



Transportfattigdom, utsatta transportanvändare och sociala klimatfonden/-planen

2025-03-27



- "ETS 2" införs i jan 2027 – inkluderar vägtrafik och bostäder bl.a.
 - Acceptans: Förordning om social klimatfond, 2026–2032; ca 80 mdr euro
 - Sveriges del ca 5,5 mdr kronor, dvs. 850 milj kronor per år (inkl eget bidrag)
 - Varje medlemsstat **bör** lämna in en *social klimatplan* senast 30 juni 2025
 - Planerna **bör** ha en *investeringskomponent* som främjar en långsiktig lösning för att minska beroendet av fossila bränslen
 - **skulle kunna** omfatta andra åtgärder, däribland *tillfälligt direkt inkomststöd* för att mildra negativa effekter på inkomsterna på kortare sikt
 - Bör vara *möjligt* att prioritera stöd till *utsläppsfria fordon*
- (mina **fet & kurs**)



[Det här fotot](#) av Okänd författare licensieras enligt [CC BY](#)

Artikel 6.1 De sociala klimatplanernas innehåll

d) En beräkning av [...] **förekomsten av [...] transportfattigdom**

e) En beräkning av **antalet**, och **identifiering** av [...] **utsatta transportanvändare**.

f) En **förklaring** av hur definitionerna av [...] **transportfattigdom** ska tillämpas på **nationell nivå**.

p) [...] en förklaring av hur **geografiska särdrag** [...] har beaktats i planen.

En operationalisering av transportfattigdom (Trafikanalys)

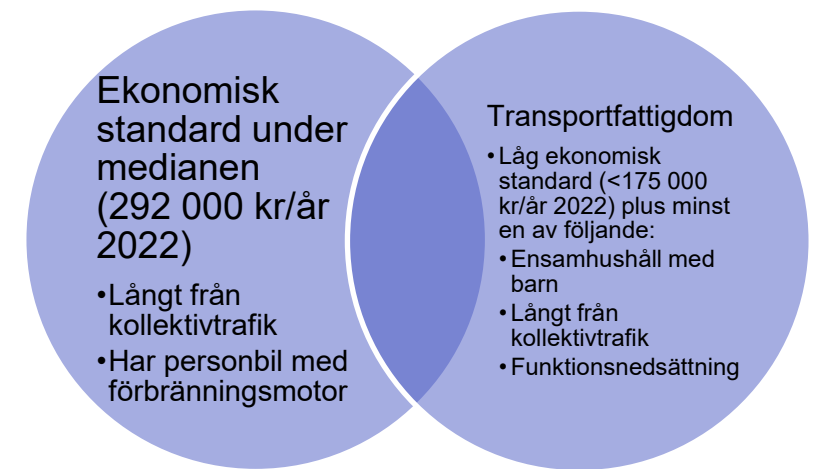
Transportfattig är den individ som har låg ekonomisk standard och dessutom uppfyller ett av följande kriterier:

- Tillhör ett hushåll med en *ensam vårdnadshavare* och vårdnad om barn minst 50 procent av tiden
- Bor långt ifrån en *hållplats* med ett för personen relevant utbud av kollektivtrafik
- Har en *funktionsnedsättning* som innebär väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig, inklusive till närmaste hållplats med ett relevant kollektivtrafikutbud

Utsatta transportanvändare

Alla transportfattiga, men också dem med:

- Ekonomisk standard under medianen
- Långt från kollektivtrafik
- Bil med förbränningsmotor



Nya uppdraget – Bakgrund

- Uppdrag till Naturvårdsverket
 - Utforma förslag till elbilstöd
- Trafikanalys, Konjunkturinstitutet, Energimyndigheten, Tillväxtanalys bidra/samråd
- Leveranser
 - 31/3
 - 31/5
 - 31/1 2026
- Samråd 25/4
- Social klimatplan till Kommissionen 30/6 2025
- NV har grupp med 4 personer (+ fler i bakgrunden)
- Trafikanalys
 - Krister, Tom P., Lennart, Lisa och Anette + Florian
- Konjunkturinstitutet
 - Samma bemanning som i förra uppdraget
- Övriga myndigheter inte direkt involverade

Trafikanalys bidrag så här långt

- Geografisk indelning
- Ekonomiska förutsättningar
- Nya/begagnade köpa/leasa
- Stödnivåer
- Hur många **kan/vill/kommer** söka bidraget?
- Veckovisa Teamsmöten
 - (ibland flera möten varje vecka),
 - ibland är KI också med.
- Trafikanalys har arbetat med att utifrån Fordonsregistret ta fram uppgifter om antalet hushåll som kan omfattas av stödet, givet olika indelningsgrunder.
- Beräkning av möjlig besparing av byte till elbil givet dagens körsträcka och tillkommande stöd för att nå break-even. Liten/mellan/stor bil (effekt)
 - Vissa borde redan ha bytt till el, andra behöver stort stöd.
 - Flesta med låga inkomster har låga körsträckor
- Geografisk indelning
- Beskrivning av leasingmarknaden
 - Hur ser villkoren ut på leasingmarknaden?
 - Hur många leasar idag? (våldigt få gör det i gruppen).

Populationsstorlek (hushåll som äger bensin, diesel eller elbil)

Krav 1	Krav 2	Krav 3	Antal hushåll
Ekonomi (<80% av medel ekonomisk standard)			956 000
..	DeSO med lågt utbud av kollektivtrafik		267 000
..	Kommuner med lågt utbud av kollektivtrafik		(478 000)
..		Boende i kommungrupp 11,12,13, 22	361 000
..		Boende i kommungrupp 11,12,13, 21, 22	783 000
..	DeSO med lågt utbud av kollektivtrafik	Boende i kommungrupp 11,12,13, 21, 22	262 000
..	DeSO med lågt utbud av kollektivtrafik i kommungrupp 21, 30 eller	Boende i kommungrupp 11,12,13, 22	455 000

4 kommungrupper, + DeSO med lågt kollektivtrafikutbud i 2 två kommungrupper

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	total drivmedelskostnad för HH
	188 788	117 006	90 212	76 489	37 616	34 699	24 944	10 397	3 489	743	1: -20 tkr
	19 514	20 839	16 503	19 319	16 137	17 726	14 605	6 268	2 168	531	2: 21-30 tkr
	6 442	7 050	5 697	7 370	7 326	9 188	8 116	4 018	1 493	398	3: 31-40 tkr
	2 392	2 471	2 169	2 953	3 398	4 297	3 911	2 067	1 023	292	4: 41-50 tkr
	988	1 001	901	1 254	1 496	1 993	1 764	1 079	586	169	5: 51-60 tkr
	401	410	367	557	669	817	797	528	326	117	6: 61-70 tkr
	499	428	374	522	565	749	692	536	390	156	7: 71- tkr
Totalsumma	219 024	149 205	116 223	108 464	67 207	69 469	54 829	24 893	9 475	2 406	Totalsumma

total drivmedelskostnad för HH	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1: -20 tkr	6 658	7 914	8 029	8 587	9 720	9 850	9 962	9 915	9 817	9 819
2: 21-30 tkr	18 369	18 074	17 203	17 009	16 697	16 108	15 843	15 958	15 993	15 772
3: 31-40 tkr	24 997	24 298	22 702	21 981	20 535	19 391	18 719	18 790	18 897	18 824
4: 41-50 tkr	30 744	29 196	27 367	26 164	24 549	22 879	22 141	22 160	21 808	20 724
5: 51-60 tkr	35 769	33 754	31 808	30 201	28 414	26 853	25 868	25 651	24 742	24 162
6: 61-70 tkr	39 636	37 870	35 419	33 622	32 756	30 800	30 262	29 084	27 398	26 483
7: 71- tkr	60 203	55 092	48 067	46 665	42 595	40 930	40 319	37 241	34 263	34 130
Totalsumma	8 818	10 851	10 812	12 038	14 246	14 584	14 884	15 563	16 490	17 340

- Antal hushåll per
 - Drivmedelskostnader
 - Disponibel inkomst
- Ljusbrun, 0-4 = 145 000
- Mörkbrun, 0-4 = 47 000
- Alla 0-4 = 660 000
- Detta finns även uppdelat på liten & stor bil

De hushåll som sparar in "lite" (i rött) tjänar för lite på bytet för att vara intresserade.

De hushåll som sparar in "mycket" (i gult) tjänar så mycket att de redan borde bytt - det kan finnas andra skäl till varför det inte sker.

Återstår dem mittemellan! Som sparar 20-30 000 kr/år (5-10%) och låga-låga medelinkomster, ca 47 000 hushåll

Samtidigt är detta bara ett år - men stödet ska finnas i sju. Alla i målgruppen kan inte få stöd första året.

Balansen rubbas förstås när det tillkommer ett stöd - något fler av den undre gruppen blir intresserade, och kanske även av den övre - när uppmärksamhet dras till fördelarna

Eftersom budgeten är begränsad kan inte stödet bli alltför fördelaktigt

Behov av stöd för att gå +/- noll för hushåll som byter en liten ICE-bil till liten elbil som kostar 350 000 kr.

tot. Drivm kostn/år		"stödbehov" för break-even, inköp (350 000 kr), 3 år									
1: -20 tkr		138 179	134 347	134 031	132 385	128 907	128 534	128 282	128 392	128 440	128 539
2: 21-30 tk		102 005	103 119	105 783	106 297	107 411	109 444	110 322	110 115	109 377	110 303
3: 31-40 tk		81 540	83 845	89 153	91 379	95 656	99 244	101 222	100 985	100 391	99 317
4: 41-50 tk		63 284	69 229	74 434	78 546	83 337	89 264	90 965	90 500	92 160	95 281
5: 51-60 tk		47 533	55 421	60 564	66 434	72 775	76 623	79 712	79 817	82 464	84 742
6: 61-70 tk		35 507	40 761	49 726	55 158	59 333	64 593	67 448	69 302	74 289	76 580
7: 71- tkr		-32 847	-10 953	8 622	11 519	29 052	31 232	32 857	46 030	53 153	52 218
Totalsumr		149 214	147 136	147 170	145 932	143 671	143 256	142 929	142 262	141 141	140 316
tot. Drivm kostn/år		"stödbehov" för break-even, leasing (3 500 kr/mån i 3 år)									
1: -20 tkr		101 948	98 117	97 800	96 154	92 677	92 303	92 051	92 161	92 209	92 308
2: 21-30 tk		65 775	66 889	69 552	70 066	71 180	73 214	74 091	73 885	73 147	74 072
3: 31-40 tk		45 310	47 614	52 922	55 149	59 425	63 013	64 991	64 754	64 160	63 086
4: 41-50 tk		27 053	32 998	38 204	42 315	47 106	53 034	54 734	54 270	55 930	59 051
5: 51-60 tk		11 303	19 190	24 334	30 203	36 544	40 393	43 482	43 586	46 233	48 511
6: 61-70 tk		-723	4 531	13 495	18 927	23 103	28 362	31 217	33 072	38 058	40 350
7: 71- tkr		-69 078	-7 183	-7 609	-4 712	-7 179	-4 999	-3 374	9 799	16 923	15 987
Totalsumr		112 983	110 905	110 939	109 701	107 440	107 025	106 698	106 031	104 911	104 086
från dessa belopp ska föreslagna stödbelopp i flik "besparing-drivm.kostn-disp.ink" dras ifrån											

- Hushåll med låg ekonomisk standard <80 procent av medel
- DeSO med lågt kollektivtrafikutbud, + alla DeSO i de fyra mest glesa kommungrupperna
- Äger eller leasar fossildriven bil
- 2 200 per månad i tre år = 79 200 kr. Ger 73 000 fordon
- Leasing och köp, nya och begagnade
- Differentierat stöd? Hur ska stödet betalas ut?
Ansökning och beslut, Överkompensation? Kontroller, etc.
 - Frågor som är oklara i dagsläget.
- Preliminär nivå till leveransen i mars, uppdateras/bekräftas till i maj
- Kommissionen efterfrågar fördjupade analyser.
- Ramböll gör konsultstudie
 - SP om preferenser/behov av stöd vid val av elbil/ICE-bil
 - Leverans i slutet av maj