



Användning av ETS2-intäkter i Sverige

Hur pengar från utsläppshandeln kan användas för att stödja hushållen.

Kontakt

Luke Haywood, Chef för Klimat och Energi
European Environmental Bureau
luke.haywood@eeb.org

Publikation: Juli 2025

Bilder: Canva



mer information:
life-effect.org



Finansierat av Europeiska unionen. De
åsikter och ståndpunkter som uttrycks
är dock endast
författarens/författarnas och
återspeglar inte nödvändigtvis
Europeiska unionens eller CINEAs
synsätt. Varken Europeiska unionen
eller den beviljande myndigheten kan
hållas ansvariga för dem.



Syfte

Prissättning av koldioxid höjer priserna men skapar också intäkter.

Vi går igenom klimatpolitiska åtgärder som kan finansieras via den sociala klimatfonden och de återstående auktionsintäkterna från ETS2 och bedömer deras effekter. Syftet är att stimulera en bred samhällsdiskussion om hur pengarna bäst kan användas för att göra omställningen rättvis och robust – en fråga av största vikt. Detta dokument utgör ett tillägg till "[Creating positive impact with ETS2](#)" från Life Effect, EEB och Citizens' Climate Europe.

Vilken effekt har ETS2 i Sverige?

Ungefär 40 procent av de utsläpp som sker inom Sveriges gränser täcks av EU:s utsläppshandelssystem för industrier och andra stora utsläppskällor, det så kallade EU:s utsläppshandelssystem (ETS – Emissions Trading System). Det talas ofta om den jämförelsevis höga svenska koldioxidskatten, men den omfattar inte alla utsläppskällor. Som bakgrund kan nämnas att koldioxidskatten (från den 1 juli i år) belastar en liter bensin med 3,27 kronor.

Priset för en utsläppsrätt i ETS är nu (maj 2025) runt €67 per ton koldioxid. Om man räknar med att priset för en utsläppsrätt i ETS2 skulle vara €60 (650 kr), kan man med hjälp av en modell ([Carbon Pricing Incidence Calculator](#)) från Potsdam-institutet uppskatta effekten av en sådan prisnivå på hushållen. I genomsnitt blir det en ökning av utgifterna med 3,95 procent för femtedelen av hushållen med lägst inkomster. Inledningsvis förväntas bensin och dieselpriiserna stiga med 1,50–2,00 kronor per liter.

Svenska förhållanden

I Sverige står transportsektorn för 95 procent av utsläppen från de två sektorer som omfattas av ETS2.

Tack vare fjärrvärme, hyfsat isolerade hus och värmepumpar upplevs inte byggsektorn som ett problem för hushållen i omställningen, även om ökad energieffektivitet skulle kunna ge värdefulla energibesparingar. I huvudsak övergav svenska hushåll fossil uppvärmning efter oljekrisen på sjuttitalet.

Den svenska debatten handlar istället till stor del om transportsektorn, då utsläppen från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp. Det nationella målet inom transportsektorn är att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Inom transportsektorn står personbilar för 60 procent av utsläppen. Bara sju procent av de svenska bilarna är elbilar.

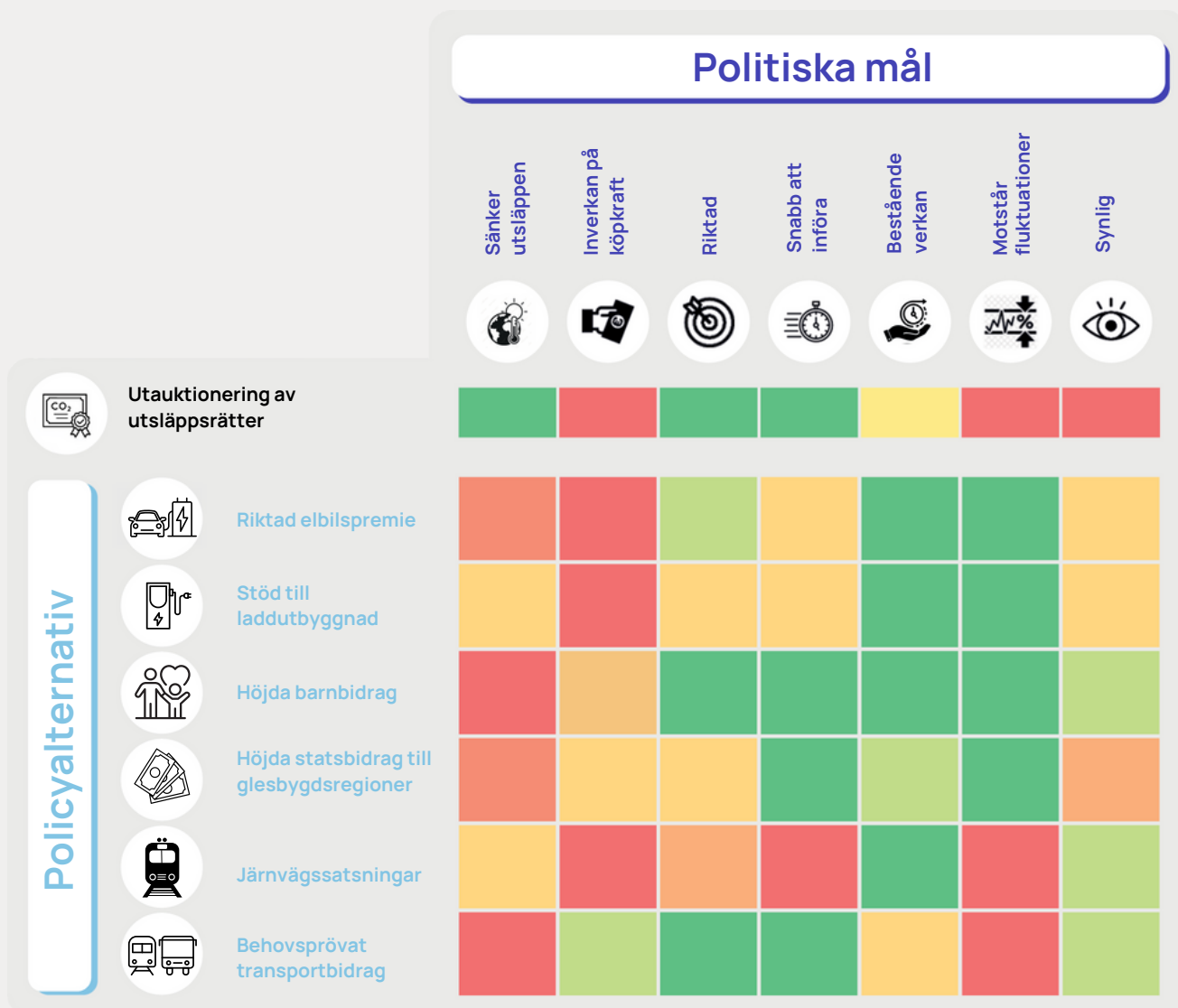
Liksom politiker i andra länder är förmodligen svenska politiker oroade för att högre bränslepriser ska leda till proteströrelsen i stil med de franska Gula västarna och den svenska motsvarigheten "Bränsleupproret". Pengarna från den sociala klimatfonden och intäkterna från ETS2-auktionerna är därför viktiga för att undvika att handelssystemet sänks av missnöje. En grupp som är det typiska exemplet på de som "drabbas" av ETS2 är låginkomsttagare som är beroende av bil och inte på egen hand har råd att byta till elbil.

Regeringens förslag

Den svenska regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att ta fram ett förslag på hur de medel som Sverige kan få från den sociala klimatfonden (SCF) ska användas som stöd till hushåll i glesbygd vid köp eller leasing av elbilar. Sverige kommer inte att ansöka om medel från den sociala klimatfonden för direkt inkomststöd. Det är okänt vad regeringen planerar att göra med de ETS2-intäkter Sverige får utöver SCF. Huvudsyftet med denna skrift är att stimulera en diskussion om detta.

Den svenska regeringen har aviserat att de kommer att använda intäkterna från SCF till en elbilspremie som riktas till hushåll i landsbygdskommuner eller med begränsad tillgång till kollektivtrafik, som har en inkomst lägre än medelinkomsten. Naturvårdsverket beräknar att detta innefattar 860 000 hushåll i Sverige som genom premien kan köpa eller leasa en ny eller begagnad elbil. Den bästa uppskattningen nu är att det kan resultera i att målgruppen kan införskaffa runt 70 000 fordon. En invändning mot att använda hela potten till detta är att det inte underlättar hanteringen av den kortsiktiga kostnadsökning som drabbar nästan alla andra i samhället. Likaså riskerar de begränsade resurserna i SCF behöva betyda en kraftig begränsning i hur många i målgruppen som kan få ta del av premien. Det är även mycket osäkert om premien över huvud taget kommer att möjliggöra för elbilsköp eller leasing för målgruppen. Detta beror dels på om premien är tillräckligt hög för att möta finansieringsbehovet hos de med lägst inkomster, och dels om den kommer att utbetalas årsvis (vilket kan hindra användandet av premien för de hushåll som inte har möjlighet att ligga ute med pengar tills premien betalas ut). Regeringens föreslagna åtgärd gör heller inget för att säkerställa att nya elbilar kommer in på marknaden. Det går även att fråga sig om gränsen för inkomstnivå är högt satt – ska de som tjänar upp till 39 900 kronor i månaden få stöd för att köpa eller leasa en elbil, eller borde gränsen sänkas något så att den huvudsakligen träffar de hushåll med lägre inkomstnivåer?

Det är viktigt att observera att regeringens förslag om en elbilspremie alltså enbart ska finansieras av Sveriges andel av SCF. Regeringen har inte aviserat hur den ämnar använda de ytterligare intäkter som staten beräknas få från utsläppshandeln inom ETS2 under 2027–2030. Enligt bedömare kan detta handla om mellan 25–40 miljarder kronor.



Exempel på åtgärder

Tabellen ovan visar olika former av klimatpolitiska åtgärder som passar inom ETS2. De har bedömts utifrån de kriterier som nämnts i huvuddokumentet "Creating positive impact with ETS2".

Stöd till **laddutbyggnad** handlar om att säkerställa laddinfrastruktur i hela landet. Det underlättar elektrifieringen. Även hushåll utan bil har nytta av att elfordon kan nå dem (för t ex hemtjänst och leveranser).

Enligt artikel 9.2 kan medlemsstater använda inkomststöd så länge de syftar till att hantera kostnadsökningarna från ETS2. Det finns goda argument för att lämna så mycket frihet som möjligt till de enskilda hushållen att välja vad de vill göra. Ett exempel på ett sådant stöd är att tillfälligt höja **barnbidragen**. Det går fort att införa och har god fördelningspolitisk träffsäkerhet. En annan väg är att staten höjer **bidragen till glesbygdsdominerade kommuner och regioner**. Dessa kan då förbättra sina verksamheter eller sänka skatter och avgifter för invånarna. Likaså skulle grundavdraget på skatten för de som bor på landsbygden och i glesbygden kunna höjas.

Järnvägssatsningar kan t ex innebära nya eller återöppnade stationer i mindre orter. Det skulle förbättra förutsättningarna för både arbetspendling och fritidsresor, liksom bidra till lokal utveckling och mer sammankopplade regioner. Den stora nackdelen här är förstås att det dröjer länge från beslut till faktisk nytta. Ett **behovsprövat transportbidrag** till dem som har svårt att byta transportslag har en naturlig hög träffsäkerhet. Det kan utformas så att det inte kräver mer administration än Skatteverkets inkomstuppgifter.

Ett sådant bidrag bör ges till alla under en viss inkomstnivå och vara fritt för mottagaren att använda på så sätt hen vill – oavsett vilka transportmedel hushållet använder sig av. Bidraget kan också utformas med geografiska dimensioner, exempelvis med samma kriterier som Naturvårdsverket tagit fram för elbilspremien.

Rekommenderade åtgärder

Det finns ett behov att skydda hushåll som inte kan ställa om omedelbart och samtidigt en önskan att uppmuntra dem som kan att göra det. För att säkra acceptansen vore det klokt att se till att huvuddelen av utbetalningarna kommer tidigt, kanske till och med innan ETS2 startar. Utsläppshandelssystemet borde kompletteras med ett stigande lägsta pris för utsläppsrätter. Det ger fördelarna av en säker prissignal och mer förutsägbara intäkter till staten för åtgärder. Politiker och det civila samhället behöver inleda diskussionen om hur ETS2-intäkterna bäst används. För åren 2027–2030 kan det handla om 25–30 miljarder kronor, kanske mer. De bör användas för att göra omställningen rättvis och säkra medborgarnas acceptans trots oundvikliga prisökningar.

