

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se
michael.broberg@regeringskansliet.se
ola.goransson@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Sociala klimatfonden KN2024/01459 – svar från 2030-sekretariatet

Bakgrund

EU har skapat en [social klimatfond](#) för att hantera sociala utmaningar som kan uppstå till följd av EU:s nya utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader (ETS2). Fonden inrättas för perioden 2026– 2032 och är avsedd att hjälpa utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare som särskilt drabbas av höga energi- och transportkostnader till följd av införandet av ETS2. För Sveriges del kommer sammanlagt ca 400 miljoner euro att finnas tillgängliga i sociala klimatfonden, vilket tillsammans med de medel som ett land själv måste bidra med (25 procent) motsvarar ca 800 miljoner kronor per år.

För att ta del av medel i fonden ska varje medlemsstat senast den 30 juni 2025 lämna in en social klimatplan till EU som bland annat inkluderar de åtgärder som landet avser att genomföra med stöd av fondens medel. Den sociala klimatplanen måste sedan godkännas av EU-kommissionen.

[Regeringen har i budgetpropositionen för 2025](#) föreslagit att 10 miljoner kronor avsätts 2025 för att förbereda genomförandet av EU:s sociala klimatfond. Regeringen föreslår också att fondens medel i Sverige används för att införa en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, till exempel i glesbygd, med start 2026. I samrådet efterlyser [regeringen särskilt synpunkter](#) på två frågor, som preciseras nedan.

Sociala konsekvenser av ETS2 och hur de hanteras

Vad är er bild av de sociala konsekvenser som höjda bränsle- eller energipriser till följd av ETS2 kan leda till, i olika delar av Sverige? Hur stämmer den överens med Konjunkturinstitutets analys?

Vår övergripande inriktning är att klimatomställningen ska vara lönsam, ha positiva sidoeffekter och vara tillgänglig för alla. Vare sig hushåll eller näringsliv ska vara ensidigt beroende av de fossila drivmedel och bränslen som skyndsamt behöver fasas ut för att minska vår klimatpåverkan i enlighet med nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och våra globala klimatåtaganden. Detta gäller också för ETS2 – utgångspunkten bör inte vara att kompensera hushåll och näringsliv för de ökade kostnader som denna utsläppshandel medför, utan att minimera dem genom en påskyndad omställning. Det sker bl.a. genom

- **Ökad takt i elektrifieringen** av transportsektorn, som tappat fart genom avskaffad elbilspremie och kraftigt sänkta priser på fossila drivmedel.
- **Ökad andel förnybar råvara** i fossila drivmedel genom en stegvis höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel, samt stärkt konkurrenskraft för koncentrerade biodrivmedel inklusive biogas, vätgas och elektrobränslen.
- **Möjlighet och stöd för att konvertera** befintliga fordon från fossilbränsledrift till förnybara drivmedel och eldrift.
- **Förbättrade möjligheter att välja delad mobilitet**, bl.a. genom ett förnyat stöd till kollektivtrafiken, sänkt moms på bildelning och ökade satsningar på infrastruktur för cykel och mikromobilitet.

Vissa negativa effekter uppstår ändå, för grupper som är beroende av fordon som i närtid varken kan ersättas eller konverteras, och där körsträckan är betydande. Vi menar då att kompensation är rimlig och att den bör utgå ifrån följande principer:

1. **Tillräckligt stor för att ändra beteende.** En begränsad premie för t.ex. elbil har låg klimatnytta per krona eftersom den belönar ett beteende som ändå sker och inte hjälper grupper som inte annars har möjligt att göra skiftet.
2. **Träffsäker gentemot grupper med stora behov.** Exempelvis har sänkt drivmedelsskatt och andra åtgärder "vid pump" dålig träffsäkerhet och hög kostnad, medan regeringens egna opolitiska tjänstemän pekat ut höjda barnbidrag som ett exempel på god fördelningspolitisk träffsäkerhet till låg administrativ kostnad.
3. **Tydlig klimatnytta.** Stöd som ska kompensera för effekterna av ETS2 bör utformas så att de i sig minskar behovet av kompensation. Därför är t.ex. höjt barnbidrag trots dess träffsäkerhet en mindre lyckad inriktning.
4. **God acceptans.** Regeringen anger återkommande att en god acceptans är avgörande för en framgångsrik klimatpolitik, och vi delar den bilden. Stöd som få kan nyttja riskerar att inte få sådan acceptans och därmed försvåra arbetet – de kan t.ex. vara begränsade till en produkt få kan använda eller till ett geografiskt område där få bor.
5. **Tidigt införande.** Klimatkrisen är akut och tidiga utsläppsminskningar är mer värda än senare, samtidigt som acceptansen för ETS2 och omställningen i stort ökar om de kompensatoriska åtgärderna sker tidigt.

Riktad elbilspremie och alternativ till detta

Hur väl svarar en riktad elbilspremie mot dessa konsekvenser? Hur kan elbilspremien utformas för att bli så effektiv som möjligt och stödja de aktuella målgrupperna?

Regeringens förslag att rikta stödet direkt till omställningen till hållbar mobilitet är positivt, eftersom det därmed bidrar till klimatmålen och minskar utsattheten för de

kostnadsökningar ETS2 innebär. Att rikta det till tydligt avgränsade grupper är också positivt, eftersom medlen annars är för små för att göra betydande skillnad.

Vi anser dock att ett stöd enbart till elbilar på landsbygd, enbart för personer med särskilda finansieringsbehov, är för snävt för att effektivt bidra till omställningen. Stora grupper kommer att känna sig uteslutna och att säkra att stödet verkligen går till personer som annars inte kunnat skaffa elbil är knepigt – att t.ex. enbart rikta det till grupper med olika typer av försörjningsstöd innebär troligen att väldigt få av de som omfattas kan nyttja stödet. Därtill är det olyckligt att i praktiken likställa omställningen med införskaffande av elbil.

Vi föreslår ett stöd som omfattar

- **Tyngre fordon:** Genom att också finansiera transportfordon stöttas åkerier och andra näringar som är viktiga för att glesbygden inte ska utarmas, och som tydligt har högre kostnader i delar av landet med långa avstånd än i storstaden. Klimatnyttan är stor eftersom dessa fordon körs längre sträckor och har högre förbrukning än personbilar.
- **Kollektivtrafik:** Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken står inför stora utmaningar, förstärkt av billigare fossila drivmedel som stärker privatbilismens konkurrenskraft samt att Stadsmiljöavtalen avslutas och Kollektivtrafikmiljarden inte längre betalas ut. Detta riskerar att särskilt drabba de utsatta samhällsgrupper som inte har egen bil och som bor i glesbygd. Ett stöd kan stärka kollektivtrafikens ekonomi och förhindra minskat trafikutbud eller ökade biljettpriser. Om EU:s sociala klimatfond inte tillåter stöd direkt till kollektivtrafiken, kan det ges till berörda grupper i form av en grön check. Den kan förslagsvis användas för alla typer av hållbar, delad mobilitet.

För personbilar kan ett särskilt stöd övervägas, men det kan vara mer framgångsrikt att istället stärka el- och gasbilars konkurrenskraft genom att höja och förlänga malusbeskattningen för fossilbränsledrivna fordon. Om ett stöd införs, bör det gälla såväl nya som begagnade el- och gasbilar, både för köp och leasing.

Stimulans enligt ovan bör, som regeringen föreslår, inrättas år 2026 och vara "framtungt" i bemärkelsen att stödet bör syfta till tidig förändring. Det bör ses som en del av ett samlat paket för att nå nationella klimatmål och EU:s klimatkrav, där också erfarenheter av nuvarande stimulanser ingår, såsom den inte särskilt eftertraktade skrotningspremien – så att den samlade effekten blir kostnadseffektiv måluppfyllelse.

Vi tackar för möjligheten att ge synpunkter på detta förslag och ser fram emot den fortsatta dialogen i denna och angränsande frågor.

Stockholm den 15 november 2024

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet