



Bistånd och underlag till Sveriges sociala klimatplan

Rapport: 2025:7

Datum: 2025-12-12

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsfoto: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-12-12

Förord

Från juni till oktober 2024 hade Trafikanalys i uppgift att bistå Konjunkturinstitutet (Ki), som hade i uppdrag¹ att beräkna effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp (ETS 2). I Ki:s uppdrag ingick att rapportera förekomsten av transportfattigdom, identifiera och beräkna antalet av utsatta transportanvändare, samt förklara hur definitionen av transportfattigdom ska tillämpas på nationell nivå. Trafikanalys uppgift var att bistå Ki med en förklaring av hur EU:s definition av transportfattigdom ska tillämpas på nationell nivå. Uppdraget slutredovisades den 31 oktober 2024.²

Trafikanalys fick därefter i uppdrag att stödja Naturvårdsverket i deras uppdrag³ om genomförandeåtgärder till den sociala klimatplan som presenterades av regeringen i juni 2025, med framtagandet av författningsförslag, samt med underlag och analyser som behövs inför kommissionens godkännande av planen. En första delredovisning lämnades av Naturvårdsverket den 27 mars och en andra delredovisning den 28 maj 2025.⁴ Därefter har bistånd skett i mindre omfattning under hösten 2025. Naturvårdsverket slutredovisar uppdraget den 31 januari 2026.

Denna rapport innehåller en kortfattad redovisning av det bistånd som Trafikanalys sammantaget har gett till Naturvårdsverket. Inom ramen för vårt bistånd till Naturvårdsverket utvecklades även det material som utgjorde underlaget till Ki genom att ta fram en fördjupad både teoretisk och praktisk genomgång av olika sätt att se på och avgränsa transportfattigdom, med förslag på kriterier på transportfattigdom och utsatta transportanvändare, tillsammans med viss statistik (Trafikanalys PM 2025:10).

Uppdraget har genomförts av Krister Sandberg (projektledare) tillsammans med Lisa Eriksson, Anette Myhr, Tom Petersen, Florian Stamm och Lennart Thörn.

Stockholm i december 2025

Mattias Viklund
generaldirektör

¹ Fi2024/01484

² Konjunkturinstitutet (2024), *Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem*, DNR 2024-281, www.konj.se/publikationer/specialstudier/specialstudier/2024-10-31-effekter-av-prishojningar-med-anledning-av-inforandet-av-eus-nya-utslappshandelssystem.html.

³ KN2024/02444

⁴ Naturvårdsverket (2025), Regeringsuppdrag om att ta fram underlag till Sveriges sociala klimatplan - Delredovisning II, www.naturvardsverket.se/om-oss/regeringsuppdrag/pagaende-regeringsuppdrag/sveriges-sociala-klimatplan

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Trafikanalys bistånd.....	7
2 Administrativ redovisning	13
3 Regeringsuppdraget	14

Sammanfattning

Naturvårdsverket fick i december 2024 i uppdrag⁵ att bistå regeringen med att ta fram underlag till den sociala klimatplan som skulle lämnas till kommissionen. Uppdraget begränsades till att lämna författningsförslag för en riktad elbilspremie till transportfattiga och utsatta transportanvändare. Trafikanalys, Konjunkturinstitutet, Statens energimyndighet och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) fick samtidigt uppdrag att stödja Naturvårdsverket i dess arbete.

Trafikanalys bistånd till Naturvårdsverket har bestått av tre huvudsakliga aktiviteter:

1. Underlagsframtagning och beräkningar. Detta har inneburit kategorisering av stödområden baserat på kollektivtrafiktillgång och analys av antal stödberättigade givet olika nivåer av stöd. Trafikanalys har även bidragit med ett bredare statistik- och kunskapsunderlag om fordonsflottan och dess ägandestruktur, leasingmarknaden och nybilspriser.
2. Kommentarer på utkast till Naturvårdsverkets två rapportleveranser.
3. Kunskapsunderlag om definitioner av transportfattiga och utsatta transportanvändare.

Biståndet skedde löpande med periodvis dagliga avstämningar och leveranser. Det var med andra ord ett tätt och intensivt samarbete. Avstämningar skedde även med Konjunkturinstitutet. Efter Naturvårdsverkets avrapportering i maj utvärderades samarbetet gemensamt. Under hösten har biståndet sedan begränsats till förtydliganden av tidigare gjorda leveranser.

⁵ KN2024/02444

1 Trafikanalys bistånd

Naturvårdsverket fick i december 2024 i uppdrag⁶ att bistå regeringen med att ta fram underlag till den sociala klimatplanen som skulle lämnas till kommissionen i juni 2025. Uppdraget begränsades till att lämna författningsförslag till 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. Det vill säga, att ta fram underlag till en elbilspremie för dem som klassas som transportfattiga och utsatta transportanvändare.

Underlaget skulle bygga vidare på beräkningar i Konjunkturinstitutets redovisning av sitt uppdrag⁷ att beräkna effekter av prishöjningar med andelning av införandet av EU:s nya utsläppshandelssystem som redovisades den 31 oktober 2024. Trafikanalys, Konjunkturinstitutet, Statens energimyndighet och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) fick samtidigt i uppdrag att stödja Naturvårdsverket i dess arbete. En första delredovisning lämnades av Naturvårdsverket den 27 mars och en andra delredovisning den 28 maj 2025.⁸ Därefter har bistånd skett i mindre omfattning under hösten 2025.

Trafikanalys bidrog till Naturvårdsverkets uppdrag huvudsakligen i form av underlagsframställning, samt genom att svara på frågor från Naturvårdsverket och kommentera på framtaget underlag. Vi bidrog även i utformningen av en upphandlad SP-studie⁹ som utfördes av Ramboll.

Stödområde och stödbehov

Huvuddelen av biståndet har handlat om att ta fram 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 DeSO¹⁰. En karta över stödområdet har också levererats (Figur 1.1).

För att identifiera premiens målgrupp bestämdes det att den bör bestå av folkbokförda i en landsbygdskommun eller i ett område med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Landsbygdskommuner identifierades genom den kommunindelning i sex kommunkategorier som Tillväxtverket ansvarar för. Med landsbygdskommuner avses kommungrupperna *Glesa blandade kommuner (grupp 22)*, *Tätortsnära landsbygdskommuner (11)*, *Glesa landsbygdskommuner (12)* samt *Mycket glesa landsbygdskommuner (13)*. Totalt ingår 177 kommuner i dessa kommungrupper.

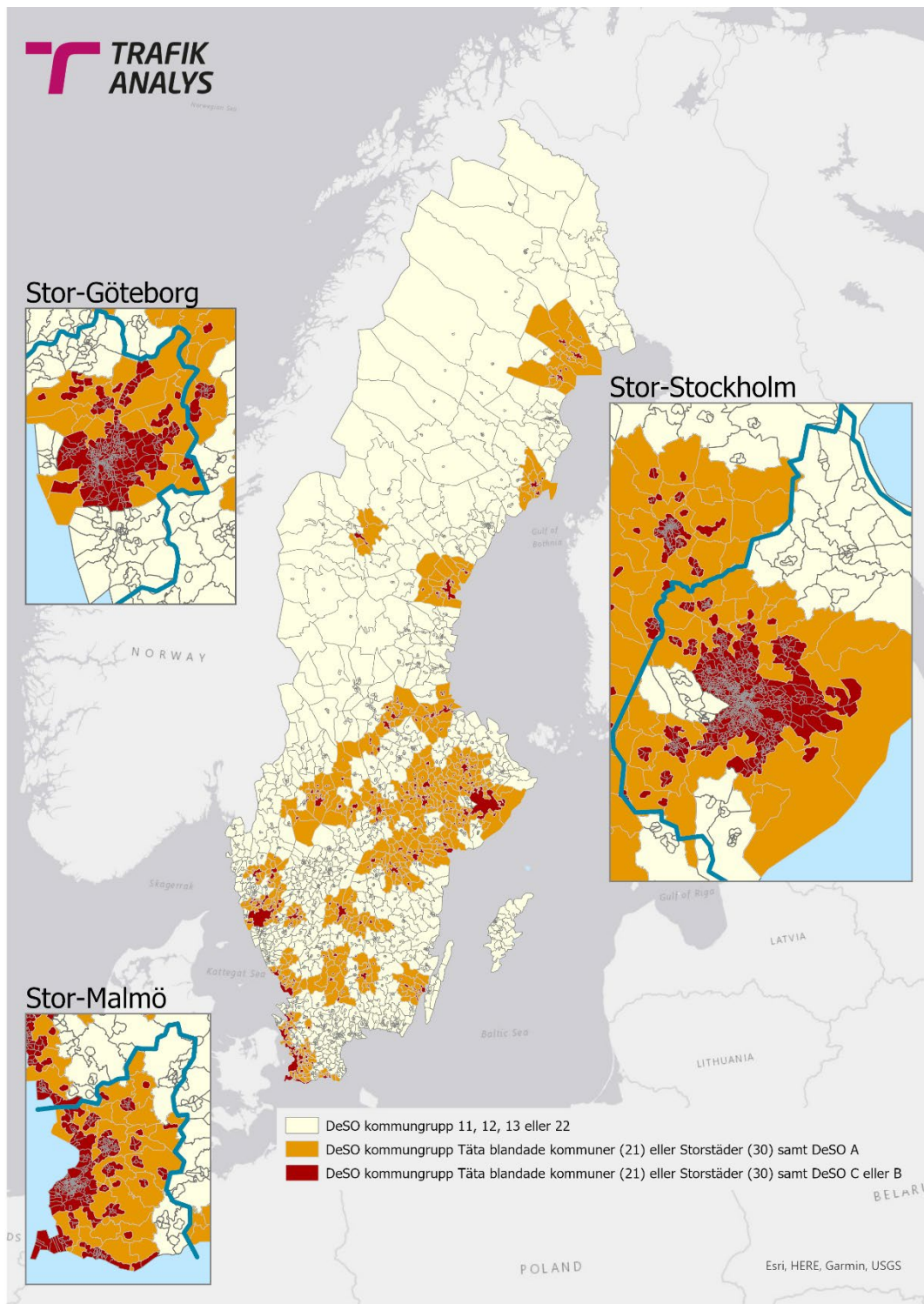
⁶ KN2024/02444

⁷ Fi2024/01484

⁸ Naturvårdsverket (2025), Regeringsuppdrag om att ta fram underlag till Sveriges sociala klimatplan - Delredovisning II, www.naturvardsverket.se/om-oss/regeringsuppdrag/pagaende-regeringsuppdrag/sveriges-sociala-klimatplan

⁹ *Betalningsvilja för elbilar hos låg- och medelinkomsttagare på lands- och glesbygd*, publicerad som bilaga 4 i Naturvårdsverkets skrivelse 2025-05-28.

¹⁰ DeSO är en rikstäckande indelning som delar in Sverige i 5 984 områden som följer läns- och kommungränserna. 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.



Figur 1.1. Föreslagna stödområden för elbilspremien.
Anm: Vita och orangea områden ingår i stödområdet.

Kommungrupperna *Storstadskommuner* (grupp 30) och *Täta blandade kommuner* (21) faller då helt utanför stödområdet baserat på denna definition, även om det också inom dessa kommuner kan finnas glest befolkade områden. För att identifiera glesheten i dessa

kommuner fanns det en möjlighet att utgå ifrån så kallade DeSO-områden och befolkningens tillgång till kollektivtrafik. För analysen av kollektivtrafikutbud utgick vi från den kategorisering av nivåer för grundläggande kollektivtrafik som tidigare tagits fram i ett regeringsuppdrag inriktat mot arbetsresor.¹¹ 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 bedömdes 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. Nivån för begränsad tillgång sattes till slut till färre än 243 avgångar per vecka.

Därefter behövde vi ta hänsyn till geografin genom att analysera tillgången både på kommun och DeSO-nivå. Ett genomsnittligt värde på kollektivtrafikutbudet i varje kommun respektive DeSO erhålls genom att dividera det totala utbudet inom ett givet område per vecka med den totala arealen i km². I praktiken är kollektivtrafiktätheten ojämn inom varje område, och en analys utifrån DeSO-områden bedömdes mer träffsäker då dessa områden till ytan är mindre än kommuner. När gränsen <243 per km² analyserades på DeSO-nivå sammanföll dessutom definitionen på begränsad tillgång till kollektivtrafik väl med stora delar av de "landsbygds-kommuner" som beskrivs ovan, liksom med de områden som kategoriseras DeSO A i övriga kommuner. Genom att addera områden kategoriserade som DeSO A i de övriga kommunerna - kommungrupperna *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* - till det ursprungliga stödområdet erhöles slutligen ett stödområde som både tar hänsyn till gleshet och tillgång till kollektivtrafik, och som dessutom täcker en stor del av Sveriges yta. Stödområdet definierades därmed som 1812 DeSO i landsbygdskommunerna (177 st.) och 433 DeSO A i övriga kommuner (113 st.), se Figur 1.1.

För att uppskatta stödbehovet i olika hushållsgrupper tog Trafikanalys fram en pivottabell i Excel över hushållens bilinnehav, drivmedelsförbrukning, inkomst och bostadens geografiska tillhörighet, med mera. Pivottabellen arbetades om ett antal gånger för att anpassas till ändrade förutsättningar. Den förutsättning som haft störst betydelse och krävt omarbetning var ändringar i den geografiska omfattningen av målgruppen för premien. I slutversionen finns det en flexibilitet i tabellen för olika sätt att avgränsa målgruppen geografiskt.

Pivottabellen användes för att beräkna vilka nettobesparingar som hushåll i olika inkomst-klasser, 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 belopp 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.

¹¹ Trafikanalys (2020) *Förvärvsarbetande i glesbygd och landsbygd – en metodbeskrivning*. PM 2020:3.

Resultaten syns på två resultattflikar: 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.

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 cirka en fjärdedel högre, och även besparingen cirka 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 cirka 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/äggande lönar sig vid längre – men brytpunkten varierar beroende på förutsättningarna.

Transportfattiga och utsatta transportanvändare

Transportfattigdom innebär en oförmåga eller svårighet att bära transportkostnader eller en brist på transportalternativ, vilket påverkar tillgången till väsentliga samhällstjänster. I en promemoria (Trafikanalys PM 2025:10) operationaliserades EU:s definitioner och föreslogs indikatorer för transportfattigdom och utsatta transportanvändare i en svensk kontext, mot bakgrund av införandet av ETS 2. Promemorian innehåller både en teoretisk och praktisk genomgång av olika sätt att se på och avgränsa transportfattigdom, med förslag på kriterier på transportfattigdom och utsatta transportanvändare, tillsammans med viss statistik. Nedan inkluderas en kort sammanfattning av denna promemoria.

Transportfattigdom beror på en eller flera orsaker i kombination, till exempel låga inkomster och begränsade tillgångar, höga transportkostnader, en familjekonstellation som innebär större transportbehov, tidsbrist i vardagen, ett kollektivtrafikutbud som inte passar med behoven, otrygghet i lokalsamhället eller i kollektivtrafiken, brist på lokal service och arbetstillfällen, eller andra geografiska faktorer. För att klassas som transportfattigdom bör situationen vara någorlunda varaktig.

Det finns många egenskaper som samvarierar med transportfattigdom, såsom kön, ensamstående föräldraskap, sysselsättning, boende i socialt utsatta områden eller på landsbygden, arbete som inte går att utföra på distans och på obekväma tider. Dessa egenskaper ska dock inte ses som orsaker till transportfattigdom, utan snarare som utfall av eller korrelationer med densamma.

En aspekt av transportfattigdom enligt den vetenskapliga litteraturen relaterar till en oproportionellt stor utsatthet för negativa externaliteter, såsom buller, luftföroreningar, barriäreffekter och "påtvingat biläggande". Dessa aspekter, som angränsar till demokratifrågor som med-

bestämmande i beslutsprocesser och inkludering, är inte omnämnda i EU-förordningen och tas därför inte närmare upp i promemorian.

Transportfattigdom kan i värsta fall leda till social utestängning och relaterar till begrepp som tillgänglighet, energifattigdom och ekonomisk utsatthet. Trafikanalys föreslår att en indikator för att mäta ett hushålls (risk för) transportfattigdom ska utgå från att hushållet har varaktigt låg ekonomisk standard (alternativt låg disponibel inkomst per hushållsmedlem) och saknar tillgång till elbil, i kombination med något av följande:

- boende i områden med otillräckligt kollektivtrafikutbud,
- ensamstående förälder med minderårigt barn på minst halvtid, eller
- person i hushållet har en funktionsnedsättning som begränsar mobilitet eller orienteringsförmåga.

Om hushållet har tillgång till en ren elbil kan det också sägas ha tillgång till det, vad gäller driften, billigaste färd sättet som också ger den bästa tillgängligheten, oavsett inkomst. När åtgärder övervägs bör barn över 10 år inkluderas. Från den åldern får barn ofta börja röra sig självständigt i transportsystemet.

Utsatta transportanvändare inkluderar både transportfattiga hushåll, och de som påverkas i hög grad av bränsleprishöjningar men saknar ekonomiska medel att byta till utsläppsfria fordon eller kollektivtrafik. Med de senare avses hushåll som är beroende av att köra bil och äger en fossildriven bil. Med medel avses liksom ovan både inkomster och tillgångar. Liksom för gruppen transportfattiga upphör utsattheten om hushållet får tillgång till en ren elbil.

Trafikanalys föreslår att indikatorn på transportfattigdom, för utsatta transportanvändare, kompletteras med en indikator på ekonomisk standard (eller disponibel inkomst per hushållsmedlem) som ligger närmare medianen, och tillgångar på en något högre än den nivå som ska gälla för transportfattigdom.

Eftersom orsakerna är individuella och hushållsrelaterade måste indikatorerna prövas på individ- och hushållsnivå. För det krävs tillgång till registerdata ur flera register. Nödvändiga register inkluderar SCB:s inkomst- och hushållsregister, Försäkringskassans olika register över ersättningar för funktionsnedsättningar för vuxna och barn över 10 år, samt Transportstyrelsens vägtrafikregister för att fånga hushåll med fossildrivna bilar (administreras av SCB). En möjlig förenkling skulle kunna bygga på en klassificering av geografiska områden utifrån relevanta socioekonomiska variabler.¹²

Sammanfattningsvis är transportfattigdom ett mångfacetterat problem som kräver en kombination av ekonomiska stödåtgärder på individ- och hushållsnivå, fysiska infrastruktur- och kollektivtrafikförbättringar, och anpassningar i samhällsplanering och lokalisering av verksamheter för att åtgärdas. Samtidigt som fattigdom och transportfattigdom är realiteter i samhället idag, finns det inte en ensam åtgärd som är lösningen på dem. En operationalisering av begreppen för att ringa in målgruppen kommer därför oundvikligen att bero på det detaljerade syftet med åtgärden.

I det här fallet är syftet att dela ut stöd från en EU-fond som ska dämpa de negativa konsekvenserna av en på global nivå nödvändig prishöjning – dels för dem som drabbas värst av

¹² T.ex. demografiska statistikområden, DeSO, se Larsson, A. (2020), *Förslag till metod för klassificering av Demografiska statistikområden (DeSO) för socio-ekonomisk analys*, <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/deso-indelning-9090/>, eller s.k. Mosaic-områden: Trafikanalys (2018) *Så reser vi baserat på socioekonomi – resmönster för 37 grupper*, PM 2018:9, <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/sa-reser-vi-baserat-pa-socioekonomi-8076/>.

prishöjningen, dels för de redan sämst ställda i form av en riktad elbilspremie till den berörda målgruppen. Ett sammanhängande syfte är att öka acceptansen för prishöjningen.

För att säkerställa att åtgärderna är effektiva och rättvist fördelade har analyser och simuleringar av de föreslagna kriterierna genomförts, vilket redovisats kortfattat ovan. Efter att åtgärderna genomförts bör uppföljningar ske av hur träffsäkra de är, på kortare och längre sikt, för att vid behov kunna justera kriterierna. Vidare behövs kompletterande forskning och utvärdering för att förstå de subjektiva och strukturella orsakerna till transportfattigdom, hur målgrupperna kan avgränsas och hur orsakerna kan åtgärdas mest effektivt.¹³

¹³ Det behöver inte nödvändigtvis ske genom transportpolitik.

2 Administrativ redovisning

För att genomföra uppdraget fick Trafikanalys använda 1 miljon. Hela beloppet har utbetalats efter rekvisition till Naturvårdsverket. Beloppet har använts för att täcka kostnader för löner och over-head. Nedlagd tid fördelat per avdelning redovisas i Tabell 2.1. Nedan specificeras först de specifika leveranser som skett under 2025.

Nedlagd tid

För att genomföra uppdraget har sammanlagt 1125,25 timmar använts under 2025 (v.1-49) för att genomföra uppdraget, majoriteten förlades till perioden januari-maj.

Tabell 2.1. Nedlagd tid i projektet, totalt samt uppdelat per avdelning.

	Totalt	Styrmedels- och omvärldsanalys	Utvärdering och nulägesanalys	Statistik	Stöd
Nedlagd tid (h)	1131	105	912	104	10

Leveranser

Trafikanalys levererade under uppdragstiden underlag av följande slag, med leveranstidpunkt av respektive aktivitet inom parentes. Viss komplettering har även skett senare då förnyade frågor har krävt ett justerat underlag.

- Underlag om fordonsflottan och dess fördelning på kategorier av ägare (feb).
- Underlag om leasingmarknaden och nybilspriser (mars).
- Teoretisk fördjupning om transportfattigdom och utsatta transportanvändare (mars).
- Framtagning av Excelfil för beräkning av behov av stöd vid köp/leasing av ny respektive begagnad elbil (april).
- Metodframtagning för analys av möjliga stödområden och framställning av karta över stödområden (april).
- Bistånd vid genomförandet av SP-studien om konsumenters vilja att köpa/leasa en elbil (april).
- Återkoppling på Naturvårdsverkets två leveranser till Regeringskansliet i mars och maj.
- Kompletterande mindre analyser och svar på diverse frågor under våren samt efter Naturvårdsverkets leverans i maj.

3 Regeringsuppdraget



Regeringen

Regeringsbeslut

II:26

2024-12-05
KN2024/02444

Klimat- och näringslivsdepartementet

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

Uppdrag till Naturvårdsverket om Sveriges sociala klimatplan och genomförandeåtgärder

Regeringens beslut

Regeringen ger Naturvårdsverket i uppdrag att bistå regeringen genom att ta fram underlag till den sociala klimatplan, inklusive eventuella kompletteringar av planen, som regeringen ska lämna till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060 (förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden). Underlaget ska innehålla de uppgifter som anges i artikel 6.1 a, b, d–f, h–j, l, m och o–q i förordningen om inrättandet av den sociala klimatfonden och som behövs 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 inrättandet 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.

Konjunkturinstitutet, Trafikanalys, Statens energimyndighet och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) ska tillsammans stödja Naturvårdsverket i dess arbete med underlaget för den sociala klimatplanen samt med framtagandet av författningsförslag.

Naturvårdsverket, Konjunkturinstitutet, Trafikanalys, Statens energimyndighet och Tillväxtanalys ska vidare ta fram de underlag och analyser som Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) behöver inför kommissionens godkännande av planen. Redovisning av underlag och analyser för Regeringskansliets dialog med kommissionen om den sociala klimatplanen ska ske löpande enligt närmare anvisning från Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet).

Konjunkturinstitutet, Trafikanalys, Statens energimyndighet och Tillväxtanalys ska senast den 12 december 2025 lämna slutredovisningar av sina delar av uppdraget till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet). För uppdraget får Konjunkturinstitutet, Trafikanalys, Statens energimyndighet och Tillväxtanalys under 2025 använda vardera 1 miljon kronor som ska redovisas mot det under utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur uppförda anslaget 1:21 Åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden, anslagspost 1, under förutsättning att riksdagen beslutar i enlighet med regeringens förslag om anslag för åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden i budgetpropositionen för 2025. Medlen betalas ut engångsvis efter rekvisition till Naturvårdsverket senast den 12 december 2025.

Naturvårdsverket ska genomföra sin del av uppdraget i dialog med Regeringskansliet och efter samråd med Konjunkturinstitutet, Trafikanalys, Statens energimyndighet, Tillväxtanalys och övriga relevanta myndigheter. För uppdraget disponerar Naturvårdsverket 4 miljoner kronor som ska redovisas mot det under utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur uppförda

anslaget 1:21 Åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden, anslagspost 1, under förutsättning att riksdagen beslutar i enlighet med regeringens förslag om anslag för åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden i budgetpropositionen för 2025. Naturvårdsverket ska delredovisa underlaget för den sociala klimatplanen till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) senast den 31 mars 2025. Författningsförslag, kostnadsberäkningar och beskrivningen av myndighetens processer och rutiner för artikel 21 och uppgiftsinsamling för ansökan om utbetalning från fonden ska delredovisas till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) senast den 31 maj 2025. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) senast den 31 januari 2026.

Bakgrund

Den 11 december 2019 presenterade Europeiska kommissionen meddelandet om den europeiska gröna given, KOM (2019) 640. Den gröna given är ett paket med politiska initiativ som ska bana väg för en grön omställning i EU och vars slutmål är klimatneutralitet senast 2050.

I juni 2021 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/199 (europeiska klimatlagen), där de s.k. 2030- och 2050-målen ingår. Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett lagstiftningspaket med förslag på hur EU ska nå sitt klimatomål till 2030. I lagstiftningspaketet ingick en revidering av det s.k. utsläppshandelsdirektivet (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). Revideringen innebar bl.a. etablerandet av ETS 2 (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandel).

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

Regeringen gav den 27 juni 2024 Konjunkturinstitutet i uppdrag att med bistånd av Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Statens energimyndighet och Trafikanalys beräkna effekter av prishöjningar med anledning av införandet av ETS 2 som ett underlag till den sociala klimatplanen (Fi2024/01484). Uppdraget redovisades den 31 oktober 2024.

Regeringskansliet ordnade den 4 november 2024 ett samråd om den sociala klimatfonden med representanter för bland annat näringsliv, regioner, kommuner, akademi, myndigheter och intresseorganisationer.

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utgiftsområde 20) föreslår regeringen att en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd, införs förutsatt kommissionens godkännande. Stödet beräknas omfatta totalt 800 miljoner kronor per år, där 75 procent finansieras av EU:s sociala klimatfond. Regeringen avsätter 10 miljoner kronor under 2025 för att tillsammans med berörda myndigheter kunna vidta åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden.

På regeringens vägnar



Romina Pourmokhtari



Ola Göransson

Kopia till

Finansdepartementet/BA, SFÖ, IEA och SKA
Klimat- och näringslivsdepartementet/E, KL, ME, NIM och SAM
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB, RUL, TM, TP och US
Naturvårdsverket
Konjunkturinstitutet
Trafikanalys
Statens energimyndighet
Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se

