadshushåll krävs tydlig kommunikation.

### 5.1.2 Mikroföretag ingår inte i målgruppen

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 (Energimyndigheten ger stöd för till köp av lätt lastbil, ej personbil). 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.

## 5.2 Villkor för elbilspremien

Naturvårdsverket föreslår två kriterier för elbilspremien: Krav på hushållens inkomst och geografisk avgränsning. I följande avsnitt beskrivs respektive kriterium, motiv och avväganden som har gjorts.

### 5.2.1 Inkomstkrav

Inkomstkrav utgår från definitionen av utsatta transportanvändare och transportfattiga i förordningen för den sociala klimatfonden (2023/955/EU, Artikel 2) samt de tolkningar som Naturvårdsverket har gjort<sup>15</sup>. Regeringskansliet har även inkommit med särskilda synpunkter kopplat till inkomstkravet för att säkerställa att höginkomsttagare avgränsas bort från målgruppen.

I förordningens definition av utsatta transportanvändare finns följande skrivningar kopplade till hushållens inkomst: *”enskilda personer och hushåll, inklusive låginkomsthushåll och lägre*

---

<sup>14</sup> I vissa fall kan två olika lägenheter dela lägenhetsnummer vilket kan kräva viss handpåläggning i administrationen. Men detta bedöms vara ovanligt.

<sup>15</sup> Detta inkluderar Naturvårdsverkets egna analyser, baserat på Trafikanalys (2024) "Förklaring av begreppen transportfattigdom och utsatta transportanvändare för beräkningar i FASIT" Dnr 2024/47 – 9, Konjunkturinstitutet (2024) "Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem", *Specialstudie* Oktober 2024 samt det så kallade TSI project (se bland annat Cludius, J et al. (2024) *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies Final Report*. ISBN 978-92-68-20598-3.

*medelinkomsthushåll [...] som saknar medel för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt [...]*”(2023/955/EU, artikel 2). Vad som utgör ett låginkomsthushåll är relativt väl etablerat genom begreppet låg ekonomisk standard, vilket är hushåll med en inkomst under 60 procent av medianen för ekonomisk standard. Det är inte lika entydigt vad som utgör ett lägre medelinkomsthushåll, vare sig vad gäller inkomstmått eller nivå.

Ekonomisk standard är ett etablerat begrepp att förhålla sig till både vad gäller inkomstslag, viktning med avseende på hushållssammansättning samt gränser för vad som bedöms vara ett låginkomsthushåll.

I arbetet med premien har andra inkomstbaserade bidrag studerats. Ett relevant exempel är bostadsbidraget.<sup>16</sup> Det tycks emellertid saknas inkomstprövade bidrag med en lika hög grad av enkel och automatiserad handläggning som är efterfrågat för den aktuella elbilspremien enligt uppdraget och kommissionen (se bl.a. Europeiska kommissionen, 2025). Det saknas också tidigare exempel på styrmedel med fördelningspolitiska syften som ligger inom klimatpolitiken, snarare än inom socialpolitiken.

### Vilka inkomster bör beaktas

Inkomstkravet föreslås baseras på senast tillgängliga fastställda deklaraionsuppgifter av fastställd förvärvsinkomst samt överskott<sup>17</sup> av kapital minus underskott av kapital. Barns inkomster föreslås inte ingå.

Begreppet ekonomisk standard utgår från disponibel inkomst, dvs. alla beskattade och obeskattade inkomstkällor, inklusive bidrag, efter skatt. Det kan dock finnas skäl att inte inkludera alla dessa inkomstslag i inkomstvillkoret för premien. De skattepliktiga inkomsterna inkluderar inkomst från tjänst, inkomst från näringsverksamhet (dessa två tillsammans benämns fastställd förvärvsinkomst) samt överskott eller underskott av kapital. Skattepliktiga bidrag<sup>18</sup> ingår i inkomst från tjänst. Skattefria inkomster inkluderar bland annat barnbidrag, studiestöd, bostadsbidrag och etableringsersättning.

Vad gäller träffsäkerhet så skiljer det sig åt mellan de olika inkomstslagen med vilken säkerhet de reflekterar ett hushålls ekonomiska situation. Medan inkomster från tjänst ger en ganska tydlig bild av den ekonomiska situationen kan inkomster från kapital variera mycket över tid och det finns också möjlighet att anpassa uttaget av kapitalinkomster, till exempel utifrån vad som är gynnsamt för att få ett bidrag.

De olika inkomstslagen skiljer sig även åt vad gäller tillgång till registerdata och därmed bidragets administrativa börda. Alla skattepliktiga inkomstslag är relativt lätta att få tillgång till efter att deklaraionsuppgifterna fastställs. Vad gäller de obeskattade inkomstslagen är det mer komplicerat att få tillgång till dessa och för vissa sådana inkomster, till exempel stipendier, kan det krävas manuell hantering.

Att använda färskas inkomstuppgifter är viktigt för såväl träffsäkerhet som begriplighet och acceptans men är rent administrativt förknippat med stora svårigheter, i synnerhet vid automatisk hantering av bidraget. Fastställande av skattepliktiga inkomster sker med en fördröjning vilket innebär att upp till

---

<sup>16</sup> Överväganden inom ramen för ett pågående reformarbete med detta bidrag beskrivs bland annat i SOU 2021:101 *Träffsäkert Införande av månadsuppgifter i bostadsbidraget och underhållsstödet Slutbetänkande av Utredningen om bostadsbidrag och underhållsstöd – minskad skuldsättning och ökad träffsäkerhet (BUMS)*.

<sup>17</sup> Fastställd förvärvsinkomst inkluderar inkomst av tjänst och inkomst av näringsverksamhet innan grundavdrag.

<sup>18</sup> Till exempel aktivitetsersättning, dagpenning för totalförsvarspliktiga och föräldrapenning.

två år gamla inkomster kan komma att utgöra grund för bedömningen. Inkomster från tjänst kan erhållas med betydligt kortare fördröjning men dessa är då inte fastställda och kan komma att justeras.

Inkomstkravet kan sättas utifrån inkomster under en kortare tid eller längre tidsspann, från en månad till ett år. Ett bilköp är ett sällanköp och möjligheterna att köpa en bil reflekteras därmed bäst av inkomster under en längre tid. Vid leasing innebär köpet att leasingtagaren binder sig till en månadskostnad under ett antal år. En utformning som beaktar inkomster under en längre period bedöms därför som mer träffsäker även om den har begränsningar i att den inte kan ta hänsyn till plötsliga förändringar i inkomster. Detta kan också påverka acceptansen.

Inkomstkravet kan sättas före eller efter skatt. Ett krav utifrån inkomst efter skatt har större träffsäkerhet med avseende på den sökandes faktiska ekonomiska situation, bland annat eftersom inkomstskattesatsen varierar mellan kommuner. Men att specificera vilka skatter som ska dras av innebär att regelverket blir mer komplext än ett bruttokrav. Vad gäller acceptans och administrativ börda finns inga större skillnader mellan att sätta kravet före eller efter skatt.

Inkomstkravet kan inkludera barns inkomster eller inte. Att inkludera barns inkomster kan innebära kortsiktigt större träffsäkerhet eftersom hushållets ekonomiska situation bättre ringas in. Samtidigt kan det försvaga incitamenten för barnen att träda in på arbetsmarknaden vilket kan öka ett hushålls utsatthet långsiktigt. Att inkludera barn kan begränsa möjligheten till missbruk av premien genom att skriva över inkomster på barn. Å andra sidan kan kontroll av inkomstuppgifter för barn vara förknippat med stora administrativa insatser.

## Tillgångar

Inkomst bedöms utgöra den lämpligaste grunden för att bedöma ”medel”.

I definition av utsatta transportanvändare i artikel 2.12 i förordningen om inrättande av en social klimatfond, beskrivs att dessa ska sakna ”medel för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt”. En möjlig tolkning är att dessa bör sakna ekonomiska tillgångar. En alternativ tolkning är att tillgången till medel speglas genom inkomstkravet. I synnerhet om inkomstkravet är baserat på historiska inkomster under en längre period.

Med hänsyn till styrmedlets träffsäkerhet och acceptans är det önskvärt att beakta ekonomiska tillgångar, däri ingår till exempel värdet av nuvarande bil, som hushållet kan blir mindre beroende av och med införskaffande av en elbil. Det är emellertid administrativt svårt att kontrollera värdet av de tillgångar som ett hushåll besitter. I hanteringen av ett besläktat styrmedel, bostadsbidraget, inkluderas tillgångar i bedömningen. Kontrollen är emellertid begränsad och i den mån den sker är den manuell. Det är möjligt att det, genom de deklarerade inkomstuppgifter som ligger till grunden för beskattningen av överskott och underskott av kapital skulle gå att utveckla ett sådant mått med en högre grad av automatiserad hantering, och mindre beroende av självrapporterade uppgifter, än i bostadsbidraget nuvarande hantering. Vi bedömer emellertid inte att det är möjligt eller lämpligt att genomföra sådant utvecklingsarbete inom ramen för detta stöd.

## Hushållssammansättning

*Inkomstkravet inom ramen för elbilspremien föreslås viktas utifrån hushållssammansättning.*

För att spegla ett hushålls ekonomiska standard viktas inkomsterna efter hushållssammansättning.<sup>19</sup> Hushållssammansättningen påverkar den ekonomiska situationen genom skillnader i försörjningsbörda och stordriftsfördelar vilket viktningen försöker återspegla. En viktning utifrån hushållssammansättning innebär därmed större träffsäkerhet. Med en viktning utifrån hushållssammansättning blir det aktuella kravet utformat som ett krav på medelinkomst per konsumtionsenhet.<sup>20</sup> Ett alternativ är att enbart gå på hushållets totala inkomst. En sådan utformning har fördelen att den är lättare att förstå för den sökande och lättare att administrera men den är mindre träffsäker.

## Inkomstnivå

Gränsen för hushållsinkomst för att vara stödberättigad föreslås vara under 80 procent av medel för inkluderade inkomstslag per konsumtionsenhet i hushållet.

För att elbilspremien ska uppfylla kraven i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden på åtgärder inom den sociala klimatfonden och vara träffsäker bör inkomstgränsen sammanfalla med inkomstgränsen för utsatta transportanvändare.

Bedömningen av vilka personer som är i behov av stöd utgår från en juridisk tolkning av förordningen samt en analys av vilken inkomstgräns som ger en målgrupp som bedöms lagom stor i förhållande till det antal stöd som är möjliga att dela ut.

Gränsen för utsatta transportanvändare utgår från följande i skrivning i förordningens definition av utsatta transportanvändare: ”enskilda personer och hushåll, inklusive låginkomsthushåll och lägre medelinkomsthushåll [...] som saknar medel [...]” (2023/955/EU, artikel 2.12.). Det finns ingen etablerad definition av vilken inkomstnivå som karakteriserar ett lägre medelinkomsthushåll (Konjunkturinstitutet, 2024). I de underlag som Konjunkturinstitutet tagit fram inför detta arbete sattes nivån för utsatta transportanvändare till 80 procent av medel. En alternativ nivå är 100 procent av medel.

I tabellen nedan redovisas ungefärliga värden för vad de olika inkomstgränserna skulle innebära för olika typhushåll, givet 2023 års inkomstdata.

Tabell 2 Övre inkomstgräns för hushållets totala skattepliktiga inkomster efter skatt per månad, 2023 års inkomststatistik, kr. Källa, FASIT, 2025 samt Regeringskansliet, 2025. Anm. Tabellen visar inkomster efter skatt men den slutgiltiga utformningen föreslås utgå från inkomster efter skatt.

Hushållstyp	<80% av medel	<100% av medel
<b>Enpersonshushåll</b>	23 000	29 000
<b>Två vuxna utan barn</b>	35 000	45 000
<b>Två vuxna och två barn</b>	57 000	72 000
<b>En vuxen med två växelvis boende barn</b>	39 000	49 000

Frågan gällande lämplig dimensionering av målgruppen har undersökts genom att estimerar andelen stödberättigade som potentiellt kunna vara intresserade av premien. De som idag inte äger eller leasar

<sup>19</sup> Den viktning som används för stödet är den som beskrivs i den tekniska bilagan till Regeringens fördelningspolitiska redogörelse (se Regeringskansliet (2025) [Teknisk bilaga till fördelningspolitisk redogörelse april 2025](#), för den senast aktuella.) SCB använder en viktning som är snarlik (se SCB, 2025, [Ekonomisk standard, andel av befolkningen per inkomstklass efter region. År 2011 - 2023. PxWeb.](#)). Vissa justeringar har gjorts för att möjliggöra administration av bidraget. Se föreslagen författningstext.

<sup>20</sup> I författningstexten refereras detta till som justerad inkomst.

en bil och inte heller står i begrepp att göra det bedöms inte vara intresserade av att nyttja premien.<sup>21</sup> Dessutom finns det bilägare som inte har en tillräcklig körsträcka för att det ska löna sig med en elbil eller som har en stark preferens för bilar med förbränningsmotor och därför inte är intresserade av att nyttja premien. I analysen har två olika ansatser använts, dels har en enkät av betalningsviljan för elbilar bland de stödberättigade genomförts (se bilaga 4), dels har gruppen stödberättigade analyserats utifrån körsträcka och utrymme i hushållsbudgeten (beräkningar gjorda av Konjunkturinstitutet för Naturvårdsverket). Dessa två angreppssätt pekar mot att en grupp motsvarande ca 50 procent av de i målgruppen som äger en fossilbil bör vara intresserade av att ta del av premien. Vid en inkomstgräns på 80 procent av medel motsvarar detta cirka 250 000 hushåll som kan tänkas vara intresserade av premien. Vid en inkomstgräns på 100 procent är motsvarande siffra 375 000. Detta ska sättas i relation till att budgeten räcker till ett totalt antal stöd på 105 000.

### Kompletterande krav på individuell inkomst

Kravet på hushållsinkomst föreslås kompletteras med ett krav på individuell inkomst som innebär att den som betalat statlig inkomstskatt enligt de senaste tillgängliga fastställa deklarationsuppgifterna, eller delar hushåll med någon som betalat statlig inkomstskatt enligt de senaste tillgängliga fastställa deklarationsuppgifterna, inte är stödberättigad.

Utöver kravet på hushållsinkomst som motiveras ovan, har Regeringskansliet efterfrågat ett kompletterande krav på individuell inkomst för att säkerställa att kravet inte går till höginkomsttagare. Ett sådant kompletterande krav kan innebära lägre träffsäkerhet vad gäller stödbehov, eftersom hushållssammansättning bedöms ha stor påverkan på stödbehovet. Det innebär till exempel att vissa familjer med många barn och ojämn inkomstfördelning mellan de vuxna i hushållet kan komma att exkluderas från premien. Men ett krav på individens inkomst kan ha fördelar utifrån ett begriplighets- och acceptansperspektiv. Till exempel så kan ett sådant krav säkerställa att premien inte går till personer med en hög inkomst men med en inneboende med låg eller ingen skattepliktig inkomst, till exempel en student.

Ett etablerat mått för vad som utgör en höginkomsttagare är en person som betalar statlig inkomstskatt. Den så kallade skiktgränsen för när en person är skyldig att betala statlig inkomstskatt utgår från personens förvärvsinkomst (inkomst från tjänst och näringsverksamhet) efter att grundavdraget har dragits bort, innan skatt. Nivån låg år 2025 på 625 800 kr, vilket motsvarar 52 150 per månad. Utformningen av det individuella inkomstkravet innebär en skillnad, både vad gäller inkomstslag och hantering av skatter jämfört med hushållsinkomstkravet. Eftersom kravet på hushållsinkomst motiveras utifrån att det är begripligt, är det lämpligt att ha ett mått som ligger närmare det som gemene man uppfattar som lön, alltså avgränsa måttet till inkomst av tjänst och näringsverksamhet men exkludera inkomst av kapital även om ett sådant mått är mindre heltäckande. Att referera till skattepliktighet för statlig inkomstskatt innebär också att inkomsten bedöms brutto, innan skatter dragits av. Även det kan bidra till premiens begriplighet, även om det innebär att skillnader i nivå på kommunal inkomstskatt över landet inte beaktas genom det individuella inkomstkravet.

Det individuella inkomstkravet bör endast gälla hushållsmedlemmar som är 20 år och äldre. Om sökanden själv är under 20 år bör dock det individuella inkomstkravet även gälla sökanden.

## 5.2.2 Geografisk avgränsning

Elbilspremien föreslås att riktas till hushåll som bor i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Naturvårdsverket har inledningsvis arbetat utifrån en geografisk

---

<sup>21</sup> Stödnivån bedöms inte vara så hög att premien på ett betydande sätt uppmuntrar till ökat bilägande.



avgränsning där endast begränsad tillgång till kollektivtrafik skulle vara styrande för vilka hushåll som skulle anses vara stödberättigade. Detta skulle innebära att en stor del av de som i planen kallas landsbygdskommuner skulle vara stödberättigade, men inte alltid exempelvis tätorter eller städer i dessa kommuner. Regeringskansliet har under arbetet fört fram att en sådan avgränsning är svår att kommunicera och få acceptans för och Naturvårdsverket ombads därför att justera denna avgränsning. Det stödområde som nu föreslås inkluderar därför både landsbygdskommuner (enligt nedanstående kommunindelning) i sin helhet, liksom områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik i övriga kommuner. Naturvårdsverket anser att det slutliga förslaget avseende geografisk indelning är träffsäkert utifrån styrmedlets syfte. Nedan beskrivs en analys för den geografiska avgränsningen.

## Glesbygd och landsbygd

I budgetpropositionen för 2025 föreslår regeringen att en elbilspremie införs riktad till utsatta grupper, t.ex. boende i glesbygd (Regeringen, 2024/25:1, utgiftsområde 20). Glesbygdsperspektivet har varit vägledande i analysen, liksom förordningens skrivelser om att ”geografiska särdrag” ska beaktas. I förordningen används även uttrycket landsbygdsområden. Att en elbilspremie riktas till boende i glesbygd och landsbygd är motiverat eftersom högre priser på fossila drivmedel främst drabbar boende i landsbygd (Swärdh et al., 2023), liksom att laddbara bilar hittills främst registrerats i storstadskommuner och spridningen över tid till andra mer glest befolkade områden är begränsad (Trafikanalys, 2023). Det kan även konstateras att den tidigare Klimatbonusen huvudsakligen utnyttjades i storstadskommuner. Trafikanalys har konstaterat att det finns en rad olika skärningar och definitioner av vad som kan definieras som glesbygd, landsbygd och stad (Trafikanalys, 2020). En indelning utifrån kommuner och demografiska statistikområden (DeSO) har varit utgångspunkten i Naturvårdsverkets analyser. Att avgränsa stödområdet geografiskt utifrån glesbygds- och landsbygdskommuner ger en tydlighet och begriplighet som är viktig för styrmedlets acceptans. Den administrativa bördan med att kontrollera sökande baserat på var de bor bedöms även vara relativt liten.

Det finns olika kommungruppsindelningar som kategoriserar Sveriges kommuner baserat på exempelvis gleshet eller mobilitet. Sådana kommungruppsindelningar görs av bl.a. SKR och Tillväxtverket. Naturvårdsverkets utgångspunkt har varit att utgå ifrån Tillväxtverkets kommungruppsindelning för att definiera vad som är gles- och landsbygd utifrån ett kommunperspektiv. Denna indelning ger en bättre vägledning kring kommunernas gleshet i jämförelse med SKR:s indelning.

Baserat på Tillväxtverkets kommungruppsindelning föreslår Naturvårdsverket att följande kommungrupper (grupp 3–6)<sup>22</sup> ska ingå i stödområdet:

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

Totalt ingår det 177 kommuner i dessa kommungrupper (Tillväxtverket, 2025). Dessa kommuner, i den sociala klimatplanen benämnda som ”landsbygdskommuner”, omfattas av stödområdet i sin helhet oavsett tillgång till kollektivtrafik, se nedan.

Storstadskommuner och täta blandade kommuner faller helt utanför stödområdet baserat på denna definition, även om det inom dessa kommuner kan finnas mer glest befolkade områden. För att

---

<sup>22</sup> Tillväxtverket använder i huvudsak Jordbruksverkets terminologi för de sex kommunkategorierna. Indelningen är gjord 2021.

identifiera glesheten i dessa kommuner finns möjlighet att utgå ifrån så kallade DeSO-områden. DeSO är en rikstäckande indelning som delar in Sverige i 5 984 områden som följer läns- och kommungränserna. Indelningen tar även hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. DeSO delas in i tre olika kategorier. Kategori A ligger till största delen utanför större befolkningskoncentrationer eller tätorter. Kategori B ligger till största delen i en befolkningskoncentration eller tätort, men inte i kommunens centralort. I kategori C finns DeSO som till största delen ligger i kommunens centralort. DeSO-områden är stabila över tid och kommer sannolikt inte att ändras under den tid som det kommer att vara möjligt att ansöka om elbilspremien. Stabilitet över tid, liksom möjligheten att koppla en adress till ett DeSO-område, gör att DeSO som geografisk avgränsning innebär en hanterbar administrativ börda. Möjligheten att fånga glesheten inom en kommun gör även DeSO som geografisk avgränsning träffsäkert med avseende på elbilspremiens syfte.

## Tillgång till kollektivtrafik

Användningen av begränsad tillgång till kollektivtrafik som ett kriterium för elbilspremien härstammar från förordningens definition av transportfattigdom, liksom tolkningar som har gjorts av denna definition i framtagandet av planen.<sup>23</sup> I förordningens definition är "brist på eller begränsad tillgång till transporter [...] med beaktande av det nationella och geografiska sammanhanget" vägledande. Trafikanalys tolkning av definitionen är "Bor långt ifrån en hållplats med ett för personen relevant utbud av kollektivtrafik". Denna tolkning gjordes mätbar av Konjunkturinstitutet genom att begränsa den till boende med mer än 1 000 meter till kollektivtrafik. För utformningen av elbilspremien är det nödvändigt att ytterligare nyansera vad tillgång till kollektivtrafik innebär då det utifrån Konjunkturinstitutets tolkning inte är möjligt att avgöra vad som är ett relevant utbud av kollektivtrafik.

För analysen av kollektivtrafikutbud har Naturvårdsverket tillsammans med Trafikanalys utgått ifrån den kategorisering av nivåer för grundläggande kollektivtrafik som Trafikanalys tidigare tagit fram i ett regeringsuppdrag inriktat mot arbetsresor (Trafikanalys, 2020). En acceptabel nivå på kollektivtrafikavgångar för arbetspendling bedömdes då vara i spannet 112–373 avgångar per vecka. Den lägre siffran motsvarar i huvudsak grundläggande behov för arbetspendling på veckodagar medan den högre har en motsvarande trafiktäthet även på helger och en proportionerligt högre täthet på vardagar. För den sociala klimatplanens syfte bedöms en rimlig nivå på kollektivtrafik innebära en möjlighet att kunna arbetspendla, åka till skolan, utföra ärenden och även i viss begränsad utsträckning ta sig till fritidsaktiviteter på kvällar och helger. Ett medelvärde för kollektivtrafikavgångar i det som Trafikanalys tidigare kategoriserat som "acceptabel" tillgång till kollektivtrafik bör ur detta perspektiv vara vägledande för om kollektivtrafiktillgången är god eller begränsad. Naturvårdsverkets definition av begränsad tillgång till kollektivtrafik är därför färre än 243 kollektivtrafikavgångar per vecka per km<sup>2</sup> (<243).

I analysen har gränsen <243 kollektivtrafikavgångar använts för att bedöma kollektivtrafiktillgången i ett givet område. Analysen har gjorts för både kommuner och DeSO-områden. Ett genomsnittligt värde på kollektivtrafikutbudet i området erhålls genom att dividera det totala utbudet inom ett givet område med den totala arealen i km<sup>2</sup>. I praktiken är kollektivtrafiktätheten ojämn inom varje område, och en analys utifrån DeSO-områden bedöms mer träffsäker då dessa områden till ytan är mindre än kommuner. När gränsen <243 har analyserats på DeSO-nivå sammanfaller definitionen på begränsad

---

<sup>23</sup> Detta inkluderar NV:s egna analyser, baserat på Trafikanalys (2024) "Förklaring av begreppen transportfattigdom och utsatta transportanvändare för beräkningar i FASIT" Dnr 2024/47 – 9, Konjunkturinstitutet (2024) "Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem", *Specialstudie* Oktober 2024 samt det så kallade TSI project (se bland annat Cludius, J et al. (2024) *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies Final Report*. ISBN 978-92-68-20598-3.

tillgång till kollektivtrafik väl med dels stora delar av de "landsbygdskommuner" som beskrivs ovan liksom med de områden som kategoriseras DeSO A i övriga kommuner. Genom att addera DeSO A i kommungrupperna "storstadskommuner" och "täta blandade kommuner" till stödområdet erhålls ett stödområde som både tar hänsyn till gleshet och tillgång till kollektivtrafik, och dessutom täcker en stor del av Sveriges yta.

## Stödområdet

Genom att utgå från samtliga kommuner i kommungrupperna 3–6 i Tillväxtverkets kommunindelning, se nedan, (i planen kallade landsbygdskommuner) säkerställs att hushåll boende i glesbygd, landsbygd och andra avlägsna områden omfattas. I övriga mer tätbefolkade kommungrupper (kommungrupp 1 och 2) inkluderas även boende i DeSO-områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik (DeSO A). Ett geografiskt stödområde som i sin helhet omfattar boende i landsbygd samt hushåll med begränsad tillgång till kollektivtrafik i mer stadsnära områden innebär att åtgärden träffsäkert kan nå den målgrupp som avses.

### 5.2.3 Andra villkor som övervägts

Inget villkor föreslås gällande nuvarande innehav av icke laddbar bil med förbränningsmotor eller bränsleutgifter för att säkerställa att fondmedlen riktas mot dem som är särskilt påverkade av ETS 2. I stället bedöms valet av åtgärd som främst är relevant för dem som nyttjar bil relativt frekvent (en elbilspremie) säkerställa att fondmedlen riktas mot dem som är särskilt påverkade.

Naturvårdsverket har övervägt behovet av att inkludera ytterligare villkor för att säkerställa att fondmedlen används inom fondens tillämpningsområde, att gynna dem som *särskilt påverkas* av ETS 2 (artikel 1). I förordningens definition av utsatta transportanvändare motsvaras detta av skrivningen *i hög grad påverkas av prisseffekter* (artikel 2.12).

I underlagen för denna utredning (Konjunkturinstitutet, 2024; Cludius, J et al., 2024) har hög grad av påverkan tolkats utifrån hur stor andel av inkomsten som läggs på fossila drivmedel. Detta innebär att hushåll som kör mycket bil och därför har höga drivmedelskostnader i förhållande till sin inkomst är de som är i hög grad påverkade. Ett annat villkor för att spegla särskild påverkan som Naturvårdsverket övervägt är nuvarande ägande eller leasing av en icke laddbar bil.

Att basera premien på ett krav gällande biläggande eller drivmedelsutgifter missgynnar hushåll som medvetet väljer bort bilen framför andra hållbara transportsätt och därmed har lägre drivmedelskostnader i förhållande till sin inkomst. Det skulle även exkludera hushåll som inte tidigare har nyttjat bil men som kan komma att göra det framöver. Det kan till exempel gälla en person som just tagit körkort, någon som separerat och bildat ett nytt hushåll och inte själv tidigare ägt en bil, eller hushåll som fått ändrat transportbehov på grund av ändade livsomständigheter. Exempelen visar på hushåll som bedöms särskilt påverkade av ETS 2 och som en träffsäker premie bör kunna stödja.

Villkor kopplade till biläggande eller drivmedelskostnader kan även uppmuntra till extra bilkörande eller köp av bil för att bli berättigad till premien. Villkor kopplade till drivmedelskostnader bedöms vidare svåra att kontrollera. Detta kan undergräva acceptansen för styrmedlet.

Det finns en risk att inkludering av hushåll utan bil i målgruppen bidrar till visst ökat biläggande. Detta om nivån på premien överkompenserar för elbilens eventuella merkostnader. Naturvårdsverkets bedömning är att denna effekt är begränsad.

Villkor kopplade till biläggande eller drivmedelskostnader kan vara önskvärt utifrån ett juridiskt genomförbarhetsperspektiv, för att säkerställa att premien kan finansieras inom ramen för den sociala klimatfonden. Enligt förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden (2023/955/EU) ska fondens medel gå till att stödja dem som är särskilt påverkade av ETS 2 (artikel 1), bl.a. utsatta

transportanvändare som i hög grad påverkas ökade bränslepriser (artikel 2). I Naturvårdsverkets tolkning av utsatta transportanvändare inkluderar dessa dels dem som i nuläget äger eller leasar en icke laddbar bil med förbränningsmotor, dels dem som står i begrepp att köpa eller leasa en bil<sup>24</sup>. De som står i begrepp att köpa eller leasa en bil bedöms vara påverkade på samma sätt som dem som idag äger en bil, som argumenterat ovan. I den vägledning som kommissionen tagit fram för framtagande av den sociala klimatplanen specificeras att dem som inte äger en bil med förbränningsmotor kan få ta del av stödet om de är transportfattiga (Europeiska kommissionen, 2025, III.1.e). Det är dock inte lika tydligt vad som gäller övriga utsatta transportanvändare. Naturvårdsverkets bedömning är att det genom den nationella tolkningen av utsatta transportanvändare, där dem som står i begrepp att köpa eller leasa bil ingår, kan det vara möjligt att inte inkludera ett krav på ägande av bil med förbränningsmotor men det finns en viss risk att kommissionen inte gör samma bedömning.

Åtgärdens natur innebär att fondmedlen främst riktas till dem som är särskilt påverkade av ETS 2 även om inget villkor ställs gällande drivmedelsutgifter eller biläggande. Att äga eller leasa bil kommer alltid med vissa kostnader. Om ett hushåll inte har behov av att nyttja bil är åtgärden inte relevant för dem och fondmedlen kommer därmed fokuseras på dem som är särskilt påverkade av ETS 2. Att begränsa antalet villkor för att vara berättigad att söka premien är även önskvärt ur ett begriplighets- och regelförenklingsperspektiv.

## 5.3 Premiens storlek och utformning

Naturvårdsverket föreslår att premiens storlek ska uppgå till 54 000 kronor per ärende. Nivån föreslås uppgå till 54 000 för ansökningar som inkommer under stödperiodens första 2,5 år och för att därefter sänkas till 36 000 kronor. Premien är densamma för såväl köp som leasing av en elbil liksom för nya och begagnade elbilar. Premien kommer att fördelas över 36 månader med utbetalning en gång per månad.

### 5.3.1 Premiens storlek – priser och beräkningar

Elbilspremiens storlek ska vara precis så stor så att hushållen i målgruppen väljer att skaffa en elbil, dvs. den ska vara proportionerlig. Avgörande faktorer för detta är målgruppens ekonomi och betalningsvilja, priser på nya, begagnade och leasade bilar samt lönsamheten i att byta till elbil. Lönsamhet i att byta från en bil med förbränningsmotor till en elbil beror i sin tur dels på prisskillnaden mellan en ”fossilbil” och en elbil, dels den årliga körsträckan.

Vidare bör premiens storlek vara relativt lätt att kommunicera till hushållen. Stödnivån kan uttryckas antingen som ett belopp per fordon, per år eller per månad. Analysen startar i vilket belopp per fordon som behövs för att målgruppen ska vara villiga att köpa en elbil för att sedan också analysera stödnivån som månadsbelopp. Månadsbeloppet kan jämföras med aktuella priser för leasing av elbilar.

En generell svårighet i arbetet med att utforma storleken på premien, som förtjänar att betonas särskilt, är att det saknas försäljningsstatistik för hushåll med låga inkomster. Hur dyra eller billiga bilar målgruppen brukar köpa är därför inte känt. Analysen har därför baserats på tillgängliga prisuppgifter, förenklade beräkningar och en studie av betalningsvilja.

---

<sup>24</sup> Se bilaga 1 för den fullständiga tolkningen av begreppet.

Naturvårdsverket har funnit att dagens priser på nya och begagnade elbilar uppvisar en stor variation. Generellt menar aktörer på marknaden att elbilar hittills mest erbjudits i det s.k. premiumsegmentet<sup>25</sup> men att det kommer att komma ut billigare nya elbilar. En av orsakerna till sjunkande priser kommande år uppges vara EU:s fordonskrav som anger att biltillverkarna ska ha en viss andel elbilar bland de bilar som de sätter på marknaden. EU-kommissionen har dock nyligen presenterat ett förslag om att fordonskraven ska senareläggas, så osäkerhet om framtida priser finns kvar.

Skatteverkets listpriser år 2025 på nya fordon visar att den billigaste elbilen, som är en liten elbil, kostar i nypris cirka 299 000 kronor (dessa priser är dock oftast högre än vad priserna är i verkligheten). Mellanstora elbilar kostar ofta strax över 400 000 kronor. Antalet begagnade elbilar ökar successivt. År 2024 såldes drygt 60 000 begagnade elbilar via Blocket. Medianpriserna år 2024 på begagnade elbilar låg på 356 900 kronor<sup>26</sup>, men även denna siffra präglas av att det är elbilar i premiumsegmentet som kommer ut på begagnatmarknaden efter några år. Differensen i medianpriser är fortfarande cirka 180 000 kronor mellan elbilar och dieselmotorbilar. Prisdifferensen mellan elbilar och bensinbilar är 200 000 kronor. Medianpriserna säger inte heller allt, eftersom elbilarna är nyare medan begagnade "fossilbilar" har en större bredd.

Vi ser från en kedja av bilhandlare att ungefär hälften av de begagnade elbilar de sålt var i prisspannet mellan 100 000 kr och 300 000 kronor. Samtidigt finns det också enskilda exempel på elbilar som på begagnatmarknaden nått prisparitet med sin fossildrivna motsvarighet eller där prisdifferensen mellan fordonen är så liten att det lönar sig att byta, eftersom elbilen medför lägre driftskostnaderna när man kör på el.

För leasing finns det ingen systematisk datainsamling. Priserna för privatleasing av elbilar, kan sökas via publikt tillgängliga uppgifter samt med hjälp av uppgifter från branschföreträdare. Dessa tyder samlat på att priserna ligger någonstans mellan 2 600 kronor och 5 500 kronor per månad. I det övre intervallet finns nya elbilar. Men det finns även ännu högre leasingpriser för större eller dyrare elbilar. De publikt tillgängliga uppgifterna speglar dock ofta tillfälliga kampanjpriser.

Sammanfattningsvis finns det en stor variation i priserna, både för nya och begagnade elbilar samt för leasing av elbil.

Naturvårdsverket har, utifrån underlag från Trafikanalys, gjort beräkningar av vilken stödnivå som krävs baserat på en förenklad kalkyl av lönsamheten att byta från fossildriven bil till elbil givet olika antaganden. Drivmedelskostnaden, som hushållen i målgruppen skulle ha, givet att de använder sin bensin- eller dieselmotorbil, har skattats för kategorier av hushåll i målgruppen med olika inkomster. Kostnaden för en elbil i form av värdeminskning på bilen ställs sedan mot den besparing som uppnås genom att byta drivmedel från fossilt till el. Resonemanget bygger på att hushållet kan jämföra långsiktiga vinster med kortsiktiga kostnader, och att de även kan utnyttja den skillnaden (till exempel genom lån eller leasing). Ju längre ner i inkomst man går desto mindre sannolikt blir detta och den initiala investeringen i elbilen kan bli ett hinder. De förenklade beräkningarna kan dock ge en fingervisning om när kostnaden blir högre än med nuvarande fordon vilket pekar på ett stödbehov med ett visst belopp enligt beräkningarna.

Resultaten av beräkningarna varierar mycket. Variationerna beror både på vilka elbilspriser som antas och på hur mycket hushållen kör per år. Om nybilspriser på elbilar inkluderas i beräkningarna så framträder ett högt stödbehov för hushållen. Det gäller särskilt de hushåll som har mellanstora bilar idag och som vi antar behöver en medelstor elbil om de skulle skaffa en elbil. Om vanligt

---

<sup>25</sup> Det finns ingen exakt definition av "premium" men i allmänhet menar man en bil som är lite förmer än övriga. Den ska helst vara av ett känt märke, vara mer påkostad och den upplevda kvaliteten är högre.

<sup>26</sup> Personlig kommunikation, uppgifter från Blocket.

förekommande priser på begagnade elbilar i stället läggs in i beräkningen så blir bilden av stödbehovet mycket lägre. Tre räkneexempel har gjorts för både små bilar (1-119 hästkrafter) och medelstora bilar (över 120 hästkrafter). Resultaten av dessa räkneexempel landar på ett stödbehov mellan 0 och 90 000 kronor. Att intervallet är så stort är inte förvånande eftersom elbilspriserna uppvisar så stora variationer. För att få med sig en stor mängd av hushållen (den största mängden hushåll har kortare årliga körsträckor) behöver premien storlek ligga någonstans kring 40 000–50 000 kronor.

Värt att notera är att en mindre del av de hushåll som i dagsläget har en liten bil, så kan de redan idag tjäna på att byta till elbil under antagandet att elbilens pris (eller prisdifferens i det fall hushållet ändå står i begrepp att byta bil) är 130 000 kronor. Det gäller de cirka 7 procent av småbilsägarna vars drivmedelskostnader är över 40 000 kronor per år i nuläget.

Generellt så finns det idag många billiga fossila bilar långt ner i prisklasserna medan elbilarna fortfarande är nyare, endast ungefär fyra år gamla. Medianpriserna för elbilar har dock sjunkit de senaste 15 månaderna.

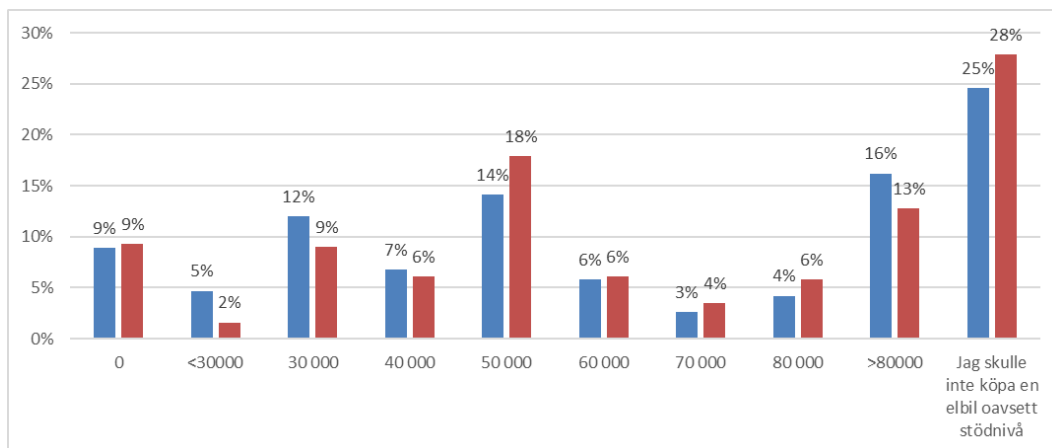
### 5.3.2 Premiens storlek - studie om betalningsvilja

En studie om betalningsviljan hos målgruppen har uppdragits åt Ramboll Management Consulting, vilka under april månad 2025 har skickat ut en enkät till ett urval som i allt väsentligt liknar målgruppen för elbilspremien. Resultaten från studien redovisas i bilaga 4. Betalningsviljan för en elbil har ringats in genom flera frågor. Följande frågor har de tillfrågade personerna fått ta ställning till:

1. Om du skulle köpa en begagnad elbil, vilket maximalt pris skulle du vara villig att betala för bilen?
2. Du ställs inför två alternativ, en elbil och en motsvarande fossilbil. Du ska välja vilken du föredrar. Om du väljer elbilsalternativet så får du en subvention i form av ett finansiellt stöd.
3. Var valen i förra frågan representativa för dig? Om de inte var representativa, ange den stödnivå som du tror att du hade behövt för att välja en elbil i stället för en fossilbil.

Frågeställning två, som är ett s.k. valexperiment, görs om flera gånger, dvs valet upprepas med olika stödnivåer.

Resultaten är i sammanfattning att omkring en fjärdedel av de tillfrågade inte kan tänka sig att köpa en elbil oavsett stödnivå. Vid en stödnivå på 50 000 kronor kan 46 procent av de tillfrågade tänka sig att välja en elbil framför en bil som drivs med fossila drivmedel. Med andra ord pekar studien på att nästan hälften av målgruppen skulle kunna vara intresserade av en elbil om de får cirka 50 000 kronor i stöd. Svaren på enkäten fördelar sig enligt figur 1.



Figur 1: Nödvändig stödnivå för att välja en elbil över en "fossilbil", uppdelar på inkomstnivå. Blå stapel visar svar från personer (n=191) med hushållsinkomst under 30 000 kr/mån för sammanboende och under 15 000 kr/mån om man är ensamstående. Röd stapel visar svar från personer (n=312) med hushållsinkomst i intervallet 30 000–50 000 kr/mån respektive 15 000–25 000 kr/mån. Källa: Ramboll.

Det uttrycka stödbehovet varierar mellan inkomstnivåerna, men skiljer sig inte avsevärt mellan kön, ålder och betalningsvilja i form av totalt pris för en bil. Något kontraintuitivt är att personer, som kan tänka sig att betala ett högt pris på fordonet, i högre utsträckning har angett ett något lägre stödbehov. Personer som anger att de endast kan tänka sig att köpa en elbil om den kostar under hundra tusen kronor har angett ett stödbehov på över 50 000 kronor i genomsnitt.

När en sammanvägning görs av information om priser på leasing, beräkningar av hur många det lönar sig för att byta till elbil givet hushållens ursprungliga bränslekostnader och studien om betalningsvilja, så finner Naturvårdsverket att en rimlig storlek på premien kan vara på 1 500 kronor per månad i tre år, vilket blir 54 000 kronor totalt per fordon. Beloppet 1 500 kronor är en jämn siffra som lätt kan förmedlas i en kampanj för leasing eller i kommunikation från Naturvårdsverket. Att beloppet ska vara lätt att förmedla är något som branschen framfört som viktigt. Nivån på 54 000 kronor per fordon är också i närheten av vad som behövs för att hälften av målgruppen ska vara intresserad enligt studien av betalningsvilja.

Naturvårdsverket bedömer att storleken på premien kan sänkas efter några år, eftersom det är rimligt att anta att prisskillnaden mellan fossildrivna bilar och elbilar kommer att minska framöver. Det vore också ett incitament för hushållen att ansöka så fort de kan för att få det högre beloppet. Hur stor sänkning som är lämplig är svårt att förutsäga. Förslaget är att sänka från 1 500 kronor per månad till 1 000 kronor per månad, vilket också är en jämn och tydlig siffra som kan användas i kommunikationen.

### 5.3.3 Utbetalning av premien sker månadsvis

Naturvårdsverket anser att premien bör betalas ut månadsvis. Utbetalningarna delas upp i lika stora delar vid som mest 36 tillfällen under högst tre år. Motivet är att öka varaktigheten hos åtgärden, d.v.s. minska risken för att hushållet säljer elbilen strax efter att premien har betalats ut. Ett annat motiv är att minska attraktiviteten för bedrägerier i och med att vart och ett av beloppen inte är så stora. Det finns också en fördel att kassaflödet för hushållet blir jämnt och likt det kassaflöde som det innebär att månatligen betala en leasingavgift eller ett billån. Nackdelen är att de hushåll som inte samtidigt kan sälja en bil till ett högt belopp, kan få problem att betala handpenningen i samband med att de får ett billån.

Valet av just utbetalningar under tre år kommer från det faktum att många leasingkontrakt löper på tre år. Hur många utbetalningar mottagaren kommer att få beror på hur länge denne har kvar elbilen. Om

mottagaren inte längre har kvar bilen vid nästa kontroll så kan hen bli tvungen att betala tillbaka för den del av tiden som fordonet inte funnits i premiemottagarens besittning.

### 5.3.4 Golvpris och maxpris på elbilen

För att undvika att stödnivån blir över 100 procent föreslås ett lägsta inköpspris för elbilen på 54 000 kronor, dvs. samma belopp som premiens storlek. Motsvarande pris för leasing är 1 500 kronor per månad i 36 månader.

I avsnitt 5.2.1 beskrivs villkor på hushållets inkomst och vilka inkomstslag som Naturvårdsverket föreslår ska räknas in i hushållets inkomst. Inkomster från senast fastställda deklaration föreslås vara det som ska ligga till grund för att beräkna hushållets totala inkomst. För att undvika att hushåll som skulle ha råd att köpa en elbil även utan stöd, t.ex. dem som har inkomster som inte framgår av detta underlag eller dem med ett stort kapital, föreslår Naturvårdsverket att premien följer med ett maxpris på elbilen på 500 000 kronor. Motsvarande maxpris för leasing föreslås till 4 700 kronor per månad i 36 månader.

Utgångspunkten för förslaget om maxpris kommer ifrån ett antagande om att hushåll med högre inkomster eller tillgång till kapital föredrar premiumbilar i större utsträckning. Utöver inkomstkravet bedömer därför Naturvårdsverket att ett pristak ytterligare minskar risken för att premien går till fel målgrupp. Ett liknande krav fanns även i den tidigare klimatbonusen, pristaket var då 700 000 kronor. Dessutom finns ett behov av mindre och billigare elbilar på den svenska marknaden. Ett pristak gynnar detta segment av elbilar. Gränsen på 500 000 kronor bedöms vara ändamålsenlig utifrån att det inte begränsar målgruppens möjligheter att välja bil alltför mycket. Det finns ett utbud av elbilar på marknaden, både nya och begagnade, som understiger denna gräns<sup>27</sup>. Utbudet inkluderar bilar som har egenskaper som stämmer överens med de preferenser som Naturvårdsverket bedömer att målgruppen kan ha exempelvis fyrhjulsdrift, dragkrok och tillräcklig effekt. Även bilar med högre kapacitet avseende sittplatser finns under denna nivå.

### 5.3.5 Samma premie föreslås för nya och begagnade elbilar

Naturvårdsverket föreslår att storleken på premien är densamma för både nya och begagnade elbilar.

Syftet med den sociala klimatfonden är att hantera de sociala konsekvenserna och fördelningseffekterna av ETS 2. Fondens specifika mål är att stödja utsatta grupper med åtgärder som bl.a ger bättre tillgång till utsläppsfri mobilitet. Det är med andra ord inte fordonet som ska stödjas utan hushållet. Därmed finns det inte någon anledning att ge ett högre stöd för nya elbilar. Ifall det primära syftet hade varit att öka antalet elbilar i Sverige utan att importera begagnade elbilar från andra länder, så hade det varit logiskt att ge en högre premie för nya bilar.

Att ha samma premie för både små och stora elbilar, och för både nya och begagnade elbilar förväntas snarare premiera små begagnade bilar. Vid köp av en billig elbil blir ju premien en stor andel av priset, medan premien inte räcker så långt för den som vill köpa ett dyrt fordon. Premiumsegmentet av elbilar har redan utvecklats bra och nått en målgrupp som sannolikt är att beteckna som ”early adopters”. Naturvårdsverket menar att det nu kan vara gynnsamt för elbilsmarknaden att med den riktade elbilspremien ha en utformning som gynnar billigare elbilar.

---

<sup>27</sup> Personlig med Blocket samt Skatteverkets föreskrifter om nybilspriser för bilar med tillverkningsår 2025 vid värdering av bilförmån: [SKVFS 2024\\_25.pdf](#)



### 5.3.6 Ägande och leasing

Naturvårdverket föreslår att premien ska kunna ges oavsett om bilen ägs eller leasas. Som beskrivs ovan ska det inte ske någon differentiering mellan dessa olika finansieringsalternativ.

Naturvårdverket ser inte heller något skäl att differentiera premien mellan köp och leasing. Det kan ses som olika finansieringslösningar som sannolikt har samma ”värde” i förhållande till sociala klimatfondens syfte. Man kan argumentera för att leasing skulle vara mer attraktivt för grupperna med lägst inkomster eftersom ingen kontantinsats krävs, samtidigt som det går att argumentera kring osäkerheten om hushållen med lägst inkomster kommer att klara kreditprövningen inför ett leasingavtal.

Bakgrunden till att möjliggöra stödutbetalning oavsett finansieringsalternativ är huvudsakligen för att skapa valfrihet för stödmottagarna att kunna välja det som passar de egna förutsättningarna. Leasing kan t.ex. vara ett sätt att jämna ut kostnaderna i jämförelse med ett köp som kräver kontantinsats. Det kräver ofta ingen eller en mycket låg kontantinsats, vilket gör det ekonomiskt tillgängligt för fler människor. Månadskostnaderna är också fasta och inkluderar ofta service, underhåll och ibland även försäkring. Detta gör det lättare att budgetera och planera ekonomin<sup>28</sup>. Trafikanalys har konstaterat att privatleasingen har haft en betydande roll i omställningen till laddbara bilar (Trafikanalys, 2023).

I arbetet med regeringsuppdraget har Naturvårdverket bland annat utgått från hur motsvarande stödsystem har fungerat och vilka villkor som har gällt för dessa. Både den nuvarande skrotningspremien och den tidigare klimatbonusen har kunnat användas både till köp och leasing av elbilar, vilket motiverar till ett motsvarande upplägg även för elbilspremien. Klimatbonusen var utformad på annorlunda sätt än den föreslagna elbilspremien då den endast betalades ut till ägaren av en bil, men om ägaren var en leasinggivare kunde premien ändå nå även leasingtagare i form av sänkta leasingavgifter. Skrotningspremien är ur detta perspektiv mer lik den föreslagna elbilspremien och stöd kan betalas ut direkt både till ägare och leasingtagare av ett fordon. För att kunna avgöra om en bil ägs eller leasas av en sökande utgår Skrotningspremien ifrån om den sökande är registrerad som ”ägare” eller ”brukare” (dvs. leasingtagare) av elbilen i vägtrafikregistret. Elbilspremien föreslås att utformas på motsvarande sätt, där kriteriet för den sökande innebär att den ska vara registrerad som ägare eller brukare i vägtrafikregistret.

Vid de samråd som genomförts om förslag till innehåll i den sociala klimatplanen<sup>29</sup> har det framförts synpunkter från bland annat bilbranschen om att en elbilspremie bör betalas ut via auktoriserade bilhandlare. Motiveringen till detta är att det skulle minska risken för fusk samt att en redan ekonomiskt utsatt målgrupp inte behöver riskera att göra affärer med oseriösa aktörer och inte få ett fullgott konsumentskydd vid exempelvis eventuella fel på bilen. Köpare eller leasingtagare riskerar att hamna i en skuldsituation, något som både kan påverka allmänhetens inställning till och acceptans för elbilspremien, liksom förtroendet för bilhandlare. Naturvårdverkets bedömning är emellertid att det finns juridiska begränsningar för att betala ut premien via bilhandlarna, att en sådan utformning riskerar att snedvrider marknaden samt att hushåll med begränsad ekonomi föredrar att köpa bilar privat.

---

<sup>28</sup> Trafikanalys privatleasing och geografi (ursprunglig källa?)

<sup>29</sup> Regeringskansliet har genomfört samråd den 2024-11-04 och den 2025-04-25.

### 5.3.7 Operationell leasing

Ett antal av de ansökningsärenden som inkommit till Skrotningspremien har varit sökanden som leasar en bil genom så kallad operationell leasing<sup>30</sup>. I vissa fall innebär denna typ av leasing att leasingtagaren inte är registrerad som brukare i vägtrafikregistret, och sökanden har därför fått avslag på sin ansökan. Detta har inneburit att klagomål har inkommit från sökande som anser sig ha rätt till premien eftersom de leasar en bil<sup>31</sup>. Under våren 2025 föreslog regeringen därför att det ska vara möjligt att göra undantag på kravet om registrering om det föreligger särskilda skäl. En motsvarande skrivning om särskilda skäl bedöms för elbilspremien (som kan ge stöd till 105 000 bilar) bli till för stor administrativ börda då det kräver manuell hantering i väldigt många fall. Naturvårdsverket förslag innebär att all form av leasing, även operationell leasing, godkänns, så länge sökande är registrerad som ”ägare” eller ”brukare”. För att undvika avslag till följd av att leasingtagare inte är registrerade i vägtrafikregistret ska detta, förutom förordningens skrivelser, tydligt kommuniceras både till sökande i informationen kring ansökningsförfarandet och till branschens aktörer.<sup>32</sup>

### 5.3.8 Villkor för den elbil som premie ska ges för

Naturvårdsverket föreslår att ett antal villkor för bilen behöver vara uppfyllda för att elbilspremien ska kunna ges. Bilen ska vara en personbil i klass I, klassificerad i utsläppsklass el, vara påställd och får inte ha körförbud. Den får inte tidigare ha ägts av en hushållsmedlem eller en närstående till sökanden eller till en hushållsmedlem. Elbilen får inte heller vara avsedd att användas i enskild näringsverksamhet av sökanden, en hushållsmedlem eller en närstående till sökanden eller till en hushållsmedlem. Utöver villkoren beskrivna i avsnitt 5.2 är det dessa villkor, liksom villkoren beskrivna ovan om ägarförhållanden och golvpris respektive maxpris på bilen som ligger till grund för om ett hushåll är stödberättigat. Samtliga av dessa villkor kommer att kontrolleras av Naturvårdsverket vid ansökan.

Naturvårdsverkets bedömning är att om ett hushåll en gång har blivit beviljad elbilspremien utifrån ovan nämnda villkor finns inget behov av att kontrollera dessa villkor igen efter den första utbetalningen av premien. Det finns dock ett undantag som behöver kontrolleras vid varje utbetalning, och det är att mottagaren av premien fortfarande innehar elbilen. Syftet med detta är att säkerställa att fondens pengar används träffsäkert med avseende till det ursprungliga syftet, dvs. att ge utsatta hushåll möjlighet att skaffa sig en elbil och därigenom minska deras utsatthet mot högre drivmedelskostnader till följd av ETS 2. Genom att inför varje utbetalning kontrollera elbilsinnehavet säkerställs att elbilspremien går till just elbilen och ingenting annat. Detta bedöms vara viktigt både för att motverka bedrägerier och för att motverka att bilar som införskaffats med hjälp av premien säljs till andra länder.

Förordningen medger att stöd ges för utsläppsfria fordon, vilket även skulle kunna inkludera vätgasbilar. Naturvårdsverket föreslår att dessa bilar inte omfattas av premien då marknaden för vätgasbilar inte bedöms vara tillräckligt stor och för att priserna på vätgasbilar bedöms överstiga maxpriset för premien.

Analyserna av villkoren för elbilen utgår bland annat ifrån de villkor som ställts i Skrotningspremien och Klimatbonusen och hur dessa har fungerat i praktiken. Bedömningen är att dessa villkor inte

---

<sup>30</sup> Denna typ av leasing kan liknas vid ett hyresavtal, där äganderätten ligger kvar hos leasinggivaren. Efter att avtalsperioden löpt ut lämnas produkten tillbaka till givaren. Leasinggivaren tar den ekonomiska risken och ofta ingår exempelvis service, reparationer och försäkringar i avtalet.

<sup>31</sup> Boverket.

<sup>32</sup> Enligt uppgift från Mobility Sweden registrerar de flesta leasingbolag sina leasetagare som brukare.

inneburit allt för stor administrativ börda liksom att det finns en begriplighet kring varför dessa krav ställs och en enkelhet i ansökningsförfarandet. I stor utsträckning följer villkoren på elbilen i den föreslagna elbilspremien som ställs i Skrotningspremien och i Klimatbonusen.

## 6. Beskrivning av rutiner och processer som svarar mot villkoren i artikel 21

Enligt uppdraget ska Naturvårdsverket beskriva de processer och rutiner som Naturvårdsverket arbetar efter för att säkerställa regelefterlevnad och minimera risk för bedrägerier och fusk. I artikel 21 i förordningen om inrättandet av en social klimatfond specificeras villkor som ställs på medlemsstaterna i syfte att skydda unionens ekonomiska intressen.

En av Naturvårdsverkets utgångspunkter för arbetet med uppdraget är att utforma villkor för premien och etablera ett system som minskar risken för bedrägerier, korruption och fusk. Sverige är ålagda att redovisa för EU-kommissionen vilka processer och rutiner som finns etablerade för att minska och hantera dessa risker. I bilaga 1 beskrivs myndighetens rutiner och processer samt hur Naturvårdsverket kommer att arbeta för att uppfylla villkoren i artikel 21.

Naturvårdsverket anser att ansvaret för revision av den sociala klimatplanen bör åläggas en annan myndighet än Naturvårdsverket för att säkerställa opartiskhet och säker granskning.

Ekonomistyrningsverket har ansvar för revision och utbetalning av EU-medel i Sverige och bör få ansvar för detta vid genomförande av den sociala klimatplanen.

## 7. Beräknade kostnader för etablering och förvaltning av administrativt system

Naturvårdsverket har gjort preliminära beräkningar över kostnaderna för det administrativa system som ska utvecklas och driftsättas för att myndigheten ska kunna ta emot ansökningar om stöd från elbilspremie, fatta beslut och betala ut pengar. Det administrativa systemet benämns nedan för IT-system.

Förutsättningar för IT-systemet, kostnader inkluderat, utreds i en förstudie<sup>33</sup> till IT-utvecklingsprojektet. För att ett IT-system ska kunna vara i drift för att ta emot ansökningar i januari 2026 har kortare tid än normalt avsatts för förstudien, för att utvecklingen av IT-systemet ska kunna påbörjas innan sommaren 2025.

De totala kostnaderna för det administrativa systemet, där IT-systemet och handläggning ingår, uppskattas till 15 miljoner kronor per år. I tabell 3 specificeras kostnaderna per kostnadsslag och år. Utförligare motivering och beskrivning återges nedan. Kostnadsuppskattningarna är preliminära och kan komma att ändras.

Tabell 3: Uppskattade kostnader för administrativt system, tusental kronor

	Totalt	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Ansökningssystem</b>									
Förarbeten		600							
Avskrivningskostnader för IT-investering			2 500	3 000	3 000	3 000	3 000	500	0
Förvaltnings- och driftkostnader			1 300	900	900	900	900	900	900
Personalkostnader för förvaltning och drift			735	735	735	735	735	735	735
<b>Summa IT</b>	27 445		4 535	4 635	4 635	4 635	4 635	2 135	1 635
<b>Övriga kostnader</b>									
Förarbeten inkl konsultkostnader		9 400							
Personalkostnader handläggning, rapportering, utvärdering m.m.			12 495	12 495	12 495	12 495	4 410	2 940	2 940
Kostnader i samband med utbetalningar			1 125	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500

<sup>33</sup> NV-25-019970.

Konsultkostnader Uppföljning och utvärdering			750	1 250	750	1 250	750	1 250	1 500
Kommunikation			7 000	6 000	3 105	2 400	950	400	400
Revision			1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Summa övriga kostnader	114 550		22 370	22 245	18 850	18 645	8 610	7 090	7340
<b>Summa</b>	141 995	10 000	26 905	26 880	23 485	23 280	13 245	9 225	8 975

## 7.1 IT-investering

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

### 7.1.1 Dimensionering av systemet

Målet är att 105 000 premier ska betalas ut. Det innebär att IT-systemet kommer att behöva dimensioneras för betydligt fler slagningar, dvs. ansökningar. Systemet måste dimensioneras för att ta emot ansökningar från personer som inte är berättigade till premien och därmed kommer att få avslag. Vidare kommer ansökningarna sannolikt inte att fördelas jämnt över året så systemet måste ha en viss överkapacitet. Utformningen av elbilspremierna och de krav och kriterier som sätts upp styr utformningen av IT-utvecklingen.

### 7.1.2 Fler utbetalningar ger minskade risker

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

### 7.1.3 Förvaltnings- och driftskostnader

I kostnadsposten förvaltning och drift ingår personalkostnader för förvaltning och kostnader för exempelvis licenser, servrar och utskick av beslut. Den innefattar också kostnader för förbättringar

och installationer som behöver göras för att säkerställa att systemet ska vara tillgängligt och driftsäkert.

### 7.1.4 Personalkostnader

Målsättningen är att IT-systemet ska möjliggöra att bidragsprocessen blir automatiserad i så hög utsträckning som möjligt. Ansvaret för elbilspremien kommer dock att kräva manuell hantering av personal vid Naturvårdsverket. Det är både drift och förvaltning av IT-systemet samt manuell handläggning och hantering av olika steg i bidragsprocessen som kräver personalresurser. I de uppskattade kostnaderna har Naturvårdsverket räknat med 0,5 tjänster för drift och förvaltning åren 2026–2032 och 8,5 tjänster för handläggning under åren 2026–2029. Det är räknat med några färre tjänster de tre sista åren (2030–2032). Kostnaden per tjänst uppgår till 1 470 000 kronor inkl overheadkostnader.

### 7.1.5 Osäkerheter i IT-utveckling driver kostnader

IT-utvecklingsprojektet kommer att pågå under en stor del av 2025. Utvecklingen kommer att påbörjas innan den nationella stödförordningen är beslutad av regeringen. Det gör att risken för ökade kostnader ökar. Flera aspekter och parametrar inom IT-utvecklingsprojektet bedöms som särskilt osäkra och kan driva upp kostnaderna. Naturvårdsverket har i vid beräkning och uppskattning av kostnaderna behövt ta höjd för ökade kostnader till följd av dessa osäkerheter.

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

#### Pressad tidplan är en riskfaktor

Den korta tidsramen för regeringsuppdraget är en riskfaktor som kan innebära att kostnaderna för utveckling av IT-systemet drivs upp. Det faktum att förstudie till IT-utvecklingsprojektet och kravställning delvis har behövt ske parallellt med analys och utformning av förslag till elbilspremie har medfört osäkerheter. Vidare kommer IT-utvecklingen att behöva ske baserat på en stödförordning som ännu inte är beslutad av regeringen. Om det sker förändringar av förordningen efter att Naturvårdsverket lämnat underlag till Regeringskansliet kan det påverka kostnaderna för IT-systemet.

## 7.2 Tekniskt stöd

Medlemsstaterna får ansöka om s.k. tekniskt stöd från den sociala klimatfonden motsvarande max 2,5 procent planens totala kostnader, dvs. både finansiering från EU och den nationella medfinansieringen. För Sverige motsvarar det ca 142 miljoner kronor totalt för stödperioden. I bilaga 1 lämnas Naturvårdsverkets förslag till allokering av medel för tekniskt stöd.

## 7.3 Behov av beställningsbemyndigande och utrymme för anslagssparande

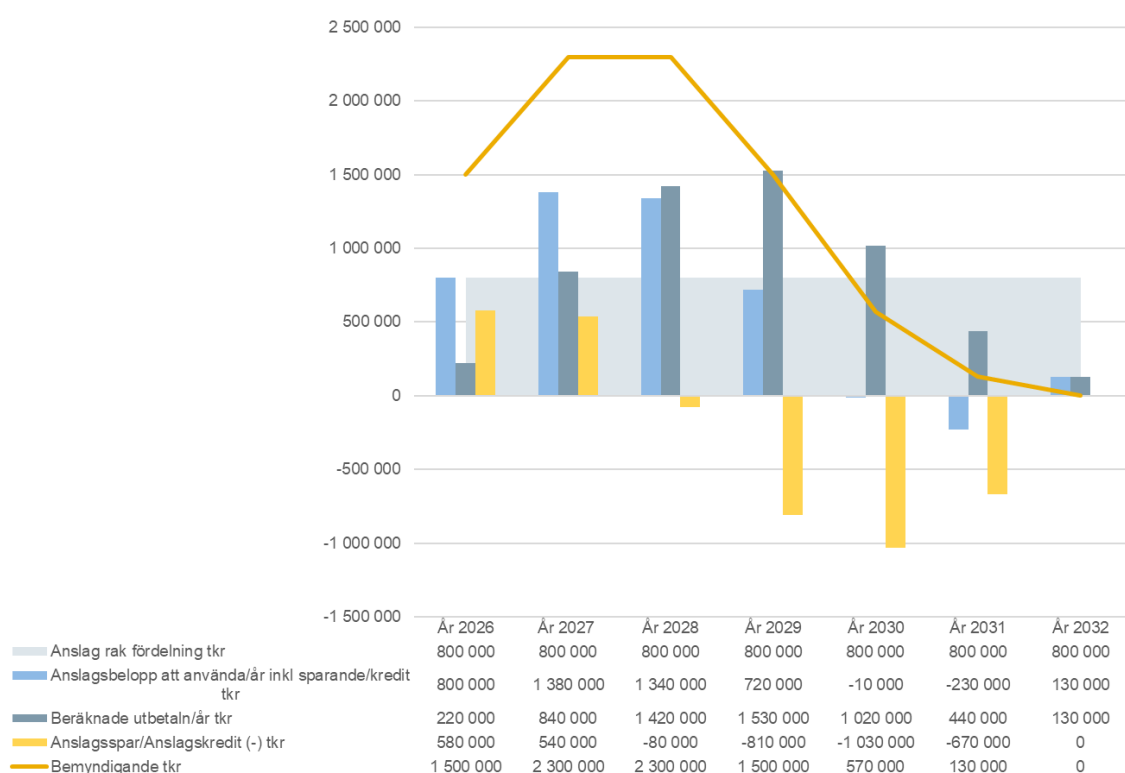
I Naturvårdsverkets regleringsbrev för 2025 har 10 000 000 kronor tilldelats anslag 1:21 Åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden (Ramanslag). Vid genomförande av den sociala klimatplanen kommer Naturvårdsverket att behöva göra ekonomiska åtaganden som medför utgifter

under kommande budgetår. Naturvårdsverket har tidigare år inte haft beställningsbemyndigande för anslaget och därmed finns det inte heller några ingående ekonomiska åtaganden att ta hänsyn till.

Behovet av beställningsbemyndigandet för åren 2026–2032 varierar men beräknas vara som högst 2 300 000 000 kronor. För att möjliggöra fullt nyttjande av medlen från den sociala klimatfonden beräknas anslagsbehovet variera mellan åren vilket gör att behovet av anslagssparande och anslagskredit för anslagsposten bedöms vara en förutsättning.

Tabell 4: Anslagsnivåer enligt budgetpropositionen för 2025 (tkr).

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Uppskattat behov av anslagsnivåer (tusental kronor)</b>	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000



Figur 2: Förslag till anslagsfördelning, uppskattat behov av anslagsspar och anslagskredit. Källa: Naturvårdsverkets beräkningar.



## 8. Konsekvenser av förslaget

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av Naturvårdsverkets förslag till utformning av en elbilspremie. ETS 2 förväntas påverka utsatta transportanvändare särskilt genom ökade körkostnader. För att hantera negativa fördelningsmässiga eller sociala konsekvenser av detta styrmedel har EU-kommissionen inrättat den sociala klimatfonden. Att Sveriges sociala klimatplan som ska lämnas in till EU-kommissionen ska omfatta en åtgärd och att denna åtgärd ska vara en elbilspremie framgår av regeringens uppdrag till Naturvårdsverket.

En problemanalys, en beskrivning av konsekvenserna om ingen åtgärd vidtas, samt alternativa lösningar beskrivs i kapitel 4 och 5. En bredare problemanalys av de sociala konsekvenserna av ETS 2 och lämpliga åtgärder för att hantera dessa inom den sociala klimatplanen som helhet, finns i underlaget till planen i bilaga 1.

### 8.1 Rättsliga förutsättningar

#### 8.1.1 Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Elbilspremien är en förmån för enskilda som regeringen kan besluta om genom förordning i enlighet med 8 kap. 7 § regeringsformen. Naturvårdsverket föreslås att ges bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter. Det bemyndigandet har stöd i 8 kap. 11 § regeringsformen. Förslaget bedöms inte påverka andra regelverk.

#### 8.1.2 Överensstämmelse med EU-rätt

Eftersom elbilspremien är en förmån för enskilda som ska användas till elbilar som ska användas för privat bruk, bedöms förslaget vara förenligt med EU:s statsstödsregler.

Enligt artikel 7.3 i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden ska fonden endast stödja åtgärder och investeringar som överensstämmer med principen om att inte orsaka betydande skada. Det innebär att elbilspremien behöver utformas på ett sätt som är förenligt med principen om att inte orsaka betydande skada. Av artikel 6.5 följer att kommissionen ska tillhandahålla teknisk vägledning om åtgärdernas överensstämmelse med principen om att inte orsaka betydande skada. Till den tekniska vägledningen finns en sektorsspecifik bilaga för transportområdet. I bilagan fastställs vilka krav som ska gälla i de fall en åtgärd avser köp, finansiering, hyra, leasing eller drift av utsläppsfria vägfordon i kategori M1, för att åtgärden ska anses förenlig med principen om att inte orsaka betydande skada. Elbilar är ett utsläppsfritt vägfordon i kategori M1. Av kravet följer att vid köp av en ny elbil ska bilen vara utrustad med däck som har viss energimärkning. Naturvårdsverket avser att inte ställa något krav på vilka däck en elbil som ligger till grund för elbilspremien är utrustad med. Det kommer därför inte att säkerställas att åtgärden är förenlig med principen om att inte orsaka betydande skada, på det sätt som krävs enligt förordningen om inrättande av en social klimatfond.

Enligt artikel 1 i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden ska fondens medel gå till att stödja de som är särskilt påverkade av ETS 2, bland annat utsatta transportanvändare som i hög grad påverkas ökade bränslepriser<sup>34</sup>. I Naturvårdsverkets tolkning av utsatta transportanvändare inkluderar

---

<sup>34</sup> Att gruppen utsatta transportanvändare bland annat inkluderar enskilda personer och hushåll som i hög grad är påverkade av ökade bränslepriser följer av artikel 2.12 i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden.

dessas dels de som i nuläget äger eller leasar en icke-laddbar bil med förbränningsmotor, dels de som står i begrepp att köpa eller leasa en bil. De som står i begrepp att köpa eller leasa en bil bedöms vara påverkade på samma sätt som de som redan äger en bil. I den vägledning som kommissionen tagit fram för framtagande av den sociala klimatplanen specificeras att de som inte äger en bil med förbränningsmotor kan få ta del av stödet om de är transportfattiga.<sup>35</sup> Det är dock inte lika tydligt vad som gäller övriga utsatta transportanvändare. Naturvårdsverkets bedömning är att det genom den nationella tolkningen av utsatta transportanvändare, där de som står i begrepp att köpa eller leasa bil ingår, kan det vara möjligt att inte ställa krav på ägande av bil med förbränningsmotor men det finns en viss risk att kommissionen inte gör samma bedömning.

Av artikel 129 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (2024/2509, artikel 129), finns ett krav på att varje person eller enhet som mottar unionsmedel ska samarbeta till fullo för att skydda unionens ekonomiska intressen. Det finns även ett krav på att mottagaren som ett villkor för mottagandet ska bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att vissa gemenskapsrättsliga institutioner ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt. Krav på att ålägga mottagarna av elbilspremie ett sådant villkor föreslås i utformningen av elbilspremie. Elbilspremie bedöms på så sätt samt i övrigt förenlig med EU:s budgetförordning.

## 8.2 Konsekvenser av förslaget om elbilspremie

I följande avsnitt beskrivs konsekvenserna av den föreslagna elbilspremie. De konsekvenser som beskrivs är i första hand de som förväntas fram till stödperiodens slut, det vill säga fram till 2032. Konsekvenser kan även uppstå på längre sikt, men de är mer osäkra. Eftersom det är svårt att förutsäga upptaget av elbilar i målgruppen i jämförelsealternativet, samt vilka som i första hand får tillgång till premien om efterfrågan överstiger utbudet, är bedömningen av premiens additionella effekt osäker.

### 8.2.1 Konsekvenser för privatpersoner

#### Konsekvenser för målgruppen - utsatta transportanvändare

Elbilspremie riktar in sig mot dem som bedöms särskilt påverkade av ökade bränslepriser till följd av ETS 2. För detaljer kring vilka som är stödberättigade, se avsnitt 5.2.

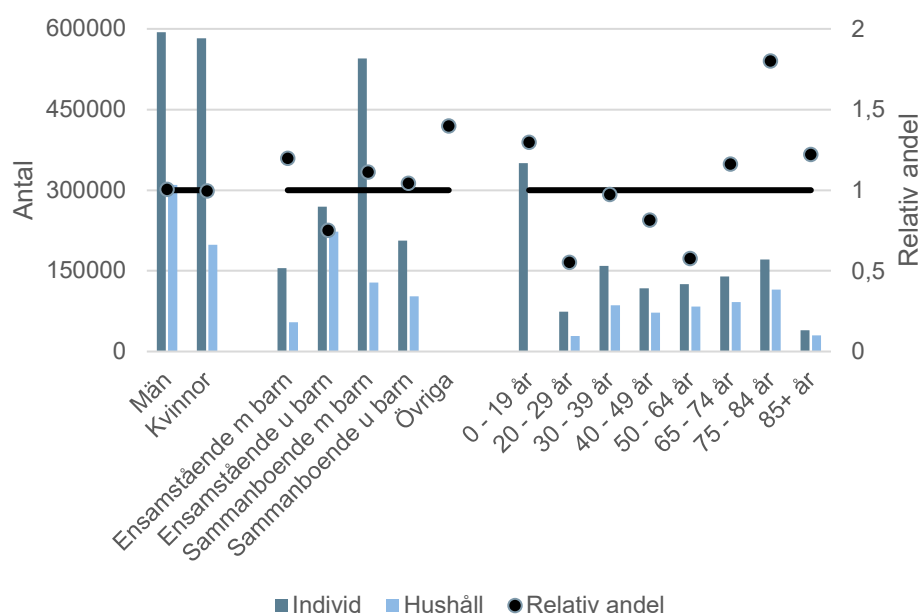
Analysen av de stödberättigade nedan är baserad på underlag som Konjunkturinstitutet tagit fram baserat på data från SCB, STAR<sup>36</sup>. För detaljer, se bilaga 2. Den demografiska analysen av målgruppen baseras på ett inkomstkrav som skiljer sig något från det för själva premien (dock inte beräkningen av antalet stödberättigade). Dels utgår beräkningarna från disponibel inkomst i stället för de skattepliktiga inkomsterna vilket kommer vara de inkomstslag som ingår i inkomstvillkoret. Det betyder att obeskattade inkomster inkluderats när gruppen stödberättigade identifierats även om de inte kommer göra det i själva premien. Dels är analysen gjord av inkomster efter skatt medan villkoret för stödet föreslås vara före skatt. Slutligen har det individuella inkomstkravet för premien som utgår från huruvida någon i hushållet betalar statlig inkomstskatt inte inkluderats i analysen. Det individuella inkomstkravet skulle innebära att ytterligare 8 000 personer, en procent, exkluderas från målgruppen. Skillnaderna bedöms ha någon betydande påverkan på slutsatserna i detta avsnitt.

---

<sup>35</sup> Europeiska kommissionen, 2025, III.1.e

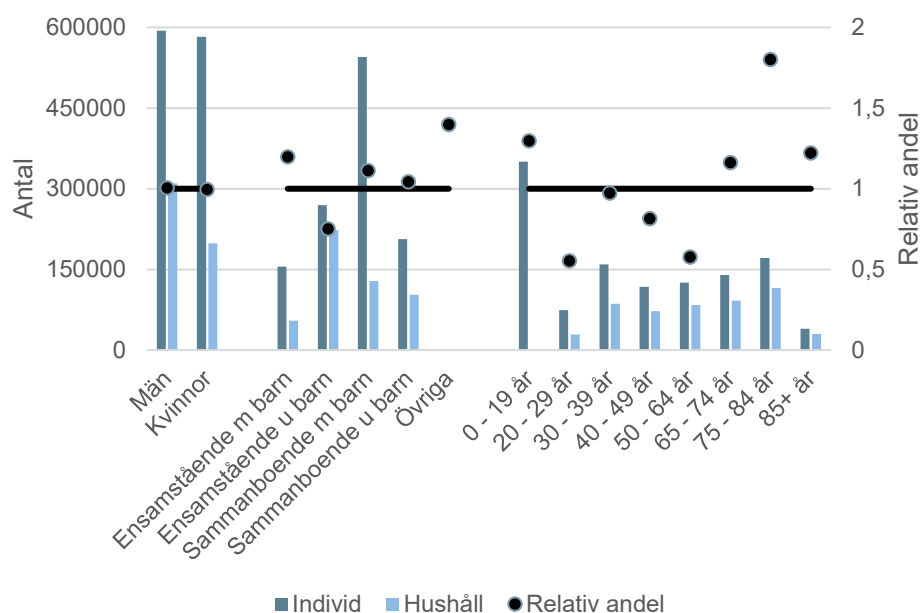
<sup>36</sup> STAR-urvalet är ett representativt urval av Sveriges befolkning och omfattar omkring 700 000 urvalspersoner.

Det formella antalet stödberättigade inkluderar ca 800 000 hushåll, 1 640 000 personer. I gruppen ingår dock de som inte äger bil i dagsläget. För majoriteten av dessa är det troligtvis inte är intressant att nyttja premien.<sup>37</sup> Antalet stödberättigade som äger bil är ca 508 000 hushåll, 1 180 000 individer. Om premien utnyttjas till fullo kommer 105 000 få tillgång till premien och därmed gynnas ekonomiskt, vilket är premiens syfte. Det är möjligt att premien kommer innebära något stigande pris på nya och begagnade bilar och därmed blir nettoeffekten något lägre än stödsumman. Preiseffekten bedöms dock begränsad på grund av att antalet stöd är relativt litet jämfört med storleken på marknaden som helhet och en välfungerande konkurrens på marknaden. Effekten på nya fordon bedöms marginell i och med att en liten andel av premierna förväntas gå till nya fordon. Det går inte att med säkerhet säga vilka av de stödberättigade som kommer nyttja premien. I figur 3 och figur 4 visas hur de stödberättigade hushållen som äger bil fördelar sig demografiskt.



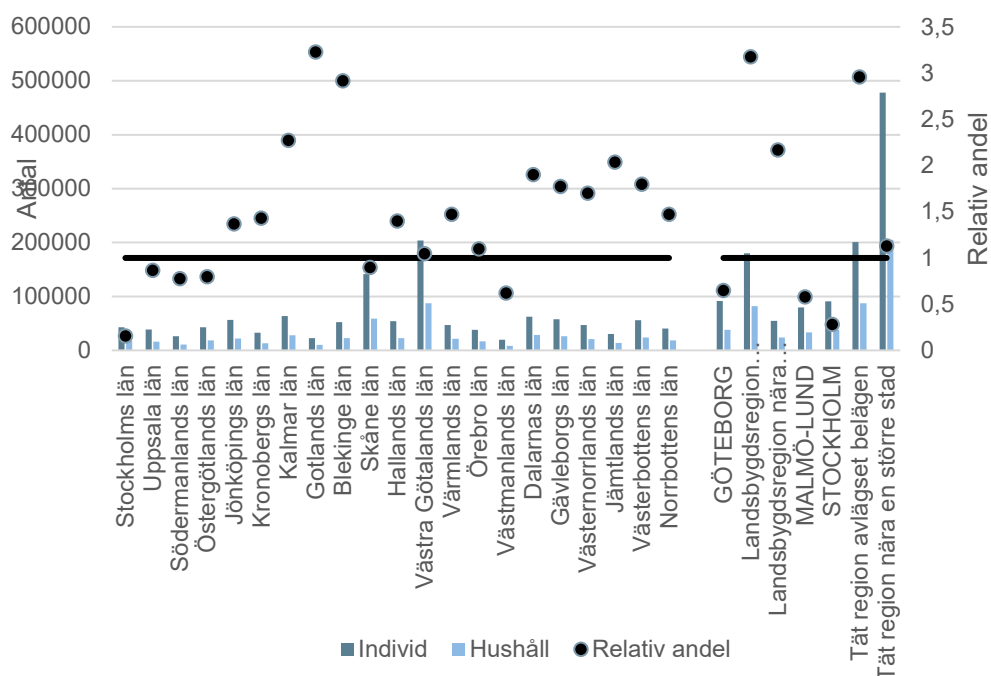
Figur 3: Målgruppen för premien utifrån demografiska faktorer. Källa: Konjunkturinstitutet, 2025 baserat på SCB, STAR.

<sup>37</sup> Vissa stödberättigade som inte äger bil kan komma att vara intresserade av att nyttja stödet men i analysen har det antagits att nettoantalet bilägare inte ökar betydande eftersom andra personer kommer falla ur målgruppen då det inte längre är intressant för dessa att äga bil på grund av ändrade livsomständigheter.



Figur 4: Målgruppen för premien utifrån demografiska faktorer. Källa: Konjunkturinstitutet, 2025 baserat på SCB, STAR.

I figur 3 framgår bland annat att hushåll med barn har en större relativ andel stödberättigade, samt äldre personer. Där framgår också att könsfördelningen är relativt jämn i målgruppen. I figur 4 beskrivs de stödberättigade utifrån geografiska faktorer. Där framgår bland annat att landsbygdskommuner och avlägset belägna täta regioner har en högre relativ andel stödberättigade.



Figur 5: Målgruppen för premien utifrån geografiska faktorer. Källa: Konjunkturinstitutet, 2025 baserat på SCB, STAR.

Att ytterligare ringa in vilka bland de stödberättigade som faktiskt tar del av premien är svårt. Det handlar dels om att identifiera vilka som potentiellt skulle vara intresserade, dels om att identifiera

vilka av de intresserade som är snabbast att söka premien, givet att elbilspremién inte räcker till alla i målgruppen.

För att ringa in vilka som skulle kunna vara potentiellt intresserade premien har Naturvårdsverket inom ramen för uppdraget har låtit en extern konsult göra en enkätstudie som en del av utredningen om vilket stödbehov som krävs för att olika individer ska köpa en elbil (se avsnitt 5.2.3 och bilaga 4). Stödbehovet har ringats in genom att respondenterna har fått välja mellan alternativa kombinationer av bilar, bilpriser och stöd. Metod och fullständiga resultat för enkäten finns redovisade i bilaga 4.

Genom att studera olika demografiska grupper kan enkätresultaten ge ledtrådar om vilka av de stödberättigade som kan tänkas ansöka om premien. Resultaten har bland annat analyserats med avseende på ålder, inkomst, boendeform och familjesituation. Den huvudsakliga slutsatsen är att uppgivet stödbehov inte skiljer sig särskilt mycket mellan de grupper som studerats. Resultaten visar bland annat att hushåll med barn indikerar ett högre minimibelopp för att vara intresserade av att nyttja premien än hushåll utan barn. Även pensionerade och personer som har angivit en lägre betalningsvilja för en elbil indikerar ett högre minimibelopp. Resultaten kan tolkas som att en mindre andel av dessa grupper skulle kunna väntas nyttja premien, jämfört med andra grupper, men skillnaderna mellan grupperna är små.

I enkäten uppgav 26 procent av de svarande att de inte är intresserade av att köpa en elbil, oavsett nivån på premien. Det gäller bland annat äldre personer. Detta tyder på att äldre personer i mindre grad kan komma att ansöka om premien.

Ett annan ansats för att ringa in vilka bland dem stödberättigade som kan förväntas vara intresserade av att nyttja premien är att avgränsa bort dem som har ett begränsat budgetutrymme och/eller en låg årlig körkostnad. Avgränsning med avseende på budgetutrymme bygger på ett antagande om att de med begränsat budgetutrymme inte har möjlighet att bära den högre initiala kostnad som en elbil innebär i jämförelse med de billigaste tillgängliga bilarna med förbränningsmotor. Avgränsning med avseende på körkostnad bygger på ett antagande om att det inte är lönsamt att byta till elbil med en låg körsträcka. Utifrån dessa antaganden kan en delmängd av målgruppen som troligtvis är mer representativ för dem som söker premien identifieras. Till skillnad från enkätstudien visar en sådan ansats att benägenheten att söka premien skulle vara betydligt mindre i lägre inkomstgrupper.

Utifrån en sammantagen bedömning av de två analyserna ovan utgår Naturvårdsverket och Konjunkturinstitutet från antagandet att 50 procent av de bilägande i målgruppen som helhet bör vara intresserade av att nyttja premien, 35 procent i gruppen transportfattiga med bil.

Utöver analyserna ovan är det också förväntat att personer med högre utbildning och med svenska som modersmål i högre grad kommer nyttja premien. De har lättare att finna information om premien, genomföra ansökan och säkerställa att det finns en laddbox i hemmet. Genom att säkerställa tydlig och målgruppsanpassad kommunikation om premien kan denna snedvridning begränsas.

Vissa av stödmottagarna skulle ha skaffat en elbil även utan premien. För dem innebär premien ett finansiellt tillskott. Övriga i målgruppen skulle inte ha skaffat en elbil utan premien och för dem innebär premien minskade bränsleutgifter och att sårbarhet för stigande bränslepriser minskar. I bedömningen av i vilken mån premien bidrar till att hushåll som annars inte skulle skaffat elbil gör det, behöver ett antagande göras gällande jämförelsealternativet samt hur premien fördelar sig mellan dem som ändå skulle köpt en elbil och övriga. I bedömningen antas en fordonsutveckling i linje med landet i helhet, men med ett antal års fördröjning utifrån dagens skillnader i bilarnas ålder mellan befolkningen (se bilaga 2 för en närmare beskrivning) och att premien fördelar sig mellan dem som ändå skulle nyttjat premien och övriga stödberättigade som är intresserade av att nyttja premien i relation till de olika gruppernas storlek. Antalet elfordon i målgruppen som tillkommer tack vare premien blir då någonstans mellan 85 000 och 100 000, motsvarande ca 80–95 procents additionalitet.

Ca 21 000 premier av 105 000, dvs. en femtedel av det totala stödantalet skulle enligt denna analys gå till transportfattiga.

Själva ansökan om elbilspremién ger vissa konsekvenser för hushållen. De hushåll som vill ansöka om elbilspremién behöver lägga tid på att göra själva ansökan. För att ansöka behöver hushållet sätta sig in i informationen för att veta om man är stödberättigad enligt de krav som finns för elbilspremién. Ansökan ska göras digitalt genom att fylla i uppgifter på Naturvårdsverkets webbsida. Ansökan kan göras antingen före eller efter bilköp. Viss väntetid på svar gällande ansökan kan förväntas. Ansökan kan göras flera gånger under ansökningsperioden, men ansökan kan endast beviljas en gång per hushåll.

Hushållen kan även behöva lägga tid på och bekosta installation av en laddbox vid sin bostad. Vilket stöd som är aktuellt beror på vilken typ av boende hushållet har. Privatpersoner kan få en skattereduktion för grön teknik, med 50 procent av kostnaden för arbete och material. Avdraget för grön teknik är upp till 50 000 kronor per år. Privatpersoner behöver inte ansöka om reduktionen, utan får avdraget direkt på fakturan från företaget som utför installationen. Företaget begär sedan utbetalning från Skatteverket. För de som bor i lägenhet, så kan bostadsrättsföreningen eller fastighetsägaren vid hyresrätt ansöka om Ladda-bilen-premién hos Naturvårdsverket för att installera laddbox. Ansökan görs i två steg inför installation av laddbox. Först görs ansökan om bidraget. Efter ett preliminärt beslut, görs begäran om att få bidraget utbetalt. Om installation redan har gjorts, kan ansökan göras i ett steg. Bidraget täcker upp till 50 procent av kostnaderna, med maxbeloppet 15 000 kr per laddpunkt.

### Konsekvenser för andra enskilda

Begagnade fordon säljs av privatpersoner och bilhandlare. Konsekvenser för bilhandlare beskrivs under konsekvenser för företag. Privatpersoner som säljer begagnade bilar förväntas gynnas då efterfrågan på begagnade elbilar ökar vilket kan göra det enklare att sälja fordon. Den ökade efterfrågan kan även göra att värdet på begagnade bilar blir högre än tidigare.

Det faktum att premién gynnar ett visst transportslag (bil) och vissa affärsmodeller (bilägande eller leasing, men inte hyra eller bilpool) kan innebära negativa konsekvenser för dem som nyttjar alternativen. Om underlaget för kollektivtrafik eller bildelningstjänster försämras, kan det innebära försämrad möjlighet att transportera sig för dem som inte nyttjar premién. Eftersom premién riktas till områden som har dålig tillgång till kollektivtrafik kan förutsättningarna för att utveckla kollektiva transportlösningar bli svagare av elbilspremién. Påverkan bedöms vara begränsad då premién inte omfattar särskilt många fordon.

Premién kan också påverka upplevd rättvisa och acceptans hos dem som av olika anledningar inte är stödberättigade. Det kan till exempel handla om personer som bor nära men utanför det geografiska stödområdet, personer vars senaste skattepliktiga inkomster är över den inkomstgräns som satts, personer som är skrivna på samma adress, till exempel en inneboende och dess hyresvärd, som inte vill äga bil gemensamt men som diskvalificeras för premién på grund av hushållsdefinitionen eller personer som redan har anpassat sitt bilinnehav genom att redan ha köpt en elbil.

## 8.2.2 Offentligfinansiella konsekvenser

Den föreslagna elbilspremién finansieras till ca 75 procent av intäkter från ETS 2 genom den sociala klimatfonden, motsvarande 400 miljoner EUR, ca 4 300 miljarder kronor. Dessa medel kan enbart användas för åtgärder inom ramen för den sociala klimatplanen. De 25 procent, motsvarande ca 1 400 miljarder kronor, som Sverige bidrar med är i enlighet med den miniminivå för medfinansiering som satts inom ramen för fonden.

Förslaget innebär kostnader för själva bidraget samt administrativa kostnader för bland annat IT-system och kommunikation. Uppskattade kostnader beskrivs i kapitel 7.

Den föreslagna elbilspremien kan även öka efterfrågan på ekonomiskt stöd för laddpunkter. Stöd ges idag genom dels Ladda bilen-stödet som riktas till företag och andra organisationer (till exempel en fastighetsägare som innehar hyresrätter, en bostadsrättsförening eller en samfällighet) som vill erbjuda laddning för elfordon för boende och anställda, dels skattereduktionen för grön teknik som riktar sig till privatpersoner. Omfattningen av efterfrågan på respektive stöd beror på hur hushållen som beviljas elbilspremien bor, men även på om laddningen av bilarna kommer att ske vid bostaden eller på annan plats.

Ladda-bilen-stödet har från att stödet infördes 2019 delvis finansierats av EU-medel, men i huvudsak av svenska medel. Från och med 2026 finansieras Ladda-bilen-stödet av svenska medel.

Ökad efterfrågan på skattereduktion för grön teknik innebär att underlaget för skattereduktioner ökar och därmed ökar skattereduktionerna. Detta leder till minskade skatteintäkter.

Elbilspremien antas även leda till att skatteintäkter från försäljning av fossila drivmedel minskar, då fossila bilar antas ersättas med elbilar.

## 8.2.3 Konsekvenser för myndigheter

### Konsekvenser för Naturvårdsverket

Naturvårdsverket kommer att vara den myndighet som har huvudansvaret för genomförande, uppföljning och rapportering av elbilspremien. Naturvårdsverket är utsett av regeringen att administrera premien. Detta innebär bland annat upprättande av IT-system och e-tjänst, handläggning av ansökningar samt information och kommunikation. Uppskattade kostnader för etablering och förvaltning av IT-systemet, samt övriga kostnader för handläggning, rapportering, kommunikation m.m. beskrivs i kapitel 7.

Elbilspremien kan även öka efterfrågan på Ladda bilen-stödet som hanteras av Naturvårdsverket, vilket leder till fler ansökningar som innebär ökade administrativa kostnader för myndigheten. Ökningen kan antas ligga mellan 10–25 procent av antalet stöd som kan beviljas. Detta skulle innebära ca 9 200–23 000 fler ansökningar än utan elbilspremien 2026–2029, baserat på 92 000 additionella bilar.

### Konsekvenser för andra statliga myndigheter

För att Naturvårdsverket ska kunna genomföra förslaget krävs data från andra myndigheter. De myndigheter som Naturvårdsverket kommer att behöva information från bedöms vara Lantmäteriet, Skatteverket och Transportstyrelsen. I det fall där dessa myndigheter har en manuell hantering av den information som Naturvårdsverket behöver blir SCB kommer sannolikt behöva involveras för att ta fram en årlig uppgift om nationellt medelvärde av de aktuella inkomstslagen per konsumtionsenhet inkomster.

Om det inte finns ett system för att hantera information kan förslaget innebära att den andra myndigheten måste sätta upp ett sådant. Detta är en uppgift som görs en gång. I de fall överföring av data eller informationsutlämningen innebär en kostnad, kommer den att bäras av Naturvårdsverket. I avsnitt 7 beskrivs Naturvårdsverkets uppskattade kostnader för det administrativa systemet.

Elbilspremien kan även öka efterfrågan på skattereduktionen för grön teknik genom vilken privatpersoner kan få stöd för laddpunkter. Detta skulle innebära ökade administrativa kostnader för Skatteverket som hanterar skattereduktionen. Antalet ansökningar förväntas ligga mellan 25–75 procent av antalet stöd som kan beviljas. Detta skulle innebära ca 23 000–69 000 fler ansökningar än

utan elbilspremien 2026–2029, baserat på 92 000 additionella bilar, vilket i sin tur skulle kunna betyda ökade administrativa kostnader för personal.

För att Naturvårdsverket ska kunna lämna underlag till utvärdering av elbilspremien behöver troligtvis Konjunkturinstitutet och Trafikanalys bidra med liknande beräkningar som de har gjort inom detta uppdrag, se Beskrivning av utvärdering 8.5.

Revisioner av de underlag som Naturvårdsverket ska tillhandahålla inför betalningsansökan till EU-kommissionen bör inte göras av Naturvårdsverket utan av annan myndighet. Regeringen behöver utse vilken myndighet som ska ansvara för denna uppgift. Naturvårdsverket föreslår att Ekonomistyrningsverket utses.

I de fall den som använder premien för ett annat ändamål än det som premien beviljats för, kan Naturvårdsverket anmäla misstanke om brott till Ekobrottsmyndigheten eller Polismyndigheten. Dessa myndigheter skulle då få hantera misstänkta brott vidare.

## 8.2.4 Konsekvenser för kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte få några direkta konsekvenser för kommuner och regioner. Det kommunala självstyret bedöms inte påverkas av Naturvårdsverkets förslag, eftersom förslaget riktar sig till hushåll.

I och med att premien är riktat mot vissa geografiska områden kommer premien inte fördelas jämnt i landet. I figur 4, ovan, visas hur målgruppen för premien fördelar sig geografiskt. Där framgår att Kalmar, Gotlands, och Blekinge län har högst relativ andel stödberättigade medan den är lägst i Stockholm. Där framgår att även om kommungruppen tät region nära en större stad inkluderar flest stödberättigade i absoluta tal räknat, så har landsbygdsregioner och avlägset belägna täta regioner en högre relativ andel stödberättigade.

## 8.2.5 Konsekvenser för företag

De företag som berörs av förslaget är professionella bilhandlare. Även leasingföretag, så kallade finansieringsföretag, påverkas. Andelen av elbilspremien som förväntas gå till begagnade bilar antas vara 90 procent. 10 procent av premien förväntas användas för leasingavtal och då främst omfatta nya bilar. Det finns leasingavtal för begagnade bilar, men eftersom bilarna ofta köps efter leasingperioden är begagnade bilar inte så vanliga för leasing. Målgruppen förväntas främst köpa bil, vilket baseras på att målgruppen idag föredrar att äga sin bil och den enkät som Ramboll har genomfört.

Begagnade bilar säljs även av privatpersoner. Konsekvenserna för privatpersoner som äger begagnade bilar beskrivs i avsnitt 8.2.

Hur en enskild bilhandlare påverkas beror på om de förmedlar fossildrivna bilar eller elbilar, nya eller begagnade bilar, samt om de förmedlar bilar via köpeavtal eller leasingavtal. När ETS 2 införs förväntas körkostnaderna för fossildrivna bilar öka, vilket kan minska efterfrågan på dessa bilar. Förslaget om elbilspremie möjliggör att bilhandlare kommer att förmedla fler elbilar än idag då efterfrågan på elbilar ökar. Av de ca 92 000 additionella fordon som premien förväntas leda till antas ca 83 000 vara begagnade bilar. Det är därför främst de bilhandlare som hanterar begagnade elbilar som gynnas av elbilspremien. Med ett stöd till bilköpare kan bilsäljare förväntas öka priset på elbilar på kort sikt till konsument och gynnas därmed ytterligare. Dock finns konkurrens på bilmarknaden och volymerna av bilar är relativt små.

Försäljningen av fossila bilar kan minska om köpare väljer en elbil i stället för en fossildriven bil. Bilhandlare som endast erbjuder fossildrivna bilar påverkas negativt av elbilspremien då de till viss



del tappar potentiella kunder. Elbilspremien är dock begränsad och det kommer troligtvis fortsatt finnas efterfrågan på fossildrivna bilar.

Premien förväntas inte leda till ökat bilägande i någon större omfattning. Stödnivån kan i vissa fall överkompensera för prisskillnaden, vilket skulle kunna ge incitament att skaffa bil, för dem som idag inte äger en bil. Andra kostnader förknippade med bilköpet, såsom införskaffande av laddbox, kan påverka beslutet att skaffa bil. Vissa hushåll kommer att skaffa bil för första gången och bli bilägare med hjälp av premien, medan andra kommer att falla ur gruppen bilägare på grund av ändrade livsomständigheter.

Leasingavtal innebär att bilköparen inte tar hela risken som vid köp av bil och inte behöver lägga en kontantinsats. Idag har cirka 2 procent av målgruppen ett leasingavtal. Elbilspremien förväntas leda till fler leasingavtal vilket gynnar leasingföretag. Enligt Rambolls enkät är dock endast en liten andel av målgruppen intresserad av att leasa bil, se bilaga 4.

Förslaget om elbilspremien innebär att bedömning av möjlighet till leasing inte förändras hos bilhandlaren, då premien ges direkt till privatpersoner. Bilbranschens finansieringsföretag har uttryckt en önskan att premien ska riktas till dem. Finansieringsföretagen menar att detta skulle ge lån- och leasinggivare bättre förutsättningar att tillgodoräkna sig stödet när de bedömer tilltänkta kunders kreditvärdighet.<sup>38</sup> Detta bedöms dock inte vara juridiskt genomförbart, se 5.3.6. Det betyder att erbjudandet om leasingavtal eventuellt inte kommer att matcha hushålls behov och preferenser gällande fordon, vilket kan påverka hushålls val att leasa en elbil eller ej, eller att till exempel en mindre bil leasas än vad som hade varit önskvärt och möjligt med elbilspremien.

Det finns olika former av leasingavtal. Som beskrivs i avsnitt 5.3 förekommer det i vissa fall vid operationell leasing att brukaren av bilen inte registreras i fordonsregistret och därmed inte kan ta del av elbilspremien. Troligen är det inte många bilköpare som utesluts ur målgruppen genom detta, då denna leasingform är dyrare än finansiell leasing. Dessutom är det endast ett fåtal av aktörerna som erbjuder operationell leasing som inte registrerar leasingtagaren som brukare.

Tillverkare av elbilar förväntas påverkas av elbilspremien genom viss ökad nybilsförsäljning. Antalet nya bilar antas vara 10 000, men detta är en osäker siffra. Nybilsförsäljningen antas främst drivas av leasing. Det innebär att elbilspremien leder till en något ökad efterfrågan på nya bilar som därmed gynnar tillverkarna av elbilar.

Företag som erbjuder material och installation av laddboxar gynnas av elbilspremien, då efterfrågan på laddboxar förväntas öka i de geografiska områdena dit elbilspremien riktas. För de företag som utför installation för privatpersoner med rätt till skattereduktion för grön teknik, så ökar även den administrativa bördan då de behöver ansöka om reduktionen hos Skatteverket.

Elbilspremien gynnar ett fortsatt ägande eller leasande av en egen bil jämfört med kollektiva transportlösningar. De aktörer som erbjuder alternativa mobilitetslösningar och olika former av bildelning, som till exempel bilpooler, kan inte ta del av premien och efterfrågan på dessa tjänster kan komma att minska något.

## Konsekvenser för andrahandsmarknaden av bilar

Då priserna på fossila drivmedel förväntas öka i jämförelsealternativet på grund av ETS 2, så förväntas efterfrågan på begagnade elbilar öka medan efterfrågan på fossildrivna bilar minskar. Hur elbilspremien kan påverka andrahandsmarknaden är kopplat till vad som skett på marknaden de senaste åren och vilken utveckling som förväntas utan elbilspremien.

---

<sup>38</sup> Bland annat baserat på personlig kommunikation med Patrik Lindroth, Volkswagen Finans 20250411.

Marknaden för begagnade bilar återhämtade sig medan nybilsregistreringen av bilar minskade under 2024. Den ekonomiska situationen med höga räntor och lågkonjunktur gynnar begagnatmarknaden genom ökad efterfrågan på begagnade bilar. Under 2024 ökade försäljningen av elbilar med 38 543 fordon till 63 919, dvs. 65,8 procent. Samtidigt minskade försäljningen av bensinbilar med 16 074 fordon (-2,6 procent) och dieselbilar med 8 612 fordon (-2,3 procent). Var sjunde bil som säljs på begagnatmarknaden är idag en elbil eller en laddhybrid. Konsumenternas preferenser förändras och elektrifierade fordon har blivit mer eftertraktade pga. teknisk mognad och sjunkande priser. Den låga nyförsäljningen av elbilar riskerar dock att påverka tillgången på begagnade fordon framöver. (Kvdbil, 2025)

Trafikanalys har följt nyregistrerade elbilar 2020–2024. Av de bilar som registrerades 2020 hade 19 procent avregistrerats 2023 och majoriteten av dem har exporterats. Sannolikt har det första bytet mellan nybilsköpare och första begagnat köparen fångats och bilarna är därmed relativt nya. Det behövs troligen fler ägarbyten innan bilarna återfinns i kommuner där bilar med högre medelålder är vanliga. (Trafikanalys, 2025)

Utbudet av begagnade elbilar i Sverige beror på nybilsregistreringen, men även införsel från och utförsel till andra länder. Försäljningen av begagnade elbilar förväntas öka kraftigt utan elbilspremie. En större del av elbilspremien antas användas för begagnade bilar (90 procent av 105 000, dvs. 94 500 bilar) vilket förväntas öka efterfrågan på begagnade elbilar ytterligare. Elbilspremien kan leda till att exporten minskar, om premien räcker till alla begagnade elbilar som köps av målgruppen eller att många av dem som inte skulle köpa begagnad elbil utan premien hinner söka innan vissa andra som ändå skulle köpa en begagnad elbil. En ökad efterfrågan på begagnade elbilar skulle kunna öka införseln av elbilar från andra länder.

Om utbudet av begagnade elbilar är begränsat år 2026–2029 samtidigt som efterfrågan på begagnade bilar ökar både generellt i befolkningen och hos målgruppen för elbilspremien, kan priserna på begagnade elbilar öka. Detta skulle kunna öka incitamenten för nybilsköparen att välja en elbil relativt en fossildriven bil, då andrahandsvärdet av en elbil ökar. Exakt hur denna prispåverkan ser ut, och hur stor den är, är dock svårt att bedöma. (Se bilaga 2)

Elbilspremien betalas ut under tre år, vilket bl.a. syftar till att elbilen inte ska säljas vidare direkt utan behållas i bruk av den som får premien. Denna utformning förväntas påverka omsättningen av begagnade bilar, där de bilar som skaffas med stöd av elbilspremien inte säljs vidare förrän hela premien har betalats ut. Elbilspremiens påverkan på andrahandsmarknaden för elbilar i Sverige beror även på om bilarna med elbilspremie, kommer att fortsätta användas inom Sverige eller i annat land efter att hela premien har betalats ut.

## 8.2.6 Konsekvenser för klimat och miljö

När fossildrivna fordon ersätts med elektrifierade fordon leder det till minskade klimatutsläpp från avgaser. Givet att elproduktionen till drift av fordonen och tillverkningen av batterier sker med mindre andel fossil energi kommer utsläppen av växthusgaser minska när fordonsparken växlar till elfordon. Utöver minskningen sker också en omlokalisering av utsläppen vid elektrifiering – från avgasröret till främst där elproduktionen sker, samt där utvinning och tillverkning av material till elproduktion sker. När fossildrivna bilar byts ut till elbilar minskar utsläppen per personkilometer med cirka två tredjedelar, sett ur ett livscykelperspektiv för fordon och drivmedel. Det förutsätter att den el som bilen drivs med har en låg grad av fossilt ursprung. Att förbränningsmotorer ersätts med elmotorer minskar även negativ miljöpåverkan som uppstår genom luftutsläpp i form av kväveoxider och förbränningspartiklar.

## Utsläpp av koldioxid

Elbilspremiens effekt på utsläpp av koldioxid beror på vilka bilar som ersätts av de tillkommande elbilarna och hur fordonsmarknaden förändras (relativt jämförelsescenariot) när en elbilspremie införs. Om en begagnad elbil byter ägare med hjälp av elbilspremien behöver detta inte betyda att ytterligare en elbil adderas till personbilsparken. Vad som händer beror delvis på premiens utformning. Eftersom utgångspunkten är att premien kan betalas ut till alla stödberättigade som köper, alternativt leasar, en ny eller begagnad elbil, så beror effekten på hur bilköpen och fordonsmarknaden skulle ha sett ut utan premien.

Vissa antaganden behövs för att bedöma effekterna (Konjunkturinstitutets effektberäkningar återges i sin helhet i bilaga 2). Ett antagande är att om ett hushåll som tänker byta bil köper en ny elbil i stället för en ny fossildriven bil på grund av premien, blir den direkta utsläppseffekten skillnaden i utsläpp mellan bilarna, det vill säga motsvarande utsläppen från den fossildrivna bilen. Om ett hushåll köper en begagnad elbil (med premie) i stället för en begagnad fossildriven bil så är inte effekten lika tydlig. En möjlighet är att den begagnade elbilen som köps förhindrar export av en elbil (som under senare år varit relativt stor från Sverige). Den begagnade fossildrivna bil som annars skulle ha köpts, exporteras i stället (eller så minskar importen av en begagnad fossildriven bil). Det är möjligt att den begagnade elbilen importeras och därmed ersätter import av en begagnad, eller inköp av en ny, fossildriven bil. Även i detta fall ökar andelen elbilar i personbilsflottan.

Baserat på antagandet att alla nya och begagnade elbilar som säljs med premie ersätter en fossildriven bil, som antingen inte tas in på den svenska marknaden eller som förs ut, kan elbilspremiens effekt på utsläppen av växthusgaser beräknas. Utsläppseffekten ska dock, i likhet med bedömningen av additionalitet, göras relativt de utsläpp som skulle ha skett utan elbilspremie, det vill säga relativt jämförelsescenariot. Det är alltså endast utsläppsminskningen som uppstår på grund av de additionella bilarna som ska bedömas.

Utsläppseffekten kan redovisas på olika sätt. Ett antagande som görs är att när en elbil som ett resultat av elbilspremien ersätter en fossildriven bil, kommer elbilen att användas på samma sätt som den fossildrivna bilen skulle göras. Detta innebär att utsläppen minskar med varje år som elbilen används i stället för den fossildrivna bilen. Om en ny elbil köps i stället för en ny fossildriven bil och bilen används i Sverige under hela sin livslängd (t.ex. 17 år) så blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över alla dessa år. Om en begagnad elbil ersätter en begagnad fossildriven bil, i enlighet med resonemanget ovan, och används den återstående livslängden i Sverige blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över den återstående livslängden.

Elbilspremien antas innebära att en bil med förbränningsmotor ersätts med en elbil, oavsett om den är ny eller begagnad. För den del av målgruppen som inte har en bil kan premien innebära att bilar tillkommer i målgruppen men denna effekt antas vara liten. Det kommer även finnas hushåll som idag har en bil som gör sig av med den, t.ex. då hushåll slås samman. En ersatt bil antas inte skrotas utan fortsätta användas. Additionella elbilar tränger därmed undan fossildrivna bilar och utsläppen minskar relativt referensalternativet.<sup>39</sup>

Utifrån antaganden som beskrivs i Bilaga 2 och fördelningen av elbilspremien mellan nya och begagnade bilar kan premiens minskning av utsläpp räknas ut, dels över de år då elbilspremien delas ut, dels över bilarnas hela livslängd. De additionella elbilarna över hela perioden 2026–2032 blir ca 80-95 procent av det totala antalet subventionerade elbilar som går till målgruppen, dvs. 92 000 bilar. Av dessa bedöms 83 000 vara begagnade bilar. Utsläppen bedöms minska med ca 167 000 ton per år,

---

<sup>39</sup> Detta gäller även vid val mellan begagnad elbil och begagnad bensindriven bil utifrån antagandet att elbilsexporten ersätts med bensinbilsexport, alternativt begagnad bensinbilsimport ersätts med begagnad elbilsimport.

så effekten är liten relativt hela personbilsflottans utsläpp, ca 2,7 procent. Den totala minskningen av utsläpp över bilarnas livslängd är betydligt större, ca 2 400 000 ton, men den går inte att sätta i relation till de årliga utsläppen fram till 2032. Utsläppseffekterna beskrivs närmare i bilaga 1.

### Miljöpåverkan utöver direkta utsläpp av koldioxid

Tillverkningen av elektrifierade fordon och deras batterier kräver brytning av kritiska metaller och andra råvaror. Miljöpåverkan från gruvverksamhet sker till exempel genom utsläpp till vatten, förändrad markanvändning, utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samt genom att stora mängder avfall genereras. En stor del av den negativa miljöpåverkan av batteriproduktion uppstår där metallerna bryts och batterier och permanentmagneter tillverkas. Detta sker idag främst utanför Sverige och EU.

El behövs i fordonens hela livscykel men mest vid tillverkning och drift av fordonen. Miljöpåverkan av elproduktion i nordisk elmix har jämförelsevis lägre klimatpåverkan än elmixen i till exempel de stora tillverkningsländerna i Asien.

De positiva miljöeffekterna av elektrifiering i Sverige, utöver minskade växthusgasutsläpp, sker främst lokalt i städer och i Sverige, genom minskat buller och förbränningsrelaterade luftföroreningar. Elbilars motorbuller är lägre vid låg hastighet jämfört med bilar med förbränningsmotor, medan däckbuller kvarstår. Från ca 40 km/h dominerar däckbuller. Slitagepartiklar genereras fortsatt även från elfordon (Naturvårdsverket, 2023). Lokal påverkan av premien genom lägre luftutsläpp och minskat buller beror därmed på hur fordon nyttjas och stort antalet elbilar blir i sammanhanget. Förslaget innehåller inga särskilda krav kring däck, vilket valts utifrån regelförenklingsperspektiv och att inte särbehandla nya bilar jämfört med begagnade bilar, samt köp jämfört med leasing av bil.

Premien förväntas snabba på takten som målgruppen ställer om till elbil, dvs. när de ändå står i begrepp att byta bil byter de till en elbil. Elbilspremien förväntas inte leda till att målgruppen tidigarelägger framtida bilbyte, vilket skulle innebära ytterligare positiv miljöpåverkan.

Elbilspremien leder inte till miljömässiga fördelar i form av minskad resursanvändning till följd av att färre bilar tillverkas.

## 8.2.7 Sociala konsekvenser

Utöver avsedda effekter av premien, så kan premien leda till sociala konsekvenser som till exempel viss påverkan i form av könsfördelning av premien, att hushåll med barn ges stöd och att hushålls skuldsättning påverkas.

### Jämställdhet

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

### Hushåll med barn

Bland de stödberättigade hushållen med bil utgör ca 183 000 hushåll med barn. Genom att utforma inkomstvillkoret utifrån viktad hushållsinkomst säkerställs att stödbehovet hos barnfamiljer beaktas. Det kompletterande kravet på att enskilda individer i hushållet inte ska vara höginkomsttagare innebär

att familjer med många barn och/eller sned inkomstfördelning mellan de sammanboende vuxna går miste om möjligheten att erhålla premien. Sammanlagt innebär exkluderingen av höginkomsttagare att antalet stödberättigade hushåll minskar med en procent, från 808 000 till 800 000 hushåll.

Hushållen med barn inkluderar både ensamstående med barn och sammanboende med barn. Bland hushållen finns även hushåll som består av 18–19-åringar som bor själva, dvs. som inte är hemmavarande. Antal barn bland de stödberättigade med bil är ca 350 000, se bilaga 2.

Det är svårt att bedöma vilka hushåll med barn som kommer att ansöka om premien och om hushållet skulle ha skaffat en elbil även utan premien. Elbilspremien kan innebära att hushåll skaffar en elbil som de annars inte skulle ha gjort eller att hushåll som ändå skulle ha skaffat en elbil får ett finansiellt stöd.

### Risk för ökad skuldsättning

Elbilspremien ger ekonomiskt stöd och möjliggör att fler i målgruppen kan ansöka om och få lån. Hur detta kan öka risken för skuldsättning jämfört med situationen utan elbilspremie är svårt att bedöma, då hushållen redan idag kan ansöka om och få lån för köp av fossildrivna bilar. En kreditprövning görs vid bilköp med lån redan idag och behöver göras även när elbilspremien är aktuell. En konsekvens av stödet kan bli att vissa hushåll som idag inte har lån kopplade till en bil, tar lån pga. elbilspremien. Att betala ut premien per månad jämfört med per år, bedöms minska risken för att hushållen ansöker om elbilspremien och sedan använder premien till att finansiera annat än en elbil och därefter bli återbetalningsskyldiga. Förändrade omständigheter och sämre ekonomiska förutsättningar kan påverka skuldsatta hushåll negativt, men den risken finns även utan elbilspremien. Risken att hamna i en skuldfälla beror även på hur stor bilens värdeminskning blir under tiden som hushållet har bilen.

## 8.3 Åtgärder som vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än nödvändigt

I sektion 5.3 bedöms olika möjliga utformningar av premien. I uppdraget har det varit prioriterat med enkel och automatiserad handläggning. Genom utformningen av premien med hänsyn till datatillgänglighet har därmed åtgärder vidtagits för att minimera de administrativa kostnaderna för premien.

## 8.4 Tidpunkten för ikraftträdande och behov av särskilda informationsinsatser

I och med att premien utgör ett komplement till ETS 2 är det viktigt att premien kommer på plats i tid för att uppnå sitt syfte. Tidpunkten för premiens införande är satt genom regeringsuppdraget till januari 2026. Tidpunkten är dock beroende av utvecklingen av IT-stödet för elbilspremien.

För att nå målgruppen för premien är anpassade kommunikationsinsatser centrala. Åtgärder för kommunikation och synlighet beskrivs i bilaga 1. I informationen om elbilspremien bör tydlig hänvisning göras till de ekonomiska stöd som finns att ansöka om för att installera laddbox.

## 8.5 Beskrivning av utvärdering

I förordningen om EU:s sociala klimatplan ställs krav på hur uppföljning och rapportering av prestationer vid genomförandet av de nationella sociala klimatplanerna ska gå till. För att kunna rekvirera medel från fonden så ska Sverige kunna visa måluppfyllelse för det mål som sätts för åtgärden. Det mål som föreslås för Sveriges åtgärd är "att stödja utsatta transportanvändare genom en åtgärd som ger 105 000 elbilar", se Bilaga 1. Uppfyllelse av målet mäts genom utdrag från Naturvårdsverkets system för handläggning av elbilpremien.

Varje medlemsstat ska dessutom vartannat år rapportera till kommissionen om genomförandet av sin plan tillsammans med lägesrapport för den integrerade nationella energi- och klimatplanen (NEKP) (2018/1999/EU). Lägesrapport för NEKP ska under perioden för genomförandet av den sociala klimatplanen presenteras år 2027, 2029 och 2031. Den första lägesrapporten ska rapporteras 15 mars 2027. År 2029 ska medlemsstaterna förutom rapportering av indikatorer, som beskrivs närmare nedan, också bedöma sin plans lämplighet med tanke på de faktiska effekterna av ETS 2 – de bedömningarna ska lämnas in samtidigt som lägesrapporten om NEKP.

Uppföljningen av genomförandet ska vara målinriktad och stå i proportion till planens innehåll. Medlemsstaterna ska inkludera de indikatorer som specificeras i Bilaga IV till förordning (EU) 2023/955.

Alla indikatorer behöver inte följas upp om det inte finns åtgärder kopplade till dem i planen. Relevanta gemensamma indikatorer för den svenska åtgärden inom vägsektorn för stöd från fonden som ska följas upp enligt bilagan beskrivs nedan.

Nummer	Gemensam indikator för stöd från fonden	Förklaring	Enhet
<b>Kontextindikatorer</b>			
18	Antal utsatta transportanvändare	I linje med definitionen i artikel 2.12.	Antal hushåll
19	Antal hushåll i transportfattigdom	I linje med definitionen i artikel 2.2.	Antal hushåll
<b>Resultatindikatorer</b>			
21	Inköp av utsläppsfria fordon	Antal utsläppsfria fordon som stöds av åtgärder och investeringar som finansieras inom ramen för fonden.	Antal utsläppsfria fordon
29	Antal utsatta transportanvändare	Minskning av antalet transportanvändare till följd av åtgärder och investeringar som finansieras inom ramen för fonden.	%
30	Minskning av antalet hushåll i transportfattigdom	Minskning av antalet hushåll i	%

		transportfattigdom till följd av åtgärder och investeringar som finansieras inom ramen för fonden.	
31	Minskning av utsläppen av växthusgaser inom vägtransportsektorn.	Medlemsstaterna ska rapportera om minskningen av växthusgasutsläppen inom vägtransportsektorn till följd av åtgärder och investeringar som finansieras inom ramen för fonden.	ktCO2e

#### Bilaga IV till förordning (EU) 2023/955

Två år efter att planernas genomförande inletts ska kommissionen presentera en utvärdering av fondens genomförande och funktion, baserat på resultaten av medlemsstaternas första rapporter.

Kommissionen ska för varje enskild medlemsstat bl.a. bedöma åtgärdernas och investeringarnas effektivitet mot bakgrund av mål som fastställs i planerna, hur definitionen av transportfattigdom tillämpas och fortsatt relevans gällande mål samt åtgärder och investeringar (EU) 2023/955 Artikel 27.

Naturvårdsverket kommer att vara den myndighet som har huvudansvaret för genomförande, rapportering och uppföljning. Myndigheten har enligt Klimatrapporteringsförordningen (2014:1434) redan ansvar att lämna underlag till lägesrapporteringen av NEKP. Hur ansvarsfördelningen ska se ut för att analysera i vilken mån gruppen transportfattiga och utsatta transportanvändare har minskat behöver utredas. Analyser behöver göras på samma eller liknande sätt som ingått i detta uppdrag. Det innebär att Konjunkturinstitutet och Trafikanalys sannolikt behöver bidra i detta arbete.

Från ett nationellt perspektiv kommer det säkerligen att behövas ytterligare uppföljning och utvärdering för att analysera ändamålsenligheten och effektiviteten i den svenska förordningen, inklusive premiens storlek och utformning i övrigt. Acceptansen för både elbilspremiens och ETS 2 kan vara intressant att följa.

Exempel på relevanta frågor för utvärdering är:

- I vilken mån bidrar elbilspremiens till fondens syfte?
- Är stödet från premien proportionerligt?
- Vilka grupper tar i första hand del av premien? Kommer premien de transportfattiga till del i tillräcklig utsträckning?

Ytterligare indikatorer som bör utvärderas för att följa upp elbilspremiens syfte är:

- Hur stor additionalitet har elbilspremiens: tillkommande nya respektive begagnade elbilar, inköp och leasing hos grupper som inte tagit del av premien? Här ingår hur hushåll som är stödberättigade enligt kriterierna för premien, men inte ansöker om den, agerar. Skaffar dessa hushåll en elbil eller inte?
- Vilka hushåll söker och beviljas stöd (inkomst, hushållssammansättning, bostadsort)?
- Hur utvecklas andrahandsmarknaden (antal och andel elbilar som finns i Sverige)?

## 9. Källförteckning

Cludius, J. et al. (2024) *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies Final Report*. ISBN 978-92-68-20598-3

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013

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.

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.

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.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EU:s budgetförordning)

Europeiska kommissionen (2025) *COMMISSION NOTICE Guidance on the Social Climate Plans*. Brussels, 5.3.2025 C(2025) 881 finals. 31

Konjunkturinstitutet (2024) ”Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem”, *Specialstudie* Oktober 2024

Kvdbil, 2025. *Begbilsrapport 2024: Kraftig tillväxt på marknaden – elbilar och laddhybrider i topp. 13 januari, 2025.*

[www.kvd.se/artiklar/marknadskoll/begbilsrapport-2024-kraftig-tillvaxt-pa-marknaden-elbilar-och-laddhybrider-i-topp?srsId=AfmBOopGEOOn2ZdhJwOy4xJdnZTTcidGnv9crvrZ5Lx6RoELI0kLFeqDO](https://www.kvd.se/artiklar/marknadskoll/begbilsrapport-2024-kraftig-tillvaxt-pa-marknaden-elbilar-och-laddhybrider-i-topp?srsId=AfmBOopGEOOn2ZdhJwOy4xJdnZTTcidGnv9crvrZ5Lx6RoELI0kLFeqDO), (Hämtad 25-04-30)

Naturvårdsverket, 2023. *Miljöeffekter av elektrifiering av transporter* Redovisning av ett regeringsuppdrag NV-09921-21

Ramboll (2025-05-15) *Betalningsvilja för elbilar – hos låg- och medelinkomsttagare i lands- och glesbygd* Naturvårdsverkets diarienummer NV-25-030248

Regeringen (2024). *Budgetpropositionen för 2025. Utgiftsområde 20: Klimat, miljö och natur* (Proposition 2024/25:1).

Regeringskansliet, (2025) *Teknisk bilaga till fördelningspolitisk redogörelse april 2025*. Promemoria 2025-04-10. Finansdepartementet. Internationella och ekonomiska avdelningen.

SCB, 2025, [Ekonomisk standard, andel av befolkningen per inkomstklass efter region. År 2011 - 2023. PxWeb.](#)

SFS 2000:130 Socialförsäkringsbalken

SFS 2003:376 Sambolagen



SOU 2021:101 *Träffsäkert Införande av månadsuppgifter i bostadsbidraget och underhållsstödet Slutbetänkande av Utredningen om bostadsbidrag och underhållsstöd – minskad skuldsättning och ökad träffsäkerhet (BUMS).*

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

Trafikanalys (2020) *Förvärvsarbetande i glesbygd och landsbygd – en metodbeskrivning*. PM 2020:3.

Trafikanalys (2023) *Vem väljer en elbil? De svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider*. Rapport 2023:2.

Trafikanalys (2024) *Förklaring av begreppen transportfattigdom och utsatta transportanvändare för beräkningar i FASIT*. Trafikanalys. Dnr 2024/47 – 9.

Trafikanalys (2025) *Privatleasing*

Swärdh, J.N., Algers, S., Ek, K. (2023). *Fördelningseffekter av bilstyrmedel för att nå klimatmålet 2030*. VTI rapport 1192.

# Bilaga 1

## ANNEX V Social Climate Plan (Article 6(7))

CCI	2021XX05SCFP001
Country	
Version	0.0
Commission decision number	
Commission decision date	
Minor adjustment	

### DISCLAIMER:

This is a **non-official template** for the Social Climate Plans provided to the Member States in order to facilitate the preparation of their plans including all the relevant data that SFC will require, as official electronic data transmission system between the Commission and the Member States.

The template includes a complete data section required for the inclusion of one Measure or Investment per component. For any additional investments or measures to be included in the plan under the different components, there is need to replicate the respective sections 2.1.2.1, 2.2.2.1, 2.3.2.1 or 2.4.2.1 and complete the data for each measure and investment separately. This process facilitate the parallel work on several authorities on individual measures or investment that later can be aggregated in a single document for discussion with the services before formal transmission.

The summary data tables per component will be automatically aggregated by the SFC system. In the same way, several automatic transfers of individual data to complete different summary tables will be ensured.

**Provided figures in those sections are examples:** Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures and sections in **Blue** need to be completed by the user.

**! This template cannot be used to officially submit to the Commission the plans as those need to be validated by the SCF system, signed electronically by the designated national responsible officer and an official acknowledgement of receipt will be delivered for their submission!**

## Table of Contents

<b><u>1. OVERVIEW AND PROCESS FOR ESTABLISHING THE SOCIAL CLIMATE PLAN</u></b>	<b>97</b>
<b><u>1.1. EXECUTIVE SUMMARY</u></b>	<b>97</b>
<u>1.1.1. CONTEXT OF THE GREEN TRANSITION</u>	97
<u>1.1.2. OVERVIEW OF MAIN MEASURES AND INVESTMENTS PLANNED</u>	97
<u>1.1.3. OBJECTIVES OF THE MEASURES AND INVESTMENTS</u>	97
<u>1.1.4. OVERVIEW TABLE</u>	98
<b><u>1.2. OVERVIEW OF CURRENT POLICY SITUATION</u></b>	<b>99</b>
<b><u>1.3. PUBLIC CONSULTATION PROCESS</u></b>	<b>103</b>
<b><u>1.4. DEFINITIONS</u></b>	<b>103</b>
<b><u>1.5. PROJECTED IMPACT ON VULNERABLE GROUPS</u></b>	<b>104</b>
<b><u>2. DESCRIPTION OF THE MEASURES AND INVESTMENTS, MILESTONES AND TARGETS</u></b>	<b>122</b>
<b><u>2.1. COMPONENT: C1 - BUILDINGS SECTOR</u></b>	<b>122</b>
<u>2.1.1. DESCRIPTION OF THE COMPONENT (SUMMARY BOX)</u>	122
<u>2.1.2. DESCRIPTION OF THE MEASURES AND INVESTMENTS OF THE COMPONENT</u>	123
<u>2.1.2.1. Measure/Investment: (code) Title of measure/investment</u>	123
<u>2.1.3. ESTIMATED TOTAL COSTS OF THE COMPONENT C1</u>	131
<u>2.1.4. MILESTONES AND TARGETS OF THE COMPONENT C1</u>	132
<u>2.1.5. SCENARIO IN THE EVENT OF A LATER START OF THE EMISSIONS TRADING SYSTEM</u>	133
<b><u>2.2. COMPONENT: C2 – ROAD TRANSPORT SECTOR</u></b>	<b>135</b>
<u>2.2.1. DESCRIPTION OF THE COMPONENT (SUMMARY BOX)</u>	135
<u>2.2.2. DESCRIPTION OF THE MEASURES AND INVESTMENTS OF THE COMPONENT</u>	136
<u>2.2.2.1. Measure/Investment: (1) Riktad elbilspremie</u>	136
<u>2.2.3. ESTIMATED TOTAL COSTS OF THE COMPONENT C2</u>	156
<u>2.2.4. MILESTONES AND TARGETS OF THE COMPONENT C2</u>	157
<u>2.2.5. SCENARIO IN THE EVENT OF A LATER START OF THE EMISSIONS TRADING SYSTEM</u>	158
<b><u>2.3. COMPONENT: C3 – DIRECT INCOME SUPPORT</u></b>	<b>161</b>
<u>2.3.1. DESCRIPTION OF THE COMPONENT (SUMMARY BOX)</u>	161
<u>2.3.2. DESCRIPTION OF THE MEASURES OF THE COMPONENT</u>	162
<u>2.3.2.1. Measures of Direct Income Support: (code) Title of measure</u>	162
<u>2.3.3. ESTIMATED TOTAL COST OF THE COMPONENT C3</u>	172
<u>2.3.4. MILESTONES AND TARGETS OF THE COMPONENT C3</u>	173
<u>2.3.5. SCENARIO IN THE EVENT OF A LATER START OF THE EMISSIONS TRADING SYSTEM</u>	174
<b><u>2.4. COMPONENT: C4 - TECHNICAL ASSISTANCE</u></b>	<b>176</b>
<u>2.4.1. DESCRIPTION OF THE COMPONENT (SUMMARY BOX)</u>	176
<u>2.4.2. DESCRIPTION OF THE ACTIONS OF THE COMPONENT</u>	177
<u>2.4.2.1. Action: A1 – Administrativt stöd till den riktade elbilspremien</u>	177
<u>2.4.2.2. Action: A2 – Kommunikation för att stödja den riktade elbilspremien</u>	187
<u>2.4.3. ESTIMATED TOTAL COSTS OF C4</u>	196
<u>2.4.4. MILESTONES AND TARGETS OF THE COMPONENT C4</u>	197
<u>2.4.5. SCENARIO IN THE EVENT OF A LATER START OF THE EMISSIONS TRADING SYSTEM</u>	200
<b><u>2.5. TRANSFERS TO / FROM SHARED MANAGEMENT PROGRAMMES</u></b>	<b>205</b>
<u>2.5.1. JUSTIFICATION OF THE TRANSFERS TO SHARED MANAGEMENT PROGRAMMES</u>	205
<u>2.5.2. JUSTIFICATION OF THE TRANSFERS FROM SHARED MANAGEMENT PROGRAMMES TO THE SOCIAL CLIMATE PLAN</u>	205
<u>2.5.3. TRANSFERS TABLE</u>	205
<b><u>2.6. ESTIMATED TOTAL COSTS OF THE PLAN</u></b>	<b>206</b>

<u>2.6.1. DESCRIPTION OF HOW THE COSTS ARE IN LINE WITH THE PRINCIPLE OF COST EFFICIENCY AND COMMENSURATE TO THE EXPECTED IMPACT OF THE PLAN</u>	206
<u>2.6.2. TABLE SUMMARIZING THE COST OF THE FUND BY SOURCE OF FUNDING</u>	207
<u>2.6.3. MINIMUM AND MAXIMUM FUNDING CRITERIA TO BE RESPECTED</u>	208
 <b><u>3. ANALYSIS AND OVERALL IMPACT</u></b>	 <b>209</b>
 <b><u>3.1. PROJECTED IMPACT OF THE PLANNED MEASURES AND INVESTMENTS</u></b>	 <b>209</b>
<u>3.1.1. DESCRIPTION OF THE METHODOLOGY USED IN THE ESTIMATES</u>	209
<u>3.1.2. DESCRIPTION OF THE EXPECTED IMPACTS OF THE COMPONENTS</u>	212
<u>3.1.2.1. Energy efficiency</u>	212
<u>3.1.2.2. Building renovation</u>	214
<u>3.1.2.3. Zero- and low-emission mobility and transport</u>	214
<u>3.1.2.4. Greenhouse gas emission reductions</u>	216
<u>3.1.3. QUANTITATIVE TABLE ON THE IMPACT OF THE PLAN</u>	218
<u>3.1.4. QUALITATIVE AND QUANTITATIVE TABLE ON THE EXPECTED IMPACT OF THE TEMPORARY DIRECT INCOME SUPPORT MEASURES ON THE REDUCTION OF THE NUMBER OF VULNERABLE HOUSEHOLDS AND VULNERABLE TRANSPORT USERS AS WELL AS HOUSEHOLDS IN ENERGY POVERTY AND IN TRANSPORT POVERTY</u>	219
 <b><u>4. COMPLEMENTARITY AND IMPLEMENTATION OF THE PLAN</u></b>	 <b>220</b>
 <u>4.1. MONITORING AND IMPLEMENTATION OF THE PLAN</u>	 220
<u>4.2. CONSISTENCY WITH OTHER INITIATIVES</u>	222
<u>4.3. COMPLEMENTARITY OF FUNDING</u>	226
<u>4.4. GEOGRAPHIC SPECIFICITIES</u>	227
<u>4.5. PREVENTION OF CORRUPTION, FRAUD AND CONFLICTS OF INTERESTS</u>	227
<u>4.6. INFORMATION, COMMUNICATION AND VISIBILITY</u>	230

# OVERVIEW AND PROCESS FOR ESTABLISHING THE SOCIAL CLIMATE PLAN

## 1.1. Executive summary

### 1.1.1. Context of the green transition

The context of the green transition in the Member State with particular emphasis on the main challenges from the social impacts of the inclusion of greenhouse gas emissions from buildings and road transport sectors within the scope of Directive 2003/87/EC and how the Plan will respond to these challenges.

Den svenska klimatpolitiken ska vara ambitiös och effektiv, samt ta hänsyn till människors och företags möjligheter att leva och verka i hela landet. Klimatomställningen behöver mötas med åtgärder nationellt, inom EU och globalt. Den svenska klimatpolitiken utgår från att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Den svenska regeringen bedömer att den långsiktiga trenden är svagt positiv men att ytterligare åtgärder behövs för att nå målet till 2045. För att nå klimatmålen krävs ytterligare åtgärder och en elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner bedöms vara avgörande.<sup>40</sup>

### 1.1.2. Overview of main measures and investments planned

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

Premien kommer att uppgå till högst 54 000 kronor per fordon för de ansökningar som lämnas in under 2026 – 30 juni 2028. Därefter kommer premien att uppgå till högst 36 000 kronor per fordon.

Den sociala klimatplanen kommer att genomföras av Naturvårdsverket. Ett tekniskt stöd behövs för administrationen av denna nya elbilspremie och för kommunikation som stödjer genomförandet av åtgärden. För att kunna ta emot ansökningar, fatta beslut och betala ut premien till hushåll kommer att nytt administrativt system att behöva utvecklas och inrättas.

### 1.1.3. Objectives of the measures and investments

Målet med åtgärden att 105 000 utsläppsfria fordon (elbilar) ska ha köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien.

---

<sup>40</sup> Proposition 2024/25:1. Budgetpropositionen för 2025, utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

#### 1.1.4. Overview table

An overview table that sums up the main objectives of the Plan, together with the estimated total costs of the Plan, including the contribution from the Fund, the national contribution and resources from shared management programmes to be transferred to the Fund, divided into the three areas of intervention: measures and investments for the buildings sector, for the road transport sector, and measures for direct income support, based on the template below:

Area of intervention	Total cost		SCF		National		Transfer from Shared management programmes		Impact of measures and investments					
	EUR	%	EUR	%	EUR	%	EUR	%	Reduction of vulnerable households	Reduction of households in energy poverty	Reduction of vulnerable transport users	Reduction of households in transport poverty	Reduction of vulnerable microenterprises	CO2 emissions reduction (ktCO <sub>2</sub> )
Buildings sector														
Road transport sector	519 765 834	97,555	389 824 376	75	129 941 459	25					92 000	11 600		2400 <sup>41</sup>
Temporary direct income support														
Technical assistance (Article 8(3))	130 270 64	2,445	977 029 8	75	325 676 6	25								
TOTAL	532 792 899		399 594 674		133 198 225						92 000	11 600		2400
From which contribution to the Technical Support Instrument (Article 11(4))														
From which contribution to the Member State's compartment in InvestEU (Article 11(3))														

<sup>41</sup> Ackumulerade utsläpp över fordonens återstående livslängd.

## 1.2. Overview of current policy situation

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

I juni 2017 antog Sveriges riksdag ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige genom propositionen 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket består av nationella klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Det klimatpolitiska ramverket skapar långsiktiga villkor för näringslivet och samhället.

Klimatlagen (2017:720) reglerar regeringens klimatpolitiska arbete, vad det ska syfta till och hur det ska bedrivas. Av 3 § klimatlagen framgår att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga tidsatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt. Arbetet ska också enligt nämnda paragraf bedrivas på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. I övrigt innehåller lagen bestämmelser för när och hur regeringen ska följa upp det klimatpolitiska arbetet samt redovisa sina planerade åtgärder för riksdagen.

Den svenska klimatpolitiken utgår från att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp<sup>42</sup> av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

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

<sup>42</sup> 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.

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 klimatredivisning 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 regleringsbrevet för 2024 till myndigheter inom miljö- och energiområdet beslutat om flera uppdrag för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Det handlar bland annat om att främja utbyggnaden av hemmaladdning i flerfamiljshus och att identifiera kommuner som skapar förutsättningar för elektrifiering av sjöfart. En statlig utredning (Dir. 2024:98) har tillsatts under 2024 för att bl.a. analysera vilka styrmedel som kan utformas för att Sveriges åtaganden i EU nås på ett kostnads- och samhällsekonomiskt effektivt sätt

Enligt klimatstatistik för 2023 uppgick Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser till 44,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter (exklusive LULUCF). Det innebär en minskning med 38 procent sedan 1990. Det största bidraget till utsläppsminskningarna sedan 1990 har skett inom sektorn uppvärmning av bostäder och lokaler. De åtgärder som bidragit mest till utvecklingen är utbyggnaden av fjärrvärmenäten och den följande övergången från oljeeldade värmepannor till el- och fjärrvärme och även att allt fler värmepumpar installerats. Även sektorerna industri och inrikes transporter har bidragit till den totala utsläppsminskningen från 1990. Effektivare fordon och en ökad användning av biodrivmedel genom reduktionsplikten har bidragit till minskade utsläpp från vägtrafiken. Inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp. Huvuddelen, över 90 procent av utsläppen i sektorn, kommer från vägtrafiken. År 2023 uppgick utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter till ungefär 13,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter<sup>43</sup>. 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 glest befolkat.

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

---

<sup>43</sup> Naturvårdsverket (2024). *Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser*. [Sveriges utsläpp av växthusgaser](#) Hämtad 2025-03-24).



fjärrvärmeverkens energimix har gått från kol till biobränslen, avfall och olja (fossil olja och bioolja används i liten omfattning vid toppeffekt under vinterhalvåret). Den vanligaste energibäraren för uppvärmning av småhus var 2023 el, följt av biobränsle och fjärrvärme.<sup>44</sup> 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 (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 färd sätt visar 2023 års siffror på fortsatta öknings av antalet huvudresor vad gäller kollektiva färd sätt. Ökningen sedan 2022 är 17 procent, men är fortsatt 15 procent lägre än 2019. För kollektiva färd sätt är skillnaden jämfört med 2022 statistiskt säkerställd, vilket den inte är för övriga färd sätt. Bil är fortsatt det dominerande färd sättet 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.<sup>45</sup> 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.<sup>46</sup> Lokala eller regionala reglementen kompletterar lagstiftningarna i tillståndsgivningen. Den nuvarande lagen om färdtjänst infördes 1998.<sup>47</sup> Distansarbete har blivit ett alternativ främst bland tjänstemän.

De svenska socialförsäkringssystemen är väl utbyggda och träder in till exempel om människor blir sjuka, till personer med funktionsnedsättning och till de äldre. . Bostadsbidrag<sup>48</sup> 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

---

<sup>44</sup> Energimyndigheten (2024). *Energistatistik för småhus*. [Energistatistik för småhus](#) (Hämtad 2025-03-20).

<sup>45</sup> Trafikanalys (2024). *Resvanor*. [Resvanor](#) (Hämtad 2025-03-20). Huvudresor är resor med utgångspunkt i hemmet, arbetsplats eller skola. 'Hemmet' kan ersättas av annan stadigvarande bostadsadress, t.ex. fritidshus eller semesterbostad.

<sup>46</sup> Trafikanalys (2023). *Förslag om tydligare kriterier för färdtjänstillstånd*. [Förslag om tydligare kriterier för färdtjänstillstånd](#) (Hämtad 2025-03-20).

<sup>47</sup> Sveriges kommuner och regioner (2024). *Färdtjänst*. [Färdtjänst | SKR](#) (Hämtad 2020-03-20).

<sup>48</sup> Försäkringskassan (2024). *Bostadsbidrag till barnfamiljer*. [Bostadsbidrag till barnfamiljer - Försäkringskassan](#) (Hämtad 2025-03-13).

äldreförsörjningsstöd<sup>49</sup>. Båda dessa stöd söks hos Pensionsmyndigheten. Barnbidrag<sup>50</sup> 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 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 elbilsstöd 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 ellastbilar medges idag stöd genom den s.k. Klimatpremien som administreras av Energimyndigheten.<sup>51</sup> Stödet till lätta ellastbilar 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 ellastbilar. Energimyndigheten har i uppdrag av regeringen att löpande följa upp och analysera marknadsutvecklingen för miljöfordon, samt hur väl myndighetens stöd genom Klimatpremien bidrar till denna utveckling. Energimyndigheten ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) senast 30 november 2025.<sup>52</sup>

De personer som huvudsakligen reser med kollektivtrafik kommer inte i lika hög grad att bli påverkade av ETS 2. Kollektivtrafiken använder redan idag fossila drivmedel i mindre grad och av persontrafiken på Sveriges järnväg är 97 procent elektrifierad.<sup>53</sup> 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 laddinfrastruktur 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 elbilspremie ska ges till personer i behov av stöd, till exempel i glesbygd, genom finansiering från EU:s sociala klimatfond och nationell finansiering. I budgetpropositionen för 2025 (Prop. 2024/25:1) beslutades att 10 miljoner tillförs anslag 1:21 Åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden för år 2025

<sup>49</sup> Pensionsmyndigheten (2025). *Fakta om bostadstillägg*. [Fakta om bostadstillägg | Pensionsmyndigheten](#) (Hämtad 2025-03-13).

<sup>50</sup> Försäkringskassan (2025). *Barnbidrag och flerbarnstillägg*. [Barnbidrag och flerbarnstillägg - Försäkringskassan](#) (Hämtad 25-03-13).

<sup>51</sup> Energimyndigheten (2024). *Klimatpremie*. [Klimatpremie](#) (Hämtad 2025-03-20).

<sup>52</sup> Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Statens energimyndighet.

<sup>53</sup> Trafikanalys (2023). *Sammanfattning av statistiken Bantrafik 2023, statistik 2024:21*. [Bantrafik 2023](#) (Hämtad 2025-03-20).

för att förbereda insatser som kan finansieras genom fonden.<sup>54</sup> Denna finansiering kan möjliggöra en elbilspremie till utsatta transportanvändare. Målet är att premien ska gynna 105 000 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. Public consultation process

A summary of the consultation process of local and regional authorities, social partners, civil society organisations, youth organisations, and other relevant stakeholders, as implemented in accordance with the national legal framework, for the preparation and, where available implementation of the Plan, covering the scope, type, and timing of consultations activities, as well as how the views of the stakeholders are reflected in the Plan.

[Regeringskansliet fyller i denna del]

### 1.4. Definitions

An explanation of how the definitions of energy poverty and transport poverty are to be applied at national level.

**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 standard<sup>55</sup> 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 indikatorer.<sup>57</sup>

**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 2.2.2.1.1 *eller*

<sup>54</sup> Proposition 2024/25:1. Budgetpropositionen för 2025, utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

<sup>55</sup> Låg ekonomisk standard avser andelen personer som lever i hushåll vars ekonomiska standard är mindre än 60 procent av medianvärdet för riket.

<sup>56</sup> Disponibel inkomst är summan av alla skattepliktiga och skattefria inkomster minus skatt och övriga negativa transfereringar.

<sup>57</sup> 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) Fattigdomsrisk (brytpunkt: 60 procent av ekvivalerad medianinkomst efter sociala transfereringar). Enligt detta mått utgör andelen hushåll i energifattigdom i Sverige 7,08 procent 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 klimafonden. (jmf. Energimyndigheten 2024, s. 40).

- 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

## 1.5. Projected impact on vulnerable groups

An estimate of the likely effects of the increase in prices resulting from the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC on households, and in particular on incidence of energy poverty and transport poverty, and on micro-enterprises, comprising in particular an estimated number of, and the identification of, vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users. These effects are to be analysed at the appropriate territorial level as established by each Member State, taking into account national specificities and elements such as access to public transport and basic services and identifying the areas mostly affected.

Context indicators	Antal 2023. För utveckling med utsläppspriser på 50 respektive 60 EUR, se text i nästa formulär-ruta.
1. Number of vulnerable households	12 000 (särskilt påverkade av ETS 2)
2. Number of households in energy poverty	120 000
18. Number of vulnerable transport users	740 000 (households)
19. Number of households in transport poverty	330 000
32. Number of vulnerable micro-enterprises	149 000

*A description of the methodology used in the estimates, while making sure that the estimates are calculated with a sufficient level of regional disaggregation*

I tabellen ovan redovisas antalet hushåll i de olika grupperna i nuläget. Nedan redovisas metoderna för att bedöma de förväntade effekterna av ETS 2 och de aggregerade resultaten i tabellen ovan bryts ner och analyseras. Först för energifattiga och utsatta hushåll sedan för utsatta mikroföretag och slutligen för transportfattiga och utsatta transportanvändare. Texten är en bearbetad version av delar av en underlagsrapport från Konjunkturinstitutet.<sup>58</sup>

### BYGGNADSSEKTORN

#### Energifattigdom:

Med definitionen av energifattiga i avsnitt 1.4 som grund beräknas antalet hushåll i energifattigdom till 120 000 (200 000 individer). Det är hushåll i småhus som har låg ekonomisk standard och energikostnader som andel av den disponibla inkomsten som är högre än vad 75 procent av hushållen som bor i småhus har. Sätts gränsen till 90 procent sjunker antalet till ca 80 000 hushåll.<sup>59</sup>

Nedan redovisas gruppen energifattiga fördelat på uppvärmningsform, ålder, region, familjetyp samt kvinnor och män. Med undantag för antalet energifattiga kvinnor och män avser framställningen antalet hushåll. För kvinnor och män avser framställning antalet individer som lever i energifattiga hushåll. Av figur 2–6 framgår dels fördelningen av antalet energifattiga i respektive kategori, dels gruppernas över- eller underrepresentation

<sup>58</sup> Konjunkturinstitutet (2025) *Effekter vid införandet av EU:s nya utsläpps-handelssystem samt åtgärder i den sociala klimatplanen – Underlag till Naturvårdsverket.*

<sup>59</sup> Det kan finnas hushåll i flerfamiljshus som enligt definitionen är energifattiga. Det är dock en mycket liten andel av flerfamiljshusen som använder fossila bränslen för uppvärmning, dvs. som i hög grad skulle påverkas av ETS 2. Se t.ex. Energimyndigheten (2017) "Energistatistik för flerbostadshus 2016", ES 2017:4.

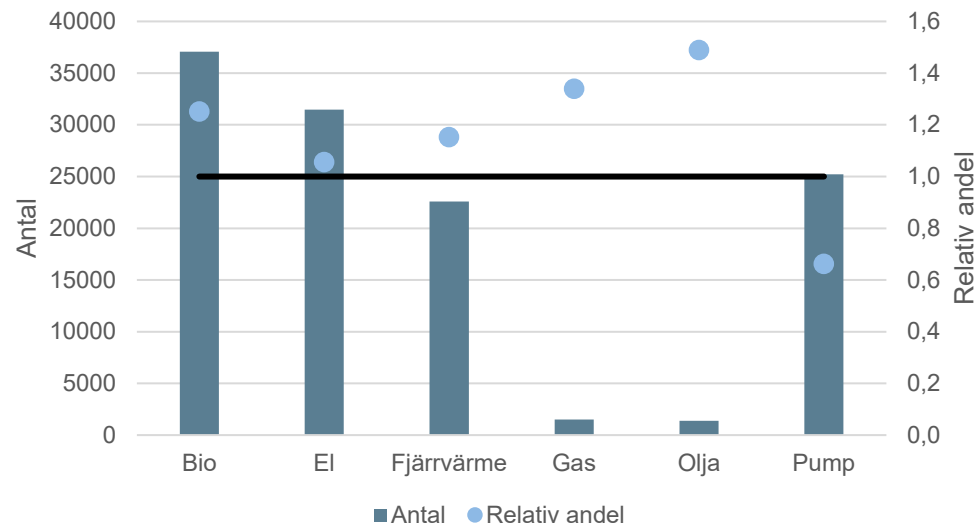
bland de energifattiga i förhållande till dess andel av alla boende i småhus. Ett värde större än 1 innebär att gruppen är överrepresenterad förhållande till sin representation i befolkningen. På motsvarande sätt innebär ett värde mindre än ett att gruppen är underrepresenterad i förhållande till sin andel av befolkningen.

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

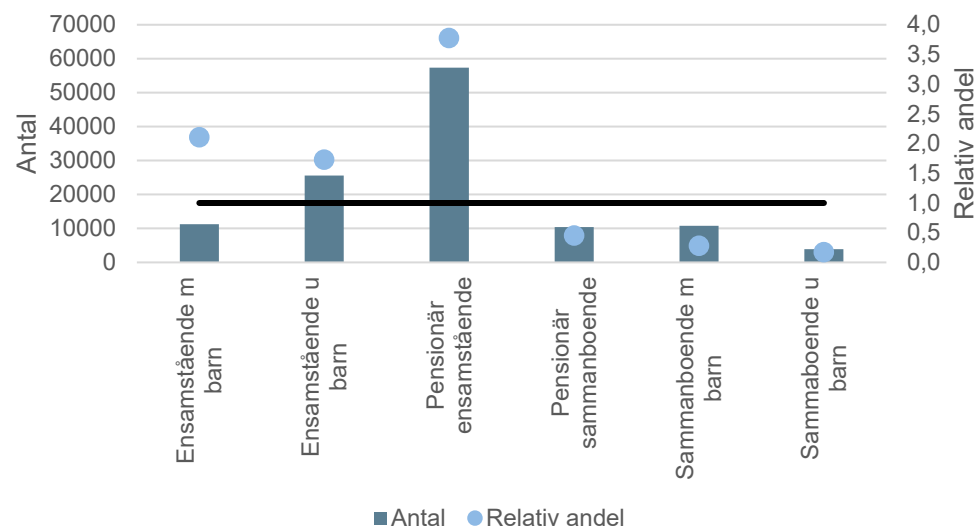
Sett till hushållens sammansättning är ensamstående hushåll överrepresenterade medan sammanboende hushåll är underrepresenterade bland de energifattiga hushållen. Sett till antalet energifattiga är de flesta ensamstående pensionärer. En rimlig förklaring till detta är att pensionärer generellt sett har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

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

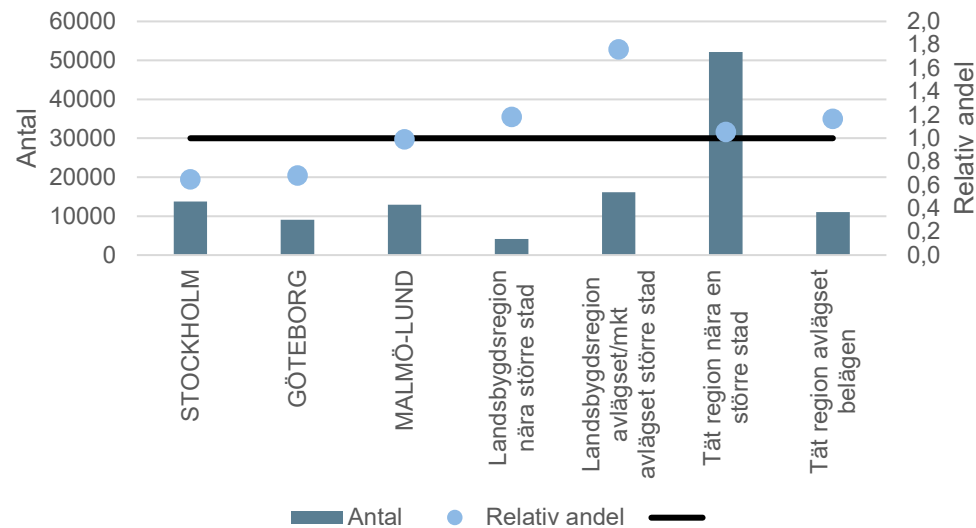
För att kunna analysera skillnaderna mellan kvinnor och män studeras energifattiga individer i stället för energifattiga hushåll. Här studeras således samtliga individer i de energifattiga hushållen. Antalet energifattiga individer uppgår då till ca 204 000 personer varav något fler än hälften är kvinnor. Kvinnor är också överrepresenterade bland de energifattiga individerna medan män är underrepresenterade.



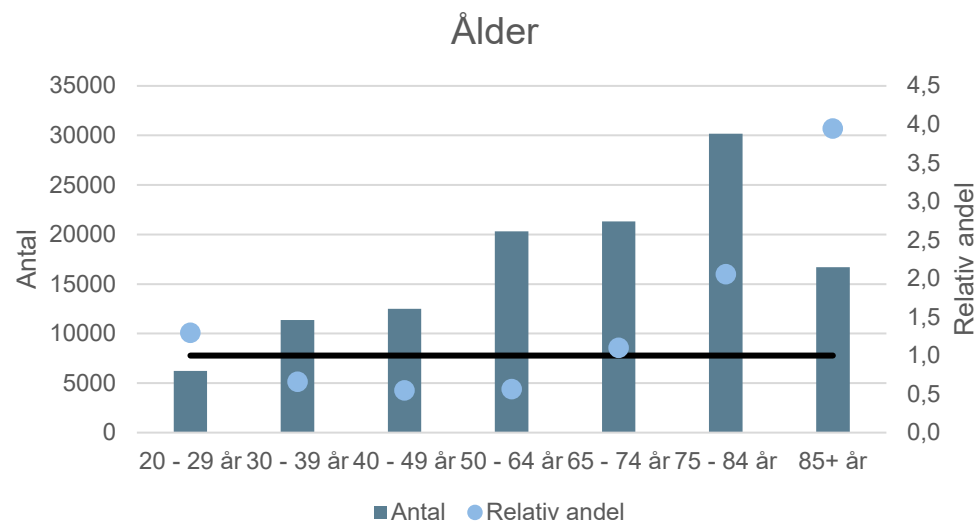
Figur 6 Energifattiga i Sverige efter uppvärmningsform. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



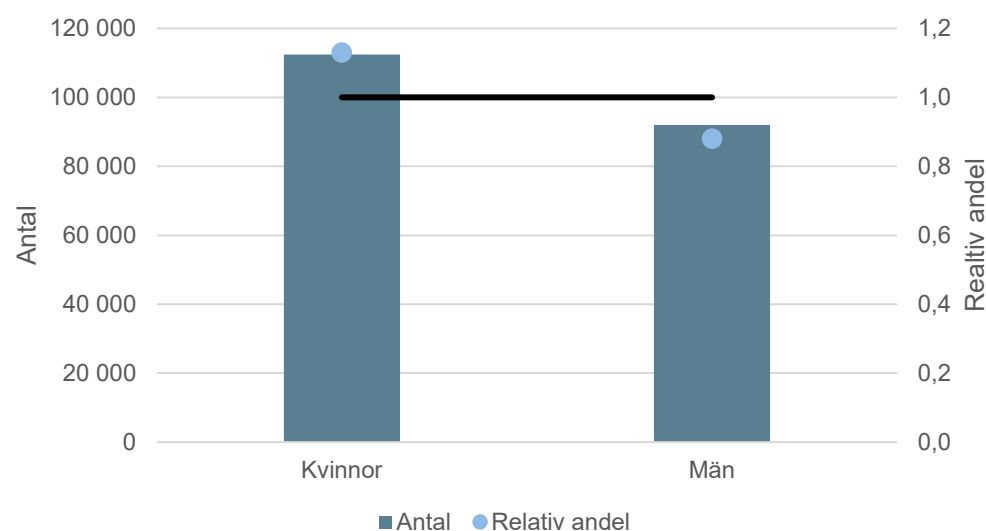
Figur 7 Energifattiga i Sverige efter familjetyp. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



Figur 8 Energifattiga i Sverige efter region. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



Figur 9 Energifattiga i Sverige efter ålder. Källa: Konjunkturinstitutet , baserat på SCB, STAR.



Figur 10 Energifattiga i Sverige efter kön. Källa: Konjunkturinstitutet, baserat på SCB, STAR.

### Utsatta hushåll

Med utsatta hushåll avses hushåll i småhus som antingen är energifattiga eller har en inkomst <80 procent av medel ekonomisk standard i kombination med höga energikostnader 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. Energifattiga mäts som andel av hushållets disponibla inkomst.

Med lägre medelinkomst avses här hushåll som har en lägre ekonomisk standard än 80 procent av den genomsnittliga ekonomiska standarden i befolkningen. För att kunna motverka effekten av ETS 2 krävs att hushållet har ekonomiska resurser att vidta energieffektiviserande åtgärder av något slag. Vid sidan av en lägre medelinkomst och att hushållet i hög grad ska påverkas av ETS 2 krävs också höga energikostnader för att dessa hushåll ska klassificeras som utsatta. Med energikostnader avses här energikostnader som andel av hushållets disponibla inkomst. Hushåll vars energikostnader som andel av disponibel inkomst är större än vad 75 procent av de boende i småhus har, bedöms ha höga energikostnader. Ett alternativ kriterium redovisas också där höga energikostnader avser energikostnader som andel av disponibel inkomst som är större än vad 90 procent av vad boende i småhus har.

Av tabell 1 framgår att antalet utsatta hushåll enligt definitionen ovan. Antalet hushåll som har en inkomst som är under lägre medelinkomst dvs. 80 procent av medelinkomsten uppgår totalt sett bland småhusägare till ca 781 800 hushåll. För att definieras som utsatt hushåll krävs dessutom att detta hushåll i hög grad ska påverkas av ETS 2. Tolkningen av detta är att det handlar om hushåll som vars bostäder värms upp med olja eller gas. Totalt sett utgör dessa ca 15 000 hushåll i gruppen med lägre medelinkomst. Ytterligare en inskränkning av gruppen kan göras genom att begränsa de utsatta till dem som redan idag lägger en stor del av sin disponibla inkomst på energiutgifter och således då i ännu större utsträckning än övriga kan ha svårt att vidta åtgärder för energieffektivisering. Med höga energikostnader avses att hushållet har högre energiutgifter som andel av den disponibla

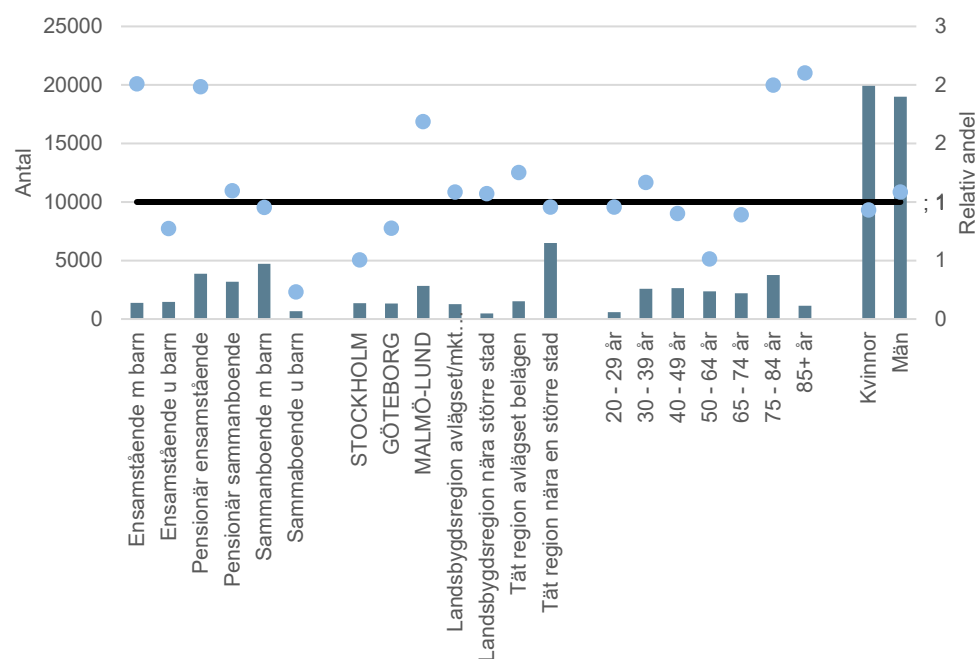


inkomsten än vad 75 procent eller 90 procent av vad boende i småhus har. Givet detta ytterligare raster uppgår de utsatta hushållen till 12 000 respektive 8 000 hushåll. Gruppen utsatta hushåll överlappar till viss gruppen energifattiga. Totalt sett rör det som om ca 3 000 hushåll som är både utsatta och energifattiga.

Tabell 5 Antal hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2. Anm. Med medelinkomst avses genomsnittlig ekonomisk standard i befolkningen Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

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

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



Figur 11 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 baserat på SCB, STAR.

#### Påverkan av ETS 2 på energifattiga och utsatta hushåll:

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

Tabell 6 Bränsleprispåslag vid olika utsläppsrättspriser. Anm. 2023 års priser exkl. moms. Emissionsfaktorer CO<sub>2</sub>e (fossil komponent): Bensin 72,0 g/MJ; Diesel 72,0 g/MJ; Eldningsolja 1, 2,86 kg/l; Naturgas 2,40 kg/m<sup>3</sup>. Växelkurs: 10,9 kronor per euro. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på Energimyndigheten

	50 euro/ton CO <sub>2</sub>	60 euro/ton CO <sub>2</sub>
Eldningsolja (kr/l)	1,56	1,87
Naturgas (kr/m <sup>3</sup> )	1,31	1,57

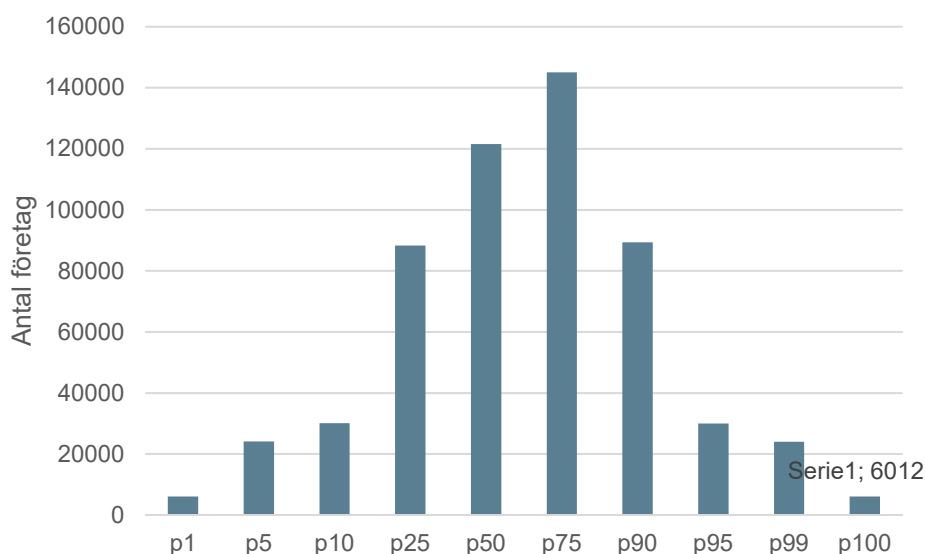
Analysen av effekter av ETS 2 på energifattigdom och utsatta hushåll avgränsas till de hushåll som har höga energikostnader (P75, d.v.s. högre än 75 procent av de hushåll som bor i småhus), en grupp på ca 12 000 hushåll. Enligt de simuleringar som gjorts med hänsyn tagen till ökade priser på gas och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

Tabell 7 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 baserat på SCB, STAR.

Utsläppspris, euro/tCO <sub>2</sub>	Tillkommande energifattiga hushåll	Tillkommande utsatta energianvändare
50	48	465
60	52	535

## MIKROFÖRETAG

Till utsatta mikroföretag räknas mikroföretag vars vägtransportrelaterade koldioxidutsläpp per förädlingsvärde överstiger 90:e percentilen (p90) i fördelningen av alla mikroföretag. Den valda gränsen är på sätt och vis godtyckligt vald, och andra gränsdragningar är naturligtvis möjliga. I figur 7 åskådliggörs fördelningen av de svenska mikroföretagen. De utsatta mikroföretagen är staplarna p90 till p100. Gruppen inkluderar ca 149 000 mikroföretag av totalt 577 000 mikroföretag. Gruppen kan innehålla mikroföretag i alla sektorer, det vill säga avgränsningen är inte gjord efter branschtillhörighet eller regional hemvist. Nedan analyseras hur den gruppen är sammansatt och hur ETS 2 kan påverka dem.



Figur 12 Fördelning av mikroföretag med utsläpp från vägtransporter 2021. Anm. Företag fördelas inom respektive percentilgrupp efter totala utsläpp från vägtransporter per förädlingsvärde (kg CO<sub>2</sub>/tkr). Källa: Tillväxtanalys för Konjunkturinstitutet

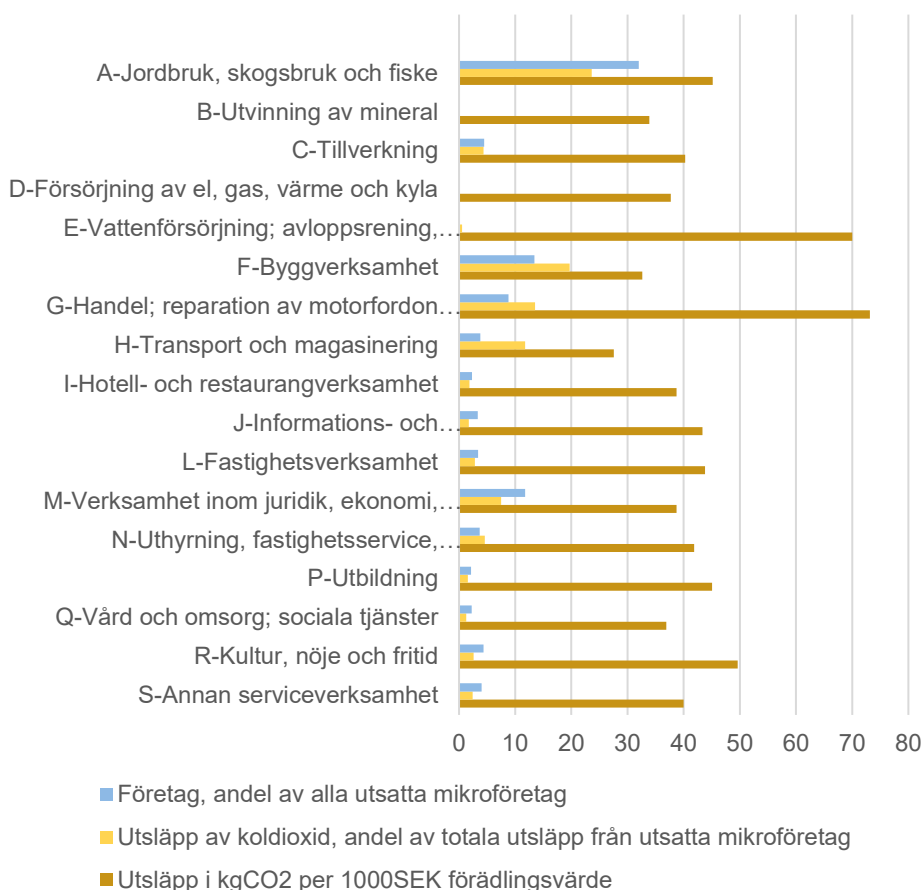
De utsatta mikroföretagen släpper i snitt ut 41,2 kilo koldioxid per tusen kronor förädlingsvärde. Det är mer än 20 gånger så mycket som det genomsnittliga företaget i Sverige och drygt sex gånger mer än det genomsnittliga mikroföretaget. Relativt det genomsnittliga mikroföretaget kör det genomsnittliga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

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 mikroforetaget är endast ca 23 procent av genomsnittet bland mikroforetag. Detta är delvis beroende på skillnad i mikroforetagens storlek, till exempel om det är enmansforetag eller om de har tio anställda. De utsatta mikroforetagen karakteriseras här bland annat av betydligt färre anställda per foretag i genomsnitt.

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

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

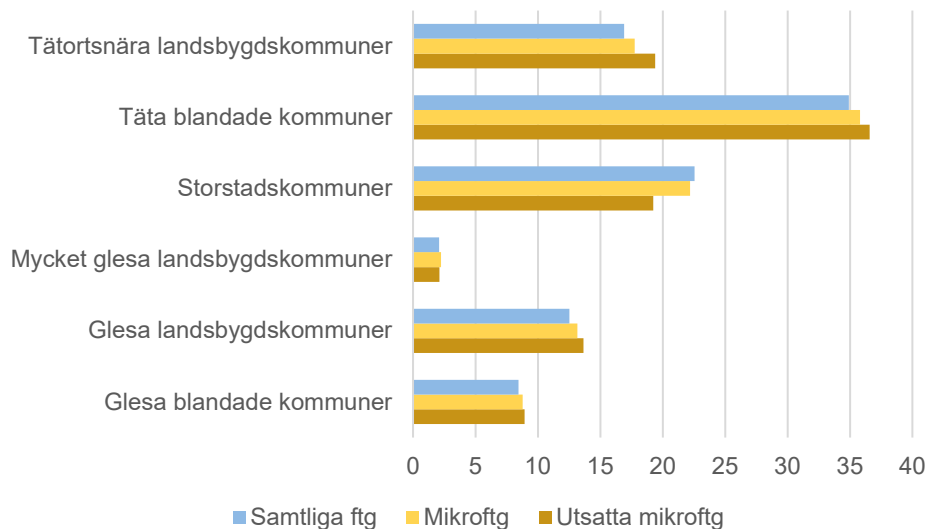


Figur 13 Utsatta mikroforetagens antal, mobila utsläpp och mobila utsläpp per förädlingsvärde över branscher. Anm. År 2021. SNI-kod inom parentes. Företag visar procentuell andel i respektive bransch av totalt 149 372 utsatta mikroforetag. Utsläpp av koldioxid visar procentuell andel i respektive bransch av totalt 858,6 kton koldioxidutsläpp. Koldioxid/Förädlingsvärde är genomsnittsvärdet för de utsatta mikroforetagen i respektive bransch. Källa: Tillväxtanalys i Konjunkturinstitutet

Som konstaterades ovan släpper de utsatta mikroforetagen i genomsnitt ut ca sex gånger så mycket koldioxid per förädlingsvärde relativt hela gruppen mikroforetag. På branschnivå är utsläppen per förädlingsvärde relativt jämnt fördelade men ett par branscher sticker ut. Speciellt är det den lilla delbranschen avfallshantering och åter-vinning samt den större

handelsbranschen som har höga utsläpp per förädlingsvärde. Landtransporter utmärker sig med för gruppen relativt låga utsläpp per förädlings-värde.

De utsatta företagens fördelning över kommuntyp visas i figur 9. Fördelningen av företag är snarlik oavsett om det är fördelningen av alla företag, mikroföretag eller utsatta mikroföretag. Bland de utsatta mikroföretagen finns, relativt alla mikroföretag, något fler i tätortsnära landsbygdskommuner och något färre i storstadskommunerna. Det är dock svårt att säga att någon speciell kommuntyp kommer att påverkas extra mycket av ETS 2 när det gäller just mikroföretag.



Figur 14 Fördelning av företag över kommuntyp. Anm. År 2021. Uppdelning enligt Tillväxtverkets FA-regioner. På grund av saknade data summerar blå staplar till 97,4, inte 100, procent. Källa: Tillväxtanalys i Konjunkturinstitutet.

#### Påverkan av ETS 2 på utsatta mikroföretag:

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

Tabell 8 Preiseffekter av ETS 2 på utsatta mikroföretag i SEK och relativt förädlingsvärde. Anm. År 2021. SNI-kod inom parentes. Källa: Tillväxtanalys i Konjunkturinstitutet baserat på Tillväxtanalys

	ETS 2-pris 50 euro (2028)		ETS 2-pris 60 euro (2032)	
	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlingsvärde	Kostnad (kr/företag och år)	Procent av förädlingsvärde
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
<b>Alla utsatta mikroföretag</b>	<b>3 133</b>	<b>2,3</b>	<b>3 759</b>	<b>2,7</b>

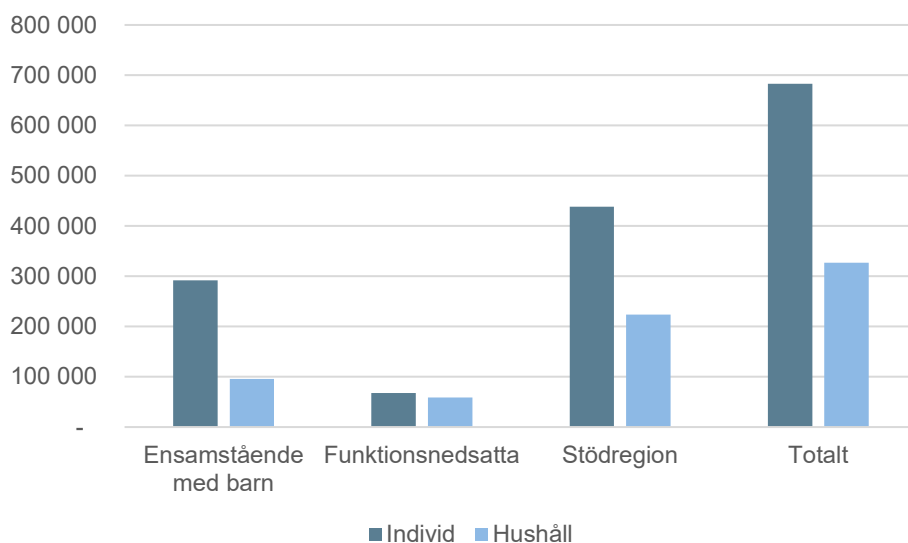
I det korta perspektivet, med ett utsläppsrättspris på 50 euro per ton, medför ETS 2 en kostnadsökning för ett genomsnittligt utsatt mikroföretag med drygt 3 100 kronor per år vilket motsvarar 2,3 procent av förädlingsvärdet. Skillnaden mellan branscherna är dock relativt stor – från under 2 000 kronor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

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

## VÄGTRANSPORTSEKTORN

### Transportfattiga:

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



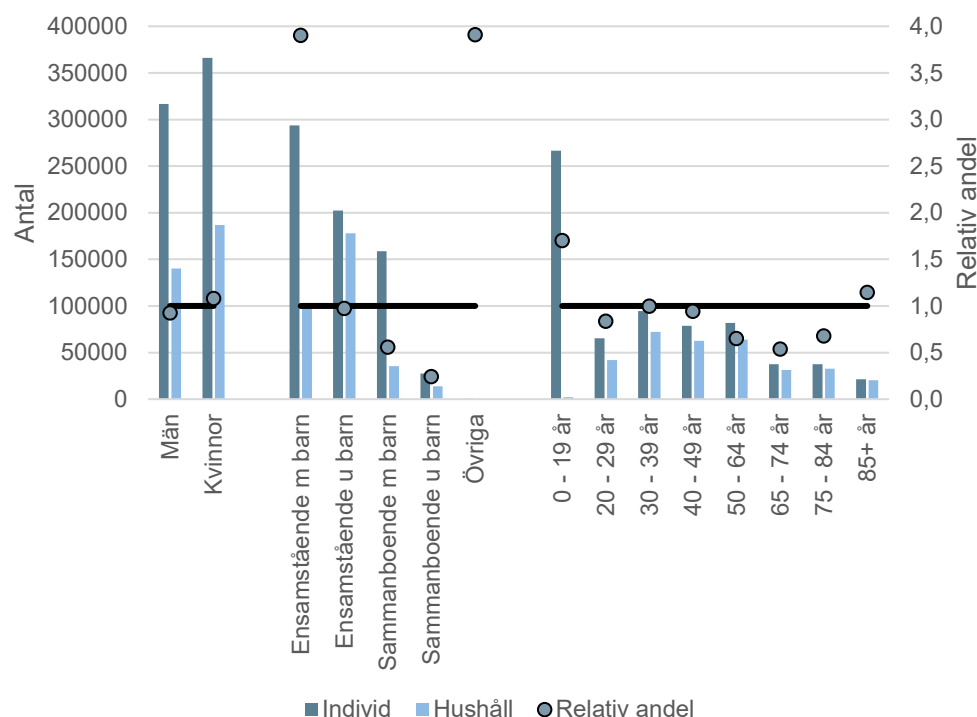
Figur 15 Antal transportfattiga, totalt och bidrag från definitionens olika delar. Anm, Eftersom grupperna är delvis överlappande summerar inte staplarna till 330 000. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

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

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

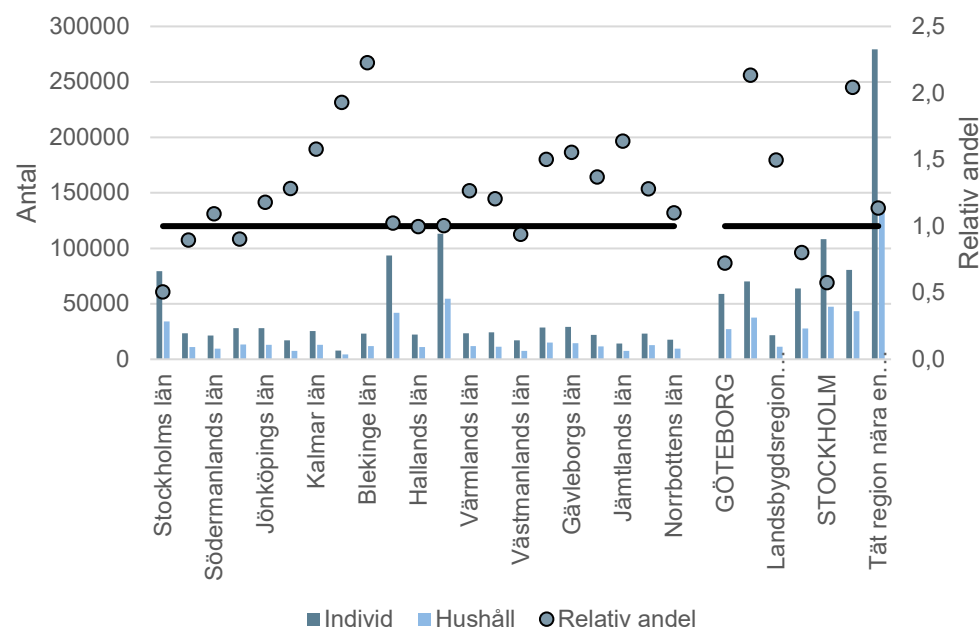
Av figur 11 och 12 framgår också den relativa andelen respektive kategori utgör i förhållande till sin representation i befolkningen. Ett värde större än 1 innebär att gruppen är överrepresenterad bland de transportfattiga i förhållande till sin representation i

befolkningen. På motsvarande sätt innebär ett värde mindre än ett att gruppen är underrepresenterad i förhållande till sin andel av befolkningen. Av figurerna framgår att barn och unga 0–19 år är överrepresenterade bland de transportfattiga liksom ensamstående med barn. En överrepresentation finns också bland de som bor i en *tät region avlägset belägen* eller i en *landsbygdsregion*.



Figur 16 Antal transportfattiga individer fördelat efter ålder, kön och familjetyp. Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.





Figur 17 Antal transportfattiga individer fördelat efter län och regiontyp. Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

#### Utsatta transportanvändare:

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

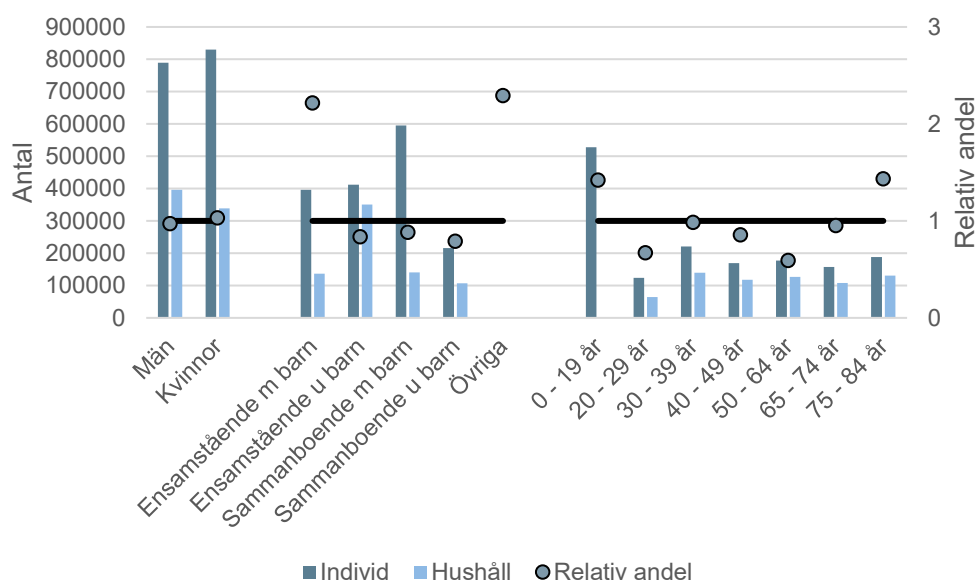
Antalet utsatta transportanvändare vara ca 740 000 hushåll, 1 620 000 individer. Om de som inte äger bil exkluderas från gruppen utsatta transportanvändare återstår 530 000 hushåll. Hushåll kommer att komma till och försvinna under perioden 2026-2032. När hushållen och hushållssammansättningen förändras så kan behovet av ett fordon också förändras. Antalet som står i begrepp att köpa eller leasa bil (t.ex ett nybildat hushåll), och därför är särskilt påverkade<sup>60</sup> av ETS 2, antas motsvaras av ett antal hushåll som står i begrepp att göra sig av med sin bil (t.ex. när två hushåll slås samman till ett). Därför bedöms antalet nuvarande hushåll med bil utgöra en rimlig approximation av antalet utsatta hushåll som särskilt påverkas av ETS 2.

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

relativa andel kan vi notera att barn och unga 0–19 år, personer i åldrarna 75–84 år, ensamstående med barn och boende i landsbygdsregioner eller i tät region avlägset belägen från en större stad ingår bland de överrepresenterade grupperna.

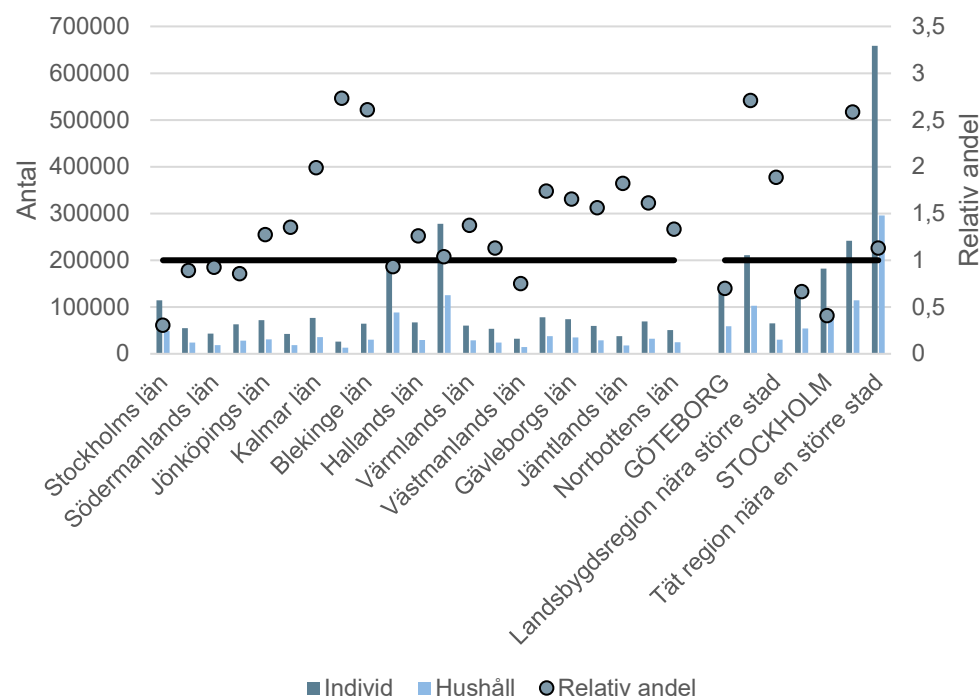
I figur 14 beskrivs de utsatta transportanvändarna utifrån geografiska faktorer. De allra flesta bor i en tät region nära en större stad. Kalmar, Gotland och Blekinge län är särskilt överrepresenterade.

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



Figur 18 Antal utsatta transportanvändare efter ålder, kön och familjetyp. Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

<sup>60</sup> Begreppet *särskilt påverkade* kommer från förordningens artikel 1 där fondens tillämpningsområde beskrivs, nämligen att gynna [...] utsatta transportanvändare, som särskilt påverkas av ETS 2. I förordningens definition av utsatta transportanvändare motsvaras detta av skrivningen om att dessa i *hög grad påverkas av prisseffekter* (Artikel 2. Punkt 12). I arbetet med planen har *särskilt påverkad* och i *hög grad påverkad* tolkats som synonyma. I denna skrivelse används i första hand begreppet *särskilt påverkad*.



Figur 19 Antal utsatta transportanvändare efter län och regiontyp. Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR.

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

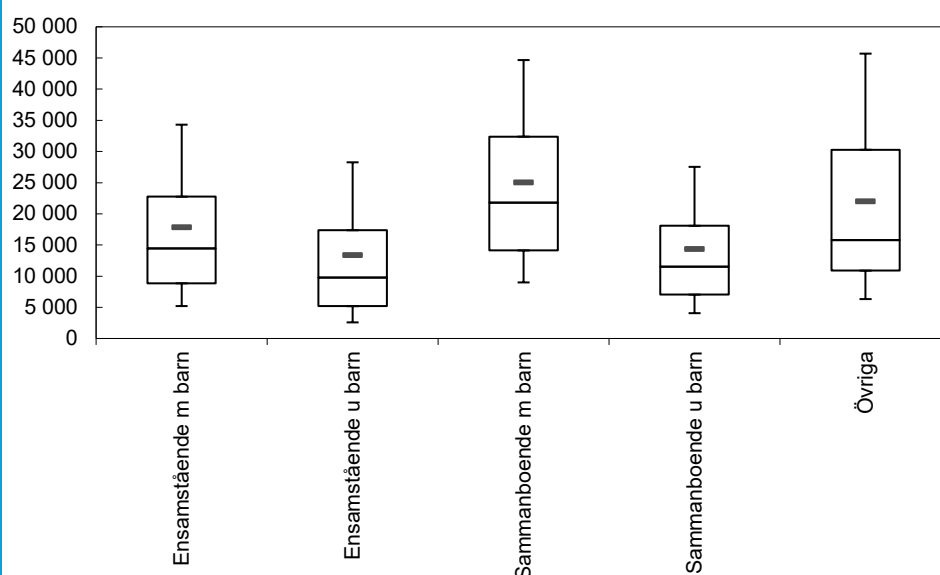
Beräkningarna ovan är genomförda av Konjunkturinstitutet, baserat på de nationella register som finns kopplade till den så kallade FASIT-modellen. FASIT-modellen och dess befintliga registeruppgifter, eller uppgifter som under uppdragstiden har kunnat göras tillgängliga i detta urval, har således varit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

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

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

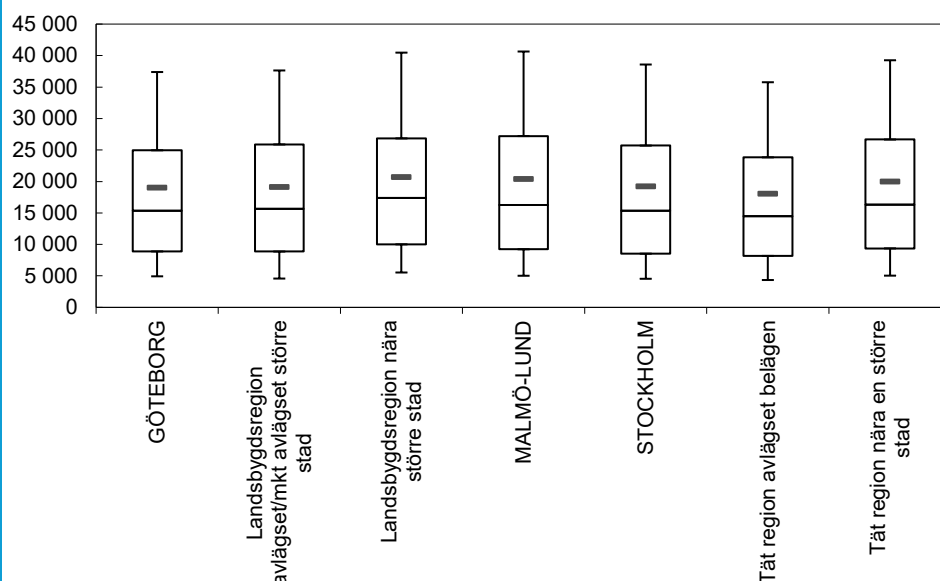
Av figuren framgår att sammanboende med barn är den hushållstyp som har störst utgifter för drivmedel. I genomsnitt uppgår utgifterna för fossila drivmedel till ca 25 000 kronor per år för sammanboende med barn. För ensamstående med barn är motsvarande siffra ca

18 000 kronor per år, medan hushåll utan barn i genomsnitt lägger ca 14 000 kronor per år. För samtliga hushållstyper är variationen mellan olika hushåll stor. Störst är spridningen för samamboende med barn där utgifterna för drivmedel varierar mellan ca 9 000–45 000 kronor per år.



Figur 20 Drivmedelskostnader för utsatta transportanvändare per familjetyp, kronor per år. Anm. Avser år 2022. Boxens armar avser 10:e respektive 90:e percentilen. Kanterna på boxen avser 25:e respektive 75:e percentilen. Medianen är heldragen linje i boxen. Medelvärde visas med streck i boxen. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR

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



Figur 21 Drivmedelskostnader för utsatta transportanvändare per regiontyp, kronor per år. Anm. Avser år 2022. Boxens armar avser 10:e respektive 90:e percentilen. Kanterna på boxen avser 25:e respektive 75:e percentilen. Medianen är heldragen linje i boxen. Medelvärde visas med streck i boxen. Källa: Konjunkturinstitutet baserat på SCB, STAR

### Prispåverkan av ETS 2:

För gruppen utsatta transportanvändare som har bil och därmed berörs av ETS 2 uppgår utgifterna för fossila drivmedel i genomsnitt till 19 500 kronor per år. Införande av ETS 2 bedöms öka bensin- och dieselpriiser med upp till 1,40 respektive 1,50 kronor per liter (exklusive moms). Under dessa antaganden om prisökningar beräknas det årliga genomsnittliga utgifterna för fossila drivmedel öka med drygt 1 600 kronor. Den grupp som påverkas mest är sammanboende med barn, vilket ovan visats vara den grupp som har de största utgifterna för fossila drivmedel idag. För denna grupp beräknas utgifterna öka med ca 2 500 kronor per år. För ensamstående med barn ökar utgifterna för fossila drivmedel med 1 700 kronor, och för ensamstående utan barn och sammanboende utan barn är ökningen 1 200 respektive 1 500 kronor.

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

## DESCRIPTION OF THE MEASURES AND INVESTMENTS, MILESTONES AND TARGETS

Information for each component for the three areas of the Plan separately:

- buildings sector;
- road transport sector;
- temporary direct income support.

A component may include several sub-components focusing on a specific challenge or need. Each component or sub-component may include one or several closely linked or mutually dependent measures or investments.

### COMPONENT: C1 - Buildings sector

Description of the component (Summary box)

Intervention area: Buildings sector

Objective:

Measures and investments:

Estimated total costs: EUR XXX,XXX of which

Costs requested to be covered under the Fund: EUR XXX,XXX

Costs to be covered by transfers from Shared management programmes (e.g. ESF+, ERDF, etc.): EUR XXX,XXX

Costs to be covered by the national contribution: EUR XXX,XXX

Description of the measures and investments of the component

2.1.2.1. Measure/Investment: (code) Title of measure/investment

(Codes for Measures: M1, M2, M3....; codes for Investments: I1, I2, I3....)

Intervention area: (A), (B)...

(Respective point under Art. 8.1.)

Description of the measure/investment

*Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments*

*The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund*

*Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency*

*Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable*

*An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable*

*The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)*

*Do no significant harm*

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.



### *Milestones, targets and timeline*

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing measures and investments of this component, as follows:

*Milestone: Title of milestone*

*Description*

--

*Target: Title of target*

*Description*

--

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure/investment*

Seq. number	Measure/ Investment	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure/investment	Baseline	Goal	Year	Quarter

*Example of Codes to be used for Measures/Investments (column 2)*

<i>C1.A.M1</i>	<i>C1</i>	<i>A</i>	<i>M1 or I1</i>
	<i>Component 1 Buildings</i>	<i>Measure/investment under letter A) of Art. 8</i>	<i>Measure1 in the component or Investment 1 in the component</i>

*Example of Seq. number codes for the targets/milestones (column 1)*

<i>C1.A.M1.1.2026Q4</i>	<i>C1</i>	<i>A</i>	<i>M1 or I1</i>	<i>1</i>	<i>2026Q4</i>
	<i>Component 1 Buildings</i>	<i>Measure/investment under letter A) of Art. 8</i>	<i>Measure1 in the component or Investment 1 in the component</i>	<i>Sequential number of the indicator used</i>	<i>Expected Delivery date</i>

*Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen*

*What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring*

*What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified*

*What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)*

*By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)*

*Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting*

### *Financing and costs*

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

*The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions*

*The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred*

*Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment*

*Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment*

*Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant*

*Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities*

*Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment*

Seq. number	Measure / investment	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

*Example of Codes to be used for Measures/Investments (column 1)*

<i>CI.A.MI</i>	<i>CI</i>	<i>A</i>	<i>MI (or II)</i>
	<i>Component 1 Buildings</i>	<i>Measure/investment under letter A) of Art. 8</i>	<i>Measure1 in the component or Investment 1 in the component</i>

### *Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)*

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

### *Additionality*

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

### *Compliance with EU Rules on State aid*

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

## Estimated total costs of the component C1

*Provided figures are examples: Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures in **Blue** need to be completed by the user.*

*Table containing information on the estimated total cost of the measures/investments for the Component*

Seq. number	Measure / investment	From date	To date	Total	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.M1	Title of measure 1	01/01/2026	31/12/2032	0	0	0	0	0	0	0	0
C1.B.I1	Title of investment 1	01/01/2026	31/12/2032	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL				0	0	0	0	0	0	0	0

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
0	0	0	0	0

## Milestones and targets of the component C1

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component*

*Provided figures are examples: Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures in **Blue** need to be included by the user.*

Seq. number	Measure/ Investment	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure/investment	Baseline	Goal	Year	Quarter
			-					



## Scenario in the event of a later start of the emissions trading system

A description and quantification of the necessary adjustments to the measures, investments, milestones, targets, the amount of national contribution and any other relevant element of the Plan resulting from the postponement of the start of the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC in accordance with Article 30k of that Directive.

A separate version of the summary box, the table on milestones, targets and timeline and the table on estimated costs.

--

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component*

Seq. number	Measure/ Investment	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure/investment	Baseline	Goal	Year	Quarter

*Table containing information on the estimated total cost of the measures/investments for the Component*

*Provided figures are examples: Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures in **Blue** need to be included by the user.*

Seq. number	Measure / investment	From date	To date	Total	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)

## COMPONENT: C2 – Road transport sector

### Description of the component (Summary box)

Intervention area: Road transport sector

Objective:

Målet med åtgärden att 105 000 utsläppsfria fordon (elbilar) ska ha köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien.

Measures and investments:

Sverige planerar en åtgärd: riktad elbilspremie.

Syftet med åtgärden är att stödja utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till elbilar.

Åtgärden är helt ny.

Estimated total costs: EUR 521 398 862 of which

Costs requested to be covered under the Fund: EUR 391 049 146

Costs to be covered by transfers from Shared management programmes (e.g. ESF+, ERDF, etc.): EUR 0

Costs to be covered by the national contribution: EUR 130 349 715

## Description of the measures and investments of the component

### 2.2.2.1. Measure/Investment: (1) Riktad elbilspremie

(Codes for Measures: M1, M2, M3....; codes for Investments: I1, I2, I3....)

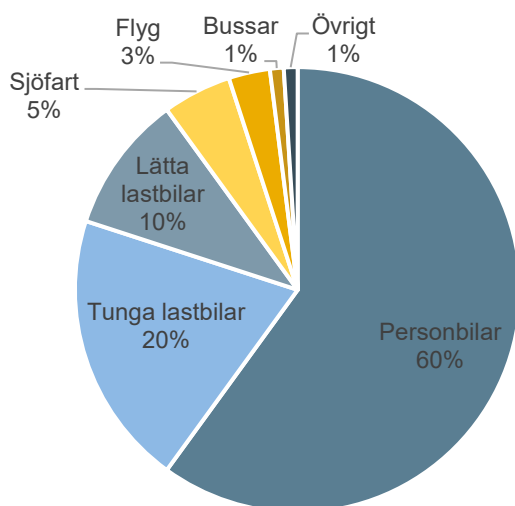
**Intervention area: F**

(Respective point under Art. 8.1.)

#### Description of the measure/investment of the component

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

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



Figur 22: 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 bland hushåll med högre inkomster vilka bor i tätbebyggda

områden av landet.<sup>61, 62</sup> För att nå målet med den sociala klimatfonden om att åstadkomma en socialt rättvis omställning till klimatneutralitet genom att hantera de sociala konsekvenserna av att inkludera växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter i ETS 2, så föreslås en elbilspremie till privatpersoner med inkomster upp till 80 procent av medel som bor utanför städerna och som bedöms ha begränsad tillgång till kollektivtrafik.

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

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

De utsatta transportanvändarna utgör ca 740 000 hushåll. De hushåll i denna grupp som äger eller leasar en icke laddbar bil med förbränningsmotor, eller står i begrepp att införskaffa en bil bedöms vara särskilt påverkade av ETS 2. Antalet hushåll som för tillfället äger eller leasar en icke laddbar bil med förbränningsmotor bedöms vara en god approximation av gruppens storlek. Antalet hushåll i den gruppen var 2023 530 000. Utan en premie bedöms denna grupp ha minskat till 500 000 2028 och 420 000 till 2032. I och med definitionen av utsatta transportanvändare påverkas inte antalet hushåll i gruppen till följd av ETS 2. Av de 740 000 hushållen som utgör utsatta transportanvändare är 330 000 transportfattiga, varav 120 000 äger eller leasa en icke laddbar 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

---

<sup>61</sup> 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).

<sup>62</sup> Trafikanalys (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).

budget, kostnader för tekniskt stöd inräknat, sammanfaller med totalbudgeten för planen. För mer detaljer, se avsnitt 2.5. Stödet beräknas räcka till ca 105 000 utsläppsfria fordon (elbilar).

I avsnitt 1.2 ovan beskrivs de olika styrmedel som redan finns för att hantera utsläppen inom fordonssektorn. Det finns styrmedel som hanterar olika hinder för elektrifiering av fordonsflottan, såsom stöd till laddinfrastruktur 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 kronor ges till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor, samtidigt som de köper eller leasar en ny eller begagnad elbil. Möjligheten att söka stöd via skrotningspremien kommer att upphöra under 2025. Dessa två stöd var, till skillnad från den nu föreslagna elbilspremien, inte inriktat mot en viss målgrupp. Ett stöd riktat mot en utpekad målgrupp utgör en ny åtgärd som inrättas givet att denna plan godkänns av EU-kommissionen.

*The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund*

Den riktade elbilspremien är en helt ny åtgärd.

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

*Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency*

Syftet med åtgärden är att stödja utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till elbilar.

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

Avgränsningen vad gäller slutmottagarna av premien är satt till utsatta transportanvändare som påverkas eller kommer att påverkas av ETS 2. Hushåll som är berättigade till premien identifieras genom följande kriterier:

- inkomster upp till 80 procent av medelinkomst<sup>63</sup>,
- ingen i hushållet betalar statlig inkomstskatt,
- beläget i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik
- har inte en elbil eller en laddhybrid

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

**Låga inkomster** definieras som inkomst, med hänsyn tagen till hushållssammansättning, upp till 80 procent av medelinkomst. För att spegla hushållets sammansättning görs en viktning genom konsumtionsvikter för olika medlemmar i hushållet.<sup>64</sup>

**Landsbygdskommun** definieras här genom den kommunindelning som Tillväxtverket<sup>65</sup> ansvarar för. 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.<sup>66</sup> 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 km<sup>2</sup> (<243). För att identifiera om ett hushåll finns i ett sådant område används s.k. demografiska statistikområden (DeSO)<sup>67</sup>. DeSO, framtagen av Statistiska Centralbyrån, är en uppdelning under kommunnivån och delar in Sverige i 5 984<sup>68</sup> områden som följer läns- och kommungränserna. Gränsen på 243 kollektivtrafikavgångar per km<sup>2</sup> sammanfaller väl med dels stora delar av de landsbygdskommuner som beskrivs ovan liksom med de områden som kategoriseras DeSO A i övriga kommuner. Ett DeSO i kategori A ligger till största delen utanför större befolkningskoncentrationer eller tätorter. Det geografiska stödområdet för elbilspremien inkluderar de 177 landsbygdskommunerna i sin helhet, oavsett tillgång till kollektivtrafik,

<sup>63</sup> Inkomst, med hänsyn tagen till hushållssammansättning, lägre än 80 procent av det nationella medelvärdet av skattepliktiga inkomster (d.v.s. inkomster från tjänst och näringsverksamhet samt överskott eller underskott av kapital) före skatt.

<sup>64</sup> Metoden är en något justerad version av metoden i Regeringskansliet, (2025) *Teknisk bilaga till fördelningspolitisk redogörelse april 2025. Promemoria 2025-04-10. Finansdepartementet. Internationella och ekonomiska avdelningen*

<sup>65</sup> Tillväxtverket använder i huvudsak Jordbruksverkets terminologi för de sex kommunkategorierna. Indelningen är gjord 2021.

<sup>66</sup> Tillväxtverket (2025). *Städer och landsbygder*. [Städer och landsbygder - Tillväxtverket](#) (Hämtad 2025-03-20).

<sup>67</sup> SCB (2025) *DeSO – Demografiska statistikområden*. [DeSO – Demografiska statistikområden](#) (Hämtad 2025-02-26).

<sup>68</sup> Under våren 2025 genomförde SCB en revidering av DeSO. Vid tidpunkt för framtagande av denna plan saknades dock befolkningsdata för den nya indelningen. Antal DeSO-områden och effekter av åtgärden på antalet utsatta transportanvändare och transportfattiga (avsnitt 3.2 och 3.3.) utgår därför ifrån den tidigare DeSO-indelningen från 2018.

samt 433 DeSO-områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik i övriga kommuner (DeSO A). Se även avsnitt 4.4 om vad detta innebär geografiskt.

**Premien** kommer att uppgå till högst 54 000 kr per fordon för ansökningar som kommit in under 2026–30 juni 2028. Därefter sänks premien, mot bakgrund av att priserna på elbilar förväntas sjunka, så att premien uppgår till högst 36 000 kr per fordon för ansökningar som kommit in 1 juli 2028–30 juni 2030. Premien föreslås betalas ut månadsvis under tre år. Den första utbetalningen görs när elbilen registrerats på mottagaren av premien. Samma belopp och utbetalningsförfarande gäller både för köp och för leasing. Elbilen får inte ha ett inköpspris under 54 000 kronor eller över 500 000 kronor.

**Målgruppen** för åtgärden som beskrivs ovan är satt utifrån ambitionen att genom åtgärden så träffsäkert som möjligt fånga gruppen utsatta transportanvändare som påverkas av priseffekter av ETS 2. Det har gjorts genom att utgå från orsakerna till utsatthet (begränsad ekonomisk standard<sup>69</sup> 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. Genom valet av en åtgärd som främst är relevant för dem som idag äger eller leasar en bil, eller står i begrepp att göra det, säkerställs att premien främst går till dem som är särskilt påverkade av ETS 2. Utifrån antaganden om bl.a. den totala finansieringen beräknas målet till 105 000 utsläppsfria bilar (elbilar), dvs. antal bilar som finansieringen kan räckta till. Det skulle innebära att ca 14 procent av de 740 000 utsatta hushållen, skulle kunna ta del av premien.

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

**Den sociala klimatfondens allmänna mål** är ”att bidra till en *socialt rättvis omställning till klimatneutralitet* genom att hantera *de sociala konsekvenserna* av att inkludera växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG.” (vår kursivering). Vad gäller komponentens bidrag till *social rättvisa* så säkerställs denna genom att rikta in åtgärden på utsatta grupper enligt resonemanget om målgrupp ovan. Vad gäller bidraget till *omställning* så utgör en ökad andel utsläppsfria bilar (elbilar) en central och långsiktigt verkningsfull teknisk åtgärd för att minska utsläppen från de sektorer som fonden inbegriper vilket redogjorts för i inledningen av detta avsnitt. Att prioritera åtgärder för utsläppsfria bilar (elbilar) är också i linje med förordning (EU) 2023/955 artikel 8. 1(f) och vägledningen för den sociala klimatplanen<sup>70</sup>. Elbilspremien stärker incitamentet att välja en elbil vid införskaffande av bil samt incitamentet att byta ut befintlig bil med förbränningsmotor. På så vis skapar även premien incitament för en investering som begränsar konsekvenserna för enskilda hushåll av ETS

<sup>69</sup> Med ekonomisk standard avses hushållets disponibla inkomster med hänsyn tagen till stordriftsfördelar och försörjningsbörda.

<sup>70</sup> Europeiska kommissionen (2025). *Guidance on the Social Climate Plan*. C(2025) 881 final. [9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55 en](#) (Hämtad 2025-03-20).



2. Vad gäller att hantera *konsekvenserna* säkerställs detta genom att rikta in premien mot dem som påverkas av ETS 2.

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

*Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable*

Den svenska sociala klimatplanen kommer att genomföras på nationell nivå av Naturvårdsverket. I statsbudgeten för år 2025 finns medel avsatta för att förbereda genomförandet av sociala klimatfondens implementering i Sverige. Naturvårdsverket har fått i uppdrag att arbeta med förberedelser. Ett IT-system för att ta emot och bedöma ansökningar och betala ut pengar till hushållen kommer att utvecklas under 2025 och driftsättas i början av 2026. Utgångspunkten för arbetet med att utveckla ett IT-system är att det ska vara enkelt för den som ska söka och ha en hög grad av automatisering för ansökan, beslut och utbetalning.

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

*An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable*

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

*The timeline of the measure or investment; for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support*

Målet med den svenska sociala klimatplanen är att 105 000 utsläppsfria bilar (elbilar) ska ha köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien under perioden 2026–2032. Målet är formulerat utifrån antaganden om den totala finansieringen och hur många bilar den antas räcka till. Uppgifter om att målet nåtts förväntas kunna redovisas fjärde kvartalet 2032. Målet kommer att följas upp genom att hämta information från Naturvårdsverkets administrativa system om hur många bilar som har fått stöd. Detta mål ska ha uppnåtts vid stödperiodens (2026–2032) slut.

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

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

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

*Do no significant harm*

I den sektorsspecifika bilagan avseende transportområdet som följer med den tekniska vägledningen<sup>71</sup> 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 elbilspremier är

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

Kraven avser däckens energimärkning. Energimärkning av däck regleras på EU-nivå genom förordning 2020/740<sup>72</sup>. Drivmedelseffektivitet anges på skala A till E, där däck märkta med klass A är effektivast genom att de har lägst rullmotstånd. Att däck har hög drivmedelseffektivitet innebär att de har lågt rullmotstånd, vilket ger en lägre drivmedelsförbrukning. Externt däck- och vägbanebuller anges på skala A till C, där A betyder ett lägre ljud och C ett högre ljud. Kraven gäller vid köp av nya bilar. Kraven bedöms följaktligen inte gälla vid köp av begagnade bilar eller vid leasing. Det går att kontrollera vilken klass ett däck har i det europeiska produktregistret för energimärkning, EPREL.

Däck med hög 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. Det finns även incitament att utrusta en ny elbil med däck som har högsta klass inom externt däck- och vägbanebuller, eftersom elbilar typiskt sett förväntas vara tysta. När bilar säljs inkluderas sommardäck i regel i priset. Sommardäck bedöms i högre utsträckning än vinterdäck ha förutsättningar att uppnå kraven på energimärkning. Det bör därför i tillräcklig utsträckning finnas nya elbilar på den svenska marknaden som uppfyller kraven på energimärkning, men detta har inte kunnat fastställas genom tillgängliga data.

För konsekvensanalysen har bedömningar gjorts, bland annat baserat på uppgifter om priser för nya och begagnade elbilar samt baserat på en studie av betalningsvilja för elbilar hos låg- och medelinkomsttagare i landsbygd, om hur många av elbilspremierna som kan gå till nya respektive begagnade. I nuläget är antagandet att 90 procent av premierna kan komma att gå till köp av begagnade elbilar medan 10 procent kan komma att gå till leasing av nya elbilar.

Naturvårdsverket avser inte att villkora rätten till en elbilspremie som ska delfinansiera köp av en ny elbil med ett krav på att elbilens däck ska uppfylla de nämnda kraven på energimärkning. För det första ser Naturvårdsverket utmaningar med att få premiens målgrupp att förstå och acceptera ett sådant krav. För det andra har det inte kunnat fastställas i vilken utsträckning det finns elbilar på den svenska marknaden som är utrustade med däck som uppfyller kraven. För det tredje bedömer Naturvårdsverket att elbilspremier primärt kommer att finansiera köp av begagnade elbilar i de fall sökanden

<sup>71</sup> Europeiska kommissionen (2025). Technical guidance on applying the 'do no significant harm' principle under the Social Climate fund Regulation. C(2025) 880 final. [2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea\\_en](#) (Hämtad 2025-03-20).

<sup>72</sup> 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.

ska köpa elbil. Kraven gäller inte vid köp av begagnade bilar och inte heller vid leasing. Naturvårdsverket bedömer därför att kraven skulle ha aktualiserats i en mindre del av den totala mängden ärenden. Slutligen bör det vara förenat med svårigheter att kontrollera uppfyllelse av kraven. Det kan vara möjligt att kontrollera efterlevnaden genom att utreda vilka elbilar som är utrustade med "rätt" typ av däck, och endast ge elbilspremie till dessa bilar. En sådan kontrollmetod bedöms dock vara mycket resurskrävande och därmed inte motiverad med hänsyn till att kraven bör vara tillämpliga i en mindre del av den totala mängden ärenden. Alternativt skulle kravet kunna kontrolleras genom att sökanden i ansökan intygar på heder och samvete att kraven är uppfyllda. En sådan kontrollmetod är osäker, även om den förenas med tillsyn i efterhand.

## *Milestones, targets and timeline*

*Milestone:* Beslut om förordning fattas och förordningen träder i kraft

*Description:*

Målet är att beslut om förordning fattas och förordningen träder i kraft.

Målet är uppnått när beslut fattats av regeringen och beslutet har offentliggjorts i Svensk författningssamling.

*Target:* Elbilspremier ska under ett antal månader ha betalats ut under perioden 2026-2032. Det totala antalet månader eller månadsutbetalningarna ska uppgå till 3 778 285 vilket motsvarar att 105 000 elbilar har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremier totalt under perioden.

*Description:*

Elbilspremier ska ge utsläppsfria bilar (elbilar) till den stödberättigade målgruppen och målets uppnående mäts genom antalet månadsutbetalningar kopplat till elbilar som beviljats stöd till köp eller leasing. Det maximala antalet månader som elbilspremier ges till samma hushåll är 36 månader. 36 utbetalningar motsvarar med andra ord ett extra fordon (elbil).

Målet mäts genom uppgifter om utbetalningar som gjorts för beviljade elbilspremier från den implementerande myndigheten, nämligen Naturvårdsverket.

Målet har räknats fram utifrån vad den totala finansieringen antas räcka till, nämligen drygt 105 000 elbilar.

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure/investment*

Seq. number	Measure/ Investment	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure/investment	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.G1.1.1.2025Q4	Riktad elbilspremie	Delmål	Beslut om förordning fattas och förordningen träder i kraft				2025	4
C2.G1.2.1.2026Q4	Riktad elbilspremie	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	122 444	2026	4
C2.G1.2.1.2027Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	506 104	2027	4
C2.G1.2.1.2028Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	877 518	2028	4
C2.G1.2.1.2029Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	1 021 536	2029	4
C2.G1.2.1.2030Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	753 325	2030	4
C2.G1.2.1.2031Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	381 910	2031	4
C2.G1.2.1.2032Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	115 448	3032	4

*Example of Codes to be used for Measures/Investments (column 2)*

<i>C2.G.MI</i>	<i>C2</i>	<i>G</i>	<i>M1 or I1</i>
	<i>Component 2 Transport</i>	<i>Measure/investment under letter G) of Art. 8</i>	<i>Measure1 in the component or Investment 1 in the component</i>

*Example of Seq. number codes for the targets/milestones (column 1)*

<i>C2.G.I1.1.2026Q4</i>	<i>C2</i>	<i>G</i>	<i>M1 or I1</i>	<i>1</i>	<i>2026Q4</i>
	<i>Component 2 Transport</i>	<i>Measure/investment under letter G) of Art. 8</i>	<i>Measure1 in the component or Investment 1 in the component</i>	<i>Sequential number of the indicator used</i>	<i>Expected Delivery date</i>

*Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen*

Inriktningen och utgångspunkten är att 105 000 elbilar ska kunna beviljas stöd och denna siffra har räknats fram utifrån hur många elbilspremier budgeten räcker till.

Eftersom planen är att elbilspremierna betalas ut månadsvis, så har antalet fordon (elbilar) räknats om till månadsutbetalningar dvs månadsvisa utbetalningar av premien. Det är ett resultatmått som är lätt att verifiera. Planen är att också varje utbetalning ska föregås av en kontroll att elbilen fortfarande är i hushållets besittning (ägare eller leasingtagare), vilket säkerställer att en månadsutbetalning också stödjer hushållet att ha tillgång till hållbara transporter via en elbil under just den månaden.

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

Uppskattningar av antalet månadsutbetalningar (max 12 st per år för en och samma elbil eller hushåll) har gjorts utifrån antaganden om antalet beviljade premier varje år under perioden 2026–2029. Fördelningen av utbetalningar över åren följer av antaganden om antal beviljade premier de olika åren.

*What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring*

Målet mäter hur många månader som elbilspremier utbetalats till hushåll som beviljats elbilspremie.

*What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified*

Uppgifter kan tas ut från Naturvårdsverkets IT-system.

*What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)*

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

*By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)*



År 2032, 4:e kvartalet, ska alla utbetalningar för de totalt 105 000 elbilarna vara färdiga. Det totala antalet under perioden kan beräknas till 3 778 285 men målet kan överträffas om premiens storlek minskas tidigare än beräknat och/eller om intresset för elbilspremien hos målgruppen överträffas.

*Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting*

Naturvårdsverket.

## Financing and costs

*The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions*

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

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

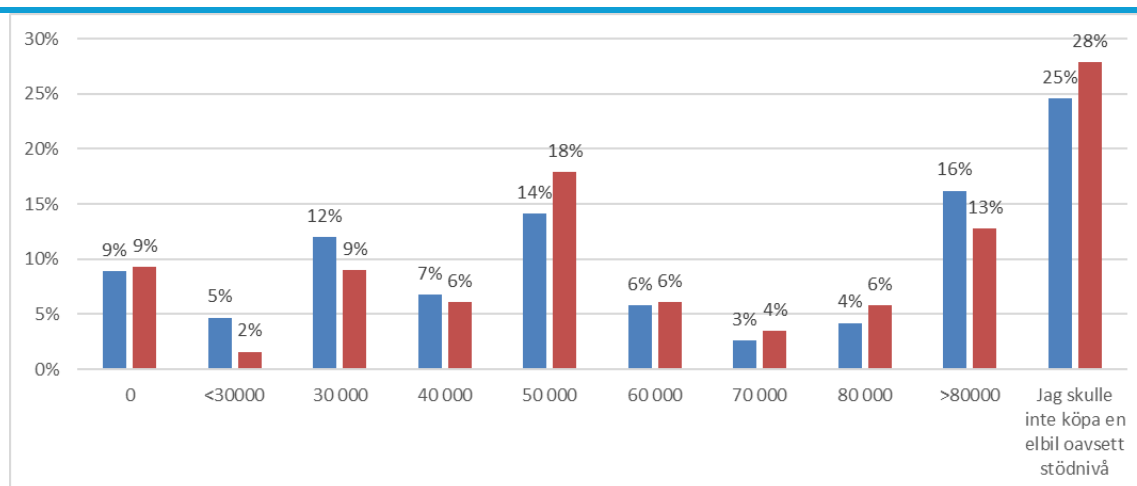
**Enhetskostnad.** Statens kostnad per fordon, nedan benämnd enhetskostnad, uppgår till 18 000 kronor per år och fordon med månadsvisa utbetalningar under tre på varandra följande år. Kostnaden gäller för både köp och leasing, begagnade och nya bilar. Beräkningen bygger på historiska data, förenklade beräkningar av prisskillnaden mellan fordon med förbränningsmotor och fordon som är rena elbilar (batterielbilar) och en studie av betalningsviljan hos utsatta transportanvändare. Enhetskostnaden planeras sänkas år 2028, preliminärt till 12 000 kronor per år och fordon, vilket möjliggör att budgeten de sista åren räcker till fler hushåll.

De historiska data bakom enhetskostnaden utgår ifrån den klimatbonus<sup>73</sup> som fanns i Sverige under åren 2018–2022. Stödet var först 70 000 kronor och sänktes senare till först 60 000 kronor och sedan till 50 000 kronor per fordon. Utfallet av det styrmedlet var att ett antal nya elbilar togs upp på den svenska marknaden. Analyser gjorda av Trafikanalys visar att de tidiga användarna av elbilar framför allt var hushåll med högre inkomster, belägna runt stora och medelstora städer<sup>74</sup>. För att nå lägre medelinkomsttagare och transportfattiga så kommer premien per fordon att behöva vara på en relativt hög nivå även om det i dagsläget finns billigare begagnade elbilar på marknaden. Samtidigt sjunker inköpspriserna på elbilar, vilket har tagits hänsyn till i beräkningar gjorda på ett underlag från Trafikanalys. Dessa beräkningar pekar på att det fortfarande behövs en relativt hög premie för att inte de utsatta transportanvändarna ska bli tvungna att köpa en i inköp billigare bil som går på bensin eller diesel.

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

<sup>73</sup> 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/press/2022/11/klimatbonusen-upphor-den-8-november/) (Hämtad 2025-03-20).

<sup>74</sup> 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).



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

Genomförandet av den sociala klimatplanen kommer 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.

*The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred*

Se tabellen nedan.

*Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment*

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

*Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment*

Inte aktuellt.

*Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant*

Inte aktuellt.

*Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities*

Enhetskostnaden för elbilspremien beräknad per fordon baseras i första hand på en betalningsviljestudie, som gjorts i april 2025 och som mätt betalningsviljan hos ett urval

personer. Studien bedöms på ett relativt tillförlitligt sätt visa på stödbehovet hos målgruppen.

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

*Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment*

Seq. number	Measure / investment	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.I1	Elbilspremie	01/01/2026	31/12/2032	519 765 834	31 754 712	87 333 436	83 981 414	82 378 965	80 776 517	78 372 845	75 167 947

### *Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)*

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

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

Till gruppen utsatta transportanvändare hänförs också hushåll när de står i begrepp att skaffa en bil, till exempel på grund av ändrade levnadsförhållanden eller ändrad hushållssammansättning. Dessa blir, i det ögonblick behovet av en bil uppstår, ett utsatt hushåll eller utsatt transportanvändare även om de inte tidigare ägt eller leasat en bil med förbränningsmotor. Naturvårdsverket drar därför slutsatsen att det nya styrmedlet, den riktade elbilspremien, får bäst acceptans bland allmänheten med en sådan utformning att krav inte vid ansökningstillfället ställs på tidigare ägande av bil med förbränningsmotor. Eftersom dessa grupper bor i landsbygdskommuner eller andra områden med begränsad kollektivtrafik så bedöms inte medel från sociala klimatifonden räcka till att stödja dessa hushåll genom mer kollektivtrafik.

### *Additionality*

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

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

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

### *Compliance with EU Rules on State aid*

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block

exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

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

## Estimated total costs of the component C2

*Provided figures are examples: Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures in **Blue** need to be completed by the user.*

*Table containing information on the estimated total cost of the measures/investments for the Component*

Seq. number	Measure / investment	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.I1	Elbilspremie	01/01/2026	31/12/2032	519 765 834	31 754 712	87 333 436	83 981 414	82 378 965	80 776 517	78 372 845	75 167 947
TOTAL				519 765 834	31 754 712	87 333 436	83 981 414	82 378 965	80 776 517	78 372 845	75 167 947

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
519 765 834	389 824 376	0	129 941 459	25%



## Milestones and targets of the component C2

*Provided figures are examples: Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures in **Blue** need to be included by the user.*

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component*

Seq. number	Measure/ Investment	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure/investment	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.G1.1.1.2025Q4	Riktad elbilspremie	Delmål	Beslut om förordning fattas och förordningen träder i kraft				2025	4
C2.G1.2.1.2026Q4	Riktad elbilspremie	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	122 444	2026	4
C2.G1.2.1.2027Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	506 104	2027	4
C2.G1.2.1.2028Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	877 518	2028	4
C2.G1.2.1.2029Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	1 021 536	2029	4
C2.G1.2.1.2030Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	753 325	2030	4
C2.G1.2.1.2031Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	381 910	2031	4
C2.G1.2.1.2032Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	115 448	3032	4

## Scenario in the event of a later start of the emissions trading system

A description and quantification of the necessary adjustments to the measures, investments, milestones, targets, the amount of national contribution and any other relevant element of the Plan resulting from the postponement of the start of the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC in accordance with Article 30k of that Directive.

A separate version of the summary box, the table on milestones, targets and timeline and the table on estimated costs.

I händelse av ett senare införande av utsläppshandelsdirektivet kommer det svenska genomförandet av planen delvis att skjutas fram motsvarande tid. Tidplanen och målen för föreslagen åtgärd kommer att anpassas till den kortare tidsperioden för fonden och tillgängliga medel. Målet har räknats fram utifrån vad den totala finansieringen antas räcka till.

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

I händelse av ett senare införande av ETS 2 är målet att stödja utsatta transportanvändare genom en åtgärd som ger 88 000 utsläppsfria bilar (elbilar).

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for Component

Seq. number	Measure/ Investment	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure/investment	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.G1.1.1.2025Q4	Riktad elbilspremie	Delmål	Beslut om förordning fattas och förordningen träder i kraft				2026	Q4
C2.G1.2.1.2026Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	102 533	2026	4
C2.G1.2.1.2027Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	423 801	2027	4
C2.G1.2.1.2028Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	734 816	2028	4
C2.G1.2.1.2029Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	855 414	2029	4
C2.G1.2.1.2030Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	630 819	2030	4
C2.G1.2.1.2031Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	319 804	2031	4
C2.G1.2.1.2032Q4	Riktad elbilspremi	Mål	Antal månadsutbetalningar för elbilar som har köpts eller leasats genom den riktade elbilspremien	Antal månadsutbetalningar (för varje fordon görs upp till 36 månadsvisa utbetalningar)	0	96 674	2032	4

Table containing information on the estimated total cost of the measures/investments for the Component

Seq. number	Measure / investment	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.11	Elbilspremie	01/01/2026	31/12/2032	447 377 124	31 854 480	-	91 478 946	82 637 797	81 030 304	78 619 081	72 189 147
TOTAL					31 854 480	-	91 478 946	82 637 797	81 030 304	78 619 081	72 189 147

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
447 377 124	335 532 843	0	111 844 281	25%

## COMPONENT: C3 – Direct income support

Description of the component (Summary box)

Intervention area: [Direct income support](#)

Objective:

Measures:

Estimated total costs: EUR [XXX,XXX](#) of which

Costs requested to be covered under the Fund: EUR [XXX,XXX](#)

Costs to be covered by transfers from Shared management programmes (e.g. ESF+, ERDF, etc.): EUR [XXX,XXX](#)

Costs to be covered by the national contribution: EUR [XXX,XXX](#)

Description of the measures of the component

2.3.2.1. Measures of Direct Income Support: (code) Title of measure

(Codes for Measures: IS.M1, IS.M2, IS.M3....)

*Description of the measure*

*Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed and the objectives of the support*

*The nature, type and size of the support*

*Detailed information on the final recipients of the support and the criteria used for their identification*

*The timeline for the decrease in direct income support in line with the timeline of the Fund, including a concrete end date for the support*

*An explanation of how the support will aim to address gender inequality, if applicable*

--

*Description of how the support is implemented*

--

*Information on the national contribution to the costs of the measures*

--

*Milestones and targets for direct income support measure*

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing of this component, as follows:

*Milestone: Title of milestone*

*Description*

--

*Milestone: Title of target*

*Description*

--



*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure*

Seq. number	Measure	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter

*Example of Codes to be used for Measures/Investments (column 2)*

<i>C3.IS.M1</i>	<i>C3</i>	<i>IS</i>	<i>M1</i>
	<i>Component 3 Direct Income Support</i>	<i>Measure under Direct Income support Art. 8.2</i>	<i>Measure1 in the component</i>

*Example of Seq. number codes for the targets/milestones (column 1)*

<i>C3.IS.M1.1.2026Q4</i>	<i>C3</i>	<i>IS</i>	<i>M1 or I1</i>	<i>1</i>	<i>2026Q4</i>
	<i>Component 3 Direct Income Support</i>	<i>Measure under Direct Income support Art. 8.2</i>	<i>Measure1 in the component or Investment 1 in the component</i>	<i>Sequential number of the indicator used</i>	<i>Expected Delivery date</i>

*Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen*

*What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring*

*What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified*

*What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)*

*By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)*

*Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting*

*Justification for the measure*

Justification for the need of temporary direct income support based on the criteria laid out in Articles 6(1) and 8(2):

*Quantitative estimate and a qualitative explanation of how the measures in the Plan are expected to reduce energy poverty and transport poverty and the vulnerability of households and transport users to an increase of road transport and heating fuel prices*

*Justification on the proposed timeline of the diminishing temporary direct income support and the conditions when it no longer applies*

*Description of how the groups of recipients of temporary direct income support are also targeted by structural measures and investments to effectively lift them out of energy poverty and transport poverty, and description of the complementarity of temporary direct income support with structural measures and investments to support vulnerable households and vulnerable transport users*

### *Financing and costs*

Information on the estimated total costs of the component and for each measure, backed up by appropriate justification, including:

*The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions*

--

*The comparative cost data on the actual cost, if similar support measures have been carried out in the past*

--

*Information on the national contribution to the total costs of the measure*

--

*Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure*

--

*Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant*

--

*Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities*

--

*Table containing information on the estimated total cost of the measure*

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

*Justification for benefitting entities other than vulnerable households and vulnerable transport users (if applicable)*

If the support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, or vulnerable transport users, an explanation what kind of measures those entities will enact and how those measures will ultimately be to the benefit of vulnerable households, or vulnerable transport users.

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

*Additionality*

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

### Estimated total cost of the component C3

*Provided figures are examples: Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures in **Blue** need to be completed by the user.*

*Table containing information on the estimated total cost of the measures/investments for the Component*

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
TOTAL				0	0	0	0	0	00	0	0

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
0	0	0	0	33.33%



### Milestones and targets of the component C3

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component*

Seq. number	Measure	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C3.IS.M1.1.2026Q4	C3.IS.M1	M	Title of milestone C3.IS.M1.1				2026	Q4
C3.IS.M1.2.2028Q4	C3.IS.M1	M	Title of milestone C3.IS.M1.2				2028	Q4
C3.IS.M2.1.2026Q4	C3.IS.M2	M	Title of milestone C3.IS.M2.1				2026	Q4
C3.IS.M2.I36.2028Q4	C3.IS.M2	T	I36. Number of vulnerable households that have received temporary direct income support	Number of households	0	0	2028	Q4
C3.IS.M2.I36.2029Q4	C3.IS.M2	T	I36. Number of vulnerable households that have received temporary direct income support	Number of households	0	0	2029	Q4
C3.IS.M2.I36.2030Q4	C3.IS.M2	T	I36. Number of vulnerable households that have received temporary direct income support	Number of households	0	0	2030	Q4

## Scenario in the event of a later start of the emissions trading system

A description and quantification of the necessary adjustments to the measures, investments, milestones, targets, the amount of national contribution and any other relevant element of the Plan resulting from the postponement of the start of the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC in accordance with Article 30k of that Directive.

A separate version of the summary box, the table on milestones, targets and timeline and the table on estimated costs.

--

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component*

Seq. number	Measure	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter

*Table containing information on the estimated total cost of the measures for the Component*

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
TOTAL											

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)

## COMPONENT: C4 - Technical assistance

### Description of the component (Summary box)

Intervention area: Technical assistance – Article 8(3)

Objective:

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

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

Actions:

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

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

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

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

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

Estimated total costs: EUR 13 027 064 of which

Costs requested to be covered under the Fund: EUR 9 770 298

Costs to be covered by transfers from Shared management programmes (e.g. ESF+, ERDF, etc.): EUR 0

Costs to be covered by the national contribution: EUR 3 256 766

Description of the actions of the component

#### 2.4.2.1. Action: A1 – Administrativt stöd till den riktade elbilspremien

*Intervention area:* Art. 8.3. Technical assistance

*Description of the action of the component*

*Information about the nature, type and size of the technical assistance action*

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

Målet är att 105 000 premier ska betalas ut. Det innebär att IT-systemet måste dimensioneras för betydligt fler slagningar, dvs. ansökningar. Systemet måste dimensioneras för att ta emot ansökningar från personer som inte är berättigade till stödet och därmed kommer att få avslag. Vidare kommer ansökningarna sannolikt inte att fördelas jämnt över året så systemet måste ha en viss överkapacitet. Utformningen av elbilspremien och de krav och kriterier som sätts upp styr utformningen av IT-utvecklingen.

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

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

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

IT-utvecklingsprojektet kommer att pågå under en stor del av 2025. Utvecklingen kommer att påbörjas innan den nationella stödförordningen är beslutad av regeringen. Det gör att risken för ökade kostnader ökar. Flera aspekter och parametrar inom IT-utvecklingsprojektet bedöms som särskilt osäkra och kan driva upp kostnaderna. Naturvårdsverket har i vid beräkning och uppskattning av kostnaderna behövt ta höjd för ökade kostnader till följd av dessa osäkerheter.

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

### *Milestones, targets and timeline*

*Milestone:* Produktionssättning av IT-system

#### *Description*

Delmålet är att IT-systemet ska vara produktionssatt så att ansökningar om riktade elbilspremier ska kunna tas emot, handläggas, fattas beslut om och utbetalningar ska vara möjliga att göra.

*Target:* Väl fungerande administration som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien

#### *Description*

Målet är att administrativa stöd, både i form av IT-system och personella resurser, ska vara tillräckliga för att kunna ta emot ansökningar, genomföra kontroller av kriterier för att ge stöd, att fatta beslut, att genomföra kontroller inför utbetalningar, genomföra utbetalningar samt att uppföljning och rapportering kan göras i enlighet med de krav som ställs på medlemsstater i förordningen om inrättande av den sociala klimatfonden.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the action

Seq. number	Action	Milestone/Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of action	Baseline	Goal	Year	Quarter
C4.TA.A1.S1.2026Q4	C4.TA.A1	M	Produktionssättning av iT-system			IT-systemet öppnar för ansökningar	2026	4
C4.TA.A1.S2.2026Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2026	4
C4.TA.A1.S3.2026Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		8,5 anställda	2026	4
C4.TA.A1.S2.2027Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2027	4
C4.TA.A1.S3.2027Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		8,5 anställda	2027	4
C4.TA.A1.S3.2028Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		8,5 anställda	2028	4
C4.TA.A1.S2.2028Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2028	4
C4.TA.A1.S3.2029Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		8,5 anställda	2029	4

C4.TA.A1.S2.2029Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2029	4
C4.TA.A1.S3.2030Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		3 anställda	2030	4
C4.TA.A1.S2.2030Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2030	4
C4.TA.A1.S3.2031Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		2 anställda	2031	4
C4.TA.A1.S2.2031Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2031	4
C4.TA.A1.S3.2032Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		2 anställda	2032	4
C4.TA.A1.S2.2032Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2032	4

*Example of Codes to be used for Measures/Investments (column 2)*

<i>C4.TA.A1</i>	<i>C4</i>	<i>TA</i>	<i>A1</i>
	<i>Component 4</i>	<i>Technical Assistance action</i>	<i>Action 1 in the component</i>

*Example of Seq. number codes for the targets/milestones (column 1)*

<i>C4.TA.A1.S1.2032Q4</i>	<i>C4</i>	<i>TA</i>	<i>A1</i>	<i>S1</i>	<i>2032Q4</i>
---------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------------



	<i>Component 4</i>	<i>Technical Assistance action</i>	<i>Action 1 in the component</i>	<i>Specific indicator 1</i>	<i>Expected Delivery date</i>
--	--------------------	------------------------------------	----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------

*Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen*

Målet om antal anställda har valts därför att det är tydligt och mätbart samt att kostnaderna per anställd kan uppskattas relativt väl.

Delmålen om ett väl fungerande system är svårare att mäta men relevant eftersom det är just funktionaliteten i att hantera den riktade elbilspremien som är viktig. Alla moment och kostnader som inte är relaterade till antal anställda kan hänföras till att systemet fungerar väl såsom administrativt stöd till den riktade elbilspremien.

*What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring*

Antalet anställda går att mäta kvantitativt, medan övriga delar av administrationen enbart kan mätas i form av kvalitativa delmål om att administrationen faktiskt fungerar för det syfte det har, nämligen se till att elbilspremien kan genomföras.

*What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified*

Uppföljning sker via Naturvårdsverkets administrativa system och ekonomisystem.

*What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)*

Startpunkten är inga anställda alls och inga system som är särskilt designade för att hantera elbilspremien. De administrativa systemen bygger dock i vissa avseenden vidare på befintliga processer och rutiner på Naturvårdsverket, tex används Naturvårdsverkets och svenska statsförvaltningens löneadministrationssystem.

*By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)*

År 2032 Q4.

*Who and which institution will be in charge of the action*

Naturvårdsverket genomför det administrativa stödet, med undantag för revision som genomförs av [myndighet skrivs in här].

## *Financing and costs*

*The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions*

IT-investeringen har beräknats med jämförelse av tidigare bidragstypers utvecklingskostnader med vissa kostnadsökningar med hänsyn tagen till det större behovet av andra aktörers leveranser av information.

Drift och löpande förvaltningskostnader inklusive vidareutveckling är erfarenhetssiffror från liknande bidragstyper.

Personalkostnaderna är beräknade med vid Naturvårdsverkets fastställda belopp för full kostnadstäckning. Antalet personer är beräknade mot motsvarande handläggargrupp för liknande bidrag där hänsyn är tagen till en större mängd ansökningar men även en större andel av automatiserade beslut.

Kostnaderna för utbetalning och kontroll är beräknade med en styckkostnad på antalet utbetalningar och kontroller. Styckkostnaderna är beräknade på listpriser men kan komma att ändras vid upphandling.

Kostnaderna för uppföljning, utvärdering, kommunikation och revision är beräknade på bl a. framtagande och insamling av data inför planens färdigställande och kommunikationsinsatser vid liknande åtgärder.

*The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred*

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

*Information on the national contribution to the total costs of the action*

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

*Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same action*

Inte aktuellt för komponenten.

*Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant*

Ej aktuellt.

*Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities*

Det finns inget likadant stöd i Sverige som har hushåll som målgrupp, som är så komplext vad gäller kriterier för stöd, behov av kontroller samt där målsättningen är så hög grad av automatisering genom registerbaserade kontroller. Av denna anledning är kostnadsuppskattningarna osäkra. Varje kostnadspost har dock baserats på jämförelser med vad som varit faktiska kostnader hos andra administrativa system. Exempelvis är antalet anställda uppskattat baserat på ett stöd med högre grad av manuell handläggning men färre antal ansökningar (Ladda-bilen stödet). Exempelvis är utveckling och drift av IT-system uppskattat baserat på it-utvecklingskostnader (Klimatklivet). Exempelvis är uppskattade kostnader för uppföljning och utvärdering baserade på konsultstöd som behövts för statistiska analyser innan planen utarbetats och utvärderingar av Klimatklivet. Sammanfattningsvis ligger det rimliga antaganden bakom kostnadsuppskattningarna men osäkerheterna är stora pga. att åtgärden är helt ny och ska genomföras under en lång tidsperiod (7 år).

*Table containing information on the estimated total cost of the action*

Seq. number	Action	From date	To date	TOTAL	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Administrativt stöd till elbilspremien	01/01/2025	31/12/2032	11 168 807	917 431	1 826 147	1 915 596	1 869 725	1 915 596	1 127 982	809 633	786 697

*Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)*

Inte aktuellt för komponenten.

*Additionality*

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

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

#### 2.4.2.2. Action: A2 – Kommunikation för att stödja den riktade elbilspremien

##### *Intervention area: Art. 8.3. Technical assistance*

##### *Description of the action of the component*

##### *Information about the nature, type and size of the technical assistance action*

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

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

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

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

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

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

##### *Milestones, targets and timeline*

*Milestone: Godkänd kommunikations- och marknadsstrategi. Uppföljning genomförd.*

*Description*

Godkänd kommunikations- och marknadsstrategi år 2026.

Uppföljning genomförd år 2032.

*Target: Kommunikationen bidrar till genomförande av elbilspremien*

*Description*

Kommunikationen har bidragit till att kännedom om elbilspremien har ökat jämfört med 2026



*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the action*

Seq. number	Action	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of action	Baseline	Goal	Year	Quarter
C4.TA.A2.S1.2026Q4	C4.TA.A2	M	Godkänd kommunikations och marknadsstrategi	Leverans strategi			2026	4
C4.TA.A2.S2.2028Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationen har bidragit till att kännedom om elbilspremien har ökat jämfört med 2026	Antal personer			2028	4
C4.TA.A2.S3.2028Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationsinsatser har bidragit till ansökningar (andel specificeras utifrån målgruppsanalys och strategi)	Antal ansökningar			2028	4
C4.TA.A2.S2.2030Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationen har bidragit till att kännedom om elbilspremien har ökat jämfört med 2028	Antal personer			2030	4
C4.TA.A2.S3.2030Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationsinsatser har bidragit till ansökningar (andel specificeras utifrån målgruppsanalys och strategi)	Antal ansökningar			2030	4
C4.TA.A2.S5.2032Q4	C4.TA.A2	M	Uppföljning av acceptans av elbilsanvändning i målgruppen	Leverans rapport			2032	4

*Example of Codes to be used for Measures/Investments (column 2)*

<i>C4.TA.A1</i>	<i>C4</i>	<i>TA</i>	<i>A1</i>
	<i>Component 4</i>	<i>Technical Assistance action</i>	<i>Action 1 in the component</i>

*Example of Seq. number codes for the targets/milestones (column 1)*

<i>C4.TA.A1.S1.2032Q4</i>	<i>C4</i>	<i>TA</i>	<i>A1</i>	<i>S1</i>	<i>2032Q4</i>
	<i>Component 4</i>	<i>Technical Assistance action</i>	<i>Action 1 in the component</i>	<i>Specific indicator 1</i>	<i>Expected Delivery date</i>

*Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen*

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

*What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring*

Leverans av strategi – målgruppsanalys, mål, riktlinjer och förhållningssätt och ramar för kommunikationsarbetet

Antal personer som känner till elbilspremierna (enkät/webbanalys/kampanjdata eller annan uppföljningsmetod)

Antal ansökningar av elbilspremierna (inkomna ansökningar)

Leverans av rapport – uppföljning av acceptans av elbilsanvändning i målgruppen (enkät eller annan uppföljningsmetod)

*What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified*

Se svar ovan.

*What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)*

Vi startar från ett nolläge, då premien inte finns ännu. Kännedomen ska öka i målgruppen under perioden, antalet ansökningar ska öka. Det långsiktiga målet med elbilspremierna som kommunikationsarbetet ska stötta är en ökad acceptans för elbilsanvändning i målgruppen.

*By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)*

2026Q4, 2028Q4, 2030Q4, 2032Q4

*Who and which institution will be in charge of the action*

Naturvårdsverket

## *Financing and costs*

*The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions*

Jämförbara kommunikationsinsatser och aktiviteter, utifrån skattade behov och aktuella kompetenser

Konsultinköp

Antal personer

*The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred*

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

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

*Information on the national contribution to the total costs of the action*

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

*Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same action*

Ej aktuellt.

*Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant*

Ej aktuellt.

*Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities*

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

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

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

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

*Table containing information on the estimated total cost of the action*

Seq. number	Action	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A2	Kommunikation som stöd till elbilspremien	01/01/2026	31/12/2032	1 858 257	642 202	550 459	284 862	220 183	87 156	36 697	36 697

*Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)*

Inte aktuellt för komponenten.

*Additionality*

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

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

## Estimated total costs of C4

*Provided figures are examples: Figures in **Green** will be calculated by the system, figures in **Black** will be transferred from the data included in the individual measures/investments sections, figures in **Blue** need to be included by the user.*

*Table containing information on the estimated total cost of the actions for the Component*

Seq. number	Action	From date	To date	TOTAL	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Administrativt stöd till elbilspremi	01/01/2025	31/12/2032	11 168 807	917 431	1 826 147	1 915 596	1 869 725	1 915 596	1 127 982	809 633	786 697
C4.TA.A2	Kommunikation som stöd till elbilspremi	01/01/2026	31/12/2032	1 858 257		642 202	550 459	284 862	220 183	87 156	36 697	36 697
TOTAL				13 027 064	917 431	2 468 349	2 466 055	2 154 587	2 135 780	1 215 138	846 330	823 394

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
13 027 064	9 770 298	0	3 256 799	25%



## Milestones and targets of the component C4

*Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component*

Seq. number	Action	Milestone/ Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of action	Baseline	Goal	Year	Quarter
C4.TA.A1.S1.2026Q4	C4.TA.A1	M	Produktionssättning av it-system			It-systemet öppnar för ansökningar	2026	4
C4.TA.A1.S2.2026Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremiern	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2026	4
C4.TA.A1.S3.2026Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremiern	Antal anställda		8,5 anställda	2026	4
C4.TA.A1.S2.2027Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremiern	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2027	4
C4.TA.A1.S3.2027Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremiern	Antal anställda		8,5 anställda	2027	4
C4.TA.A1.S2.2028Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremiern	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2028	4
C4.TA.A1.S3.2028Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremiern	Antal anställda		8,5 anställda	2028	4
C4.TA.A1.S3.2029Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremiern	Antal anställda		8,5 anställda	2029	4

C4.TA.A1.S2.2029Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2029	4
C4.TA.A1.S3.2030Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		8,5 anställda	2030	4
C4.TA.A1.S2.2030Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2030	4
C4.TA.A1.S3.2031Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		3 anställda	2031	4
C4.TA.A1.S2.2031Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2031	4
C4.TA.A1.S3.2032Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		2 anställda	2032	4
C4.TA.A1.S2.2032Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2032	4
C4.TA.A2.S1.2026Q4	C4.TA.A2	M	Godkänd kommunikations och marknadsstrategi	Leverans av strategi			2026	4
C4.TA.A2.S2.2028Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationen har bidragit till att kännedom om elbilspremien har ökat jämfört med 2026	Antal personer			2028	4
C4.TA.A2.S3.2028Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationsinsatser har bidragit till ansökningar (andel specificeras utifrån målgruppsanalys och strategi)	Antal ansökningar			2028	4

C4.TA.A2.S4.2030Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationen har bidragit till att kännedom om elbilspremien har ökat jämfört med 2028	Antal personer			2030	4
C4.TA.A2.S5.2030Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationsinsatser har bidragit till ansökningar (andel specificeras utifrån målgruppsanalys och strategi)	Antal ansökningar			2030	4
C4.TA.A2.S7.2032Q4	C4.TA.A2	M	Uppföljning av acceptans av elbilsanvändning i målgruppen	Leverans av rapport			2032	4

## Scenario in the event of a later start of the emissions trading system

A description and quantification of the necessary adjustments to the measures, investments, milestones, targets, the amount of national contribution and any other relevant element of the Plan resulting from the postponement of the start of the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC in accordance with Article 30k of that Directive.

A separate version of the summary box, the table on milestones, targets and timeline and the table on estimated costs.

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

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component

Seq. number	Action	Milestone/Target	Milestone/Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of action	Baseline	Goal	Year	Quarter
C4.TA.A1.S1.2026Q4	C4.TA.A1	M	Produktionssättning av IT-system			It-systemet öppnar för ansökningar	2026	4
C4.TA.A1.S3.2026Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		7 anställda	2026	4
C4.TA.A1.S2.2027Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2026	4
C4.TA.A1.S3.2026Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		7 anställda	2027	4
C4.TA.A1.S2.2027Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2027	4
C4.TA.A1.S2.2028Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2028	4

C4.TA.A1.S3.2028Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		7 anställd a	2028	4
C4.TA.A1.S3.2029Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		7 anställd a	2029	4
C4.TA.A1.S2.2029Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungera nde utan större avvikels e	2029	4
C4.TA.A1.S3.2030Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		3 anställd a	2030	4
C4.TA.A1.S2.2030Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungera nde utan större avvikels er	2030	4
C4.TA.A1.S3.2031Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		1,5 anställd a	2031	4
C4.TA.A1.S2.2031Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungera nde utan större avvikels er	2031	4
C4.TA.A1.S3.2032Q4	C4.TA.A1	T	Väl fungerande <b>bemannning</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Antal anställda		1,5 anställd a	2032	4

C4.TA.A1.S2.2032Q4	C4.TA.A1	M	Väl fungerande <b>administration</b> som stödjer beslut, utbetalning, kontroll, uppföljning och rapportering av den riktade elbilspremien	Kostnader för administration		Väl fungerande utan större avvikelser	2032	4
C4.TA.A2.S1.2026Q4	C4.TA.A2	M	Kommunikationsstrategi				2026	4
C4.TA.A2.S2.2029Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationen har bidragit till att kännedom om elbilspremien har ökat jämfört med 2028	Antal personer			2029	4
C4.TA.A2.S3.2029Q4	C4.TA.A2	T	Kommunikationsinsatser har bidragit till ansökningar (andel specificeras utifrån målgruppsanalys och strategi)	Antal ansökningar			2029	4
C4.TA.A2.S4.2032Q4	C4.TA.A2	M	Uppföljning av acceptans av elbilsanvändning i målgruppen	Leverans rapport			2032	4

*Table containing information on the estimated total cost of the actions for the Component*

Seq. number	Action	From date	To date	TOTAL	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA	A1 och A2	01/01/2025	31/12/2032	11 184 428	917 431	1 969 190	1 886 339	1 861 560	1 900 092	1 181 743	745 505	722 569
TOTAL				11 184 428	917 431	1 969 190	1 886 339	1 861 560	1 900 092	1 181 743	745 505	722 569

*Table containing information on the financing of the Component*

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
11 184 428	8 388 321	0	2 796 107	25%



## Transfers to / from shared management programmes

If resources are intended to be transferred from the Fund to funds under shared management pursuant to Article 11(2), indication of which programmes these resources will be transferred to and under which timeline, and indication of how the measures and investments to be implemented under those programmes would comply with the objectives referred to in Article 3, including whether they fall under the measures and investments set out in Article 8.

### Justification of the transfers to Shared Management programmes

*Clear and evidence-based analysis of the need to transfer funds to Shared management programmes with detailed description of the operations to be funded in those programmes and their alignment with the objectives of the Social Climate Fund*

Ej aktuellt.

### Justification of the transfers from Shared Management programmes to the Social Climate Plan

*Clear and evidence-based analysis of the need to transfer funds from Shared management programmes with detailed description of the measures/investment in the present Plan to be to be funded with those resources*

Ej aktuellt.

### Transfers table

From / To	CCI	Fund	Category of region	Priority	Amount (EUR)
From					
To					
TOTAL IN					
TOTAL OUT					

## Estimated total costs of the Plan

Estimated total costs of the Plan, including any amounts made available for additional technical support under Article 11(4) of this Regulation, the amount of the cash contribution for the purpose of the Member State compartment pursuant to the relevant provisions of Regulation (EU) 2021/523 and any amount made available for additional technical assistance under Article 8(3) of this Regulation.

An indication of the national contribution to the total costs of its plan, including an indication of any resources intended to be transferred to the Fund from shared management programmes pursuant to Article 11(1) of this Regulation and any resources intended to be transferred from the Fund to shared management programmes pursuant to Article 11(2) of this Regulation.

Description of how the costs are in line with the principle of cost efficiency and commensurate to the expected impact of the Plan

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

Tabell 9: Uppskattade administrativa kostnader (EUR). Källa: Naturvårdsverkets beräkningar.

	Totalt	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Ansökningssystem</b>									
Förarbeten		55 046							
Avskrivningskostnader för IT-investering			229 358	275 229	275 229	275 229	275 229	45 872	0
Förvaltnings- och driftkostnader			119 266	82 569	82 569	82 569	82 569	82 569	82 569
Personalkostnader för förvaltning och drift			67 431	67 431	67 431	67 431	67 431	67 431	67 431
<b>Summa ansöknings-system</b>	2 517 890	55 046	416 055	425 229	425 229	425 229	425 229	195 872	150 000
<b>Övriga kostnader</b>									
Förarbeten inkl. konsultkostnader		862 385							
Personalkostnader för handläggning, rapportering, utvärdering m.m.			1 146 330	1 146 330	1 146 330	1 146 330	404 587	269 725	269 725
Kostnader för utbetalningar			103 211	137 615	137 615	137 615	137 615	137 615	137 615

Konsultkostnader utvärdering/uppföljning			68 807	114 679	68 807	114 679	68 807	114 679	137 615
Kommunikation			642 202	550 459	284 862	220 183	87 156	36 697	36 697
Revision			91 743	91 743	91 743	91 743	91 743	91 743	91 743
<b>Summa övriga kostnader</b>	10 509 174	862 385	2 052 294	2 040 826	1 729 358	1 710 550	789 908	650 459	673 394
<b>SUMMA TOTALT</b>	13 027 064	917 431	2 468 349	2 466 055	2 154 587	2 135 780	1 215 138	846 330	823 394

Table summarizing the cost of the Fund by source of funding

Total costs of Social Climate Plan	Baseline (EUR)	In case of application of Article 30k Directive 2003/87/EC (EUR)
Member State allocation under Annex II of the SCF Regulation after deduction of the amounts foreseen under Art. 10.3	399 594 674	335 532 843
(Transfers to shared management programmes)	0	0
ESTIMATED TOTAL COSTS OF THE PLAN	532 792 899	447 377 124
of which		
Covered under the Fund	399 594 674	335 532 843
National contribution	133 198 225	111 844 281
Transfers from shared management programmes	0	0
Contribution to the Technical Support Instrument (Article 11(4))	0	0
Contribution to the Member State's compartment in InvestEU (Article 11(3))	0	0

## Minimum and maximum funding criteria to be respected

Share of the	Baseline	In case of application of Article 30k Directive 2003/87/EC
National Contribution (min 25% of the estimated total cost)	25%	25%
Component for direct income support (max 37.5% of the estimated total cost)	N/A	
Technical Assistance activities (max 2.5% of the estimated total cost)	2,45%	2,5%
Resources allocated under shared management transferred to the Fund	N/A	
Resources to be implemented under the Technical Support Instrument or Invest EU (max 4% of the maximum financial allocation)	N/A	
Resources allocated for the Social Climate Plan transferred to shared management programmes (max 15% of the maximum financial allocation)	N/A	

## ANALYSIS AND OVERALL IMPACT

### Projected impact of the planned measures and investments

An estimate of the projected impacts of the measures and investments planned in section 2 on greenhouse gas emissions, energy poverty and transport poverty, with comparison to the baseline described above.

A description of the methodology used in the estimates.

#### Description of the methodology used in the estimates

För att bedöma premiens additionella effekt vad gäller antalet fordon, och därmed antalet utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 samt mängden växthusgasutsläpp behöver dessa sättas i relation till ett referensscenario, och ett antagande behöver göras kring vilka stödberättigade som tar del av premien. Ansatsen beskrivs närmare nedan. Texten är en bearbetad version av delar av en underlagsrapport från Konjunkturinstitutet.<sup>75</sup>

#### Referensscenario:

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

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

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

*Tabell 10 Bränslepriser med ETS 2 på kort och medellång sikt. Anm. 2023 års priser inkl. moms. Beslutade punktskatter och reduktionspliktsnivåer (2025). Emissionsfaktorer (fossil komponent): Bensen 72,0 g CO<sub>2</sub>e/MJ (0,0322 TJ/m<sup>3</sup>); Diesel 72,0 g CO<sub>2</sub>e/MJ (0,0353 TJ/m<sup>3</sup>). Pris ETS 2: 50 euro/ton 2028; 60 euro/ton 2032. Växelkurs: 10,9 kronor per euro. Källa: Energimyndigheten*

2024

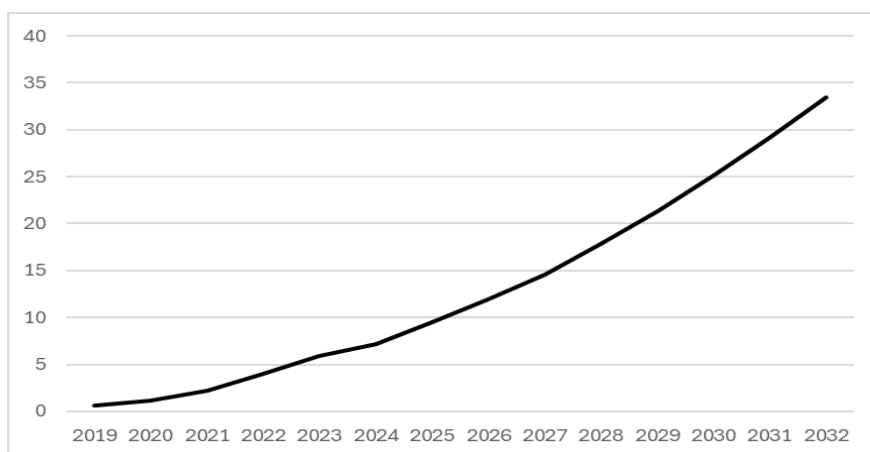
2028 (50 euro/ton)

2032 (60 euro/ton)

<sup>75</sup> Konjunkturinstitutet (2025) *Effekter vid införandet av EU:s nya utsläpps-handelssystem samt åtgärder i den sociala klimatplanen – Underlag till Naturvårdsverket.*

Diesel (kr/l) med ETS 2	17,81	20,12	21,82
Bensin (kr/l) med ETS 2	17,81	20,24	22,07

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



Figur 23 Andel elbilar i den svenska personbilsflottan 2019 till 2032 i procent utan den föreslagna elbilspremien. Källa: Trafikverket

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

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

I beräkningarna nedan antas, baserat på dessa observationer, att eftersläpningen i fordonsteknik är 5 år för de utsatta transportanvändarna. För de transportfattiga är

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

*Tabell 11 Andelar elbilar i ekonomin och målgrupperna utan elbilspremie på kort och medellång sikt. Anm. Utveckling av hela elbilsflottan i referensalternativet samt med 5 års fördröjning i målgruppen och de utsatta transportanvändarna, samt 6 års fördröjning i gruppen transportfattiga. Notera att elbilsandelen visar andelen som uppfyller alla krav för att tillhöra gruppen förutom kravet att de inte ska äga elbil för att i "hög grad" drabbas av ETS 2. Källa: Trafikverket i Konjunkturinstitutet*

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

Elbilsandelsökningen i målgruppen motsvarar en ökning under stödperioden med 46 000 elbilar mellan 2026 och 2028 samt 158 000 elbilar mellan 2026 och 2032, givet att det totala antal bilar i gruppen förändras i proportion med det totala antalet bilar i ekonomin över den aktuella tidsperioden. För gruppen utsatta transportanvändare ökar elbilsinnehavet med 49 000 mellan 2026 till 2028 och 167 000 mellan 2026 och 2032. Motsvarande ökning för transportfattiga är 5 400 elbilar till 2028 och 20 700 till 2032. Observera att detta alltså är antalet fossildrivna bilar som ersätts med elbilar i gruppen utan elbilspremien och därmed (approximativt) antalet hushåll som slutar vara utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 i hög grad i jämförelsealternativet, det vill säga i scenariot med beslutade åtgärder men utan elbilspremien i den sociala klimatplanen.

Antaganden gällande additionalitet:

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

För att bedöma storleken på den grupp som skulle vara intresserad av att nyttja premien har en enkätstudie av betalningsvilja för elbilar i målgruppen använts. Denna pekar på att ungefär 50 procent av de i målgruppen som äger bil skulle vara intresserad av att nyttja premien vid den aktuella stödnivån. Övriga personer i målgruppen antas inte vara intresserade av att nyttja premien. Andelen skiljde sig enligt enkätresultaten inte nämnvärt mellan transportfattiga och övriga. Enkäten har kompletterats med en analys av målgruppen med avseende på årlig körsträcka och utrymme i hushållsbudgeten. Även denna analys pekar mot att ungefär 50 procent av de stödberättigade som äger en icke laddbar bil med förbränningsmotor är intresserade av att nyttja premien. Enligt den analysen pekar resultaten emellertid på att graden är betydligt lägre i gruppen transportfattiga. Utifrån dessa analyser antas andelen som är intresserade av att nyttja

elbilsspremien vara 50 procent i målgruppen som helhet och 35 procent i gruppen transportfattiga.

Antaganden gällande berörda fordon:

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

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

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

Description of the expected impacts of the components

Energy efficiency

*Overall plan*

N/A

*Building sector*

N/A

*Road transport sector*



N/A
-----

## Building renovation

### *Overall plan*

N/A

### *Building sector*

N/A

### *Road transport sector*

N/A

## Zero- and low-emission mobility and transport

### *Overall plan*

Se 3.1.2.3.3

### *Building sector*

N/A

### *Road transport sector*

Åtgärdens syfte är att stödja utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 genom att underlätta tillgången till utsläppsfria fordon. Antalet utsatta som stöds genom åtgärden bör sammanfalla med antalet fordon som köps genom premien, vilket beräknas vara 105 000.

I 3.1.3 redogörs för vägtrafikkomponentens, och därmed planens, förväntade effekter på antalet fordon och därmed på antalet utsatta transportanvändare som särskilt påverkas av ETS 2 relativt referensscenariot (d.v.s. som inte äger en laddbar bil). De utsatta transportanvändare och de transportfattiga minskar även i referensscenariot då vissa i dessa grupper köper elbil även utan stöd. Andelen som minskar i dessa grupper som redovisas i tabellen är de som köper elbil på grund av premien, de vill säga de additionella elbilsköparna. Skattningen är osäker och effekten förväntas ligga inom ett spann kring det värde som redovisas i tabellerna. Den additionella effekten på antalet elbilar av premien beräknas bli mellan 84 000 och 100 000 elbilar vilket motsvarar 80-95 procent av de 105 000 bilarna som erhåller elbilspremie under hela perioden fram till 2032. Det motsvarar också minskningen i antalet utsatta transportanvändare som särskilt påverkas av ETS 2.

Ungefär en femtedel av premierna förväntas gå till transportfattiga. Vad gäller antalet hushåll i transportfattigdom förväntas minskningen till följd av premien ligga mellan 5 och 6 procent 2028 och mellan 9 och 11 procent 2032.

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

## Greenhouse gas emission reductions

### Overall plan

Se 3.1.2.4.3.

### Building sector

N/A

### Road transport sector

Utsläppseffekten kan redovisas på olika sätt. Ett antagande som görs är att när en elbil som ett resultat av elbilspremien ersätter en fossildriven bil, kommer elbilen att användas/köras på samma sätt som den fossildrivna bilen skulle göras. Detta innebär att utsläppen minskar med varje år som elbilen används i stället för den fossildrivna bilen. Om en ny elbil köps i stället för en ny fossildriven bil och bilen används i Sverige under hela sin livslängd (säg 17 år) så blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över alla dessa år. Om en begagnad elbil ersätter en begagnad fossildriven bil, i enlighet med resonemanget ovan, och används den återstående livslängden i Sverige, blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över den återstående livslängden.

Utifrån dessa antaganden och fördelningen av elbilspremien mellan nya och begagnade bilar kan premiens utsläppseffekt räknas ut. Dels utsläppsreduktionen över de specifika åren då elbilspremien delas ut, dels över bilarnas hela livslängd. Utsläppseffekten redovisas även som en procentsats i relation till personbilarnas utsläpp i referensscenariot, se tabell 8. I avsnitt 3.1.1 redovisas utsläppseffekten över bilarnas återstående livslängd.

Skattningen är osäker och effekten förväntas ligga inom ett spann kring det värde som redovisas i tabellerna. För klimateffekten över fordonens återstående livslängd bedöms det relevanta spannet vara 2 200–2 600 kton och för den årlig klimateffekten 150–180 kton. Detta motsvarar en additionell effekt av premien på 80–95 procent. Den årliga relativa minskningen av växthusgaser från personbilar ligga mellan 1,6 och 1,8 procent 2028 och 2,5–3 procent 2032.

Tabell 12 Utsläppsminskningar som ett resultat av elbilspremien på kort respektive medellång sikt

10. 11. Minskade växthusgasutsläpp, ackumulerad effekt	12. Kort sikt (3 år framåt)	13. Medellång sikt (planens slut)
	14.	15.
16. Effekter över fordonets återstående livslängd, kton	17. 1 900	18. 2 400
19. Årlig effekt relativt referensscenariot, kton	20. 140	21. 170

22. Andel av personbilarnas utsläpp, %	23. 1,7	24. 2,7

### Quantitative table on the impact of the Plan

Component	Quantification of the impact (if available). Number of households, users or ktCO2 difference from policy neutral baseline											
	Short-term (3 years ahead)						Medium-term (end of the plan)					
	Greenhouse gas emissions (ktCO2)	Vulnerable households	Households in energy poverty	Vulnerable transport users	Households in transport poverty	Vulnerable microenterprises	Greenhouse gas emissions (ktCO2) (A)	Vulnerable households (B)	Households in energy poverty (C)	Vulnerable transport users (D)	Households in transport poverty(E)	Vulnerable microenterprises (F)
Total	1 900	-	-	74 000	7 300	-	2 400	-	-	92 000	11 600	-
Buildings sector	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Road transport sector	1 900	-	-	74 000	7 300	-	2 400	-	-	92 000	11 600	-

Qualitative and quantitative table on the expected impact of the temporary direct income support measures on the reduction of the number of vulnerable households and vulnerable transport users as well as households in energy poverty and in transport poverty

Component: direct income support		
Description of the expected impacts.	Reduction in the number of vulnerable households (B)	XXX
	Reduction in the number of vulnerable transport users (D)	XXX
Justification :		
Description of the expected impacts.	Reduction in the number of households in energy poverty (C)	XXX
	Reduction in the number of households in transport poverty (E)	XXX
Justification :		

## COMPLEMENTARITY AND IMPLEMENTATION OF THE PLAN

This part concerns the whole Plan. The various criteria set out below need to be justified for the Plan as a whole.

### 4.1. Monitoring and implementation of the Plan

Explanation on how the Member State intends to implement the proposed measures and investments, focusing on the arrangements and timetable for monitoring and implementation including, where relevant, measures necessary for compliance with Article 21.

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

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

Naturvårdsverket är van vid att hantera medel från EU-fonder och har flera års erfarenhet av bidragshantering. Exempel på detta är Klimatklivet, som delvis finansieras via EU:s återhämtningsfond. Myndigheten har fastställda och av generaldirektören beslutade rutiner för att upptäcka, minimera och hantera risker för bedrägerier, korruption och intressekonflikter.

Naturvårdsverket har påbörjat arbetet med att upprätta en kontrollplan, i enlighet med myndighetens fastställda processer och rutiner, för den sociala klimatplanen. Kontrollplanen kommer att vara en viktig del i myndighetens arbete med att övervaka planen. Arbetet med att ta fram en kontrollplan har påbörjats under Q2 2025 och den är en del av arbetet med IT-utvecklingsarbetet. Planen kommer bl.a. att omfatta beskrivningar över vilka kontroller som ska göras, med vilken frekvens och hantering av eventuella oegentligheter som upptäcks. Kontrollplanen är ett viktigt verktyg för Naturvårdsverket i arbetet med regelefterlevnad och att upptäcka och korrigera oegentligheter. I de fall där Naturvårdsverket kommer att luta sig mot andra myndigheters rutiner och processer för att upptäcka och hantera bedrägerier kommer de att beskrivas i planen.



En nationell stödförordning tas fram under Q1 och Q2 2025 och kommer att remitteras under Q3 och beslutas av regeringen senast under Q4 2025. Persondata för detta stöd ska inte offentliggöras. Naturvårdsverket kommer i stället att fokusera på att tillgängliggöra statistiska uppgifter såsom antalet stödmottagare och belopp per geografisk indelning.

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

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

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

Sammanfattning av utförda revisioner kommer att utföras av Ekonomistyrningsverket. Naturvårdsverket kommer att tillhandahålla nödvändiga och relevanta underlag inför sådan betalningsansökan till EU-kommissionen. Revisioner och sammanfattning av dessa bör göras av en av regeringen utsedd myndighet annan än Naturvårdsverket som ansvara för genomförandet av planen.

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

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

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

- Antal utsatta transportanvändare
- Antal hushåll i transportfattigdom
- Köp eller leasing av utsläppsfria fordon (elbilar)
- Minskning av antalet hushåll i transport fattigdom
- Minskning av utsläppen av växthusgaser inom vägtransportsektorn.

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

## 4.2. Consistency with other initiatives

Explanation on how the Plan is consistent with the information included and the commitments made by the Member State under other relevant plans and funds, and the interplay among the different plans going forward, as set out in Article 6(3) and Article 16(3), point (b)(iii).

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

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

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

### **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 geografin* är de som ligger närmast den åtgärd som föreslås i den sociala klimatplanen. Den sociala klimatplanen ligger väl i linje med de sociala utmaningar som 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 (elbilspremien) inom den svenska Sociala klimatplanen inte kommer att ges till samma åtgärder.

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

*Fonden för en rättvis omställning beskrivs nedan.*

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

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

Inom fokusområdet grön omställning finns den investering som är mest angränsande till åtgärden för den svenska Sociala klimatplanen: Klimatklivet, vilket är ett stöd till lokala och regionala klimatinvesteringar som ska ge varaktiga minskningar av växthusgasutsläpp per investeringskrona. Investeringsstöd ges bland annat till åtgärder inom laddinfrastruktur, vätgas, och hållbara biodrivmedel och elektrobränslen, och det finns därmed synergier med åtgärden (elbilspremien) för den svenska sociala klimatplanen. Klimatklivet ger däremot inga fordonsstöd och inte heller stöd till privatpersoner. Klimatklivet finansieras genom återhämtningsfonden och administreras av Naturvårdsverket. För den föreslagna åtgärden i den sociala klimatplanen finns det en stor fördel med detta då Naturvårdsverket som administrerande myndighet, har både erfarenhet, väl 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 enligt Europaparlamentets och rådets direktiv om byggnaders energiprestanda (omarbetning)**

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att ta fram underlag till en ny byggnadsrenoveringsplan. Regeringen har också gett Boverket i uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet enligt direktivet om byggnaders energiprestanda, EPBD. Den 28 februari 2025 delredovisade Boverket uppdraget genom en rapport<sup>76</sup> som innehåller förslag på ändringar på lag- och förordningsnivå inom detta

---

<sup>76</sup> Boverket (2025). *Hållbar mobilitet - Delrapport uppdrag inom EPBD*.  
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2025/hallbar-mobilitet-.pdf> (Hämtad 2025-03-24).

område. Naturvårdsverket bedömer att åtgärden i den svenska sociala klimatplanen (elbilspremien) kompletterar bestämmelserna i EPBD om laddplatser.

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

I styrningsförordningen (EU2018/1999) framgår att medlemsstater ska, med start 2019, ta fram en integrerad nationell energi- och klimatplan med syfte att visa hur medlemsstaterna ska uppnå sina bidrag till EU:s mål på energi- och klimatområdet. En uppdaterad nationell energi och klimatplan lämnades in av Sverige i juni 2024, och gäller för åren 2021–2030. I denna sammanställs bl.a. de styrmedel och andra åtgärder som tillämpas i Sverige. Inom vägtransportområdet är dessa de mest relevanta för den här planen, och nedan beskrivs hur de kompletterar åtgärden (elbilspremien) i den sociala klimatplanen: 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 anställda. 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. Elbusspremien riktar sig till aktörer inom kollektivtrafik och klimatpremien är ett stöd för att främja introduktionen av miljöarbetsmaskiner, utsläppsfria tunga lastbilar, miljölastbilar, lätta ellastbilar och fordonsgaslastbilar på marknaden. Klimatpremien riktar sig till företag och organisationer och kan inte sökas av privatpersoner. Åtgärden inom ramen för den sociala klimatplanen har således både en annan målgrupp och avser en annan typ av fordon och kompletterar på så vis Klimatpremien.

Stöd till infrastruktur för laddning och vätgastankning skapar synergier med föreslagna åtgärder för den sociala klimatplanen (elbilspremien) och bedömningen är att det finns tillräckliga styrmedel för laddning vilket gör att detta inte behöver inkluderas i föreslagna åtgärder.

Skrotningspremie är närmast angränsande till åtgärden för den sociala klimatplanen och innebär att ett stöd ges till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor, samtidigt som de köper eller leasar en ny eller begagnad elbil. Skrotningspremien är dock inte riktad till särskilda hushåll eller grupper i samhället som åtgärden inom den sociala klimatplanen. Möjligheten att söka stöd via skrotningspremien avslutas

under 2025<sup>77</sup> och efter detta finns inget motsvarande stöd som riktar sig mot privatpersoner och personbilar.

### **Sveriges territoriella planer för en rättvis omställning enligt förordning (EU) 2021/1056**

Fonden för en rättvis omställning är ett av EU:s verktyg för att stödja omställningen till klimatneutralitet senast 2050. Fonden ska göra det möjligt för regioner och människor att hantera de sociala, sysselsättningsrelaterade, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av omställningen. Fondens genomförande ska gå i riktning mot EU:s energi- och klimatmål för 2030 och en klimatneutral ekonomi i unionen senast 2050, med utgångspunkt i Parisavtalet. Det svenska programmet för Fonden för en rättvis omställning omfattar tre territoriella planer för rättvis omställning: Stålindustrin ställer om till 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.<sup>78</sup>

### **4.3. Complementarity of funding**

Information on existing or planned financing of measures and investments from other Union, international, public or, where relevant, private sources which contribute to the measures and investments set out in the Plan, including on temporary direct income support, pursuant to Article 6(1), point (c).

Ingen kompletterande finansiering på unionsnivå planeras för åtgärden.

---

<sup>77</sup> Förordning om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil (SFS 2024:627).

<sup>78</sup> [Tillväxtverket \(2025\). Fonden för en rättvis omställning. Fonden för en rättvis omställning - Tillväxtverket \(Hämtad 2025-03-24\).](#)

#### 4.4. Geographic specificities

Explanation of how geographic specificities, such as islands, outermost regions and territories, rural or remote areas, less accessible peripheries, mountainous areas or areas lagging behind, have been taken into account by the Plan.

Städerna i Sverige utgör tre procent av Sveriges yta medan produktiv skogsmark utgör 58 procent och jordbruksmarken cirka 8 procent. Därutöver finns bl.a. sjöar och vattendrag, våtmarker samt fjälltrakter<sup>79</sup>. Befolkningstätheten är övervägande störst i Stockholms län med 360 invånare per kvadratkilometer. I de två övriga storstadslänen, Skåne och Västra Götaland, är siffran 124 respektive 72. Det kan jämföras med Norrbotten och Jämtland, som är de två mest glesbefolkade länen. De har vardera 3 invånare per kvadratkilometer. Totalt är det 10 län som har en lägre befolkningstäthet än 25 invånare per kvadratkilometer<sup>80</sup>. Sammanlagt har Sverige 21 län.

Den föreslagna åtgärden för den svenska sociala klimatplanen riktar sig till ett område som geografiskt utgör en mycket stor del av Sveriges yta. Genom att utgå från samtliga kommuner i kommungrupperna 3–6 (i planen kallade landsbygdskommuner) säkerställs att hushåll boende i glesbygd, landsbygd och andra avlägsna områden omfattas. I övriga mer tätbefolkade kommungrupper (kommungrupp 1–2) inkluderas även boende i DeSO-områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik (DeSO A). Ett geografiskt stödområde som i sin helhet omfattar boende i landsbygd samt hushåll med begränsad tillgång till kollektivtrafik i mer stadsnära områden innebär att åtgärden träffsäkert kan nå den målgrupp som avses med förordningens syfte. Se 2.1 ii för närmare beskrivning av stödområdet.

#### 4.5. Prevention of corruption, fraud and conflicts of interests

A system to prevent, detect and correct corruption, fraud and conflicts of interests, when using the funds provided under the Fund, and the arrangements that aim to avoid double funding from the Fund and other Union programmes in accordance with Article 21 and Annex III, including funds provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users in accordance with Article 9.

Som beskrivs i avsnitt 4.1 har Naturvårdsverket fastställda processer och rutiner för att upptäcka, minimera och hantera risker för bedrägerier, korruption och intressekonflikter. Myndigheten har ett systematiskt arbetssätt, exempelvis genom upprättandet av ovan nämnda

<sup>79</sup> Sweden's Eighth National Communication on Climate Change.

<sup>80</sup> Statistiska centralbyrån (2025). *Befolkningstäthet i Sverige*. [Befolkningstäthet i Sverige](#) (Hämtad 2025-03-14).



kontrollplanen, för att identifiera risker för bedrägeri, korruption och oegentligheter i verksamheten och hantera dessa risker.

Naturvårdsverket är medlemmar i SEFI-rådet, rådet för skydd av EU:s finansiella intressen, och använder deras Vägledning för hantering av misstänkt brottslighet i samband med förvaltning av EU-medel. Vidare beskriver Naturvårdsverkets arbetsordning det organisatoriska ansvaret för åtgärder vid brottsmisstanke.

**Korruption och bedrägerier.** Naturvårdsverket ska göra en noggrann och effektiv granskning av alla fall av misstänkt brottslighet som myndigheten får vetskap om genom olika rapporteringskanaler. Mer ingående utredning av misstänkt brottslighet ska dock lämnas till brottsbekämpande myndighet att utföra.

Ambitionen är att det ska byggas in kontroller i det administrativa systemet som ska hantera ansökningar, beslut och utbetalningar av stödet. Stickkontroller är en metod som innebär att vissa ansökningar hanteras parallellt med den automatiserade processen. Detta förfarande kan bidra till att identifiera riskindikatorer som bör utredas vidare. Andra exempel på hur det digitala systemet kan användas för att identifiera oegentligheter är att kontrollera avvikelser i förhållande till och mellan uppsatta villkor.

Systemet med stickprovskontroller kan komma att kompletteras. Ett robust kontrollsystem bör bestå av flera nivåer däribland automatiska kontroller, riskbaserade varningssystem, stickprov, manuella granskningar och uppföljning. Automatiska kontroller innebär exempelvis maskinella regelbaserade kontroller jämfört med tröskelvärden, krav på fullständiga uppgifter och kontroll mot stödberättigade uppgifter.

I kontrollplanen kommer det att beskrivas hur och vilka kontroller Naturvårdsverket avser att genomföra för att säkerställa att bidraget ges till rätt personer och upptäcka bedrägerier och fusk. Det innebär exempelvis vilka kontroller som kommer att genomföras inför utbetalningar av bidraget. Process för stick- och efterkontroller kommer att beskrivas. Det kommer vidare att finnas en plan för hantering om den typen av oegentligheter upptäcks. Naturvårdsverket har även fastställda rutiner och processer för hantering av jävssituationer i samband med bidragshantering. Kontrollplanen beslutas av Naturvårdsverkets Generaldirektör och kommer att ses över löpande och vid behov revideras.

Vid bedömning av ansökan kommer Naturvårdsverket att göra kontroller motsvarande de villkor som satts upp för elbilspremien. Exempelvis kommer det att göras en prövning av inkomst, folkbokföringsadress och fordonsinnehav inför beslut. Vidare föreslår Naturvårdsverket att premien



betalas ut månadsvis, som ett sätt att minska risken för bedrägerier. Inför varje utbetalning kommer det att kontrolleras att elbilen som har köpts eller leasats med stöd från premien fortsatt är kvar i stödmottagarens ägo.

**Återkrav.** Alla beslut om stöd från elbilspremien kommer att innehålla information om att Naturvårdsverket har möjlighet att kräva tillbaka stödet om det, utifrån de parametrar som sätts upp för bidraget, använts felaktigt.

Nedan listas några av de möjliga villkoren.

Återkrav kan göras när:

- sökanden genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt orsakat att stödet getts felaktigt (eller med för högt belopp)
- stödet av annan orsak getts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta,
- det visar sig att det inte funnits förutsättningar för stödet och den som ansökt om stödet borde ha insett detta, eller
- villkoren för stödet inte har följts.

**Tipsfunktion.** I enlighet med lagen (2021:890) om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden, den så kallade visselblåsarlagen, har Naturvårdsverket särskilda kanaler för rapportering av missförhållanden i myndighetens verksamhet. Dessa interna rapporteringskanaler finns för att möjliggöra en säker inrapportering från en särskild krets av personer som står i en arbetsrelaterad beroendeställning till myndigheten.

Naturvårdsverket har även en särskild extern rapporteringskanal för rapportering av missförhållanden inom vissa av myndighetens tillsynsområden.

**Intressekonflikter.** En beskrivning av hur jävssituationer och intressekonflikter ska identifieras, hanteras och undvikas är en del av kontrollplanen. De medarbetare som handlägger ärenden relaterade till genomförandet av EU:s budget får inte utföra handlingar som kan leda till en konflikt mellan deras egenintresse och myndighetens uppdrag att förvalta EU-medel på ett korrekt sätt. I de fall där handläggare medverkar i beslut och efterkontroll ska Naturvårdsverkets rutin tillämpas.

**Dubbelfinansiering.** Naturvårdsverket bedömer att risken för dubbelfinansiering mellan medel från sociala klimatfonden och medel från andra EU-fonder som liten. Elbilspremien riktar sig till och kommer att betalas ut till privatpersoner vilket övriga fonder inte gör. Vidare

bedöms mål och nationellt genomförande av andra fonder och planer skilja sig mot förslaget i den sociala klimatplanen. Relationer till andra EU-fonder beskrivs i avsnitt 4.2. För att säkerställa att det inte förekommer dubbelfinansiering från fonden, dvs. att stöd från elbilspremien felaktigt ges för samma elbil och individ/hushåll två gånger, har särskilda villkor för stödet satts upp. Stöd kan inte medges för samma elbil under innevarande utbetalningsperiod.

Avsikten är att införa kontroller i IT-systemet som gör att om individer från samma hushåll lämnar in en ansökan så kommer dessa att gå ut till manuell kontroll eller automatiskt avslag. Det undersöks även möjlighet att införa kontroller av fordonet och om en elbil förekommer i aktivt ärende.

#### 4.6. Information, communication and visibility

Compliance with the provisions set out in Article 23 referring to public access to data, indicating the website in which the data will be published, as well as the information, communication, and visibility measures.

Outline of the intended national communication strategy aimed at ensuring public awareness of the Union funding.

Sverige kommer att ta fram en kommunikationsstrategi för genomförandet av den sociala klimatplanen. Syftet med kommunikationsstrategin är dels att informera om syftet med den sociala klimatplanen och elbilspremien, dels informera om vilka som kan söka och hur de kan ansöka om stöd. Exempel på vad strategin kommer att innehålla är:

- Budskap, såväl målgruppsanpassade budskap som budskap om syftet med elbilspremien,
- Medieplan,
- En målgruppsanalys, inklusive vidareförmedlare och kanalval, samt
- Aktivitetsplan.

Det svenska förslaget till elbilspremie kommer sannolikt att kräva att den som ska kunna ta del av stödet aktivt ansöker hos Naturvårdsverket. Utgångspunkten är att ansökningssystemet ska ha en hög grad av automatisering. För att möjliggöra det kommer det att finnas med både klarspråks- och UX-kompetens med i systemutvecklingen för att säkerställa tydlighet, begriplighet och användbarhet. Tänkt förfarande kräver även en gedigen kommunikationsinsats för att hjälpa den som ska söka att på förhand förstå om hen är stödberättigad eller inte.

All information om den sociala klimatplanen och den riktade elbilspremién kommer att samlas på en webbsida. Sverige har även sedan tidigare en webbsida<sup>81</sup> med samlad information om EU-fonder och stöd som kan sökas. Alla som ansöker om stöd från elbilspremién 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.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> [www.eufonder.se](http://www.eufonder.se).

<sup>82</sup> 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.

# Bilaga 2

## Effekter vid införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem samt åtgärder i den sociala klimatplanen – Underlag till Naturvårdsverket

### Innehåll

<a href="#">1</a>	<a href="#">Inledning</a>	233
<a href="#">2</a>	<a href="#">Priseffekter från ETS 2</a>	234
<a href="#">2.1</a>	<a href="#">Implementering av ETS 2 i Sverige</a>	234
<a href="#">2.2</a>	<a href="#">Utsläppsrättspriser inom ETS 2</a>	235
<a href="#">2.3</a>	<a href="#">Påverkan på konsumentpriser</a>	235
<a href="#">3</a>	<a href="#">Utsatta hushåll och energifattigdom</a>	239
<a href="#">3.1</a>	<a href="#">Definition och operationalisering av energifattigdom och utsatta hushåll</a>	239
<a href="#">3.2</a>	<a href="#">Beräkning av antalet energifattiga och utsatta hushåll</a>	244
<a href="#">3.3</a>	<a href="#">Effekter på energifattigdom och utsatta hushåll av ETS 2</a>	250
<a href="#">4</a>	<a href="#">Utsatta mikroföretag</a>	250
<a href="#">4.1</a>	<a href="#">Definition av utsatta mikroföretag</a>	251
<a href="#">4.2</a>	<a href="#">Operationalisering och beräkning av utsatta mikroföretag</a>	251
<a href="#">5</a>	<a href="#">Utsatta transportanvändare och transportfattigdom</a>	259
<a href="#">5.1</a>	<a href="#">Definition och operationalisering av transportfattigdom och utsatta transportanvändare</a>	259
<a href="#">5.2</a>	<a href="#">Beräkning av antalet transportfattiga och utsatta transportanvändare</a>	261
<a href="#">5.3</a>	<a href="#">ETS 2 påverkan på transportfattiga och utsatta transportanvändare</a>	265
<a href="#">6</a>	<a href="#">Effekter av en riktad elbilspremie</a>	269
	<a href="#">Referenser</a>	278

# Inledning

År 2027 inför EU ett nytt utsläppshandelssystem (ETS 2). Det nya systemet omfattar, med vissa undantag, koldioxidutsläpp från förbränning av fossila bränslen inom vägtransport och förbränning av fossila bränslen i hushåll, kommersiella byggnader samt inom energi- och tillverkningsindustrin som inte täcks av EU:s andra utsläppshandelssystem.

EU inför även en social klimatfond som ska rikta sig mot sociala utmaningar som uppstår till följd av att ETS 2 införs. Medel från fonden kan användas till åtgärder och investeringar som gynnar utsatta hushåll, utsatta transportanvändare och utsatta mikroföretag som särskilt påverkas av att ETS 2 införs, särskilt hushåll i energifattigdom eller hushåll i transportfattigdom.

Konjunkturinstitutet har i enlighet med Regeringen (2024a) bistått Naturvårdsverket med att beräkna effekter av prishöjningar med anledning av införandet av ETS 2 samt de åtgärder som ska ingå i den sociala klimatplanen. Beräkningarna är ett stöd för Naturvårdsverkets underlag till den sociala klimatplan som regeringen ska lämna till Europeiska kommissionen.

I denna promemoria identifierar Konjunkturinstitutet vilka svenska hushåll, transportanvändare och mikroföretag som kan anses vara utsatta utifrån den sociala klimatfondens syfte. Därtill görs beräkningar av hur dessa hushåll, individer och mikroföretag kan påverkas av bränsleprisökningar som följer av att ETS 2 införs. Fokus ligger på de hushåll och mikroföretag som direkt påverkas av införandet av ETS 2, det vill säga de som ska vara centrala för de åtgärder och investeringar som finansieras genom medel från den sociala klimatfonden. Dessutom identifieras energifattiga och transportfattiga hushåll, då dessa grupper särskilt ska beaktas i den sociala klimatplanen. Motsvarande beräkningar har tidigare presenterats i Konjunkturinstitutet (2024a).

I denna promemoria har beräkningarna som redovisades i Konjunkturinstitutet (2024a) uppdaterats, bland annat med nya förutsättningar som getts från Europeiska kommissionen (2025) gällande de utsläppsrättspriser som ska användas i medlemsländernas sociala klimatplaner. Dessutom redovisas en bedömning av effekten av de åtgärder riktade mot elbilar som kan komma att ingå i Sveriges sociala klimatplan. Effektberäkningarna är inriktade på att tillhandahålla de uppgifter som kommissionen efterfrågar för de sociala klimatplanerna. Beräkningsförutsättningarna för dessa effektbedömningar är baserade på uppgifter om åtgärdens utformning, specifikation av målgrupper m.m. som Naturvårdsverket har lämnat till Konjunkturinstitutet.

Resterande delen av promorian är disponerad enligt följande. I kapitel 2 redogörs kortfattat för de prisseffekter som ETS 2 ger. Därefter beskrivs utsatta hushåll och energifattiga hushåll vars energikostnader för bostadsändamål påverkas av ETS 2 (kapitel 3), och de utsatta mikroföretagen (kapitel 4). Slutligen beskrivs hur utsatta transportanvändare och transportfattiga hushåll påverkas av utsläppshandelssystemet (kapitel 5) samt effekterna av åtgärder riktade mot inköp av elbilar (kapitel 6).

## Priseffekter från ETS 2

För att uppnå EU:s skärpta klimatmål, i linje med Fit for 55-paketet, har utsläppshandelsdirektivet reviderats. Bland annat införs ett nytt utsläppshandelssystem som omfattar byggnader, vägtransporter och ytterligare sektorer. Detta nya system, benämnt ETS 2, är ett fristående utsläppshandelssystem med ett eget utsläppstak och separata utsläppsrätter, och är därmed inte kopplat till det befintliga handelssystemet (ETS 1). ETS 2 omfattar, med vissa undantag, koldioxidutsläpp från förbränning av drivmedel inom vägtransport, samt förbränning av bränslen i hushåll, kommersiella byggnader, och inom energi- och tillverkningsindustrin som inte täcks av ETS 1. Medlemsstaterna kan även välja att inkludera utsläpp även från andra verksamheter än de verksamheter som anges i utsläppshandelsdirektivet.<sup>83</sup>

Handeln med utsläppsrätter inleds 2027.<sup>84</sup> Den årliga tilldelningen av utsläppsrätter kommer därefter att minska över tid. Ambitionen är att de årliga utsläppen inom systemet 2030 ska vara 42 procent lägre än 2005 års nivå. Utsläppsrätterna kommer att tilldelas genom auktionering. ETS 2 är utformat som ett så kallat uppströmsystem, vilket innebär att ansvaret för övervakning av utsläpp och skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inte ligger hos bränsleanvändaren, utan hos den som sätter bränslet på marknaden, såsom producenter, distributörer och importörer.

Priset på utsläppsrätter kommer direkt att påverka kostnaden för fossila bränslen. Under systemets inledande period tillämpas ett antal prisdämpande mekanismer som ska minska risken för kraftiga prisökningar på utsläppsrätter och därmed även på fossila bränslen.

## Implementering av ETS 2 i Sverige

Riksdagen har beslutat att Sverige ska inkludera fler verksamheter i ETS 2 än de som omfattas av bilaga III till utsläppshandelsdirektivet.<sup>85</sup> Inkluderingen av fler sektorer ska ske redan från det att systemet börjar användas. Enligt beslutet ska Sverige inkludera förbränning av bränslen<sup>86</sup> i samtliga ytterligare sektorer utöver de som obligatoriskt omfattas av ETS 2. Detta innebär bland annat att utsläpp från arbetsmaskiner, fiskefartyg och transporter med jordbruksfordon på belagd väg omfattas.

---

<sup>83</sup> Bilaga III i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG.

<sup>84</sup> Om vissa villkor uppfylls, såsom exceptionellt höga gas- eller oljepriser, kan starten skjutas upp till 2028.

<sup>85</sup> Prop.2023/24:142, bet. 2024/25:MJU3, rskr. 2024/25:4.

<sup>86</sup> De bränslen som omfattas är bland annat bensin, dieselbrännolja, fotogen, gasol, naturgas, kol, koks och tjock eldningsolja. Biobränslen undantas.

## Utsläppsrättspriser inom ETS 2

Det finns naturligtvis stor osäkerhet rörande framtida utsläppsrättspriser i ETS 2. Priset beror bland annat på systemets omfattning samt de nationella styrmedel, skatter och avgifter som olika medlemsländer väljer att tillämpa. I konsekvensanalysen till Fit-for-55-paketet antog Kommissionen ett utsläppsrättspris motsvarande 48 euro per ton koldioxid år 2030.<sup>87</sup> I det beslutade direktivet finns det dock, som nämndes ovan, mekanismer som aktiveras för att motverka höga priser under handelsperioden fram till och med 2029. Mekanismerna kan liknas vid ett ”mjukt pristak” som syftar till att prisnivån inte överskrider 45 euro.<sup>88</sup>

För beräkningar till sociala klimatplanen rekommenderar kommissionen priser fram till 2032 som i stort motsvarar huvudscenariot i konsekvensanalysen till Fit-for-55-paketet. Fram till 2032 förväntas priset öka men utvecklingen efter 2028 är relativt plan och i linje med det mjuka pristaket (se tabell 1).

**Tabell 13 Rekommenderade utsläppsrättspriser för sociala klimatplanen**

Euro 2023/tCO<sub>2</sub>

ETS 2-pris	
2027	30
2028	50
2029	55
2030	60
2031	60
2032	60

Källa: Europeiska kommissionen (2025).

## Påverkan på konsumentpriser

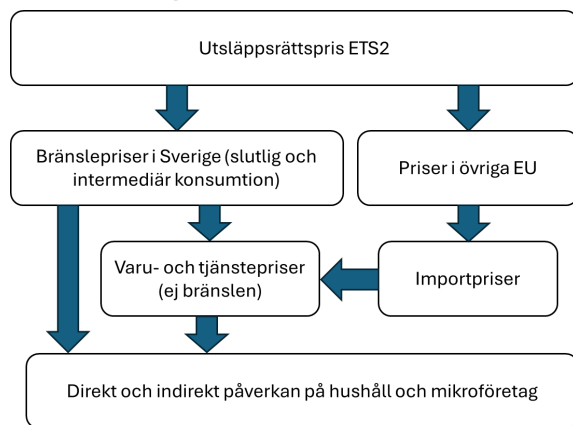
ETS 2 kan antas påverka konsumentpriserna på flera sätt. Den direkta påverkan på bränslepriserna kommer av att bränsleproducenters, -distributörers och -importörers produktionskostnader ökar när de måste betala för utsläpp deras produkter orsakar nedströms. En indirekt priseffekt uppstår på andra produkter när producenter som använder bränslen som insatsvara måste betala ett högre pris. Denna kostnad förs dessutom vidare om produkten i sin tur är en insatsvara i en tredje produktion, och så vidare. Ytterligare en priseffekt uppstår när importvaror från andra länder ökar i pris

<sup>87</sup> I 2015 års priser. Efter 2030 antas (i scenario MIX) att ETS 2 och ETS 1 slås samman till ett handelssystem. Se avsnitt 8.5.3 i Europeiska kommissionen (2021).

<sup>88</sup> I 2019 års prisnivå. Mekanismen består i att utsläppsrätter från en marknadsstabilitetsreserv tillförs marknaden om priset överstiger en given nivå under de föregående månaderna. Denna extra tillförsel kan pågå till och med 31 december 2029. Kommissionen bör dock enligt direktivet bedöma mekanismens funktion och huruvida den bör fortsätta efter 2029. (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/955)

som ett resultat av ETS 2:s prispåverkan i dessa länder. Importvarorna har både en direkt effekt på konsumentpriserna samt en indirekt effekt om de används som insatsvaror i annan inhemsk produktion. Dessa effekter illustreras i **figur 5** nedan.

**Figur 24 Direkta och indirekta prisseffekter av ETS 2**



#### **DIREKT PÅVERKAN PÅ BRÄNSLEPRISERNA**

ETS 2 är ett uppströmssystem, vilket innebär att det är de aktörer som sätter bränslet på marknaden—såsom producenter, distributörer och importörer—som ansvarar för övervakningen av utsläpp och som har skyldigheten att överlämna utsläppsrätter. Medlemsstaterna ska säkerställa att verksamhetsutövarna från och med 2028 till och med 2030 rapporterar den genomsnittliga andelen av kostnaderna för överlämnande av utsläppsrätter som har förts över på konsumenterna.<sup>89</sup> Detta syftar till att motverka obefogad överföring av kostnaderna på konsumenterna.

Givet att konkurrens och övervakning säkerställer att inga obefogade kostnader överförs blir kostnadsökningarna som följer av ETS 2 i direkt relation till de fossila utsläpp bränslet orsakar. Prispåverkan (PE) från ett visst utsläppsrättspris ( $P^{ETS2}$ ) kan i detta fall beräknas som

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

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

Utgångspunkten i denna promemoria är en reduktionspliktsnivå på tio procent för bensin och diesel samt noll procent för eldningsolja och gas (prop. 2024/25:1). Resultatet blir de bränsleprispåslag som redovisas i **tabell 6** för utsläppsrättspriser motsvarande 50 respektive 60 euro per ton CO<sub>2</sub>, där 50 euro per ton är priset på kort sikt (tre år framåt) och 60 euro per ton är priset på medellång sikt (vid sociala klimatplanens slut), vilket motsvarar de tidshorisonter som kommissionen vill se belysta i analysen av de åtgärder som föreslås.

<sup>89</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG, artikel 30f.3.



**Tabell 14 Bränsleprisåslag vid olika utsläppsrättspriser**

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

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

Källa: Energimyndigheten samt egna beräkningar.

### INDIREKT PÅVERKAN PÅ KONSUMENTPRISER

Om kostnadsöverföringen från ETS 2 till bränslepriser är relativt tydlig och enkel att kvantifiera så är de sekundära effekterna desto svårare att bedöma. När bränslepriserna höjs fortplantar sig kostnadsökningarna i ekonomin. Fossilbränsleförbrukande verksamheter tvingas höja priserna på sina produkter för att kompensera sig för ökade produktionskostnader (direkt effekt på produktionen). Varan ökar därmed i pris. Om produkten dessutom används som insatsvara i annan produktion ökar produktionskostnaden även där, och därmed även priset på den vara (indirekt effekt på produktionen). För de flesta producenterna finns både en direkt och en indirekt effekt på produktionskostnaden. För att bedöma dessa prisseffekter krävs en modell som spårar hur kostnaderna fortplantar sig i ekonomin. Detta kan till exempel göras med en så kallad input-output-modell eller i en allmän jämviktsmodell.

I Konjunkturinstitutet (2024b) analyseras hur ökade bränslepriser påverkar produktionskostnaderna med hjälp av en input-outputmodell för den svenska ekonomin. Studien är inriktad på bensin- och dieselpriiser och analyserar inte specifikt effekterna vid införandet av ETS 2, men resultaten ger en god indikation av effekten som kan uppkomma när ETS 2-priserna fortplantar sig i ekonomin via höjda bränslepriser.

**Tabell 7** visar hur en diesel- och bensinprisökning motsvarande ca 35 procent av bränslepriset (exklusive skatt) kan påverka kostnaden för att producera vissa produkter och tjänster. De produkter och tjänster som visas i tabellen är de som enligt beräkningarna påverkas mest, med en total effekt överstigande en procent.

**Tabell 15 Påverkan på produktionskostnaden i vissa varu- och tjänstebranscher**  
Procentenheter

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

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

Källa: Konjunkturinstitutet (2024b)

De prishöjningar på drivmedel som analyseras i denna promemoria, se **tabell 6**, motsvarar ungefär 15 procents prispåslag på nettopriset. Analysen av en prisökning motsvarande 35 procent ligger klart över de prisökningar som är aktuella att för analysen till den sociala klimatplanen. De produktionskostnadsökningar kan förväntas som ett resultat av ETS 2 kan därmed förväntas vara lägre än de som presenteras i **tabell 7**. Vid ett ETS 2-pris motsvarande 50 till 60 euro blir effekten i statisk input-outputanalys proportionerligt lägre, det vill säga som högst ca två procent.

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

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

Givet den osäkerhet rörande de indirekta pris effekterna av ETS 2, samt de beräkningar som pekar på att effekterna sannolikt är relativt små, bortses från dessa effekter i de kvantitativa analyserna nedan. Det är dock viktigt att ha i åtanke att dessa effekter finns, och för vissa individer och företag, speciellt de som använder mycket

transporttjänster och kollektivtrafik, kan effekterna bli kännbara även om den indirekta prisseffekten är relativt liten.

## Utsatta hushåll och energifattigdom

I den sociala klimatplanen ska medlemsstaterna analysera de sannolika effekterna av den prishöjning som följer av ETS 2 för hushåll. Särskilt ska förekomsten av *energifattigdom* beaktas. Analysen ska göras på lämplig territoriell nivå med beaktande av nationella särdrag och faktorer. De områden som påverkas mest ska identifieras. Vidare ska antalet *utsatta hushåll* beräknas.<sup>90</sup> I detta kapitel operationaliseras definitionerna och grupperna utsatta hushåll och energifattiga beskrivs och kvantifieras.

### Definition och operationalisering av energifattigdom och utsatta hushåll

I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/955, artikel 2.1, definieras *energifattigdom* som ”ett hushålls bristande tillgång till grundläggande energitjänster som behövs för en skälig levnadsstandard och hälsa, inklusive tillräcklig uppvärmning, kylning, belysning och energi till elapparater, inom det berörda nationella sammanhanget, den befintliga socialpolitiken och annan relevant politik.”

I samma direktiv, artikel 2.10, definieras *utsatta hushåll* som ”hushåll som lever i energifattigdom eller hushåll, inklusive låginkomsthushåll och lägre medelinkomsthushåll, som i hög grad påverkas av prisseffekter när växthusgasutsläpp från byggnader inkluderas i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG och som saknar medel för att renovera den byggnad de bor i.”

Utifrån ovanstående definitioner är alla energifattiga hushåll även utsatta hushåll. Gruppen utsatta hushåll innehåller dock även de som har under lägre medelinkomst som i hög grad påverkas av ETS 2. Då det endast är de direkta effekterna av ETS 2 via högre fossilbränslepriser som är signifikanta är det enbart de hushåll som använder fossila bränslen för uppvärmning som kommer att påverkas i hög grad. I denna promemoria fokuserar vi på de hushåll som påverkas i hög grad. Energifattigdom i sig, det vill säga inklusive de energifattiga som *inte* i hög grad påverkas av ETS 2, är inte relevanta för analysen här.<sup>91</sup>

Europaparlamentets och rådets definition av energifattigdom sätter ramar för hur enskilda medlemsstater ska tänka kring begreppen energifattigdom och utsatthet. Den ger dock ingen tydlig ledning kring hur den exakta definitionen ska utformas för att

---

<sup>90</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959, Artikel 6.

<sup>91</sup> Se Energimyndigheten (2025) för en diskussion av energifattigdom i enlighet med direktivet för energieffektivitet. Definitionen av energifattigdom som tillämpas inom ramen för den sociala klimatfonden respektive inom ramen för direktivet för energieffektivitet skiljer sig åt eftersom fokus i den senare inte är på de hushåll som påverkas av ETS 2 i hög grad utan hushållens energitugifter i allmänhet.

energifattigdom och utsatta hushåll ska vara praktiskt mätbar. Här blir tillgången till data en naturlig avgränsning. Utgångspunkten för hur dessa begrepp definieras i denna promemoria är därför att uppgifterna så långt som möjligt ska finnas tillgängliga i nationella register och på ett enkelt sätt kunna mätas på hushålls- och individnivå.

Begreppet energifattigdom gör gällande att den aktuella gruppen som kan antas hamna inom ramen för denna definition har relativt låga inkomster och svårigheter med att betala nödvändiga energikostnader för att kunna uppfylla de kriterier som stipuleras i Europaparlamentets och rådets direktiv. Ett väldefinierat begrepp som fångar gruppen med låga inkomster finns i inkomststatistiken. Där definieras ekonomisk utsatta som hushåll med låg ekonomisk standard.<sup>92</sup> Med detta avses hushåll med en lägre ekonomisk standard än 60 procent av medianinkomsten. I Sverige har omkring 1,4 miljoner individer och ca 600 000 hushåll en låg ekonomisk standard enligt denna definition. För att vara energifattig räcker det dock inte enbart med att ha låga inkomster. Utgifterna för energikostnader måste dessutom vara stora. Här kan man tänka sig två alternativa sätt att mäta höga energikostnader. Antingen att den faktiska kostnaden i kronor är hög, eller att kostnaden som andel av den disponibla inkomsten är hög. Var gränsen för höga energikostnader ska sättas är en bedömningsfråga. I beräkningarna tas utgångspunkt från den aktuella fördelningen av energikostnader som beräknats för respektive hushåll utifrån prisantaganden och energiförbrukning. Här används två alternativa gränser. Dels hushåll som har en högre energikostnad än 75 procent av de hushåll som bor i småhus, dels hushåll som har en högre energikostnad än 90 procent av de som bor i småhus.<sup>93</sup>

Utsatta hushåll definieras här som hushåll som har en lägre medelinkomst samtidigt som de i hög grad påverkas av ETS 2 och saknar medel att motverka detta genom energieffektivisering av bostaden. Vid definitionen av lägre medelinkomst utgår för gruppen utsatta hushåll från den genomsnittliga ekonomiska standarden i befolkningen, och med en lägre medelinkomst avses inkomster under 80 procent av den genomsnittliga ekonomiska standarden. De hushåll som i hög grad kan förväntas påverkas av ETS 2 är hushåll med fossil uppvärmning genom antingen olja eller gas. Möjligheten att kunna hantera ökade energikostnader beror till stor del på inkomstens storlek och hur stor andel av inkomsten som läggs på energikostnader. De hushåll som bedöms sakna medel för att kunna hantera ökade energikostnader till följd av ETS 2 bedöms vara hushåll där energikostnaderna utgör en stor andel av den disponibla inkomsten. Utsatta hushåll blir då de hushåll som har en lägre inkomst än 80 procent av den genomsnittliga ekonomiska standarden i befolkningen, bor i olje- eller gasuppvärmda hus och har höga energikostnader som andel av den disponibla inkomsten. Med höga energikostnader avses i det sammanhanget kostnader som antingen är större än 75 eller 90 procent av alla hushåll som bor i småhus.

---

<sup>92</sup> Med ekonomisk standard avses hushållets disponibla inkomster med hänsyn tagen till stordriftsfördelar och försörjningsbörda, vilket gör begreppet jämförbart mellan hushåll av olika storlek och karaktär.

<sup>93</sup> I den analyserade populationen exkluderas individer med negativa inkomster.

## STATISTIK ÖVER HUSHÅLLENS ENERGIFÖRBRUKNING

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

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

Eftersom energideklarationer görs på fastighetsnivå är det svårt att få en uppfattning av hur energiförbrukningen ser ut för hushåll i flerfamiljshus. Ofta ingår uppvärmningskostnader i hyran eller avgiften och är därmed svår att separera från andra delar av hyreskostnaden. Det gör att för boende i flerfamiljshus saknas tillförlitliga uppgifter om hushållens energiförbrukning. Av detta skäl exkluderas boende i flerfamiljshus i definitionen av energifattiga. Gruppen energifattiga och utsatta hushåll kan, så som vi mäter den här, således enbart finnas bland boende i småhus.<sup>94</sup>

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

Med hjälp av SCB har uppgifter från Boverkets energideklarationer kopplats till SCB:s STAR-urval<sup>95</sup>. Det innebär att för de hushåll som bor i småhus med energideklaration går det att studera både inkomstuppgifter, energiförbrukning och övriga egenskaper som hushållet har. För många hushåll i urvalet saknas dock energideklaration. I avsaknaden av bättre statistik behöver uppgifter om energiförbrukning och uppvärmningsform för dessa hushåll därför imputeras.<sup>96</sup> Det innebär naturligtvis att

---

<sup>94</sup> Detta utesluter naturligtvis inte att det finns hushåll i flerfamiljshus som enligt definitionen är energifattiga. Det är dock en mycket liten andel av flerfamiljshusen som använder fossila bränslen för uppvärmning, dvs. som i hög grad skulle påverkas av ETS 2. Se t.ex. Energimyndigheten (2017).

<sup>95</sup> STAR-urvalet är ett representativt urval av Sveriges befolkning och omfattar omkring 700 000 urvalspersoner.

<sup>96</sup> Uppgifter om uppvärmningsform och energiförbrukning imputeras med metoden predictive mean matching. Hänsyn tas bland annat till byggår, boyta, antal boende i hushållet vuxna/barn, län och disponibel inkomst.

statistiken och de resultat som senare redovisas innehåller ett visst mått av osäkerhet. Det bör enligt vår bedömning kunna ge en övergripande bild av energifattigdomen och utsatta hushåll men begränsar möjligheterna till mer detaljerade beskrivningar av dessa grupper. I avsaknaden av bättre statistik är detta den möjlighet som idag finns att studera skärningspunkten mellan inkomster och energikostnader.

### **Energipriser**

Energideklarationerna innehåller uppgifter om fastighetens energiförbrukning och uppvärmningsform. För att identifiera gruppen energifattiga och utsatta behöver kostnaden för respektive hushålls energiförbrukning beräknas. I energideklarationen finns specificerat hur stor del av den totala energiförbrukningen som kommer från olika uppvärmningsformer. Det innebär att för kostnadsberäkningen behövs prisuppgifter för respektive uppvärmningsform. Energipriserna har under senaste åren varierat kraftigt. Ambitionen har varit att använda så aktuella uppgifter som möjligt inom respektive energislag. Priserna har därför sammanställts från ett antal olika källor.<sup>97</sup>

### **Energiförbrukning och energikostnader i småhus**

Av **tabell 8** nedan framgår energiförbrukning och energikostnader för hushåll fördelat efter huvudsaklig uppvärmningsform. Som referens till den imputering som gjorts redovisas även antal hushåll med olika uppvärmningsformer i energimyndighetens undersökning om energiförbrukningen i småhus. Fördelningen mellan hur många hushåll som har respektive uppvärmningsform följer ett likartat mönster i energimyndighetens undersökning och de imputerade värdena i STAR-populationen.

Totalt sett finns det omkring 2 miljoner hushåll som bor i småhus. Den vanligaste uppvärmningsformen är någon form av värmepump (ca 600 000 hushåll). Det kan t.ex. vara luftvärmepump eller bergvärmepump. Många hushåll har en uppvärmning som baseras på biobränsle (ca 500 000 hushåll) av något slag. Det kan t.ex. vara pellets, ved eller flis. Nästan lika många har eluppvärmning som antingen direktverkande eller vattenburen uppvärmning. Omkring 300 000 hushåll har uppvärmning via fjärrvärme och ett fåtal hushåll har olje- (ca 15 000 hushåll) eller gasuppvärmning (ca 15 000 hushåll).

---

<sup>97</sup> Se Konjunkturinstitutet (2024a) för prisantaganden och källor.

**Tabell 16 Energiförbrukning och energikostnader för småhus**

	Energi- myndighetens undersökning 1000-tal	STAR- populationen (imputerat) 1000-tal	Förbrukning kwh (median)	Kostnad kronor (median)	Kostnad p75	Kostnad p90
Bio	532	516	26 300	28 800	38 000	49 000
El	498	519	18 800	21 200	27 200	35 000
Fjärrvärme	295	341	26 800	30 900	41 600	56 500
Gas	15	20	26 400	39 500	52 500	71 500
Olja	13	16	29 600	40 500	50 700	61 800
Värmepump	597	664	15 500	15 700	20 600	27 500
Totalt	2022	2080	20 200	22 100	31 800	43 700

Anm. Imputerade värden för energiförbrukning och energikostnader samt energimyndighetens undersökning om energiförbrukning i småhus.

Källa: Egna beräkningar, (SCB, STAR)

Medianhushållet förbrukar omkring 20 000 kWh per år. Det inkluderar såväl uppvärmning som hushållsel. Skillnaden mellan olika hushålls energiförbrukning är relativt stor. Lägst förbrukning har hushåll som värms upp med någon slags värmepump. Medianförbrukning i pumpuppvärmda hushåll uppgår till ca 15 500 kWh per år. I eluppvärmda hushåll ligger motsvarande förbrukning kring 18 800 kWh per år medan förbrukning i hushåll med annan typ av uppvärmning är betydligt större. Störst är energiförbrukningen i hushåll som värms upp med olja, där medianhushållet förbrukar nästan 30 000 kWh per år.

Under prisantaganden för respektive uppvärmningsform har kostnaden för energiförbrukningen i respektive hushåll beräknats. Värt att notera är att kostnaden för olika energislag varierar över tid, vilket då påverkar de inbördes relationerna mellan kostnaden för olika uppvärmningsformer. De prisuppgifter som använts har för avsikt att beskriva en så aktuell situation som möjligt och avspeglar därför prisbilden under 2024. För medianhushållet innebär det att kostnaden för energiförbrukning under 2024 uppgår till ca 22 100 kronor per år. Kostnaden för energiförbrukning speglar relativt väl respektive uppvärmningsform genomsnittliga energiförbrukning. De uppvärmningsformer som gör av med mest energi är således också de som kostar mest. Det innebär att energikostnaderna är lägst för hushåll som värms upp med någon form av värmepump (ca 15 700 kronor per år för medianhushållet) och högst för hushåll som värms upp med olja eller gas (ca 40 000 kronor per år för medianhushållet).

Som referens redovisas också kostnaden för den 75:e och den 90:e percentilen för respektive uppvärmningsform. Vid sidan av låg ekonomisk standard har hushållens energiförbrukning också betydelse för vilka hushåll som ska klassificeras som energifattiga. Vad som är höga energikostnader beskrevs ovan som en empirisk fråga. Utifrån **tabell 8** kan det konstateras att för 75 procent av hushållen är energikostnaden lägre 31 800 kronor per år och för 90 procent av hushållen är kostnaden lägre än 43 700 kronor per år. Oavsett vid vilken nivå som kostnaden för energiförbrukning anses vara hög kan det utifrån tabellen ovan konstateras att det

framförallt är hushåll med olje- och gasuppvärmning som har höga energikostnader men även bland hushåll med biouppvärmning eller fjärrvärme kan en hel del hushåll ha relativt höga kostnader.

## Beräkning av antalet energifattiga och utsatta hushåll

I detta avsnitt identifieras och beräknas antalet energifattiga och utsatta hushåll enligt operationaliseringen av definitionerna.

### ENERGIFATTIGA HUSHÅLL

Med energifattiga hushåll avses enligt definitionen ovan hushåll boende i småhus med låg ekonomisk standard i kombination med höga energikostnader. Energifattigheten kan antingen mätas som andel av hushållets disponibla inkomst eller som den faktiska utgiften. Med höga energikostnader avses i båda fallen att hushållet har en högre kostnad än 75 respektive 90 procent av hushållen som bor i småhus. Med dessa definitioner som grund framgår av **tabell 9** att omkring 120 000 hushåll 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. Med motsvarande gränser utifrån de faktiska energikostnaderna i kronor är det ca 40 000 hushåll som har energikostnader som är större än vad 75 procent av de som bor i småhus har och ca 17 000 som har energikostnader som är större än vad 90 procent av de som bor i småhus har.

**Tabell 17 Antalet energifattiga hushåll**

	Energiutgifter som andel av disponibel inkomst		Energiutgifter	
	>p75	>p90	>p75	>p90
Energifattiga	119 200	79 500	40 400	16 700

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

Som beskrivits i tidigare avsnitt innebär det faktum att beräkningarna bygger på delvis imputerade uppgifter vissa begränsningar för i vilka dimensioner materialet kan brytas ner. Nedan redovisas gruppen energifattiga fördelat på uppvärmningsform, ålder, region, familjetyp samt kvinnor och män. Med undantag för antalet energifattiga kvinnor och män avser framställningen antalet hushåll. För kvinnor och män avser framställning antalet individer som lever i energifattiga hushåll. Av **diagram 1** framgår dels fördelningen av antalet energifattiga i respektive kategori, dels gruppernas över- eller underrepresentation bland de energifattiga i förhållande till dess andel av alla boende i småhus.<sup>98</sup>

<sup>98</sup> Avser gruppens andel bland energifattiga i relation till gruppens andel bland samtliga boende i småhus.



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

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

Utifrån en regional analys<sup>99</sup> kan det konstateras att de flesta energifattiga finns i gruppen som bor i *tät region nära en större stad*. Det är också den till antalet största av de redovisade regionstyperna. *Storstadsregionerna* bidrar med relativt få hushåll till de energifattiga både till antalet och som andel av dess representativitet i den totala populationen av boende i småhus. Den största överrepresentationen finns i gruppen *landsbygdsregion avlägset/ mycket avlägset från större stad*.

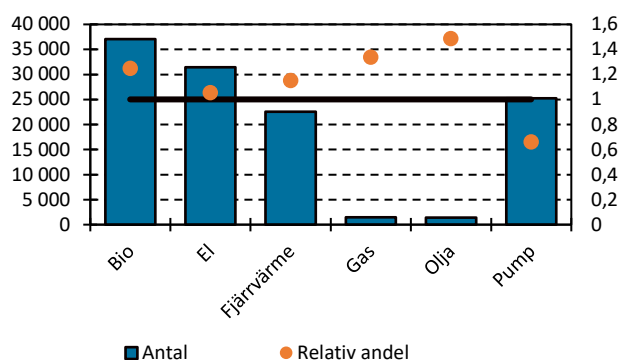
För att kunna analysera skillnaderna mellan kvinnor och män studeras energifattiga individer i stället för energifattiga hushåll. Här studeras således samtliga individer i de energifattiga hushållen. Antalet energifattiga individer uppgår då till ca 204 000 personer varav något fler än hälften är kvinnor. Kvinnor är också överrepresenterade bland de energifattiga individerna medan män är underrepresenterade.

---

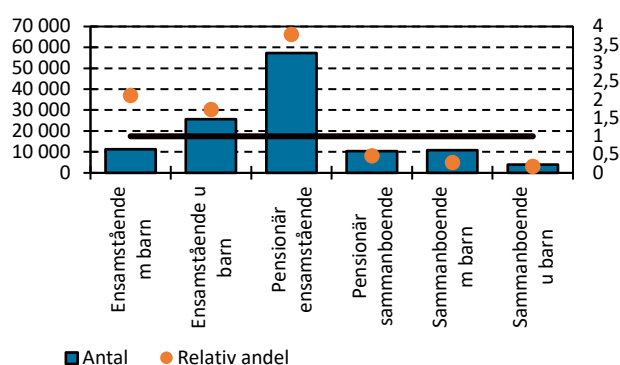
<sup>99</sup> Se Konjunkturinstitutet (2024a) för beskrivning av den regionala uppdelningen.

## Diagram 1a-e Energifattiga i Sverige, egenskaper

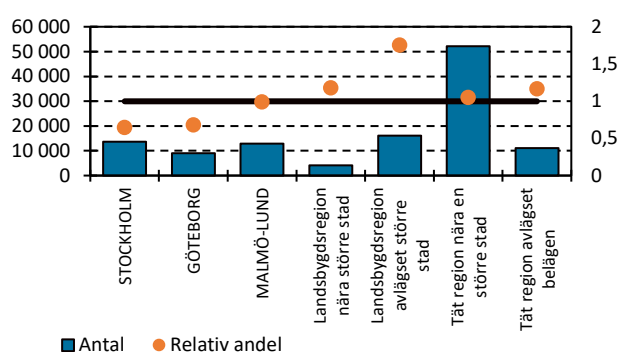
### a) Uppvärmningsform



### b) Familjetyp

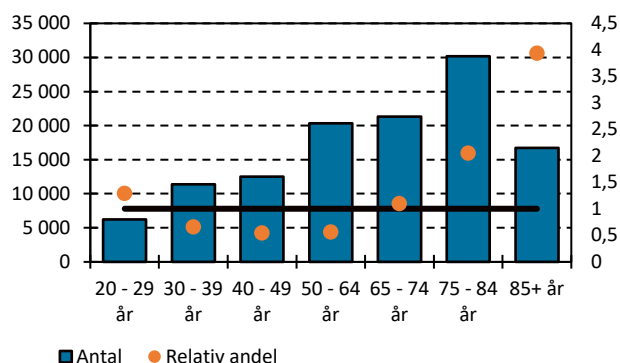


### c) Region<sup>100</sup>

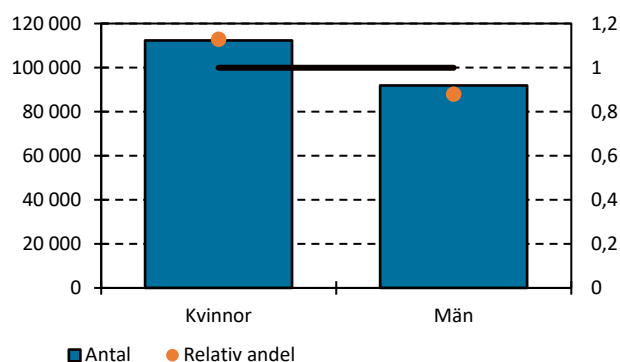


<sup>100</sup> Den korrekta benämningen för regionen "Landsbygdsregion avlägset större stad" är "Landsbygdsregion avlägset/mycket avlägset större stad". Av utrymmesskäl används genomgående den förkortade benämningen.

d) Ålder



e) Kön



Anm. Avser alternativet där energifattigdom definieras som låg ekonomisk standard och energikostnader som andel av disponibel inkomst som överstiger 75 procent av energikostnaderna av disponibel inkomst för hushåll boende i småhus. Relativ andel sätter antal energifattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation.

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

## UTSATTA HUSHÅLL

Med utsatta hushåll avses hushåll som antingen är energifattiga eller har lägre medelinkomst samtidigt som de i hög grad påverkas av ETS 2 och saknar ekonomiska medel att motverka effekterna av detta genom energieffektivisering. Detta avsnitt fokuserar på de utsatta hushållen som i hög grad påverkas av ETS 2. Vissa av dessa hushåll är energifattiga enligt diskussionen i föregående avsnitt.<sup>101</sup>

Med lägre medelinkomst avses här hushåll som har en lägre ekonomisk standard än 80 procent av den genomsnittliga ekonomiska standarden i befolkningen. För att kunna motverka effekten av ETS 2 krävs att hushållet har ekonomiska resurser att vidta energieffektiviserande åtgärder av något slag. Vid sidan av en lägre medelinkomst och att hushållet i hög grad ska påverkas av ETS 2 krävs också höga energikostnader för

<sup>101</sup> Notera att även energifattiga hushåll som *inte* i hög grad påverkas av ETS 2 kan vara föremål för åtgärder och investeringar finansierade med medel ur sociala klimatfonden. Fondens allmänna mål är dock inriktat på de som påverkas av ETS 2.

att dessa hushåll ska klassificeras som utsatta. Med energikostnader avses här energikostnader som andel av hushållets disponibla inkomst. Hushåll vars energikostnader som andel av disponibel inkomst är större än vad 75 procent av de boende i småhus har, bedöms ha höga energikostnader. Ett alternativ kriterium redovisas också där höga energikostnader avser energikostnader som andel av disponibel inkomst som är större än vad 90 procent av vad boende i småhus har.

Av **tabell 10** framgår att antalet utsatta hushåll enligt definitionen ovan. Antalet hushåll som har en inkomst som är under lägre medelinkomst uppgår totalt sett bland småhusägare till ca 781 800 hushåll. För att definieras som utsatt hushåll krävs dessutom att detta hushåll i hög grad ska påverkas av ETS 2. Tolkningen av detta är att det handlar om hushåll vars bostäder värms upp med olja eller gas. Totalt sett utgör dessa ca 15 000 hushåll i gruppen med lägre medelinkomst. Ytterligare en insnävning av gruppen kan göras genom att begränsa de utsatta till dem som redan idag lägger en stor del av sin disponibla inkomst på energiutgifter och således då i ännu större utsträckning än övriga kan ha svårt att vidta åtgärder för energieffektivisering. Med höga energikostnader avses att hushållet har högre energiutgifter som andel av den disponibla inkomsten än vad 75 procent eller 90 procent av vad boende i småhus har. Givet detta ytterligare raster uppgår de utsatta hushållen till 12 000 respektive 8 000 hushåll. Gruppen utsatta hushåll överlappar till viss gruppen energifattiga. Totalt sett rör det sig om ca 3 000 hushåll som är både utsatta och energifattiga.

**Tabell 18 Antal utsatta hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2**

	Inkomst under lägre medelinkomst	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	
			>p75	>p90
Utsatta hushåll	781 800	15 200	12 300	7 700
Överlappning med energifattiga		2 900	2 900	2 400

Anm. Med medelinkomst avses genomsnittlig ekonomisk standard i befolkningen.

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

Av **diagram 2** nedan framgår vilka egenskaper som karakteriserar de utsatta hushållen. Redovisningen avser de ca 15 000 hushåll i tabellen ovan som värms upp med olja eller gas. Sammanfattningsvis utgörs denna grupp framförallt av ensamstående pensionärer och samamboende med barn, hus i tät region nära en större stad och personer i åldern 75–84 år. I relation till sin representation bland boende i småhus utgör de överrepresenterade hushållen främst av ensamstående pensionärer eller ensamstående med barn, hushåll som bor i Malmö/Lund eller avlägset beläget från en större stad och hushåll med personer äldre än 75 år.

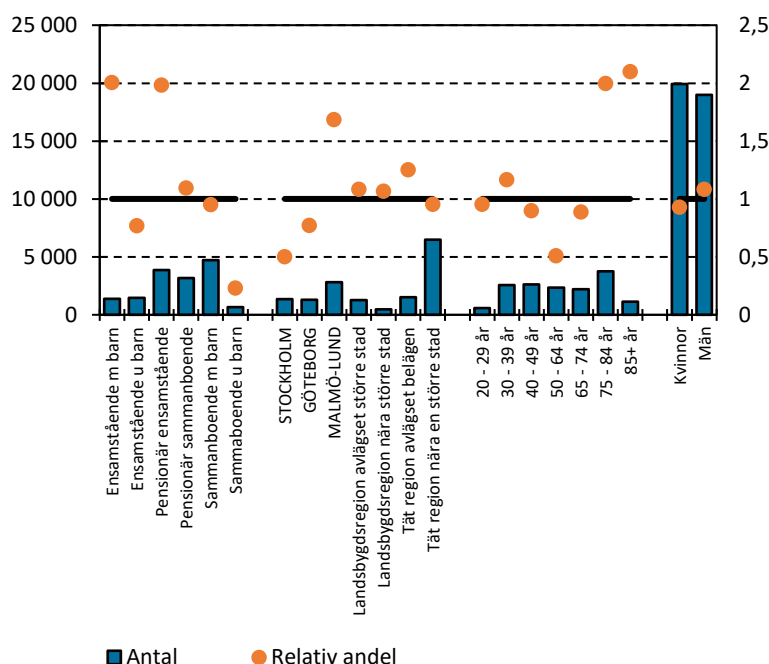
Sett till familjetyp finns det flest utsatta hushåll bland pensionärer och sammanboende med barn. I relativa termer är det framför allt ensamstående med barn och ensamstående pensionärer som är överrepresenterade bland de utsatta hushållen. Samboende utan barn är tydligt underrepresenterade bland de utsatta hushållen och är även till antalet den minsta gruppen.

Utifrån ett regionalt perspektiv finns de allra flesta utsatta hushållen i gruppen *tät region nära en större stad*. Det är även den till antalet största regiongruppen sett till hela befolkningen, vilket innebär att denna grupp har samma representation bland de utsatta som bland samtliga boende i småhus. En tydlig överrepresentation bland de utsatta hushållen finns i *Malmö/Lund*. En förklaring till detta är att en stor del av de olje- och gasuppvärmda husen finns i denna region.

Åldersmässigt finns det flest utsatta i åldersgruppen 75–84 år. Denna åldersgrupp är tillsammans med personer äldre än 85 år överrepresenterade bland de utsatta medan personer i åldrarna 50–64 år är underrepresenterade.

Antalet utsatta kvinnor och män redovisas som de individer som bor i utsatta hushåll. Antalet kvinnor och män bland de utsatta hushållen uppgått totalt ett till ca 39 000 individer, där antalet kvinnor är något fler än män.

**Diagram 2 Antalet utsatta hushåll och dess relativa andel av boende i småhus**



Anm. Avser alternativet där låg medelinkomst definieras som 80 procent av medelinkomsten och hushållet värms upp med olja eller gas. Relativ andel sätter antal utsatta hushåll i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation.

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

## Effekter på energifattigdom och utsatta hushåll av ETS 2

I Sverige värms endast omkring 30 000 småhus med fossila bränslen. Av dessa hushåll klassas omkring 3 000 hushåll som energifattiga och ca 15 000 hushåll som utsatta hushåll. En viss överlappning finns mellan dessa grupper på ca 3 000 hushåll, vilket gör att det totalt sett är ca 12 000 hushåll som antingen är energifattiga eller utsatta och som i hög grad påverkas av ETS 2. Det innebär att effekten av ökade uppvärmningskostnader till följd av ETS 2 blir mycket liten. Enligt de simuleringar som gjorts med hänsyn tagen till de ökade priser på gas och olja som beräknats i avsnitt 2.2, ökar antalet *energifattiga* med ca 50 hushåll vid ett ETS 2-pris som ligger mellan 50 och 60 euro per ton CO<sub>2</sub> (se tabell 7).

**Tabell 19 Ökning av antalet energifattiga och utsatta hushåll till följd av ETS 2**

Energifattiga hushåll		Utsatta hushåll som påverkas av ETS 2
Antal hushåll	119 200	12 300
Diff. (50 euro/tCO <sub>2</sub> )	48	465
Diff. (60 euro/tCO <sub>2</sub> )	52	535

Anm. Vid beräkning av förändring av antalet energifattiga och utsatta hålls den absoluta nivåerna (p75) konstanta på dagens nivåer. Dessa gränser ändras således inte när priset förändras.

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

Hur antalet *utsatta hushåll* påverkas av ETS 2 beror på vilken definition som används. Med definitionen där enbart lägre medelinkomst och hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2 (det vill säga olja och gasuppvärmda småhus) påverkas inga ytterligare hushåll av ökade priser på olja och gas. Antalet utsatta hushåll ökar dock med definitionen där utgifterna för energikostnader beaktas. Effekten är emellertid liten. Vid ett pris motsvarande 50–60 euro per ton CO<sub>2</sub> beräknas antalet utsatta hushåll öka med ca 500 hushåll.

## Utsatta mikroföretag

I den sociala klimatplanen ska medlemsstaterna analysera de sannolika effekterna av den prishöjning som följer av ETS 2 för mikroföretag. Analysen ska göras på lämplig territoriell nivå med beaktande av nationella särdrag och faktorer. De områden som påverkas mest ska identifieras. Vidare ska antalet *utsatta mikroföretag* beräknas.<sup>102</sup> I detta kapitel operationaliseras definitionerna och gruppen utsatta mikroföretag och beskrivs och kvantifieras.

<sup>102</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959, Artikel 6.1.

## Definition av utsatta mikroföretag

I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/955, artikel 2.9, definieras mikroföretag som ”ett företag med färre än 10 anställda och vars årsomsättning eller årliga balansomsättning inte överstiger 2 miljoner euro”.<sup>103</sup>

Utsatta mikroföretag definieras i samma direktiv, artikel 6.11, som ”mikroföretag som i hög grad påverkas av prisseffekter när växthusgasutsläpp från byggnader eller vägtransporter inkluderas i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG och som, med tanke på sin verksamhet, saknar medel för att renovera den byggnad de använder, för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt, inklusive kollektivtrafik, i förekommande fall.”

Utifrån ovanstående definition, och bedömningen att prispåverkan från ETS 2 till övervägande del kommer att påverka användare av bränslen för vägtransporter, är utsatta mikroföretag i Sverige främst en delmängd av de företag som använder personbil eller lastbil. Det är dessa företag som i hög grad kan påverkas av prisseffekter från ETS 2, åtminstone över den relativt korta tidshorisont som är i fokus här.

Även svenska mikroföretag som använder fossilbränsle drivena arbetsmaskiner samt fiskefartyg kommer att påverkas eftersom Sverige valt att inkludera även dessa utsläpp i ETS 2.<sup>104</sup> Enligt definitionen är det dock påverkan av prisseffekter när växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter inkluderas i *tillämpningsområdet* som kan göra mikroföretagen utsatta. I tillämpningsområdet för direktivet ingår inte utsläpp från vissa arbetsmaskiner och fiskefartyg, eller från vägtransporter med jordbruksfordon.<sup>105</sup> Det som främst är relevant för svenska förhållanden och den sociala klimatplanen är därmed mikroföretagens kostnadsökningar som uppstår vid vägtransporter. Analysen nedan fokuserar på denna del.

## Operationalisering och beräkning av utsatta mikroföretag<sup>106</sup>

I beskrivningen nedan separeras två grupper av företag ur den totala populationen av svenska företag som bedriver affärsverksamhet; *målpopulationen*, vilket är företag som är registrerade ägare av en bil eller en lastbil; och *mikroföretagen* som är av intresse för

---

<sup>103</sup> Detta ska beräknas i enlighet med artiklarna 3–6 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

<sup>104</sup> Enligt Naturvårdsverkets statistik är arbetsmaskiner arbetsredskap, däribland traktorer, kranar, grävmaskiner, gräsklippare, motorsågar och snöskotrar. Arbetsmaskinerna används bland annat för bygge och underhåll av vägar, för skötsel och underhåll av bostäder och lokaler samt för arbete inom industri, jord- och skogsbruk och fiske. ([www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-arbetsmaskiner](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-arbetsmaskiner))

<sup>105</sup> Vissa arbetsmaskiner ingår dock i ETS 2. Detta är beroende på i vilken sektor de används. Till exempel ingår arbetsmaskiner i tillverknings- och byggindustrin, IPCC-kod 1A2, men inte arbetsmaskiner i jordbruk, IPCC-kod 1A4cii (Naturvårdsverket, 2023).

<sup>106</sup> Detta avsnitt baseras till stor del på statistik som inom uppdraget tagits fram av Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys). Se Konjunkturinstitutet (2024a) och Tillväxtanalys (2024) för en beskrivning av statistiken.

denna studie, dvs. företaget anställer färre än 10 personer och omsätter mindre än 2 miljoner euro per år och är registrerade ägare av en bil eller en lastbil.<sup>107</sup>

### MIKROFÖRETAG

Antalet mikroföretag som kan komma att påverkas av ETS 2 genom sin drivmedelsanvändning för vägtransporter uppgår till ca 577 000 under 2021. Dessa mikroföretag

- utgör 92 procent av företagen i målpopulationen,
- står för 18 procent av de sysselsatta i målpopulationen, 10 procent av nettoomsättning, och 16 procent av förädlingsvärdet.
- äger 57 procent av personbilar och 51 procent av lastbilarna i målpopulationen, samt kör 55 respektive 44 procent av målpopulationens körsträckor.
- släpper ut 57 procent av målpopulationens koldioxidutsläpp från personbilar och 43 procent av utsläpp från lastbilar,
- har högre utsläpp per förädlingsvärde relativt målpopulationen (6,5 kilo CO<sub>2</sub> per tkr jämfört 2,0 kilo för målpopulationen).

Att precisera vilka av dessa mikroföretag som är *utsatta*, dvs. som i hög grad påverkas av prisseffekter från ETS 2 och saknar medel för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt, är inte trivialt. I nedanstående diskussion utgås från att utsattheten till stor del kan bedömas från mikroföretagens koldioxidutsläpp från vägtransporter i relation till förädlingsvärdet. Höga koldioxidutsläpp medför att den direkta kostnaden av prisseffekten blir hög. Ett relativt lågt förädlingsvärde kan indikera att mikroföretagen relativt sett har mindre medel att avsätta för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Stora utsläpp i förhållande till förädlingsvärde är då en indikator att företagen kan få problem med omställningen om de åtgärder som krävs är kostsamma.

Fördelningen av mikroföretagen på branscher visas i **diagram 3**. Mikroföretag är framför allt verksamma i branscherna Jordbruk, skogsbruk, fiske, Byggverksamhet, och verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik. Av de 577 000 mikroföretagen i Sverige återfinns nästan 60 procent i dessa branscher. Branschfördelningen är snarlik den i målpopulationen även om det finns relativt fler mikroföretag som fördelas till just jord- och skogsbruk där 13 respektive 18 procent av mikroföretagen återfinns.

Mikroföretagens förädlingsvärde fördelar sig något annorlunda med framför allt relativt större andel av förädlingsvärdet (och antal anställda) inom byggverksamhet och lägre inom jordbruk, skogsbruk och fiske.

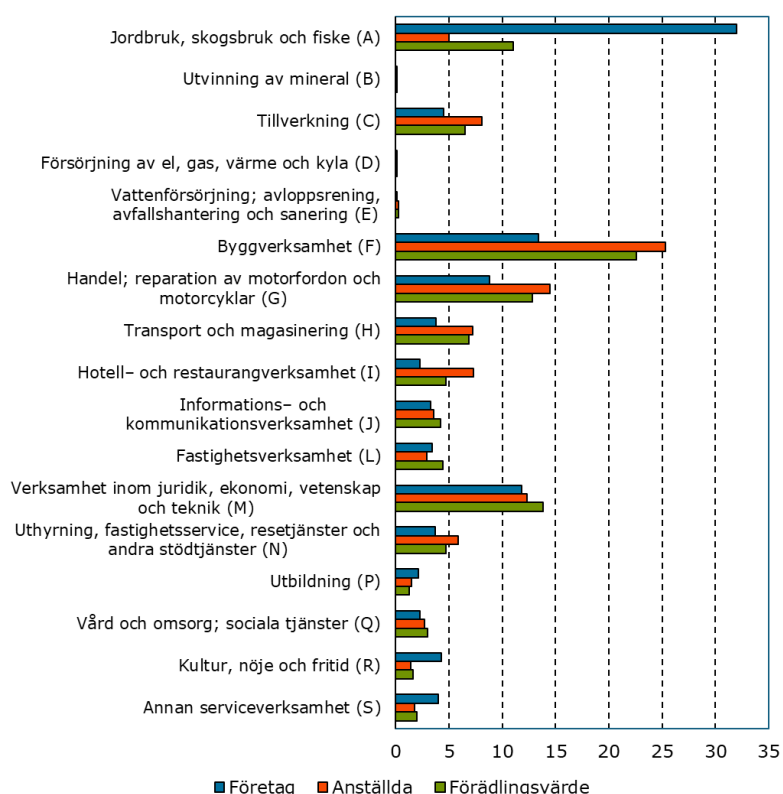
---

<sup>107</sup> I diskussionen nedan används begreppet "mikroföretag" synonymt med mikroföretag som tillhör målpopulationen, det vill säga som är registrerade ägare av en bil eller en lastbil.



**Diagram 3 Mikroföretagens antal, anställda och förädlingsvärde över branscher**

Procent av alla branscher



Anm. År 2021. SNI-kod inom parentes. Totalt antal mikroföretag: 576 597. Totalt antal anställda i mikroföretag: 399 177. Totalt förädlingsvärde alla mikroföretag: 345 270 mdr kr.

Källa: Tillväxtanalys.

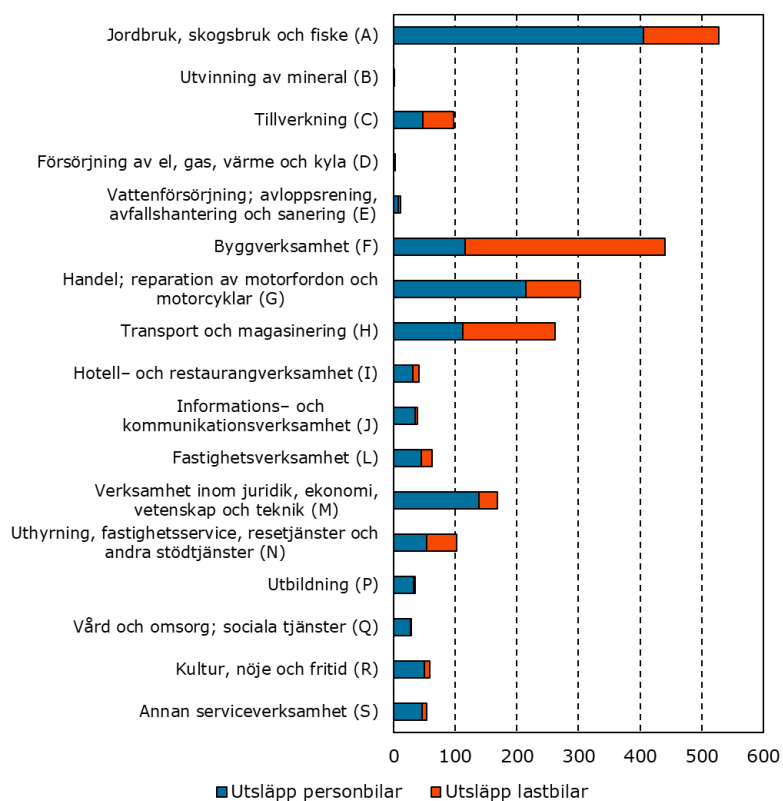
En central variabel för mikroföretagens utsatthet i förhållande till ETS 2 är vägtransporter och de koldioxidutsläpp dessa orsakar, speciellt i förhållande till företagets förädlingsvärde. I den mån det finns skillnader i möjligheten och kostnaden att byta till utsläppssnåla och utsläppsfria fordon mellan personbilar och lastbilar kan även företagens användande av olika fordonstypen vara av intresse. Bland de branscher som har relativt stora utsläpp är användningen av lastbilar speciellt stor för mikroföretag inom byggverksamhet och i transport och magasinering.

Som konstaterades ovan är mikroföretagens genomsnittliga utsläpp per förädlingsvärde klart högre relativt andra företag. De mikroföretag med speciellt höga koldioxidutsläpp per förädlingsvärde återfinns i branscherna skogsbruk (23 kg/tkr), avfallshantering (17 kg/tkr), och vissa transporttjänster samt delar av tillverkningsindustrin. Alla dessa branscher är dock inte stora utsläppare, se **diagram**

**4.**

**Diagram 4 Mikroföretagens utsläpp från personbilar och lastbilar**

Tusen ton CO<sub>2</sub>



Källa: Tillväxtanalys.

### UTSATTA MIKROFÖRETAG

De mikroföretag som hög grad påverkas av priseffekter från ETS 2 och saknar medel för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt är att betrakta som utsatta. De räcker alltså inte med att ha höga transportrelaterade utsläpp för vara ett utsatt mikroföretag utan det bör även kopplas till företagets intäkter samt kostnaden för att byta fordon. Gruppen utsatta bör återfinnas bland företagen med höga koldioxidutsläpp i relation till förädlingsvärde, vilket utgör grunden för vårt mått för att identifiera de utsatta mikroföretagen. Vilka möjligheter mikroföretagen har att byta till mer klimatvänliga drivmedel eller utsläppssnåla fordon är dock svårare att avgöra. Det är åtminstone delvis kopplat till vilka fordon de använder och var de är lokaliserade. I analysen nedan beskrivs bland annat i vilken kommundyp de utsatta företagen verkar och om de primärt använder lastbil eller personbil, men det är inte möjligt att utifrån endast dessa observationer dra tydliga slutsatser kring företagets kostnader och möjligheter att byta till hållbara transportsätt.

### Operationalisering av utsatta mikroföretag

I analysen nedan operationaliseras utsatthet genom att utgå från fördelningen av vägtransportrelaterade koldioxidutsläpp per förädlingsvärde över alla svenska

mikroföretag i målpopulationen. Gränsen för utsatthet dras vid den 90:e percentilen. Detta innebär att

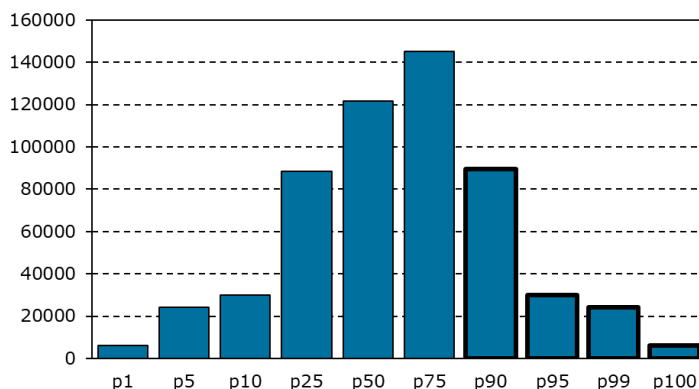
- ett mikroföretag är utsatt om företagets vägtransportrelaterade koldioxidutsläpp per förädlingsvärde överstiger 90:e percentilen (p90) i fördelningen av alla mikroföretag.

Den valda gränsen är på sätt och vis godtyckligt vald, och andra gränsdragningar är naturligtvis möjliga. I **diagram 5** åskådliggörs fördelningen av de svenska mikroföretagen. De utsatta mikroföretagen är staplarna p90 till p100.

Gränsdragningen reducerar företagspopulationen från ca 577 000 till ca 149 000 mikroföretag.<sup>108</sup> Gruppen kan innehålla mikroföretag i alla sektorer, det vill säga avgränsningen är inte gjord efter branschtillhörighet eller regional hemvist. Nedan analyserar hur den grupp är sammansatt och hur ETS 2 kan påverka dem.

#### Diagram 5 Fördelning av mikroföretag med utsläpp från vägtransporter

Företag fördelas inom respektive percentilgrupp efter totala utsläpp från vägtransporter per förädlingsvärde (kg CO<sub>2</sub>/tkr)



Anm. År 2021.

Källa: Tillväxtanalys.

#### Karakterisering av utsatta mikroföretag

De utsatta mikroföretagen släpper i snitt ut 41,2 kilo koldioxid per tusen kronor förädlingsvärde. Det är mer än 20 gånger så mycket som det genomsnittliga företaget i Sverige och drygt 6 gånger mer än det genomsnittliga mikroföretaget. Relativt det genomsnittliga mikroföretaget kör det genomsnittliga utsatta mikroföretaget betydligt mer personbil, drygt 50 procent mer, men samtidigt något färre lastbilsmil.

De totala utsläppen för ett genomsnittligt utsatt mikroföretag är 48 procent högre än genomsnittet för mikroföretag. Utsattheten beror dock som sagt 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 naturligtvis dels beroende på skillnad i mikroföretagens storlek, till exempel om det är enmansföretag eller om de

<sup>108</sup> Om gränsen i stället skulle dras vid den 75:e percentilen blir antalet utsatta mikroföretag ca 294 000, och dras den vid 95:e percentilen minskar antalet till ca 60 000.

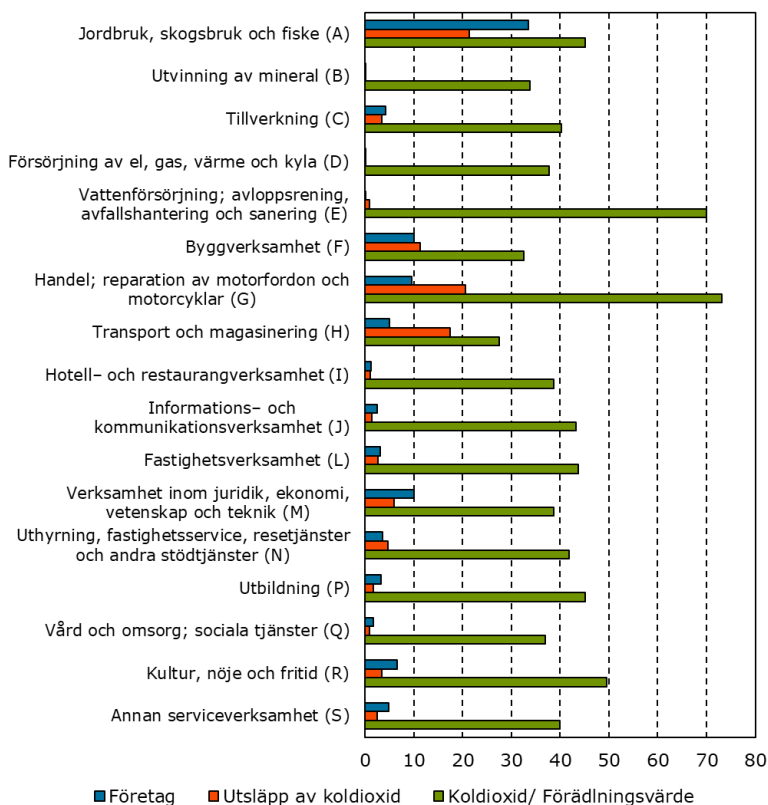
har tio anställda. De utsatta mikroföretagen karakteriseras här bland annat av betydligt färre anställda per företag i genomsnitt.

De utsatta företagen finns i alla branscher, se **diagram 6**. Branschfördelningen är i stora delar snarlik den fördelning som gäller samtliga mikroföretag. Det som kan noteras är att utsatta mikroföretag är, relativt fördelningen av samtliga svenska företag, underrepresenterade inom byggverksamhet och överrepresenterade inom jordbruk och skogsbruk.

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

**Diagram 6 Utsatta mikroföretagens antal, mobila utsläpp och mobila utsläpp per förädlingsvärde över branscher**

Procent respektive kg/tusentals kronor



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.

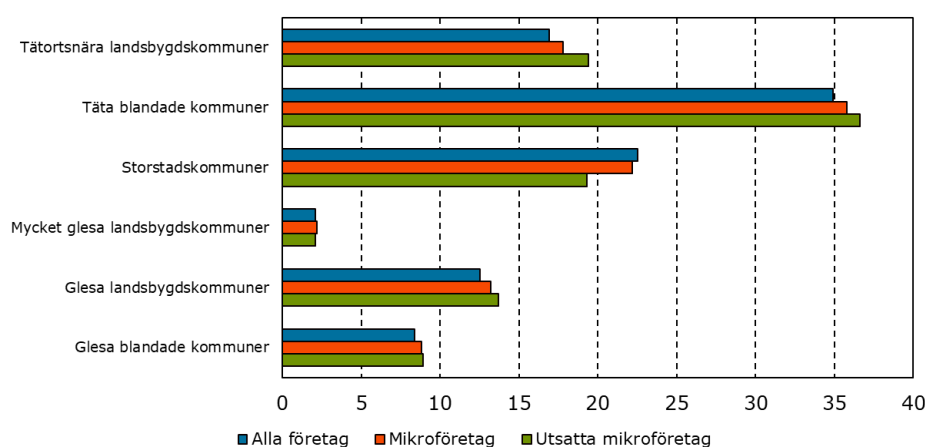
Som konstaterades ovan släpper de utsatta mikroföretagen i genomsnitt ut ca 6 gånger så mycket koldioxid per förädlingsvärde relativt hela gruppen mikroföretag. På branschnivå är utsläppen per förädlingsvärde relativt jämnt fördelade, men ett par branscher sticker ut. Speciellt är det den lilla delbranschen avfallshantering och

återvinning samt den större handelsbranschen som har höga utsläpp per förädlingsvärde. Landtransporter utmärker sig med för gruppen relativt låga utsläpp per förädlingsvärde.

De utsatta företagens fördelning över kommuntyp visas i **diagram 7**. Fördelningen av företag är snarlik oavsett om det är fördelningen av alla företag, mikroföretag eller utsatta mikroföretag. Bland de utsatta mikroföretagen finns, relativt alla mikroföretag, något fler i tätortsnära landsbygdskommuner och något färre i storstadskommunerna. Det är dock svårt att säga att någon speciell kommuntyp kommer att påverkas extra mycket av ETS 2 när det gäller just mikroföretag.

**Diagram 7 Fördelning av företag över kommuntyp**

Procent



Anm. År 2021. Uppdelning enligt Tillväxtverkets FA-regioner. På grund av saknad data summerar blå staplar till 97,4, inte 100, procent.

Källa: Tillväxtanalys.

## PÅVERKAN AV ETS 2 PÅ DE UTSATTA MIKROFÖRETAGEN

Utifrån vår operationalisering av utsatta mikroföretag och ovanstående beskrivningar framgår att vissa branscher sannolikt kommer att påverkas mer av priseffekterna från ETS 2. Utifrån ett statistiskt perspektiv kan den direkta effekten av prisförändringen på kort sikt (50 euro/ton CO<sub>2</sub> år 2028) och medellång sikt (60 euro/ton CO<sub>2</sub> år 2032) beräknas från dataunderlaget. Det är dock viktigt att notera att det endast är en statisk effekt som inte tar hänsyn till att flera företag kommer att byta till eldrivna fordon även utan ETS 2, på både kort och medellång sikt, eller att vissa företag har lättare att substituera bort fossilbränsle i sin produktion än andra. Effekterna av den statiska beräkningen redovisas i **tabell 12**.

**Tabell 20 Preiseffekter av ETS 2 på utsatta mikroföretag**

Kronor och relativt förädlingsvärde

	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
<b>Alla utsatta mikroföretag</b>	<b>3 133</b>	<b>2,3</b>	<b>3 759</b>	<b>2,7</b>

Anm. 2021 års priser. Statisk beräkning baserat på förädlingsvärde och utsläpp för år 2021. SNI-kod inom parentes.

Källa: Tillväxtanalys.

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

På medellång sikt, med ett ETS 2-pris på 60 euro per ton, blir den direkta effekten i denna statistiska analys proportionerligt högre. Om mer dynamiska effekter hade beaktats, till exempel de olika företagens möjligheter att substituera bränslen eller fordon, skulle effektens fördelning mellan branscher kunna bli en annan. En sådan skillnad i möjligheter skulle kunna bero på om företagen i huvudsak använder personbilar i 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.

## Utsatta transportanvändare och transportfattigdom

I den sociala klimatplanen ska medlemsstaterna analysera de sannolika effekterna av den prishöjning som följer av ETS 2 för hushåll. Särskilt ska förekomsten av *transportfattigdom* beaktas. Analysen ska göras på lämplig territoriell nivå med beaktande av nationella särdrag och faktorer. De områden som påverkas mest ska identifieras. Vidare ska antalet *utsatta transportanvändare* beräknas.<sup>109</sup> I detta kapitel operationaliseras definitionerna, och grupperna utsatta transportanvändare och transportfattiga beskrivs och kvantifieras.

### Definition och operationalisering av transportfattigdom och utsatta transportanvändare

I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/955, artikel 2.2, definieras *transportfattigdom* som ”enskilda personers och hushålls oförmåga eller svårighet att bära kostnaderna för privata transporter eller kollektivtrafik eller deras brist på eller begränsade tillgång till transporter som behövs för deras tillgång till grundläggande socioekonomiska tjänster och verksamheter, med beaktande av det nationella och geografiska sammanhanget.”

I samma direktiv, artikel 2.12, definieras *utsatta transportanvändare* som ”enskilda personer och hushåll i transportfattigdom, men även enskilda personer och hushåll, inklusive låginkomsthushåll och lägre medelinkomsthushåll, som i hög grad påverkas av priseffekter när växthusgasutsläpp från vägtransporter inkluderas i

---

<sup>109</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959, Artikel 6.

tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG och som saknar medel för att köpa utsläppsfria och utsläppsnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt, inklusive kollektivtrafik.”

Utifrån ovanstående definitioner är det tydligt att alla transportfattiga som i hög grad påverkas av ETS 2 även är utsatta transportanvändare.<sup>110</sup> Gruppen utsatta transportanvändare innehåller dock även de som har under lägre medelinkomst som i hög grad påverkas av ETS 2. Eftersom Konjunkturinstitutet tidigare konstaterat att det främst är de direkta priseffekterna från ETS 2 som kommer att ha betydelse i Sverige är det främst användare av diesel- eller bensindrivna fordon som kommer att tillhöra gruppen som påverkas av ETS 2 i hög grad. Samtidigt kan personer eller hushåll som inte äger eller använder dessa fordon vara transportfattiga. Dessa personer och hushåll kan enligt Konjunkturinstitutets bedömning vara utsatta transportanvändare, även om det inte är lika tydligt utifrån definitionen. Utifrån sociala klimatfondens allmänna mål om att hantera de sociala konsekvenserna av ETS 2 framgår dock att det primärt är de utsatta transportanvändarna som påverkas av ETS 2 som är i fokus för åtgärder inom sociala klimatplanen.

I Trafikanalys (2024a) föreslås att när transportfattigdom ska tillämpas i Sverige ska hänsyn tas till inkomstnivå, avstånd från bostad till kollektivtrafik, om hushållet är ensamstående med barn, samt om det finns funktionsnedsättning. En individ med låg ekonomisk standard som har långt till kollektivtrafik *eller* är ensamstående med barn *eller* har en funktionsnedsättning är en transportfattig individ. Denna definition kan tillämpas när transportfattigdom ska beräknas. Den är dock svårare att använda när antalet *utsatta transportanvändare* ska beräknas utifrån det huvudsakliga syftet med den sociala klimatfonden. Detta eftersom det inte går att särskilja de transportfattiga som i hög grad påverkas av ETS 2. Det krävs kriterier som indikerar om personen påverkas av ETS 2, och dessutom saknar medel för att köpa utsläppsfria och utsläppsnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt, inklusive kollektivtrafik.

Trafikanalys förslag till hur transportfattigdom ska definieras kan motiveras utifrån att ensamstående ofta har en komplex vardag som ofta leder till tidsbrist. Bilen blir för denna grupp ett sätt att hantera tidsbristen i stället för att gå, cykla eller resa kollektivt för att hämta/lämna barn, eller utföra andra vardagssysslor. För de som har långt till kollektivtrafik blir bilen ett alternativ som ofta sparar mycket tid i stället för att gå eller cykla till kollektivtrafikhållplatsen. Lång väg till kollektivtrafik kan också innebära att antalet avgångar är begränsade, vilket ytterligare ökar behovet av en bil. Att ha en funktionsnedsättning kan innebära svårigheter att förflytta eller orientera sig till närmaste hållplats med relevant kollektivtrafikutbud.

Konjunkturinstitutet har försökt fånga dessa dimensioner så långt det är möjligt i de nationella register som finns kopplade till FASIT-modellen. FASIT-modellen och dess

---

<sup>110</sup> Notera att definitionerna på byggnadssidan skiljer sig från motsvarande definitionen på transportsidan på så sätt att alla energifattiga tydligt också ingår i gruppen utsatta hushåll, men det är inte utifrån definitionen lika tydligt att alla transportfattiga ingår i gruppen utsatta transportanvändare. Det primära syftet med sociala klimatfonden är dock att finansiera åtgärder riktade mot de som påverkas av införandet av ETS 2, även om det finns möjlighet att rikta vissa åtgärder mot andra energi- och transportfattiga.



befintliga på registeruppgifter, eller uppgifter som under uppdragstiden kan göras tillgängliga i detta urval, är således en utgångspunkt för möjliga kriterier vid definitionen av transportfattigdom. I FASIT-modellens underliggande register finns tillgång till inkomstuppgifter på hushållsnivå och familjesammansättning. Trafikanalys har bistått med definitionen av vilka områden som ska utgöra stödområden.<sup>111</sup> Uppgifter om funktionsnedsättning hämtas från SCB:s undersökning om levnadsförhållanden och har matchats på FASIT-modellens urval.

Baserat på det förslag till transportfattigdom som beskrivs i Trafikanalys (2024a) operationaliseras begreppet transportfattigdom som att en individ är *transportfattig* om den

- tillhör ett hushåll med låg ekonomisk standard, det vill säga ett hushåll som har lägre ekonomisk standard än 60 procent av medianen i riket, och bor i ett stödberättigat område eller är ensamstående med barn eller har en funktionsnedsättning.

När det gäller kriterierna för *utsatt transportanvändare* utgås från ovanstående definitionen av transportfattigdom samt definitionen i direktivet. De personer och hushåll som i hög grad påverkas av ETS 2 är de som direkt använder bensin eller diesel vid transporter. Ett hushåll eller en individ konkretiseras som en *utsatt transportanvändare*

- om hushållet eller individen är transportfattig *eller* har en ekonomisk standard som är lägre än 80 procent av medelinkomsten i befolkningen och har en personbil med förbränningsmotor i trafik (med en positiv årlig körsträcka), och bor i ett stödberättigat område.

## Beräkning av antalet transportfattiga och utsatta transportanvändare

### TRANSPORTFATTIGA

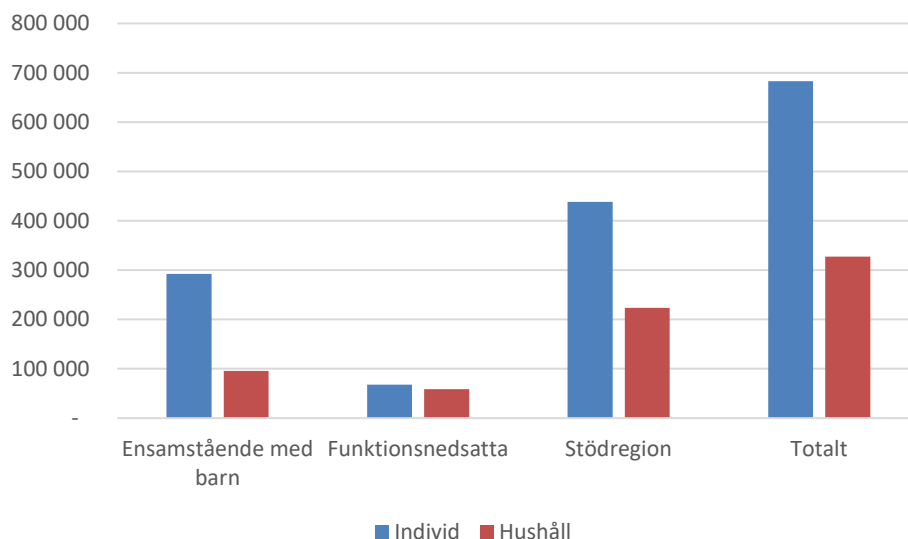
Med transportfattiga hushåll avses, enligt definitionen ovan, hushåll med låg ekonomisk standard som bor i ett stödberättigat område, eller är ensamstående med barn, eller har en funktionsnedsättning. Totalt uppgår antalet transportfattiga hushåll till ca 330 000, se diagram 8. I dessa hushåll bor totalt sett 680 000 personer. Av diagrammet framgår hur definitionens olika kriterier bidrar till det totala antalet transportfattiga. Eftersom definitionen av transportfattigdom inte innehåller uteslutande grupper kan en individ vid sidan av att den har låg ekonomisk standard uppfylla ett eller flera kriterier för transportfattigdom. Det största bidragen kommer

---

<sup>111</sup> Totalt är de stödberättigade områdena 177 landsbygdskommuner samt 433 områden klassificerade av SCB som DeSO kategori A (2018). Utgångspunkten är områdenas gleshet och begränsade tillgång till kollektivtrafik. Landsbygdskommuner är samtliga kommuner i kommungrupp 3–6 enligt Tillväxtverkets gruppering. De 433 DeSO A-områdena är de områden som ligger i kommungrupperna 1–2 enligt Tillväxtverket gruppering. (DeSO, demografiska statistikområden, delar in Sverige i 6 160 områden. Se vidare [www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso--demografiska-statistikomraden/](http://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso--demografiska-statistikomraden/).)

från de som bor i en stödregion eller är ensamstående med barn medan de funktionsnedsatta bidrar i en mindre omfattning.

**Diagram 8 Antalet transportfattiga, totalt och i definitionens olika delar**



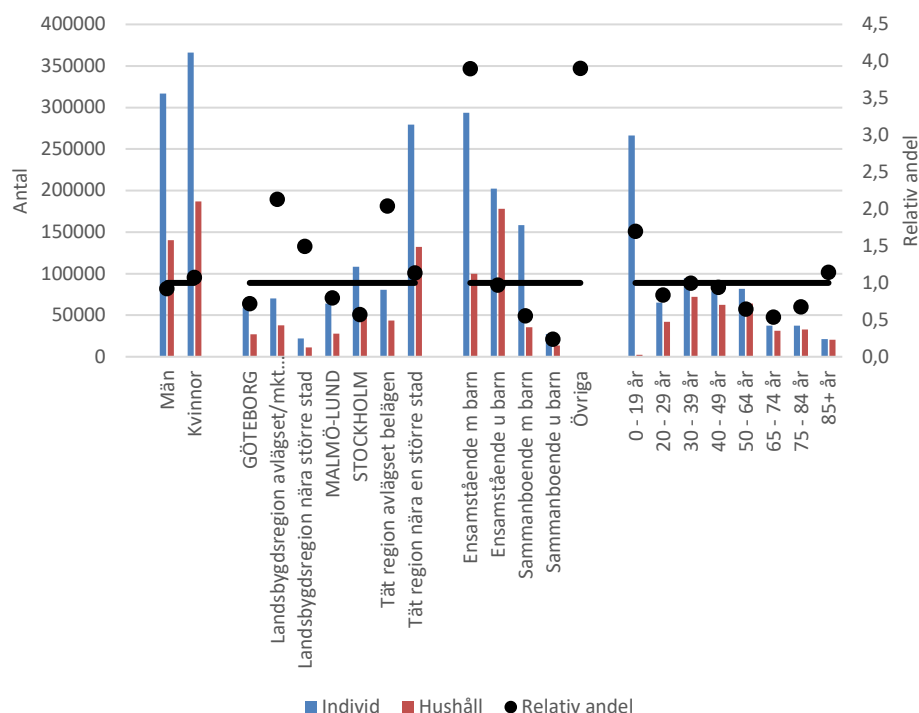
Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR)

Att ensamstående med barn utgör en så stor andel av de transportfattiga förklaras delvis av att även barnen inkluderas vid beräkningen av antalet individer som bor i transportfattiga hushåll. Av **diagram 9** framgår hur antalet transportfattiga individer och hushåll fördelar över olika åldrar, familjetyper, regioner samt kvinnor och män. Åldersmässigt är de flesta individer barn eller unga i åldrarna 0–19 år. I övrigt är det framför allt familjer i åldrarna 30–64 år som är transportfattiga, medan antalet transportfattiga pensionärer är betydligt färre.

En regional uppdelning visar att de flesta transportfattiga finns i regionen *tät region nära en större stad*. Det är den regionstyp som till befolkningen är störst och som finns geografiskt på ett antal olika grupperingar över hela landet. Vid sidan av denna region finns flest transportfattiga i storstäderna Stockholm och i tät region avlägset belägen. Antalet transportfattiga är fler bland kvinnor än män. Det kan sannolikt förklaras av att gruppen ensamstående med barn utgörs av fler kvinnor än män.

Av **diagram 9** framgår också den relativa andelen i respektive kategori i förhållande till sin representation i befolkningen. Ett värde större än ett innebär att gruppen är överrepresenterad bland de transportfattiga i förhållande till sin representation i befolkningen. På motsvarande sätt innebär ett värde mindre än ett att gruppen är underrepresenterad i förhållande till sin andel av befolkningen. Av diagrammet framgår att barn och unga 0–19 år är överrepresenterade bland de transportfattiga liksom ensamstående med barn. En överrepresentation finns också bland de som bor i *en tät region avlägset belägen* eller i en *landsbygdsregion*.

**Diagram 9 Antalet transportfattiga individer fördelat efter ålder, kön, region och familjetyp.**



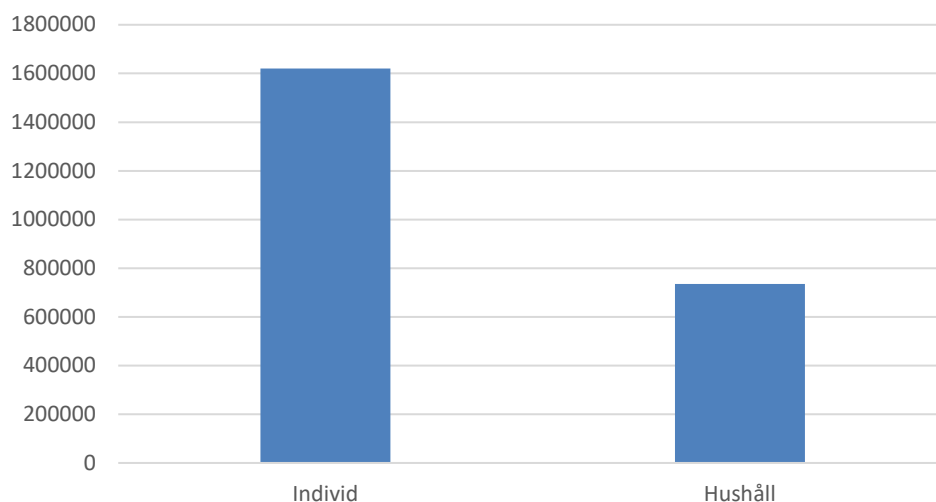
Anm. Relativ andel sätter antal transportfattiga i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation.

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

## UTSATTA TRANSPORTANVÄNDARE

Med utsatta transportanvändare avses, enligt definitionen ovan, alla hushåll som är transportfattiga. Till de utsatta transportanvändarna räknas också de hushåll som har en ekonomisk standard lägre än 80 procent av medelinkomsten i befolkningen och har en personbil med förbränningsmotor med en positiv årlig körsträcka samt bor i ett stödberättigat område. Totalt är antalet utsatta transportanvändare omkring 1,6 miljoner individer, fördelat på ca 735 000 hushåll.

**Diagram 10 Antal utsatta transportanvändare**

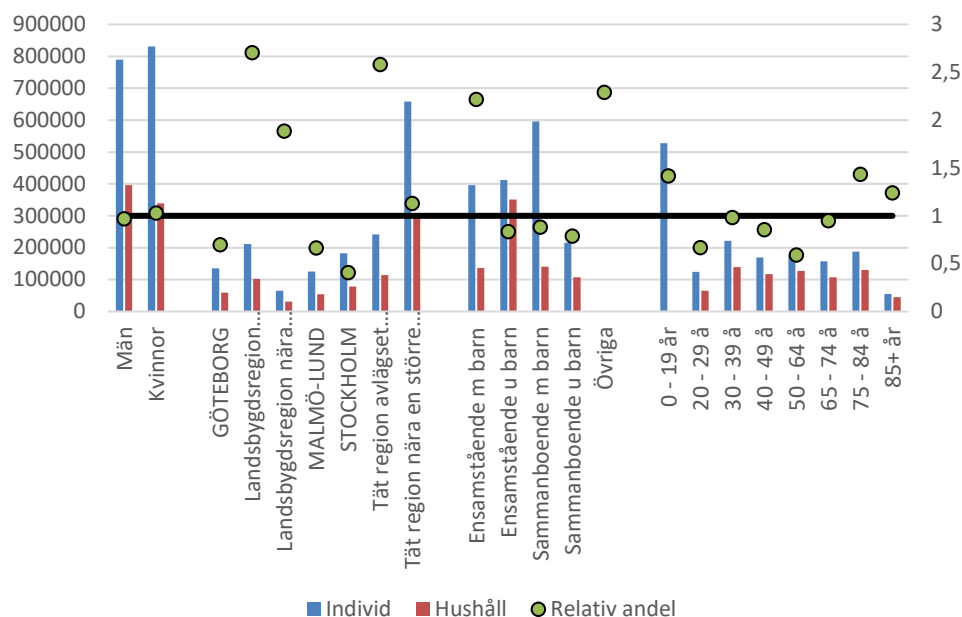


Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR)

De flesta utsatta transportanvändarna är barn och unga i åldrarna 0–19 år. Vid sidan av barn och unga utgörs de utsatta transportanvändarna främst av personer i åldrarna 30–64 år. Antalet minskar sedan med stigande ålder. Sett till antalet individer är det vid sidan av ensamstående med barn framför allt sammanboende med barn som är utsatta transportanvändare. Det förklaras av att barn och unga utgör en stor del av sammanboende med barn. Sett till antalet *hushåll* är det ensamstående utan barn som utgör den största gruppen bland de utsatta transportanvändarna. De allra flesta bor i en *tät region nära en större stad*. De utsatta transportanvändarna är sett till antalet individer något fler kvinnor än män.

Av **diagram 11** framgår också respektive grupps relativa andel bland de utsatta transportanvändarna. Med den relativa andelen avses respektive kategoris representation bland de utsatta transportanvändarna i förhållande till dessa kategoriers representation i befolkningen. Bland de grupper som är överrepresenterade bland de utsatta transportanvändarna märks barn och unga 0–19 år, personer i åldrarna 75–84 år, ensamstående med barn och boende i *landsbygdsregioner* eller i *tät region avlägset belägen från en större stad*. Boende i storstäder som *Stockholm*, *Göteborg* och *Malmö* är underrepresenterade bland de berörda, vilket till stor del hänger samman med att boende i dessa regioner inte ingår i de definierade stödområdena.

**Diagram 11 Antalet utsatta transportanvändare efter ålder, kön., region och familjetyp**



Anm. Relativ andel sätter antal utsatta transportanvändare i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation.

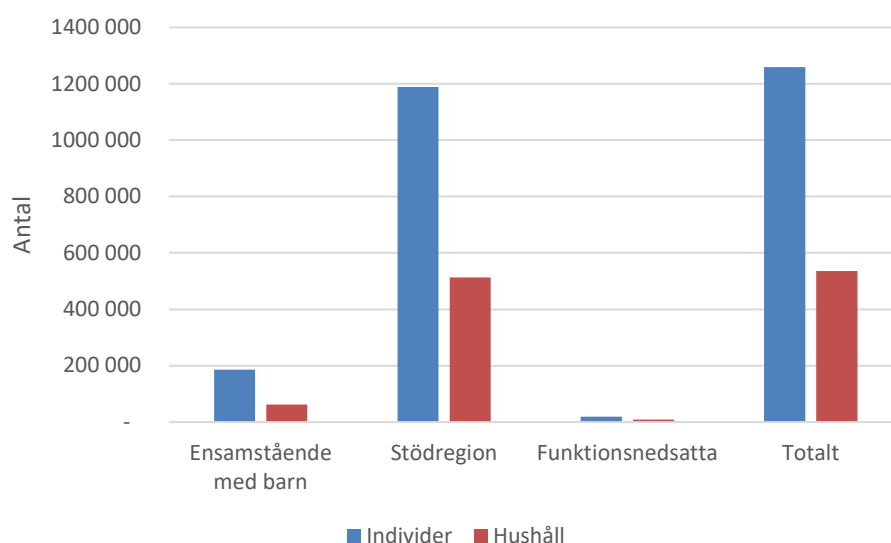
Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

## ETS 2 påverkan på transportfattiga och utsatta transportanvändare

De utsatta transportanvändare som direkt påverkas av ETS 2 är de hushåll som har bil. Definitionen av transportfattiga och utsatta transportanvändare innebär att ökade bränslepriser inte påverkar *antalet* transportfattiga eller utsatta transportanvändare i den statiska bedömning som görs här.<sup>112</sup> Totalt sett beräknas antalet utsatta transportanvändare som berörs av ETS 2 till omkring 1 260 000 individer, fördelat på ca 540 000 hushåll, se **Diagram 12**.

<sup>112</sup> Däremot förändras antalet utsatta transportanvändare över tid då vissa slutar vara bilägare och andra byter sin fossilbränsledrivna bil mot en elbil. Denna utveckling är delvis autonom men beror också på bränsleprisernas utveckling och därmed även ETS 2. Se vidare i kapitel 6.

**Diagram 12 Antalet utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2**

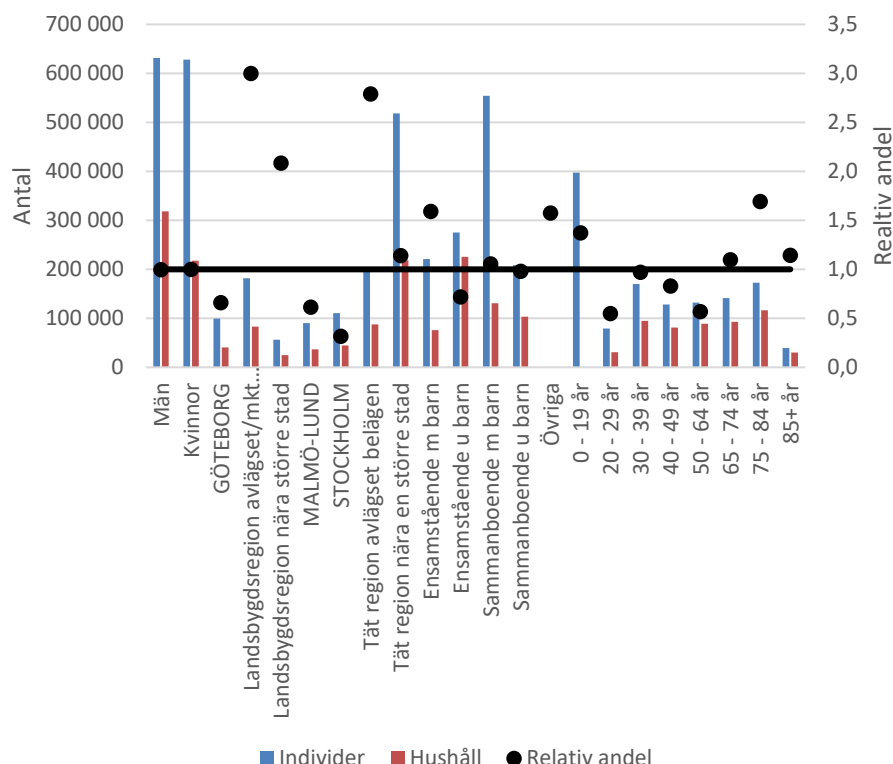


Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

De flesta utsatta transportanvändarna som påverkas av ETS 2 är barn och unga i åldrarna 0–19 år. Totalt sett utgör gruppen 0–19-åringar nästan hälften av de utsatta transportanvändarna. Vid sidan av barn och unga är det främst personer i åldrarna 30–39 år och 75–84 år som påverkas. Ur ett individperspektiv är det framförallt sammanboende med barn som berörs av de ökade bränslepriserna. En stor del av dessa är dock barn och unga. Sett till antalet hushåll är det ensamstående med barn som utgör den största gruppen. De allra flesta bor i en *tät region nära en större stad*. De utsatta transportanvändarna är jämnt fördelade mellan kvinnor och män.

Av **Diagram 13** framgår också respektive grupps relativa andel bland de utsatta transportanvändarna som berörs av ETS 2. Bland de grupper som är överrepresenterade bland de som berörs av ETS 2 märks barn och unga 0–19 år och personer äldre än 65 år. Överrepresenterade är också ensamstående med barn och boende i *landsbygdsregioner* eller i *tät region avlägsen belägen från en större stad*. Boende i storstäder som *Stockholm*, *Göteborg* och *Malmö* är underrepresenterade bland de berörda, vilket hänger samman med att endast ett fåtal boende i dessa regioner tillhör ett stödberättigat område.

**Diagram 13 Antalet utsatta transportanvändare som påverkas av ETS 2 fördelat efter ålder, kön, region och familjetyp.**



Anm. Relativ andel sätter antal utsatta transportanvändare i respektive grupp i relation till gruppens andel av befolkningen. Relativ andel över ett indikerar överrepresentation.

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR).

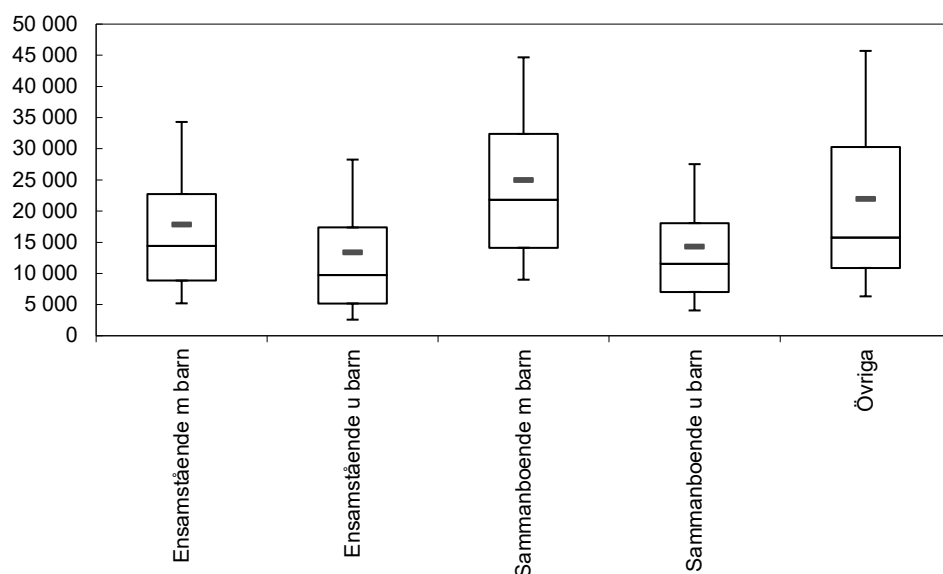
#### Utgifter för drivmedel för utsatta transportanvändare som berörs av ETS 2

Utgifterna för drivmedel varierar mellan olika familjetyper beroende på hushållssammansättning och var man bor i landet. Generellt gäller att utgifterna för drivmedel är högre i hushåll med barn än i hushåll utan barn, och hushåll på landsbygden har högre utgifter för drivmedel än hushåll i storstäderna. Av **Diagram 14** framgår hur utgifterna för drivmedel fördelar sig mellan olika familjetyper. Redovisningen avser gruppen utsatta transportanvändare som berörs av ETS 2.

Av figuren framgår att sammanboende med barn är den hushållstyp som har störst utgifter för drivmedel. I genomsnitt uppgår utgifterna för fossila drivmedel till ca 25 000 kronor per år för sammanboende med barn. För ensamstående med barn är motsvarande siffra ca 18 000 kronor per år, medan hushåll utan barn i genomsnitt lägger ca 14 000 kronor per år. För samtliga hushållstyper är variationen mellan olika hushåll stor. Störst är spridningen för sammanboende med barn där utgifterna för drivmedel varierar mellan ca 9 000–45 000 kronor per år.

**Diagram 14 Drivmedelskostnader för utsatta transportanvändare per familjetyp**

Kronor per år



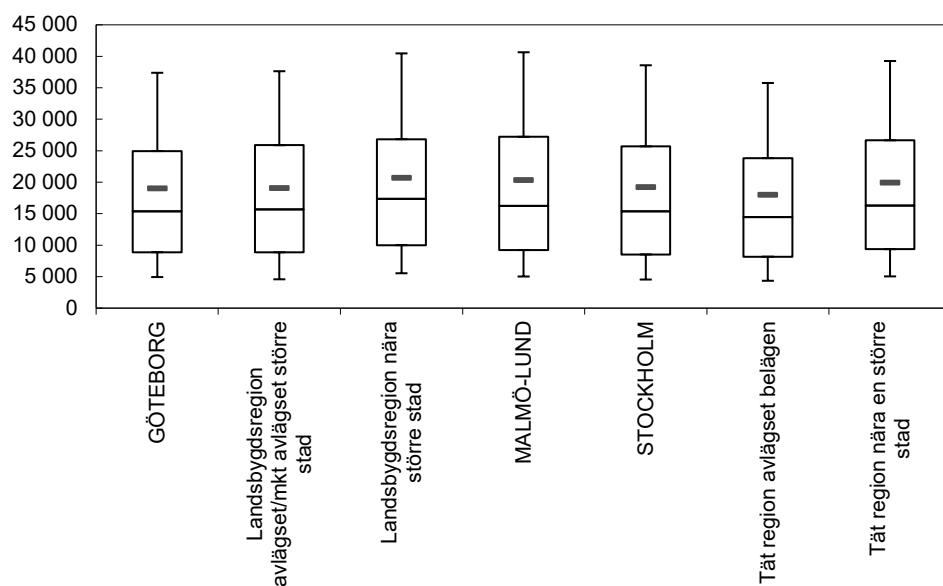
Anm. Avser år 2022. Boxens armar avser 10:e respektive 90:e percentilen. Kanterna på boxen avser 25:e respektive 75:e percentilen. Medianen är heldragen linje i boxen. Medelvärde visas med streck i boxen.

Källa: Egna beräkningar (SCB, STAR)

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

**Diagram 15 Drivmedelskostnader för utsatta transportanvändare per regiontyp**

Kronor per år



Anm. Avser år 2022. Boxens armar avser 10:e respektive 90:e percentilen. Kanterna på boxen avser 25:e respektive 75:e percentilen. Medianen är heldragen linje i boxen. Medelvärde visas med streck i boxen.



### Effekten för hushållens utgifter för drivmedel till följd av ETS 2

För gruppen utsatta transportanvändare som har bil och därmed berörs av ETS 2 uppgår utgifterna för fossila drivmedel i genomsnitt till 19 500 kronor per år. Införande av ETS 2 bedöms öka bensin- och dieselpriiser med upp till 1,36 respektive 1,53 kronor per liter (exklusive moms).<sup>113</sup> Under dessa antaganden om prisökningar beräknas det årliga genomsnittliga utgifterna för fossila drivmedel öka med drygt 1 600 kronor. Den grupp som påverkas mest är sammanboende med barn, vilket ovan visats vara den grupp som har de största utgifterna för fossila drivmedel idag. För denna grupp beräknas utgifterna öka med ca 2 500 kronor per år. För ensamstående med barn ökar utgifterna för fossila drivmedel med 1 700 kronor, och för ensamstående utan barn och sammanboende utan barn är ökningen 1 150 respektive 1 400 kronor.

Utifrån ett regionalt perspektiv är prispåverkan av ETS 2 mellan olika regioner betydligt mindre än skillnaderna mellan olika familjetyper. Som noterats ovan är skillnaden mellan utgifter för drivmedel i olika regioner relativt små. Därmed påverkas boende i de olika regionerna i ungefär lika stor utsträckning. Störst är effekten i landsbygdregioner när större stad där utgifterna beräknas öka med ca 1 700 kronor. Minst ökar utgifterna för drivmedel i täta regioner avlägset belägna (1 500 kronor).

## Effekter av en riktad elbilspremie

För att bedöma effekten av en åtgärd som är en del av den sociala klimatplanen på kort och medellång sikt behöver utvecklingen utan åtgärd beskrivs (ett referensalternativ/-scenario). Denna utveckling ska vara konsistent med Sveriges uppdaterade energi- och klimatplan (NEKP) från 2024.<sup>114</sup> För analys av en (riktad) elbilspremie är det speciellt utvecklingen av fordonsflottan som är i fokus. En modellbaserad uppskattning av fordonsflottans utveckling baserad på de antaganden som görs i NEKP har tagits fram av Trafikverket och utgör en grund för den utveckling som beskrivs nedan.<sup>115</sup>

För att kunna utföra analysen på en tillräckligt disaggregerad nivå utgår beräkningarna, i likhet med beräkningar i föregående kapitel, från uppgifter i FASIT-modellen.<sup>116</sup> Tillsammans med antaganden och framskrivningar av för uppgiften relevanta parametrar kan en utveckling av fordonsflottan (referensalternativet) för de grupper som elbilspremien riktar sig mot beskrivas. Därefter beräknas utvecklingen med elbilspremien (jämförelsealternativet) och sätts i relation till utvecklingen i referensalternativet. Analysen är därmed till stor del statisk och fokuserad på effekter på de berörda hushållsgrupperna. Det görs ingen ny modellbaserad bedömning av hur

---

<sup>113</sup> Givet att utsläppsrätterna kostar ca 60 euro per ton CO<sub>2</sub>e, fasta priser 2023 års nivå. Se avsnitt 2.3.

<sup>114</sup> Europeiska kommissionen (2025).

<sup>115</sup> Dessa beräkningar baseras på antagandena i NEKP men har i vissa delar uppdaterats till Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen (Regeringen, 2024b; Naturvårdsverket, 2025).

<sup>116</sup> Se Konjunkturinstitutet (2024a).

hushållens beteende, och hur andra delar av ekonomin, förändras mellan basåret och framtida målår.<sup>117</sup>

## PRISEFFEKTEN AV ETS 2

Bränslepriserna utveckling baseras på ingångsvärden för oljepris som rekommenderas av kommissionen.<sup>118</sup> Tillsammans med antaganden om utvecklingen av reduktionsplikten, de punktskatter som belastar drivmedlen samt ETS 2 ges utvecklingen av pumppriserna som konsumenten möter på kort och medellång sikt.<sup>119</sup> Antaganden kring punktskatter och reduktionsplikt utgår från beslutade nivåer. De bränslepriser som blir resultatet med ETS 2-priserna på kort (2028) och medellång (2032) sikt visas i **Tabell 13**.

**Tabell 21 Bränslepriser med ETS 2 på kort och medellång sikt**

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

Anm. 2023 års priser inkl. moms. Beslutade punktskatter och reduktionspliktsnivåer (2025). Emissionsfaktorer (fossil komponent): Bensin 72,0 g CO<sub>2</sub>e/MJ (0,0322 TJ/m<sup>3</sup>); Diesel 72,0 g CO<sub>2</sub>e/MJ (0,0353 TJ/m<sup>3</sup>). Pris ETS 2: 50 euro/ton 2028; 60 euro/ton 2032. Växelkurs: 10,9 kronor per euro.  
Källa: Energimyndigheten

## BILPARKENS UTVECKLING UTAN ELBILSPREMIE

I den utveckling som är konsistent med Sveriges nationella energi- och klimatplan (NEKP) ökar antalet personbilar i ekonomin knappt fyra procent mellan 2024 och 2032. Samtidigt ökar andelen elbilar i ekonomin kraftigt under denna period. Mellan 2024 och 2032 växer elbilsandelen från ca 7 procent till drygt 33 procent (se Diagram 16). En orsak till detta är EU:s utsläppskrav på nya bilar.<sup>120</sup> En annan anledning är den (policyberoende) tekniska utvecklingen som minskar den kostnadsnackdel som elbilar för närvarande har relativt bilar med förbränningsmotor.

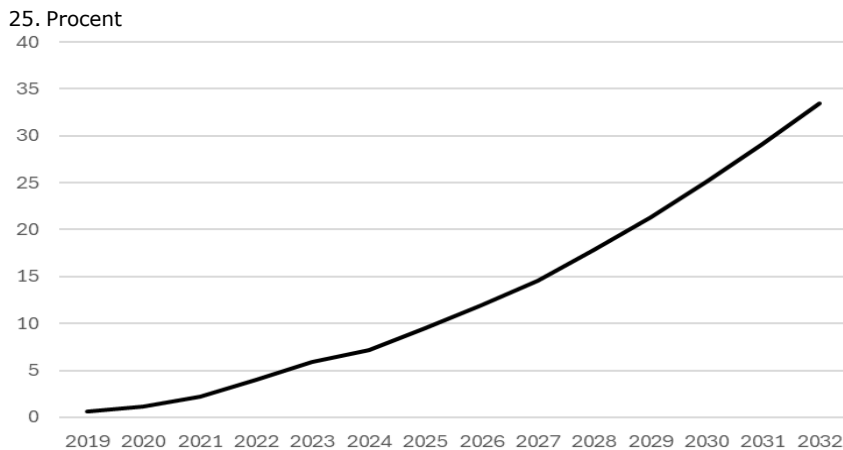
<sup>117</sup> För att göra en modellbaserad analys av beteendeförändringar krävs mer omfattande modellberäkningar med en helt annan modelltyp som normalt inte lämpar sig för att bedöma effekten på samma detaljerade nivå. Mervärdet av en sådan beräkning, till exempel med en beräkningsbar allmän jämviktsmodell, är dock sannolikt begränsat. Detta eftersom den typen av jämviktsanalys sällan lämpar sig för den (relativt korta) tidshorisont som är aktuell här, och eftersom de indirekta effekterna som en mer sofistikerad analys kan beakta sannolikt är små av de relativt begränsade prisförändringarna som uppstår i analysen.

<sup>118</sup> Kommissionens rekommendation för scenario med existerade policyinstrument och åtgärder (WEM).

<sup>119</sup> Se redogörelse i kapitel 2.

<sup>120</sup> I beräkningarna antas en exogen "korssubventionering" som ska spegla hur EU:s koldioxidkrav styr mot snabbare ökning av andelen elbilar i nybilsförsäljningen (Regeringen, 2024b).

**Diagram 16 Andel elbilar i den svenska personbilsflottan 2019 till 2032**



Källa: Trafikverket

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

I beräkningarna är utgångspunkten att personbilsparken i gruppen utsatta transportanvändare växer i direkt proportion med personbilsparken i hela ekonomin, det vill säga med knappt fyra procent fram till 2032.<sup>121</sup> Den totala personbilsparkens teknikutveckling speglar även personbilsparken som ägs av utsatta transportanvändare.<sup>122</sup> Denna grupp äger dock i genomsnitt äldre personbilar vilket medför att den tekniska utvecklingen ligger efter den som sker i hela personbilsparken. Genomsnittsåldern för personbilar i hela den svenska personbilsparken är drygt 11 år.<sup>123</sup> Bland de utsatta transportanvändarna och de transportfattiga är medianbilen 3–5 år äldre.<sup>124</sup> Detta indikerar att fordonsflottans teknik ligger ett antal år efter i dessa grupper relativt den som gäller för hela ekonomin. Samtidigt har den svenska personbilsflottans genomsnittliga ålder ökat över åren historiskt sätt, möjligen något

<sup>121</sup> Även befolkningen växer under denna period. I beräkningarna antas att gruppen utsatta transportanvändare växer i proportion med befolkningen som helhet. Utgångspunkten för befolkningsutvecklingen är SCB:s befolkningsprognos.

<sup>122</sup> Om vi här inkluderar de bilägare med elbilar i denna grupp, det vill säga de som uppfyller alla krav för att vara utsatta transportanvändare förutom kravet att de inte får äga en elbil.

<sup>123</sup> Enligt Trafikanalys statistik, <https://www.trafa.se/vagtrafik/hur-gamla-ar-olika-typer-av-vagfordon-11486/#>.

<sup>124</sup> Uppgifter från FASIT-modellens data.

mer bland de utsatta transportanvändarna än i genomsnitt för hela personbilsparken.<sup>125</sup>

I beräkningarna nedan antas, baserat på dessa observationer, att eftersläpningen i fordonsteknik är 5 år för de utsatta transportanvändarna. För de transportfattiga är medianbilen ytterligare ca ett år äldre. De ligger därmed 6 år efter i fordonsparkens teknik. Enligt referensalternativet som beskrevs ovan ökar andelen elbilar i personbilsflottan från 5,9 procent 2023 till 11,9 procent 2026, 17,8 procent 2028 och 33,4 procent 2032. Med en fordonsteknik och andel elbilar bland utsatta transportanvändare som ligger ungefär 5 år efter hela ekonomin bör elbilsandelen för denna grupp öka till år 2028 respektive 2032 som hela ekonomins personbilspark gör till åren 2023 respektive 2028. Transportfattiga ligger ytterligare ett år efter. Den elbilsutveckling som följer av dessa antaganden redovisas i **Tabell 14**.

**Tabell 22 Andelar elbilar i ekonomin och målgrupperna utan elbilspremie på kort och medellång sikt**

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

Anm. Utveckling av hela elbilsflottan i referensalternativet samt med 5 års fördröjning hos de utsatta transportanvändarna, samt 6 års fördröjning i gruppen transportfattiga. Notera att elbilsandelen visar andelen för hushåll som uppfyller alla krav för att tillhöra gruppen *förutom* kravet att de inte ska äga elbil.

Källa: Trafikverket

Elbilsandelsökningen under stödperioden i gruppen utsatta transportanvändare motsvarar en ökning med ca 33 000 mellan 2026 till 2028 och 108 000 mellan 2026 och 2032, givet att det totala antal bilar i gruppen förändras i proportion med det totala antalet bilar i ekonomin över den aktuella tidsperioden.<sup>126</sup> Motsvarande ökning för transportfattiga är 5 400 elbilar till 2028 och 20 700 till 2032. Detta är alltså antalet fossildrivna bilar som ersätts med elbilar från gruppen och därmed (approximativt) antalet hushåll som slutar vara utsatta transportanvändare som drabbas av ETS 2 i hög grad i referensalternativet, det vill säga i scenariot med beslutade åtgärder men utan elbilspremien.

## EFFEKTEN AV ÅTGÄRDER INOM DEN SOCIALA KLIMATPLANEN

När elbilspremien införs är utgångspunkten för beräkningarna att alla de hushåll som kan utnyttja premien och som ändå hade köpt en ny eller begagnad elbil ett enskilt år under stödperioden enligt jämförelsealternativet kommer att göra det. Detta gäller

<sup>125</sup> De utsatta transportanvändarnas bilpark kan eventuellt förväntas åldras relativt sett mer bland annat då relativt många bilar exporteras från Sverige inom fem år. Under 2024 var drygt 60 procent av de exporterade bilarna under fem år gamla. För tio år sedan var majoriteten av de exporterade bilarna äldre än 15 år. Elbilarna utgjorde 12 procent av de exporterade begagnade personbilarna 2024 men endast ca 6 procent av bilarna i trafik (Trafikanalys, 2024b).

<sup>126</sup> Enligt Trafikverkets beräkningar utgående från antagandena i NEKP ökar antalet personbilar i ekonomin med drygt 3 procent mellan 2026 och 2032.

under förutsättning att alla inom målgruppen som ansöker om elbilspremién också kan erhålla den, det vill säga att det finns tillräckligt med avsatta medel under det aktuella året. I detta fall är det relativt enkelt att uppskatta den ”extra effekt” som premiären har på elbilsinnehavet, det vill säga premiärens additionalitet. Den motsvarar då antalet elbilar som säljs i målgruppen (med premie) minus de bilar som målgruppen skulle köpa utan premie.<sup>127</sup> Om efterfrågan överstiger de avsatta medlen är det inte lika självklart hur additionaliteten bör beräknas (se ruta 1 nedan). Hur stor efterfrågan blir är svår att uppskatta i förhand. Men baserat på en enkätstudie<sup>128</sup> ges en indikation av antalet hushåll som önskar köpa elbil när premiären införs. I beräkningen antas därefter att alla hushåll som är stödberättigade och som vill köpa elbil med premie har samma sannolikhet att erhålla premiären. De additionella elbilarna blir de bilar som köps av gruppen som inte skulle köpa elbil utan premie.

Om förnyelsen av fordonsflottan följer den som redovisats ovan blir premiärens additionella effekt på kort sikt de fossildrivna bilarna som ersätts av elbilar utöver bilarna som enligt referensalternativet tillkommer i målgruppen (utan premie) åren mellan 2026 och 2028. Motsvarande siffra för medellång sikt beräknas som de ”extra” elbilar som tillkommer åren mellan 2026 och 2032. Givet de tillgängliga medlen och den premienivå som specificerats kommer antalet elbilar överstiga den mängd elbilar som säljs till målgruppen under alla år premiären finns tillgänglig. Denna additionalitet är som störst första året, nästan 100 procent av de stödberättigade bilarna, för att därefter avta till ner mot 80 procent de sista stödåren.

Den additionella effekten av premiären på kort sikt (fram till 2028) knappt 74 000 elbilar vilket motsvarar 88 procent av elbilarna som köps med premie. På medellång sikt blir den additionella effekten drygt 92 000 elbilar vilket motsvarar knappt 88 procent av de ca 105 000 bilarna som erhåller elbilspremie under hela perioden fram till 2032. I gruppen transportfattiga som i referensalternativet har en långsammare ökning av elbilsandelen är additionaliteten på kort och medellång sikt 57 respektive 56 procent (se Tabell 15 Antalet tillkommande elbilar med elbilspremie relativt jämförelsescenariot på kort respektive **medellång sikt**).<sup>129</sup>

---

<sup>127</sup> Den effekt som uppkommer när en premie ges till inköp av begagnade elbilar är inte självklar. Det beror bland annat på hur export och import av personbilar påverkas samt hur nybilspriserna påverkas. Se vidare diskussion nedan.

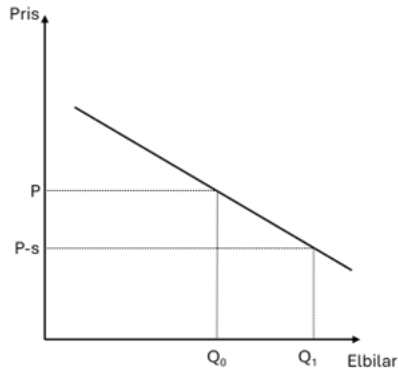
<sup>128</sup> Enkätstudie utförd av konsultföretaget Ramboll på uppdrag av Naturvårdsverket inom detta regeringsuppdrag (Ramboll, 2025). Enkätundersökningen ger dock endast en ögonblicksbild. För att tillämpa enkätresultaten i beräkningen har ett antagande gjorts om att denna ögonblicksbild är representativ för stödperioden.

<sup>129</sup> Det är dock inte enkelt att bedöma hur stor andel av elbilspremiären som används av gruppen transportfattiga respektive övriga i målgruppen. Det finns ingen öronmärkning av medlen till någon specifik del av målgruppen. I beräkningarna görs antagandet att premiären fördelas till undergruppen transportfattiga i proportion till den relativa mängden köpta elbilar utan stöd. Utan information om gruppernas relativa priselasticiteter är det dock svårt att bedöma styrkan i detta antagande.

### Ruta 1 Elbilspremiens additionalitet

Figuren nedan illustrerar efterfrågan på elbilar inom målgruppen för elbilspremie vid ett givet år. Efterfrågan på bilarna vid olika pris beskrivs av linjen D som är nedåtsluttande beroende på hushållens betalningsvilja för bilen. Om priset på elbilar är P skulle de i målgruppen med en betalningsvilja som överstiger P köpa elbil. I figuren skulle  $Q_0$  hushåll köpa elbil (givet att varje hushåll köper bil) vid priset P. När en stycksubvention motsvarande s kronor per bil införs sjunker hushållens inköpspris till P-s och antalet elbilar som säljs ökar till  $Q_1$ . Hushållen med betalningsvilja mellan P-s och P väljer nu att köpa elbil. Eftersom alla i målgruppen erhåller subventionen blir kostnaden för staten totalt  $sQ_1$ . De elbilar som tillkommer som ett resultat av subventionen, de additionella elbilarna, är  $Q_1 - Q_0$ .

**Figur** Efterfrågan på elbilar med och utan subvention



Om de medel som är avsatta för subventionen, S, understiger  $sQ_1$  kommer alla som vill köpa elbil till priset P-s inte kunna göra det. I detta fall beror additionaliteten vilka hushåll i målgruppen som får del av subventionen. Antag, för enkelhetens skull, att den totala summan precis räcker till  $Q_0$  elbilar. Om de hushåll som har högst betalningsvilja också skulle vara de som är först med att köpa elbil och därmed får subventionen skulle endast  $Q_0$  elbilar säljas, det vill säga precis så många som skulle ha köpt elbil utan subvention. Premiens additionalitet är i detta fall noll.

Om däremot de med lägst betalningsvilja (som dock överstiger P-s kronor) skulle vara först med att köpa elbil med subvention skulle  $Q_1$  elbilar säljas, givet att S överstiger  $s(Q_1 - Q_0)$ . Vissa av hushållen med betalningsvilja som överstiger P skulle eventuellt också kunna köpa en subventionerad elbil men den räcker inte till alla. Så länge betalningsviljan överstiger P kommer dessa hushåll köpa en elbil ändå, dvs även om de inte får någon subvention. I detta fall blir additionaliteten  $Q_1 - Q_0$  trots att subventionen inte räcker till alla.

Vilka hushåll som kommer att vara först med att köpa elbil när en subvention införs är naturligtvis svårt att veta. Ett möjligt antagande är att de som har högst betalningsvilja nyttjar premien först. I detta fall blir de additionella bilarna bli antalet som överstiger  $Q_0$ , det vill säga  $S/s - Q_0$ , givet att S räcker till mer än  $Q_0$  bilar. En annan möjlig utgångspunkt är att alla som har en betalningsvilja som överstiger P-s är lika sannolika att få premien. I detta fall skulle det förväntade utfallet vara att elbilssubventionen tillfaller de som har en betalningsvilja över P respektive mellan P-s och P i proportion till antalet potentiella bilköpare i respektive grupp. Subventionens additionalitet skulle då motsvara  $S(Q_1 - Q_0)/sQ_1$ .

att

**Tabell 23 Antalet tillkommande elbilar med elbilspremie relativt jämförelsescenariot på kort respektive medellång sikt**

	Kort sikt (2028)	Medellång sikt (2032)
Antalet tillkommande elbilar – Utsatta transportanvändare	73 928 (88%)	92 334 (88%)
Antalet tillkommande elbilar – Transportfattiga	7 268 (57%)	11 592 (56%)

Anm. Additionalitet inom parentes i procent relativt alla elbilar som köps med premie i gruppen. Antal personbilar i respektive grupp proportionerligt med den totala bilparkens utvecklingen enligt referensalternativet.

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

Ett antagande är att om ett hushåll som tänker byta bil under året köper en ny elbil i stället för en ny fossildriven bil på grund av premien, blir den direkta utsläppseffekten skillnaden i utsläpp mellan bilarna, det vill säga motsvarande utsläppen från den fossildrivna bilen. Om ett hushåll köper en begagnad elbil (med premie) i stället för en begagnad fossildriven bil så är inte effekten lika tydlig. En möjlighet är att den begagnade elbilen som köps förhindrar export av en elbil (som under senare år varit relativt stor från Sverige). Den begagnade fossildrivna bil som annars skulle ha köpts exporters i stället (eller så minskar importen av en begagnad fossildriven bil). Effekten när det gäller antalet elbilar i fordonsflottan blir då analog med köp av ny elbil som redovisades ovan. Det kan naturligtvis också vara så att den begagnade elbilen importeras och därmed ersätter import av en begagnad, eller inköp av en ny, fossildriven bil. Även i detta fall ökar andelen elbilar i personbilsstocken.<sup>130</sup>

Baserat på antagandet att alla både nya och begagnade elbilar som säljs med premie ersätter en fossildriven bil som antingen inte kommer in på den svenska marknaden eller som exporteras, kan elbilspremiens additionalitet beräknas i enlighet med det som redovisades i **Tabell 15 Antalet tillkommande elbilar med elbilspremie relativt**

<sup>130</sup> Utöver antagandena ovan kan elbilspremien påverka den inhemska fordonsmarknaden andra sätt, till exempel genom att ha en prispåverkan, speciellt om det finns större kostnader förknippade med export och import av begagnade bilar. Om till exempel utbudet av begagnade elbilar är begränsat på kort sikt kan en premie till begagnade elbilar höja priset på dessa bilar. Detta ökar då incitamenten för nybilsköparen att välja en elbil relativt fossildriven bil då andrahandsvärdet av en elbil ökar. Exakt hur denna prispåverkan ser ut, och hur stor den är, är dock svårt att bedöma. För detta krävs någon form av beräkningsmodell som kan beakta hela bilmärsknaden, inklusive import och export samt utskrotning.

**jämförelsescenariot på kort respektive medellång sikt** ovan. Det är också möjligt att beräkna premiens effekt på utsläppen av växthusgaser. Utsläppseffekten ska dock, i likhet med additionaliteten, bedömas relativt de utsläpp som skulle ha skett utan elbilspremie, det vill säga relativt jämförelsescenariot. Det är alltså endast utsläppsminskningen som uppstår tack vare de additionella bilarna som ska räknas.

Utsläppseffekten kan redovisas på olika sätt. Ett antagande som görs är att när en elbil som ett resultat av elbilspremie ersätter en fossildriven bil kommer elbilen att användas/köras på samma sätt som den fossildrivna bilen skulle göras. Detta innebär att utsläppen minskar med varje år som elbilen används i stället för den fossildrivna bilen. Om en ny elbil köps i stället för en ny fossildriven bil och bilen används i Sverige under hela sin livslängd (säg 17 år) så blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över alla dessa år. Om en begagnad elbil ersätter en begagnad fossildriven bil, i enlighet med resonemanget ovan, och används den återstående livslängden i Sverige blir den ackumulerade utsläppseffekten summan över den återstående livslängden.

Utifrån dessa antaganden och fördelningen av elbilspremie mellan nya och begagnade bilar kan premiens utsläppseffekt räknas ut. Dels utsläppsreduktionen över de specifika åren då elbilspremie delas ut, dels över bilarnas hela livslängd. Resultaten redovisas i **Tabell 16**.

**Tabell 24 Utsläppsminskningar som ett resultat av elbilspremie på kort respektive medellång sikt**

	Kort sikt (2028)	Medellång sikt (2032)
Utsläppsreduktion relativt referensscenario (och % relativt hela personbilsparkens utsläpp)	134 kton (1,7 %)	167 kton (2,7 %)
Utsläppsreduktion över bilens (återstående) livslängd	1 905 kton	2380 kton

Anm. Antaganden: Förbrukning beg. resp. ny bil som ersätts med elbil: 0,8 resp. 0,7 l/mil; körsträcka 1095 mil/år; emissionsfaktor 2,12 kg CO<sub>2</sub> per liter (10 volymprocent etanolblandning); Återstående livslängd ny och beg. bil, 17 resp. 14 år; Andel av totalt stöd som används till köp av beg. bil, 0,90.

I **Tabell 17** redovisas förändringen i antalet utsatta transportanvändare och transportfattiga som ett resultat av elbilspremie. De utsatta transportanvändare och de transportfattiga minskar även i referensscenario då vissa i dessa grupper köper elbil även utan premie. Andelen som minskar i dessa grupper som redovisas i tabellen är de som köper elbil på grund av premie, de vill säga de additionella elbilsköparna.

**Tabell 25 Utsatta transportanvändare och transportfattiga relativt referensscenario på kort respektive medellång sikt**

	Kort sikt (2028)	Medellång sikt (2032)
Utsatta transportanvändare	-14,1 (-73 928)	-18,3 (-92 334)
Transportfattiga	-5,9 (-7 268)	-10,5 (-11 592)

Anm. Hushåll, procent (och antal inom parentes) relativt hushåll i gruppen som i hög grad påverkas av ETS2.



Slutligen kan det vara värt att notera att beräkningarna av de additionella bilarna och därmed grunden för den additionella utsläppsminskning som premien ger upphov är en förenklad bild av verkligheten. Fordonsflottans tekniska utveckling behöver inte nödvändigtvis följa den historiska för de utsatta grupperna då elbilar är en ny teknik. En annan plausibel utveckling är att fordonsparken bland de utsatta transportanvändarna förnyas långsammare än vad den gjort historiskt, det vill säga ännu långsammare än i beräkningarna ovan, och att många begagnade elbilar i stället exporteras. Med ett sådant antagande skulle premiens additionalitet kunna bli en annan. Men det är samtidigt relevant att notera att syftet med åtgärden inom den sociala klimatfonden *inte* primärt är att öka additionaliteten och minska koldioxidutsläppen utan främst att dämpa oönskade fördelningseffekter av de prisökningar som ETS 2 medför.

## Referenser

26. Energimyndigheten (2025), "Underlag inför genomförande av artikel 8, 10 och delar av 24 i det omarbetade EED", Slutredovisning av regeringsuppdrag.
27. Energimyndigheten (2017), "Energistatistik för flerbostadshus 2016", ES 2017:4.
28. 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. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959>.
29. 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. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003L0087-20240301>.
30. Europeiska kommissionen (2025), "Guidance on the Social Climate Plans", Commission Notice, C(2025) 881 final.
31. Europeiska kommissionen (2024), "Recommended parameters for reporting on GHG projections in 2025 – Update of June 2024".
32. Europeiska kommissionen (2021), "Impact Assessment Report", SWD(2021) 601 final, Part 2/4. [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7b89687a-eec6-11eb-a71c-01aa75ed71a1.0001.01/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7b89687a-eec6-11eb-a71c-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_2&format=PDF).
33. Konjunkturinstitutet (2024a), "Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem", Specialstudie, dnr. 2024–281.
34. Konjunkturinstitutet (2024b), "Drivmedelsprisernas betydelse för företagens kostnader", Specialstudie, dnr. 2024–049.
35. Naturvårdsverket (2025), Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredivisning 2025, NV-06510-24.
36. Naturvårdsverket (2023), "Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp (ETS 2)", Redovisning av ett regeringsuppdrag (regeringsbeslut KN2023/02717), skrivelse 2023-11-13, ärendenummer NV-02726–23.
37. Prop. 2024/25:1, *Budgetpropositionen för 2025*.
38. Prop. 2023/24:142, *EU:s nya utsläppshandelssystem för fossila bränslen*, bet. 2024/25:MJU3, rskr. 2024/25:4.
- Ramboll (2025), "Betalningsvilja för elbilar hos låg- och medelinkomsttagare på lands- och glesbygd", Ramboll på uppdrag av Naturvårdsverket, 2025-05-15.
- Regeringen (2024a), Uppdrag till Naturvårdsverket om Sveriges sociala klimatplan och genomförandeåtgärder, KN2024/02444.

Regeringen (2024b), Sveriges uppdaterade nationella energi- och klimatplan för 2021–2030.

39. Tillväxtanalys (2024), ”Effekter av ETS2 på mikroföretag”, PM 2024-10-18, Dnr. 2024/163.

40. Trafikanalys (2024a), ”Förklaring av begreppen transportfattigdom och utsatta transportanvändare för beräkningar i FASIT”, 2024-09-17, Dnr. Utr 2024/47.

Trafikanalys (2024b), Export av begagnade personbilar 2024, PM 2025:5.

# Bilaga 3

## Trafikanalys Utr 2024/74

Trafikanalys har bidraget med inspel till uppdraget i form av svar på frågor från Naturvårdsverket och kommentarer på framtaget underlag samt i utformningen av SP-studien. Därutöver har Trafikanalys även bidragit med kunskapsunderlag om exempelvis fordonsflottan och dess fördelning per hushåll över geografi och inkomst, samt med en sammanställning om marknaden och regelverk för leasing. Trafikanalys har även bidragit i utformningen av stödområdet genom att analysera tillgången till kollektivtrafik i olika delar av landet och dess överensstämmelse med en geografisk indelning som bygger på DeSO. En karta över stödområdet har också levererats.

För att uppskatta stödbehovet i olika hushållsgrupper har Trafikanalys tagit fram en pivottabell över hushållens bilinnehav, drivmedelsförbrukning, inkomst och bostadens geografiska tillhörighet, med mera. Pivottabellen har arbetats om ett antal gånger, dels på grund av upptäckta felaktigheter, dels på grund av ändrade förutsättningar. Den förutsättning som haft störst betydelse och krävt omarbetning var ändringar i den geografiska omfattningen av målgruppen för premien. I sin slutversion finns det en flexibilitet i tabellen för olika sätt att avgränsa målgruppen geografiskt.

Pivottabellen har sedan använts för att beräkna vilka nettobesparingar som hushåll i olika inkomstklasser, och med olika långa körsträckor och därmed förknippad beräknad drivmedelskostnad, kan förvänta sig genom att byta sin fossildrivna bil till en helt eldriven bil, vid inköp respektive leasing. I beräkningsbladet framgår effekterna av byte mellan en befintlig bensin- eller dieselbil till en ungefär motsvarande elbil. De beräknade besparingarna uppväger i vissa fall kostnaderna, särskilt då de årliga körsträckorna är långa, men i de flesta fall krävs ytterligare summor som antas kunna kompenseras med den föreslagna premien. Observera att denna kompensation endast kan ersätta den direkta ekonomiska uppoffringen, och tar inte hänsyn till andra dolda faktorer som bestämmer hushållets bilval.

För att minska antalet jämförelser har Trafikanalys antagit att en liten bensinbil motsvaras av en mindre elbil, och en större dieselbil av en större elbil. Detta grundar vi också på de genomsnittliga körsträckorna för bensin-, diesel- och elbilar.

Resultaten syns på två resultatflikar: antalet hushåll per inkomstdecil och förbrukningskategori, samt den totala nettokostnaden (eller -besparingen) efter byte, vid inköp respektive leasing.

Ändringsbara parametrar i besparingsberäkningarna är pris vid inköp och leasing, värdeminskningssparametrar vid inköp, huruvida bilen är ny eller begagnad, antal års ägandetid, samt diskonteringsräntan.

Dessutom framgår resultat på aggregerad nivå för olika innehavstider, vid inköp och leasing, samt vilka kombinationer av bilstorlek och innehavstid som gör att leasing blir mer gynnsamt än inköp, för ett genomsnittligt hushåll.

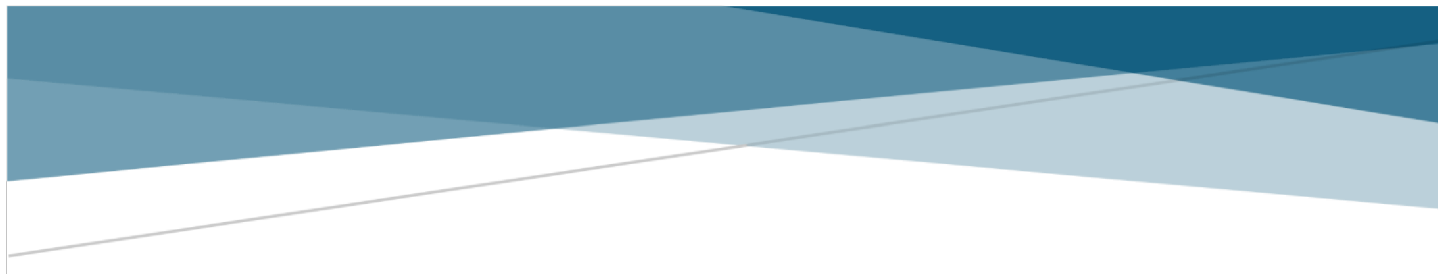
#### NÅGRA ÖVERGRIPANDE SLUTSATSER

Av tabellerna framgår bland annat att bensinbilar har en högre drivmedelsförbrukning per mil än dieselbilar, men betydligt lägre genomsnittliga körsträckor – dieselbilarna körs i genomsnitt drygt 50 procent längre per år än bensinbilarna bland de undersökta hushållen. Eftersom det är produkten av dessa som utgör kostnaden (tillsammans med priset per liter som i vårt scenario är nästan detsamma för bensin och diesel) är drivmedelsanvändningen ca en fjärdedel högre, och även besparingen ca en sjättedel större, när man byter från diesel till el än från bensin till el.

Vi antar dock att körbeteendet förblir detsamma i båda fallen, så den före detta dieselbilsanvändaren får även en högre elkostnad efteråt än den före detta bensinbilsägaren. Nettoeffekten av ett byte från bensin till el blir därför en besparing på ca 70 procent per år på drivmedlet, och ett byte från diesel till el en besparing på omkring 65 procent per år. Procentuellt sett sparar alltså bensinbilsägaren mer, men i absoluta tal sparar dieselbilsägaren mest, på grund av längre körsträckor och ett lägre milpris med eldrift.

Generellt sett lönar sig leasing bättre under kortare innehavstider, medan inköp/ägande lönar sig vid längre – men brytpunkten varierar beroende på förutsättningarna.

# Bilaga 4



## BETALNINGSVILJA FÖR ELBILAR

HOS LÅG- OCH MEDELINKOMSTTAGARE PÅ LANDS-OCH GLESBYGD

## Resultatrapportering och metodbilaga

I denna bilaga presenterar och analyserar Ramboll de huvudsakliga resultaten från och beskriver metoden och utformningen av enkätstudien.

### Ramboll på uppdrag av Naturvårdsverket

2025-05-15

#### Inledning

Ramboll har på uppdrag av Naturvårdsverket utformat en enkätstudie för att identifiera betalningsvilja och eventuellt stödbehov som låg- och medelinkomsttagare på lands- och glesbygd behöver för att köpa en elbil. Uppdraget genomfördes under perioden mars 2025 till maj 2025.

Denna bilaga är en del av resultatrapporteringen och utöver denna skriftliga rapportering har all rådata, statistiska resultat som inte återfinns i resultatrapporteringen, samt en beskrivning av vilka kommuner som använts för att rekrytera respondenter levererats i form av tre separata excelfiler.

#### Innehållsförteckning

Resultatrapportering .....	3
Metodbeskrivning.....	13
Bilaga 1 – Fullständigt frågebatteri .....	17
Bilaga 2 – Kommuner i urvalet .....	20



An aerial photograph of a dense forest, likely a coniferous forest, with a dirt path or road winding through it. The trees are lush green, and the path is a reddish-brown color. The text is overlaid on the upper left portion of the image.

Naturvårdsverket

# Betalningsvilja för låg- och medelinkomsttagare Resultatrapportering

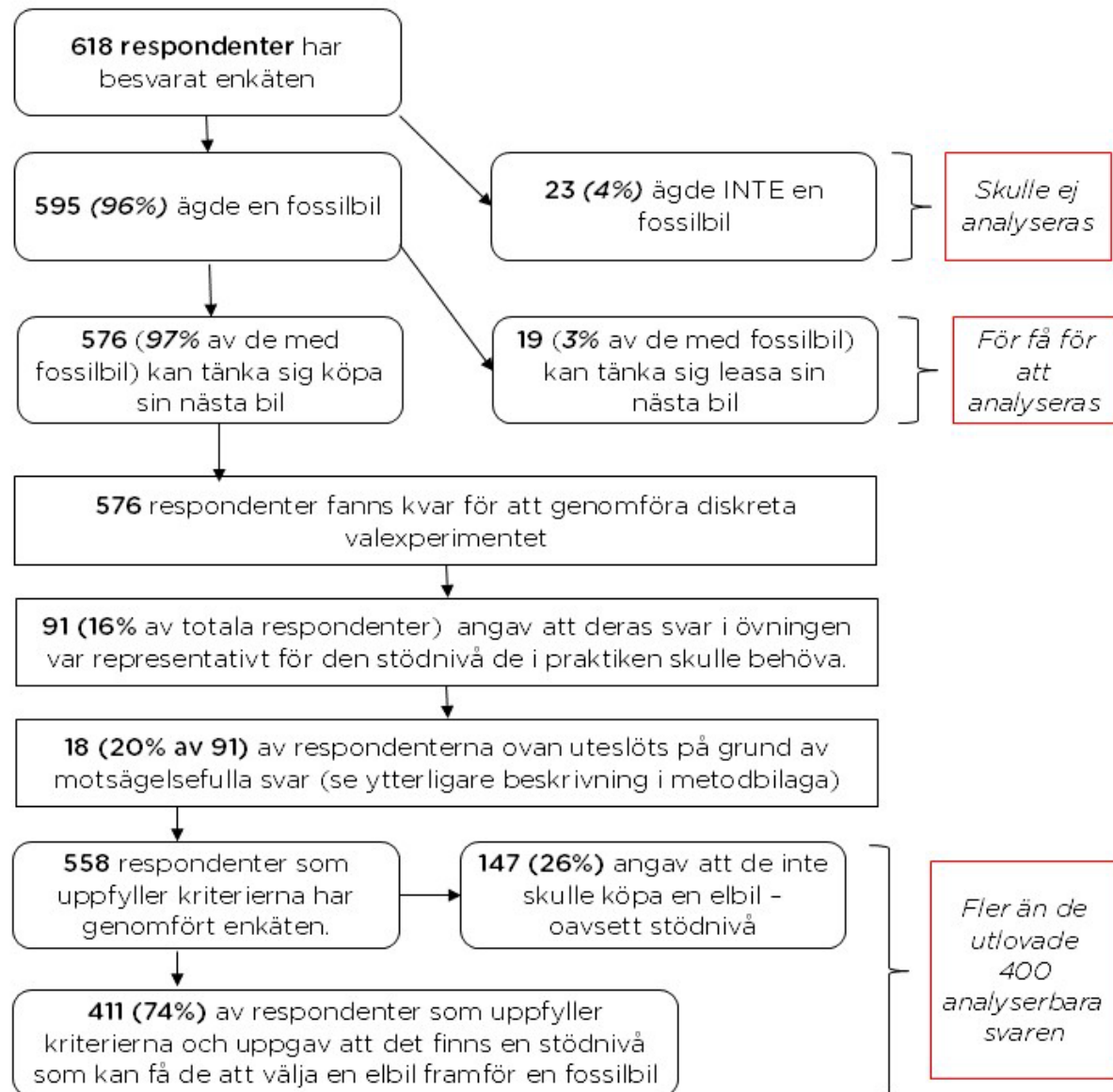
**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change



# Metod och antal respondenter

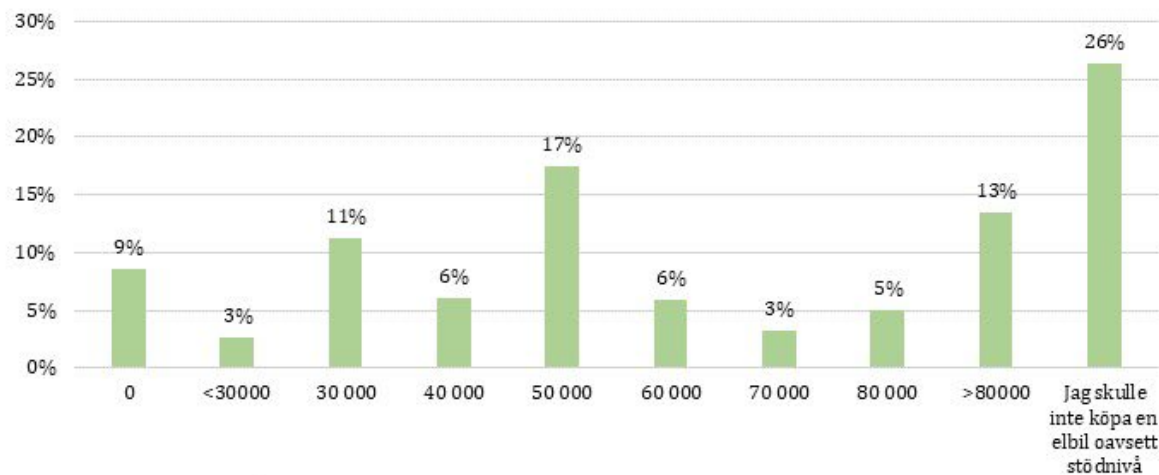
- Rekryteringen av respondenter har varit väldigt framgångsrik.
- Endast 3% av de som ägde en fossilbil kunde tänka sig leasa en bil, vilket innebar att leasing inte analyserades ytterligare.
- En fjärdedel (26%) angav att de aldrig skulle köpa en elbil – oavsett stödnivå.
- Ytterligare detaljer och avvägningar redogörs i metodbilagan.



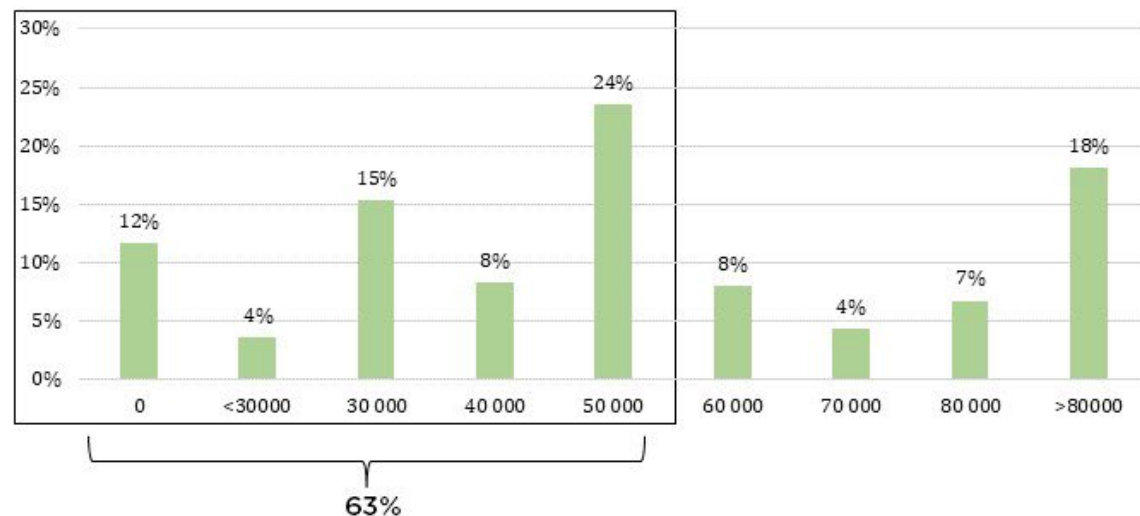
Av de som kan tänka sig köpa en elbil, uppger en 63 procent att 50 000 SEK är en tillräcklig stödnivå

- En fjärdedel av målgruppen uppger att de inte skulle köpa en elbil oavsett stödnivå.
- Bland de som kan tänka sig att köpa en elbil, behöver nästan **en femtedel** mer än 80 000 SEK i subvention.
- Bland de som kan tänka sig att köpa en elbil, uppger **63%** att 50 000 SEK eller mindre är tillräckligt för att man ska välja en elbil framför en fossilbil.

Nödvändig stödnivå för att välja en elbil framför en fossilbil (n=558)



Nödvändig stödnivå för att välja en elbil framför en fossilbil, med de som aldrig skulle kunna tänka sig köpa en elbil är exkluderade (n=411)

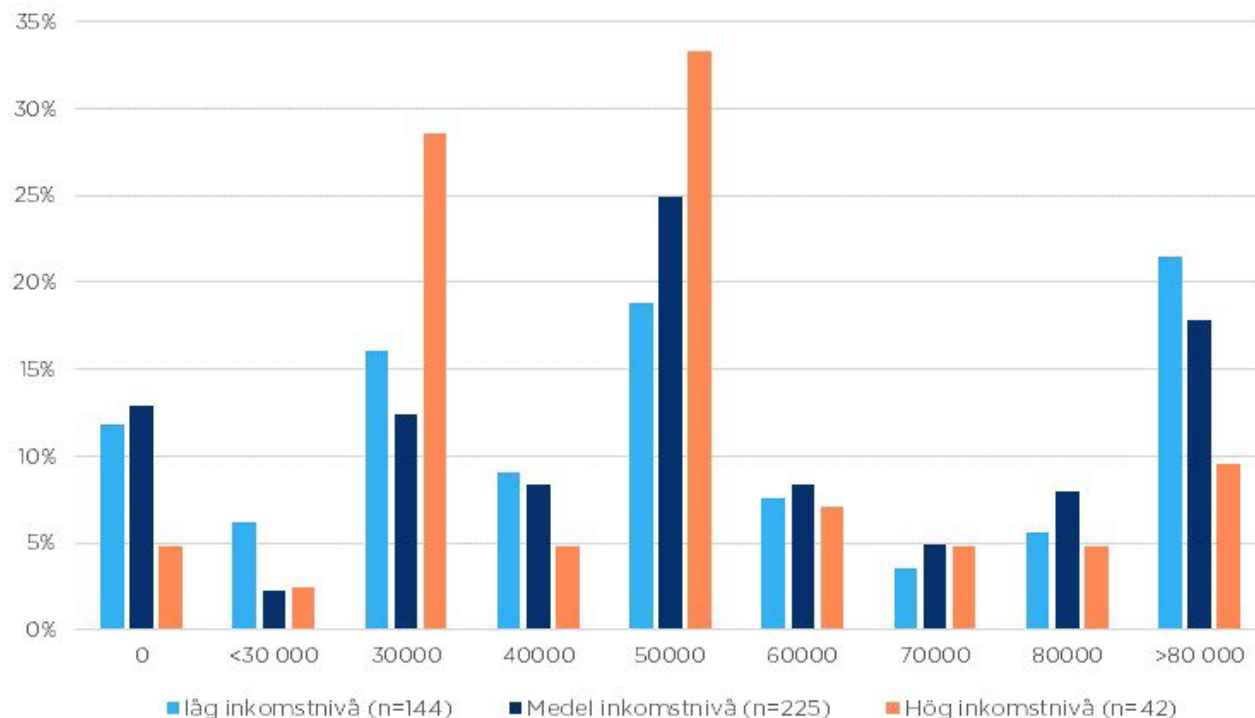




En dryg femtedel av dem med lägst inkomster uppger att de behöver mer än 80 000 SEK i stöd

- 50 000 SEK är tillräckligt i alla inkomstgrupper för att en majoritet kan tänka sig att välja en elbil.
- Vid en stödnivå på 70 000 SEK är **73%, 74%** respektive **86%** (i ordningen låg till hög inkomstnivå) villiga att välja en elbil framför en fossilbil.
- **22%** i den lägsta inkomstnivån uppger att de behöver mer än 80 000 SEK i stöd för att välja en elbil.

Nödvändig stödnivå för att välja en elbil över en fossilbil, uppdelat på inkomstnivå. Endast svaranden som uppgett att de kan tänka sig köpa en elbil ingår i urvalet



**Not:** Hög inkomstnivå motsvarar en disponibel hushållsinkomst på 50-60 000 som sammanboende och 25-30 000 som ensamboende. Motsvarande för medelnivån är 30- 50 000 samt 15- 25 000. Låg inkomstnivå är disponibla hushållsinkomster under 30 000 som sammanboende och under 15 000 om man är ensamboende.

# Stödbehovet skiljer sig inte avsevärt mellan bakgrundskategorier

- Här antas att alla som angett <30 000 är okej med 15 000 SEK i stöd. Vidare antas alla som uppgett >80 000 vara okej med 90 000 SEK i stödnivå.
- Siffrorna bygger endast på de som uppgett att man är villig att skaffa en elbil om man får ett finansiellt stöd.
- Hushåll med hemmavarande barn, pensionerade och de med låg betalningsvilja uttrycker att de är i störst behov av stöd, om de ska välja en elbil.
- Inga betydande skillnader mellan elprisområden.

Uttryckt stödbehov uppdelat på bakgrundskategorier				
Inkomstnivå	Mean	Median	SD	Count
High income	47 500	50 000	22 231	42
Mid income	50 778	50 000	28 196	225
Low income	49 549	50 000	29 435	144
Kön				
Kvinna	49 791	50 000	27 762	191
Man	50 530	50 000	28 322	217
Ålder				
Under 20 år	45 000	40 000	26 693	9
20 - 29 år	51 286	50 000	24 237	70
30 - 39 år	49 878	50 000	30 802	82
40 - 49 år	51 429	50 000	27 860	63
50 - 59 år	47 711	50 000	27 256	83
60 - 64 år	45 714	40 000	31 396	21
65 år eller äldre	51 928	50 000	29 059	83
Betalningsvilja				
<100 000	54 697	50 000	28 355	99
100 000 - 150 000 SEK	51 186	50 000	24 778	97
150 000 - 200 000 SEK	46 027	50 000	24 832	73
200 000 - 250 000 SEK	44 432	40 000	26 308	44
250 000 - 300 000 SEK	45 303	50 000	32 643	33
> 300 000 SEK	36 071	40 000	30 771	14
Hur ser din familjesituation ut?				
Ensamstående med hemmavarande barn	50 156	50 000	28 412	32
Ensamstående utan hemmavarande barn	46 442	50 000	26 372	104
Sammanboende med hemmavarande barn	52 123	50 000	30 118	106
Sammanboende utan hemmavarande barn	49 760	50 000	27 489	146

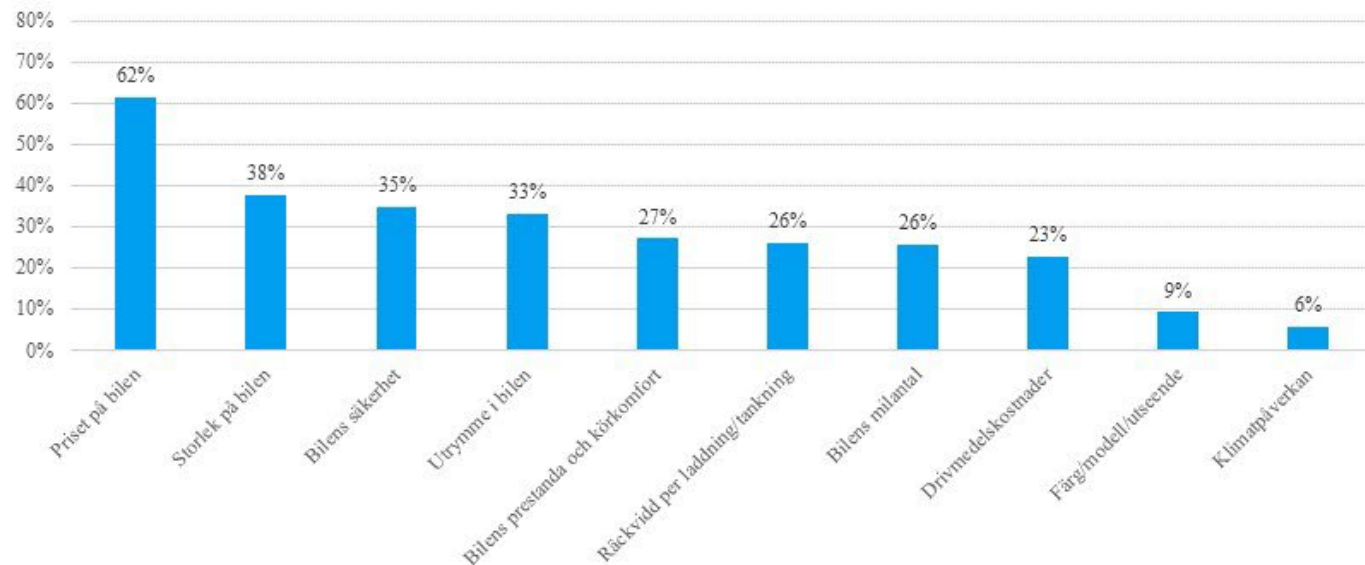
Uttryckt stödbehov uppdelat på bakgrundskategorier				
Vilken är din utbildningsnivå?	Mean	Median	SD	Count
Grundskola	47 656	50 000	26 518	32
Gymnasium	49 506	50 000	28 364	243
Högskola/Universitet	51 194	50 000	27 985	134
Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?				
Arbetslös	36 071	35 000	30 073	28
Deltids-/tjänstställd	49 091	50 000	29 251	55
Företagare/Egenföretagare	49 630	50 000	27 940	27
Heltidsanställd	52 355	50 000	26 515	155
Pensionerad	53 263	50 000	29 578	95
Sjukskriven	29 546	30 000	26 216	11
Studerande	46 936	40 000	22 608	31
Hur bor du?				
Bostadsrätt i flerfamiljshus	50 392	50 000	25 433	51
Hysesrätt i flerfamiljshus	49 615	50 000	26 710	104
Radhus	42 778	50 000	23 901	18
Villa	50 470	50 000	29 445	213
Vilket parti röstade du på i senaste riksdagsvalet?				
Socialdemokraterna	48 458	50 000	24 890	107
Sverigedemokraterna	52 955	50 000	32 968	66
Moderaterna	49 063	50 000	26 127	48
Vänsterpartiet	47 027	50 000	26 834	37
Centerpartiet	48 400	50 000	32 104	25
Miljöpartiet	45 455	50 000	28 058	11
Kristdemokraterna	55 000	50 000	21 394	14
Liberalerna	39 444	30 000	26 510	9
Elprisområde				
Elområde 1	50 000	50 000	25267.8	27
Elområde 2	51 587	50 000	29331.6	63
Elområde 3	49 596	50 000	28037.4	223
Elområde 4	50 150	50 000	28430.8	100



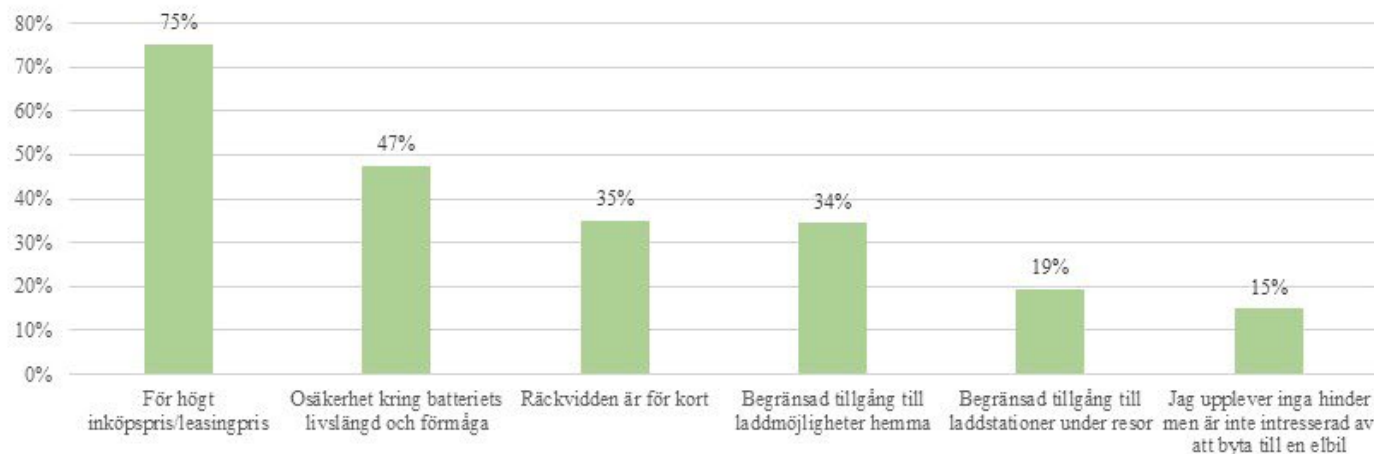
# Inköpspriset utgör det största hindret för att skaffa en elbil

- Endast **sex procent** anser att klimatpåverkan är en av de tre viktigaste faktorerna när man väljer bil
- Inköpspriset är den främsta faktorn som hindrar folk från att byta till elbil.
- Nästan 50% uppger att osäkerheter kopplat till batteriets livslängd och förmåga utgör ett hinder för att skaffa elbil.

Vilka faktorer är viktigast när du väljer bil? (respondenten får max välja tre alternativ)



Vilka är de största hindren för att byta till elbil? (respondenten får max välja tre alternativ)



# En del av variansen bland de som *aldrig* skulle köpa en elbil förklaras av ålder och politisk åskådning

- **26 procent** uppgav att de aldrig skulle köpa en elbil – oavsett stödnivå.
- Människor över 50 år överrepresenterade i den åsikten. Andelen ökar med ålderskategorierna och bland människor över 65 svarar **36%** att de aldrig skulle köpa en elbil.
- Människor som röstade på Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna i riksdagsvalet 2022 är också överrepresenterade.
- Detsamma gäller för pensionärer, deltids- och timanställda samt sjukskrivna.

Andel som inte skulle köpa en elbil oavsett stödnivå			
Kategori	Totalt antal svarande	Antal som inte kan tänka sig elbil	Andel(%) som uppger att de aldrig skulle köpa en elbil
<b>Hur identifierar du dig?</b>			
Kvinna	274	78	29%
Man	298	69	23%
<b>Hur gammal är du?</b>			
20 - 29 år	87	16	18%
30 - 39 år	106	20	19%
40 - 49 år	90	21	23%
50 - 59 år	121	33	27%
60 - 64 år	31	9	29%
65 år eller äldre	132	48	36%
<b>Vilken är din utbildningsnivå?</b>			
Grundskola	40	8	20%
Gymnasium	352	97	28%
Högskola/Universitet	182	42	23%
<b>Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?</b>			
Arbetslös	35	6	17%
Deltids-/timanställd	82	26	32%
Företagare/Egenföretagare	34	6	18%
Heltidsanställd	212	47	22%
Pensionerad	150	50	33%
Sjukskriven	15	4	27%
<b>Vilket parti röstade du på i riksdagsvalet 2022?</b>			
Socialdemokraterna	144	31	22%
Sverigedemokraterna	117	44	38%
Moderaterna	64	16	25%
Vänsterpartiet	40	2	5%
Miljöpartiet	14	2	14%
Kristdemokraterna	21	7	33%
Liberalerna	11	2	18%
Centerpartiet	29	4	14%

Gröna rutor indikerar att man är under genomsnittet, medan orangea visar att gruppen är överrepresenterad.



# Vilka har svarat på enkäten? (1/2)

- Resultaten är möjliga att analysera på alla bakgrundskategorier till höger.
- Utan att veta den faktiska populationen av de som i) äger en fossilbil ii) har en inkomst inom de utpekade inkomstintervallen iii) bor i någon av de ca 180 fördefinierade kommunerna – går det inte att med säkerhet avgöra om urvalet är representativt eller ej.

Bakgrund sskärning	Antal	Andel (%)
<i>Hur identifierar du dig?</i>		
Kvinna	274	48%
Man	298	52%
<i>Hur gammal är du?</i>		
Under 20 år	9	2%
20 - 29 år	87	15%
30 - 39 år	106	18%
40 - 49 år	90	16%
50 - 59 år	121	21%
60 - 64 år	31	5%
65 år eller äldre	132	23%
<i>Hur ser din familjesituation ut?</i>		
Ensamstående med hemmavarande barn	40	7%
Ensamstående utan hemmavarande barn	148	26%
Sammanboende med hemmavarande barn	146	25%
Sammanboende utan hemmavarande barn	211	37%
<i>Vilken är din utbildningsnivå?</i>		
Grundskola	40	7%
Gymnasium	352	61%
Högskola/Universitet	182	32%
<i>Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?</i>		
Arbetslös	35	6%
Deltids-/tjänstställd	82	14%
Företagare/Egenföretagare	34	6%
Heltidsanställd	212	37%
Pensionerad	150	26%
Sjukskriven	15	3%
Studerande	37	6%

Bakgrund sskärning	Antal	Andel (%)
<i>Hur bor du?</i>		
Villa	310	54%
Hysesrätt i flerfamiljshus	145	25%
Bostadsrätt i flerfamiljshus	58	10%
Radhus	25	4%
<i>Vilket parti röstade du på i riksdagsvalet 2022?*</i>		
Socialdemokraterna	144	25%
Sverigedemokraterna	117	20%
Moderaterna	64	11%
Vänsterpartiet	40	7%
Centerpartiet	29	5%
Kristdemokraterna	21	4%
Miljöpartiet	14	2%
Liberalerna	11	2%
<i>Region*</i>		
Västra Götalands län	119	21%
Skåne län	76	13%
Blekinge län	40	7%
Kalmar län	34	6%
Västerbottens län	29	5%
Jämtlands län	27	5%
Gävleborgs län	26	5%
Jönköpings län	21	4%
Värmlands län	21	4%
Hallands län	20	4%
<i>Elområde</i>		
Elområde 3	307	53%
Elområde 4	151	26%
Elområde 2	83	14%
Elområde 1	35	6%

Tabellerna ovan summerar inte nödvändigtvis till 100% eftersom svar som "Vet ej" och liknande inte presenteras.

# Vilka har svarat på enkäten? (2/2)

- I tabellen till höger kan man utläsa andelen respondenter som tillhör respektive elområde och region i vårt urval samt hur stor andel av de fördefinierade kommunerna\* som tillhör respektive elområde och region.
- Differenserna är genomgående små, vilket indikerar att urvalet är representativt. Denna jämförelse tar inte hänsyn till skillnader i befolkningsstorlek mellan kommunerna.
- Eventuella skevheter i urvalet är framför allt relevanta när utfallsvariabeln varierar mellan grupper – vilket inte är fallet i den här undersökningen.

*\*Vi har endast rekryterat respondenter i 1) Tätortsnära landsbygdskommuner 2) Glesa landsbygdskommuner 3) Mycket glesa landsbygdskommuner 4) Glesa blandade kommuner. Definitionerna är hämtade från Tillväxtverket.*

Kategori	Vårt urval	Valda kommuner	Differens
Elområde 1	6%	9%	-3%
Elområde 2	14%	17%	-2%
Elområde 3	53%	54%	0%
Elområde 4	26%	20%	6%
Västra Götalands län	21%	20%	0%
Skåne län	13%	9%	4%
Blekinge län	7%	3%	4%
Kalmar län	6%	6%	0%
Västerbottens län	5%	8%	-3%
Jämtlands län	5%	4%	1%
Gävleborgs län	5%	4%	1%
Jönköpings län	4%	4%	0%
Värmlands län	4%	5%	-1%
Hallands län	4%	2%	1%
Stockholms län	4%	2%	2%
Östergötlands län	3%	4%	-1%
Norrbottnens län	3%	8%	-5%
Västernorrlands län	3%	2%	1%
Örebro län	3%	4%	-1%
Uppsala län	3%	2%	1%
Dalarnas län	3%	7%	-4%
Gotlands län	2%	1%	2%
Kronobergs län	2%	3%	-1%
Södermanlands län	1%	2%	0%
Västmanlands län	1%	2%	0%



## Metodbeskrivning

I denna metodbilaga beskrivs hur enkäten har utformats, vilka avvägningar som har gjorts i analysstadiet samt vilken påverkan det har haft på resultaten och tolkningen. Ambitionen med studien var att identifiera hur stort finansiellt stöd som låg- och medelinkomsttagare utanför storstäderna, som idag äger en fossilbil, behöver för att köpa eller leasa en elbil. Därtill har ambitionen varit att bredda den förståelsen för att se om resultaten skiljer sig mellan olika bakgrundsvariabler, som ålder, kön eller utbildningsnivå.

För ändamålet har en målgrupp definierats och enkäten innehåller ett diskret valexperiment samt direkta frågor om betalningsvilja och stödbehov som sammantaget är utformade för att besvara frågeställningen.

Inledningsvis definierades målgruppen för studien tillsammans med Naturvårdsverket och Trafikanalys. För att ingå i målgruppen behövde en respondent uppfylla samtliga kriterier:

- Respondenten skulle vara bosatt i en kommun som definierades som antingen 1) *tätortsnära landsbygdskommun* 2) *Glesa landsbygdskommuner* 3) *Mycket glesa landsbygdskommuner* 4) *Glesa blandade kommuner*. Definitionerna är hämtade från Tillväxtverket och listan på alla kommuner som omfattas går att hitta i bilaga 2.
- Respondenten skulle befinna sig inom vissa inkomstintervall, och fick inte ha för höga inkomster. Acceptabla inkomstnivåer skiljde sig mellan ensamboende och sammanboende för att säkerställa att respondenten inte ingår i ett höginkomst hushåll, trots att hen har en låg inkomst. Sammanboende hushåll fick maximalt ha en disponibel inkomst på 60 000 SEK per månad och ensamstående hushåll fick maximalt ha en disponibel inkomst på 30 000 SEK per månad.
- Respondenten skulle äga åtminstone en fossilbil som drivs uteslutande på antingen bensin eller diesel. Ambitionen var att säkerställa att respondenten vid tillfället befann sig i ett fossilberoende.

Enkäten besvarades av totalt 618 personer. Respondenterna rekryterades med hjälp av Norstat som instruerades att endast rekrytera individer som uppfyllde kriterierna ovan. Norstat har en panel av möjliga respondenter som de skickar ut enkäten till. I avtalet med Norstat var det möjligt att automatiskt utesluta respondenter som angav att de hade en inkomst över de fördefinierade inkomstnivåerna eller som angav att de inte hade någon ambition att vare sig köpa eller leasa en ny bil de kommande tio åren. Det innebar att de 618 respondenter som genomförde enkäten uppfyllde åtminstone de två kriterierna.

Av 618 respondenter uppgav 595 att de äger antingen en bensin eller dieselbil. I teorin ska den diskrepansen inte uppstå men eftersom respondenter rekryteras från Norstats panel som i sin tur baseras på självrapportering och uppdateras årligen så finns det viss risk för avvikelser. Endast de 595 respondenterna med fossilbil inkluderades i den fortsatta analysen.

Nästa steg i urvalet innebar att identifiera respondenter som kunde tänka sig att köpa sin nästa bil. Av de 595 med fossilbil uppgav 576 att de kan tänka sig att köpa nästa bil, medan 19 i stället skulle välja att leasa. Gruppen som föredrar leasing var för liten för att vara analytiskt relevant och exkluderades därför från enkäten.

Enkäten inleddes därefter med frågor om demografi, inkomst, betalningsvilja, viktiga faktorer vid bilinköp samt upplevda hinder för att köpa elbil. Därefter genomfördes det diskreta valexperimentet. Fullständigt frågebatteri med svarsalternativ finns i bilaga 1.

### Vad är ett diskret valexperiment?

Det diskreta valexperimentet i denna studie bygger på en metodik som används för att undersöka preferenser i valsituationer. Deltagarna ställs inför ett antal hypotetiska val mellan två alternativ – i detta fall en elbil och en motsvarande fossilbil – där subventionen varierar mellan valen. Syftet är att efterlikna ett realistiskt beslutssammanhang där respondenterna måste väga olika faktorer mot varandra.

I detta specifika sammanhang används det diskreta valexperimentet för att identifiera vilken nivå av ekonomiskt stöd ("stödnivå") som krävs för att en person ska välja en elbil framför en fossilbil. Genom att systematiskt variera storleken på subventionen till elbilen, och observera vid vilken nivå respondenten byter från att föredra fossilbil till att föredra elbil, kan vi dra slutsatser om betalningsvilja och stödbehov i målgruppen. Metoden möjliggör därmed en kvantitativ skattning av den genomsnittliga stödnivå som krävs för att stimulera ett elbilsval.

### Upplägg för det diskreta valexperimentet

I experimentet fick respondenterna först välja mellan tre elbilsalternativ – en liten, en mellanstor och en stor – för att efterlikna ett realistiskt valscenario. Totalt valde 221 den lilla bilen, 299 den mellanstora och 56 den stora. Efter detta ställdes respondenten inför ett val mellan den valda elbilen (med en viss stödnivå) och en motsvarande fossilbil (se tabell 1 nedan för bilarnas egenskaper).

Tabell 1. Exempelfordon i det diskreta valexperimentet

<b>Liten</b>		
	Renault Zoe (el)	Renault Clio (Bensin)
<i>Pris/Leasing</i>	109 900 kr	109 900 kr
<i>Årsmodell</i>	2019	2019
<i>Räckvidd</i>	311 km	-
<i>Storlek</i>	5-sits	5-sits
<i>Lastkapacitet</i>	375 kg	428 kg
<i>Bagageutrymme</i>	338 liter	340 liter
<i>Energiförbrukning</i>	180Wh/km	5,7l/100km
<i>Miltal</i>	10000	9300
<b>Mellan</b>		
	Volkswagen id.3 (el)	Volkswagen Golf (bensin)
<i>Pris/Leasing</i>	249 900 kr	229 900 kr
<i>Årsmodell</i>	2021	2022
<i>Räckvidd</i>	423 km	-
<i>Storlek</i>	5-sits	5-sits
<i>Lastkapacitet</i>	449 kg	467 kg
<i>Bagageutrymme</i>	385 liter	381 liter
<i>Energiförbrukning</i>	162Wh/km	6,2l/100km
<i>Miltal</i>	5300	5000
<b>Stor</b>		
	Audi e-tron 55(EI)	Audi Q5 (diesel)
<i>Pris/Leasing</i>	345 000 kr	289 900 kr
<i>Årsmodell</i>	2019	2019
<i>Räckvidd</i>	366 km	-
<i>Storlek</i>	5-sits	5-sits
<i>Lastkapacitet</i>	442 kg	516 kg
<i>Bagageutrymme</i>	660 liter	520 liter
<i>Energiförbrukning</i>	256Wh/km	7,3l/100km
<i>Miltal</i>	11700	11000

I det första valet var stödnivån 30 000 kr. Om respondenten valde elbilen, fick hen sedan välja igen – men utan stödnivå. Valdes elbilen även då registrerades stödnivåbehovet som 0 kr. Om fossilbilen valdes i detta skede, registrerades stödnivåbehovet som 30 000 kr.

Om fossilbilen i stället valdes direkt vid stödnivå 30 000 kr, ökade stödet till 40 000 kr i nästa valomgång. Denna process fortsatte i intervaller om 10 000 kr upp till 80 000 kr. Om fossilbilen valdes vid stödnivå 80 000 kr registrerades detta som att respondenten "valde fossilbil". Oavsett val avslutades experimentet när stödet nått denna nivå eller när respondenten valde elbilen.

Tabell 2. Resultat från diskreta valexperimentet.

Vid vilken stödnivå valde respondenten elbilen?	Antal svaranden	Andel
0	130	23%
30 000	91	16%
40 000	45	8%
50 000	52	9%
60 000	24	4%
70 000	24	4%
80 000	16	3%
Valde genomgående fossila alternativet	194	34%
<b>Summa</b>	<b>576</b>	<b>100%</b>

Not: Tabellen ovan ska läsas som "Vid vilken stödnivå valde respondenten elbilen framför fossilbilen". 194 (34%) valde genomgående fossilbilen framför elbilen.

### Identifiera nödvändig stödnivå i målgruppen

Efter experimentet fick respondenten frågan:

*"I den föregående övningen fick du välja mellan en specifik elbil och en motsvarande fossilbil. Var bilalternativen representativa för dig, baserat på den betalningsvilja och de preferenser som du tidigare angett? Om alternativen inte var representativa, ange den stödnivå som du tror att du hade behövt för att välja att köpa en elbil i stället för en fossilbil"*

Syftet var att säkerställa att övningen upplevdes som representativ, för att kunna dra slutsatser från resultaten. De respondenter som angav att övningen var representativ för deras framtida bilinköp behölls i analysen, och den stödnivå som registrerades i experimentet användes som deras svar.

Endast 91 personer, motsvarande 16 procent, angav däremot att deras svar i övningen var representativt. Det är en förhållandevis låg andel och indikerar att valet av typfordon som respondenterna fick välja mellan inte var representativa för den utpekade målgruppen. Eftersom respondenterna fick möjligheten att välja en ny stödnivå ifall övningen inte upplevdes som representativ, så utgör det inget problem för analysen. Därtill var övningen viktig utifrån ett psykologiskt perspektiv, eftersom respondenterna fick tänka sig in i valet mellan elbil och fossilbil, samt reflektera över nödvändiga stödnivåer.

Däremot behövde 18 respondenter tas bort från analysen eftersom deras svar var ologiska. Bland de som svarat att deras svar var representativt identifierades en grupp som konsekvent valt fossilbilen, oavsett stödnivå, men ändå uppgav att deras svar var representativa. Dessa svar uteslöts från vidare analys, eftersom det inte går att avgöra om de kräver ett mycket högt stöd eller om de aldrig skulle välja en elbil oavsett stödnivå. Både de två alternativen var möjliga att välja för respondenterna.

Totalt kunde 558 respondenter genomföra enkäten på ett analyserbart sätt. Av dessa svarade 141 att de aldrig skulle köpa en elbil oavsett stödnivå ("Jag skulle inte köpa en elbil oavsett stödnivå"). Den gruppen ingår i analysen beroende på om man är intresserad av hela målgruppen, eller endast den delen av målgruppen som kan överväga att köpa en elbil.

För att besvara frågan om vilken stödnivå som krävs för att målgruppen ska välja en elbil, analyserades den kumulativa fördelningen av stödnivåerna. Svartalternativen bestod av:

- "0"
- "<30 000"
- "30 000"
- "40 000"
- "50 000"
- "60 000"
- "70 000"
- "80 000"
- ">80 000"
- "Jag skulle inte köpa en elbil oavsett stödnivå"

För huvuddelen av analysen uteslöts de som aldrig skulle köpa en elbil, eftersom stödnivån ändå inte har en påverkan på dem. För att identifiera hur stor stödnivån behöver vara för att nå en viss del av målgruppen användes kumulativa andelar. Exempelvis angav 63% av de som kunde tänka sig köpa en elbil att 50 000 eller mindre i stödnivå var tillräckligt för att man skulle välja en elbil framför en fossilbil (se resultatrapportering ovan).

#### **Beräkna medelvärde, median och standardavvikelse för stödbehovet baserat på olika demografiska skärningar**

För att räkna fram medel- och medianvärden för behovet av stöd behövde de icke-numeriska svaren "<30 000" och ">80 000" konverteras. Här antogs att "<30 000" motsvarar ett genomsnittligt behov på 15 000 kr, och att ">80 000" motsvarar 90 000 kr. Dessa antaganden har betydelse för beräkningen av medelvärdet, men påverkar inte medianen. Med detta tillvägagångssätt kunde vi analysera både fördelningen och det genomsnittliga stödet som krävs, uppdelat på olika målgrupper och bakgrundsvariabler. Hur stort det genomsnittliga stödbehovet var analyserades och grupperades på inkomstnivå, kön, ålder, betalningsvilja, familjesituation, utbildningsnivå, sysselsättning, boendesituation, partitillhörighet samt vilket elprisområde respondenterna bodde i.

#### **Viktning av resultat**

Enkätresultat kan behöva viktas för att justera för eventuella snedheter i urvalet, så att resultaten bättre speglar den faktiska sammansättningen i målgruppen. Det handlar inte om att jämföra med befolkningen i stort, utan med den specifika målgrupp som har definierats (äger fossilbil i någon av de utvalda kommunerna och har en inkomst inom det definierade inkomstintervallet). Viktning är generellt sett svårare när den fördefinierade målgruppen är smalare.

I praktiken hade det inneburit att man:

- 1) Identifierar hur många personer som uppfyller alla kriterier i målgruppen.
- 2) Undersöker hur stor andel av alla i målgruppen som är ex pensionärer.
- 3) Hur stor andel i vår enkät har uppgett att de är pensionärer.
- 4) Utläs om det finns någon under- eller överrepresentation.
- 5) Korrigera för det i enkäten genom att ge pensionärer lite mer eller mindre vikt i enkäten.

Ramboll har inte haft tillgång till sådan detaljerade data som hade krävts för att genomföra en viktning av resultaten. Det ska tilläggas att viktning är särskilt viktigt om olika grupper inom målgruppen svarar systematiskt olika, vilket inte har varit fallet i den här enkäten. Det har såklart funnits variation, men den har varit förhållandevis begränsad.

#### **Bilaga 1 - Fullständigt frågebatteri**

I denna bilaga presenteras alla frågor som ingick i enkäten och som användes som underlag för analysen. Svarsalternativen har utelämnats från bilagan. Vissa frågor som endast riktar sig mot respondenter som angett att de kan tänka sig att leasa sin nästa bil har utelämnats eftersom de inte analyserats i studien. Samtliga svarsalternativ samt frågorna kopplat till leasing har levererats separat till Naturvårdsverket.

### **Inledande text**

Hej,

Den här undersökningen kommer att fokusera på dina preferenser och åsikter kring kommande bilinköp, med särskilt fokus på elbilar.

Du som svarar är anonym och alla svar hanteras konfidentiellt.

Undersökningen förväntas ta omkring 5 till 10 minuter att genomföra.

Tack på förhand!

### **Demografiska frågor**

1. Hur identifierar du dig?
2. Hur gammal är du?
3. Har du en funktionsnedsättning som innebär väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig?
4. Hur ser din familjesituation ut?
5. Vilken kommun bor du i?
6. Hur många barn, ålder 0–13 har du?
7. Hur många barn, ålder 14–18 har du?
8. Hur stor är ditt hushålls disponibla månadsinkomst?  
(Disponibel inkomst är det belopp som finns kvar efter att skatt har dragits och eventuella bidrag och transfereringar har lagts till)
9. Hur stor är din personliga disponibla månadsinkomst?  
(Disponibel inkomst är det belopp som finns kvar efter att skatt har dragits och eventuella bidrag och transfereringar har lagts till)

### **Bilsituation**

10. Hur drivs din bil/dina bilar?  
(Har du flera bilar så klickar du i alla relevanta drivmedel)
11. Vilket/vilka alternativ stämmer bäst in på ditt nästa bilinköp?  
(Du kan välja flera svarsalternativ)

## Hinder och preferenser

12. Vilka av följande faktorer är viktigast för dig om du tänker på att skaffa en ny bil?  
(välj högst tre alternativ)
13. Vad/vilka är de största hindren för dig att byta till elbil?  
(välj högst tre alternativ)
14. Om du inte upplever några direkta hinder, finns det något annat som gör att du är tveksam till att byta till en elbil?

## Nästa bilköp

15. Har du tidigare övervägt att köpa eller leasa en elbil?
16. Om du skulle köpa en begagnad elbil, vilket maximalt pris skulle du vara villig att betala för bilen?
17. Om du skulle leasa en elbil, vilket av följande månadsbelopp skulle vara det högsta som är acceptabelt för dig att betala för leasingavtal, inklusive försäkring, service och vinterdäck?  
(Driftkostnader exkluderat)

## Preferenser för bil

18. Om du hade behövt köpa en begagnad bil, vilken av dessa elbilsvarianter hade bäst stämt överens med dina preferenser?  
(Klicka i ett alternativ även om inget av alternativen stämmer in på vad du skulle välja)

## Valexperiment

"Här ställs du inför två alternativ, en elbil och en motsvarande fossilbil. Du ska välja vilken av bilarna som du föredrar om du hade behövt välja ett alternativ.

Om du väljer elbilsalternativet får du en subvention i form av ett finansiellt stöd.

Du kan komma att få välja mellan samma alternativ flera gånger med skillnaden att stödnivån på **elbilen (alternativ A)** uppdaterar sig efter varje nytt val.

Tänk dig att stödet betalas ut i tre omgångar: en tredjedel direkt efter köpet, en tredjedel betalas ut ett år senare och sista tredjedelen betalas ut när det gått lite mer än två år från att du köpt bilen.

**Stödnivåerna nedan syftar till det totala stödet som hade betalats ut under perioden"**

*[Här fick respondenten välja mellan den elbil som hen valde i fråga 18 och motsvarande fossilbil. Frågan uppdaterades inte men stödnivån uppdaterades beroende på vilket val respondenten gjorde. Läs i metodbeskrivningen för ytterligare förklaring. Motsvarande frågor för leasing hade aktiverats om tillräckligt många respondenter hade angett att de kunde överväga att leasa en bil]*

## Stödnivåer

19. I den föregående övningen fick du välja mellan en specifik elbil och en motsvarande fossilbil. Var bilalternativen representativa för dig, baserat på den betalningsvilja och de preferenser som du tidigare angett? Om alternativen inte var representativa, ange den stödnivå som du tror att du hade behövt för att välja att köpa en elbil istället för en fossilbil.

Tänk dig att stödet betalas ut i tre omgångar: en tredjedel direkt efter köpet, en tredjedel betalas ut ett år senare och sista tredjedelen betalas ut när det gått lite mer än två år från att du köpt bilen.

Stödnivåerna nedan syftar till det totala stödet som hade betalats ut under perioden

#### **Om respondenten**

20. Vilken är din utbildningsnivå?
21. Vad är ditt postnummer? Ange fem siffror utan mellanslag.
22. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?
23. Hur bor du?
24. Vilket parti röstade du på i riksdagsvalet 2022?
25. Har du några kommentarer eller medskick kopplat till den här undersökningen?

## Bilaga 2 – Kommuner i urvalet

Nedan är en lista på de kommuner som respondenterna kunde bo i för att svara på enkäten. Kommunerna tillhör någon av kommungrupperna 1) Glesa blandade kommuner 2) Tätortsnära landsbygdskommuner 3) Glesa landsbygdskommuner 4) Mycket glesa landsbygdskommuner. Definitionerna är hämtade ifrån [Tillväxtverket](#).

Ekerö	Alvesta	Varberg	Laxå	Vingåker
Norrtälje	Markaryd	Kungsbacka	Hallsberg	Ydre
Nynäshamn	Torsås	Stenungsund	Askersund	Gnosjö
Älvkarleby	Mörbylånga	Munkedal	Lindesberg	Gislaved
Heby	Mönsterås	Färgelanda	Skinnskatteberg	Sävsjö
Tierp	Emmaboda	Vårgårda	Gagnef	Vetlanda
Östhammar	Borgholm	Bollebygd	Leksand	Högsby
Flen	Svalöv	Grästorps	Rättvik	Hultsfred
Trosa	Örkelljunga	Essunga	Smedjebacken	Gotland
Ödeshög	Bjuv	Tranemo	Säter	Ronneby
Kinda	Skurup	Mellerud	Hedemora	Sölvesborg
Boxholm	Sjöbo	Lilla Edet	Avesta	Östra Göinge
Valdemarsvik	Hörby	Mark	Ockelbo	Osby
Söderköping	Höör	Svenljunga	Nordanstig	Simrishamn
Mjölby	Tomelilla	Herrljunga	Krokom	Hässleholm
Aneby	Klippan	Vara	Nordmaling	Tjörn
Vaggeryd	Båstad	Ulricehamn	Bjurholm	Orust
Uppvidinge	Höganäs	Storfors	Vindeln	Sotenäs
Lessebo	Hylte	Grums	Robertsfors	Tanum
Tingsryd	Laholm	Lekeberg	Vännäs	Dals-Ed
Karlsborg	Hudiksvall	Dorotea	Strömstad	
Gullspång	Ånge	Vilhelmina	Åmål	
Bengtsfors	Kramfors	Åsele	Mariestad	
Götene	Sollefteå	Arvidsjaur	Lidköping	
Töreboda	Örnsköldsvik	Arjeplog	Skara	
Eda	Ragunda	Jokkmokk	Skövde	
Torsby	Bräcke	Övertorneå	Hjo	
Munkfors	Strömsund	Pajala	Tidaholm	
Årjäng	Åre	Tranås	Falköping	
Sunne	Berg	Oskarshamn	Arvika	
Hagfors	Överkalix	Västervik	Fagersta	
Hällefors	Kalix	Vimmerby	Mora	



Ljusnarsberg	Älvsbyn	Olofström	Lycksele	
Norberg	Malung-Sälen	Karlskrona	Skellefteå	
Vansbro	Älvdalen	Karlshamn	Gällivare	
Orsa	Härjedalen	Bromölla	Haparanda	
Ovanåker	Norsjö	Kristianstad	Kiruna	
Ljusdal	Malå	Öckerö		
Söderhamn	Storuman	Tibro		