



Markus Larsson
Ekonomie doktor, KTH

Jens Ergon
Doktorand, Uppsala
universitet

Göran Finnveden
Professor, KTH

Mikael Karlsson
Docent, Uppsala universitet

En klimatpolitik för rättvisa, jobb och tillväxt

Sverige – liksom flera andra EU-länder – upplever just nu en motreaktion mot klimatpolitiken. En av anledningarna är hur klimatpolitiken uppfattas påverka människors plånbok. I Sverige har bensinskatten och reduktionsplikten varit under intensiv debatt, och på många håll väcks frågan hur vi både kan minska utsläppen och kompensera hushållen så att inte utsatta grupper drabbas. Vår forskning visar att det finns mer effektiva sätt att kompensera för höga drivmedelspriser än att sänka bensinskatten. Sådana lösningar kan samtidigt minska utsläppen, stärka ekonomin och motverka ojämlikhet. Klimatpolitiska styrmedel kan alltså utformas för att främja både miljömässiga och socio-ekonomiska mål.

Under valrörelsen 2022 blev bensinpriset en valfråga. Det ledde till att den svenska regeringen stegvis sänkt skatten på bensin och diesel mellan 2023 och 2024. I början av vår studie motsvarade skattesänkningen åtta miljarder kronor – idag är summan över 15 miljarder. Det är en avsevärd summa, och eftersom det finns flera olika sätt för staten att spendera den, alla med olika effekter på utsläppen, sysselsättningen, BNP och den ekonomiska ojämlikheten, finns det anledning att studera alternativen.

Återföring till hushållen ger bättre resultat än sänkt drivmedelsskatt

Det finns flera andra politiska lösningar för att kompensera hushållen för höga bränslepriser som kan ge mer önskvärda effekter än sänkta bränsleskatter. Vår forskning visar, till exempel, att åtta miljarder kronor som satsas på välfärden, varav hälften på utbildning och hälften på sjukvård, skulle ge betydligt bättre utfall för både BNP och sysselsättning. En annan väg är subventioner till elbilar i budget- och mellanklass, vilket skulle minska utsläppen betydligt mer än något annat styrmedel i vår studie.

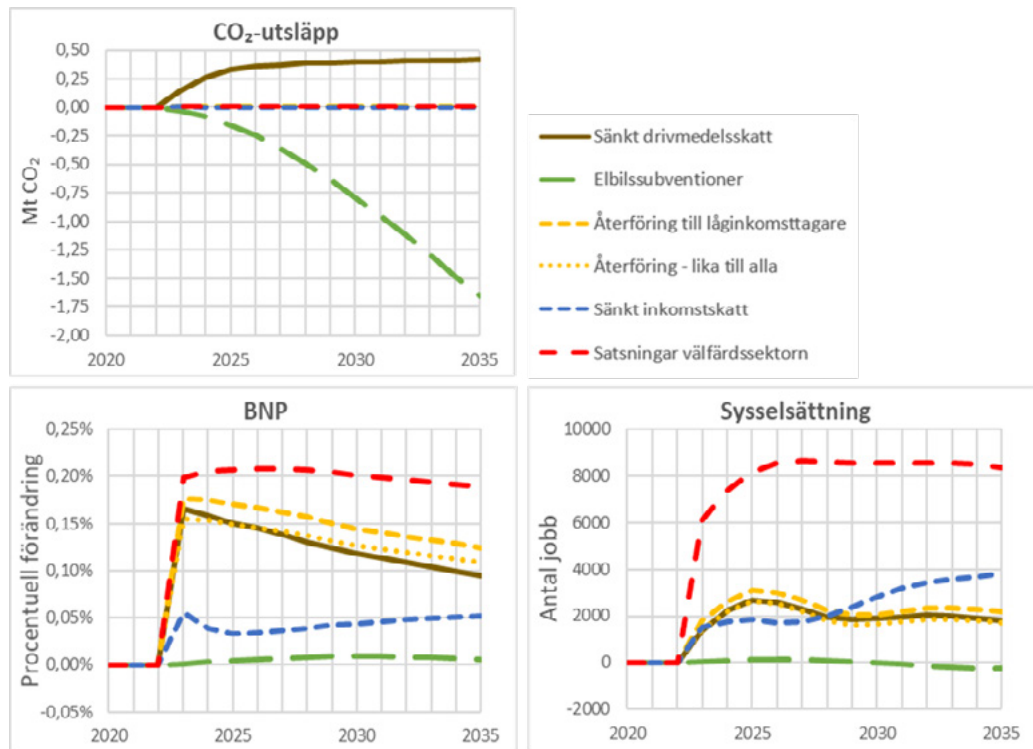
**VECKANS
KLIPP**

**8 miljarder
till välfärden
istället för sänkt
bensinskatt**

**Ökar
både BNP och
sysselsättning!**

Texten finns också
publicerad som en
del av rapporten:
[Konsumtionens
gränser. Resultat från
forskningsprogrammet
Mistra Sustainable
Consumption 2018–
2025.](#)

Hushållen kan också kompenseras direkt. Studien visar att generella återföringar till hushållen, riktade till låginkomsttagare eller lika till alla, ger en mer jämlik inkomstfördelning, samtidigt som effekterna på BNP och sysselsättning motsvarar eller blir bättre än vid en sänkning av inkomstskatten (se figur). Även en generell sänkt inkomstskatt ger bättre resultat än sänkt bränsleskatt för utsläpp och sysselsättning, men BNP-effekten blir något lägre.



Effekter av klimatpolitiska styrmedel

Olika styrmedel kan implementeras för att kompensera hushållen för höga drivmedelspriser. Graferna visar effekterna på koldioxidutsläpp, BNP och sysselsättning för ett urval av styrmedel.

Progressiv beskattning kan förena klimatnytta med jämlikhet

Vi har också analyserat vad som händer när klimatpolitiska styrmedelspaket kombineras med progressiva skattereformer. Sådana strategier kan minska ekonomiska klyftor samtidigt som de finansierar klimatomställningen, genom att de grupper som i genomsnitt har högst inkomster och störst koldioxidavtryck står för en större del av kostnaden. Klimatnyttan kan ökas ytterligare genom att skatteintäkterna används till att subventionera koldioxidsnåla alternativ – då blir effekten på utsläppen jämförbar med den som uppnås genom höjda drivmedelsskatter. Om policypaketet även omfattar satsningar på välfärden, exempelvis utbildning och vård, kan det dessutom stärka både BNP, sysselsättning och jämlikhet.

Kombinerade styrmedel kan både minska utsläpp och stärka ekonomin

Effekten av klimatpolitiken beror på såväl vilka styrmedel som implementeras som hur de kombineras. Både kraftigare styrmedel och rätt kombination av styrmedel har betydelse. I vår studie har vi enbart analyserat ett litet antal styrmedel, men resultaten visar att styrmedelskombinationer som införs parallellt



kan förstärka effekterna betydligt, både i form av minskade utsläpp och ökad jämlikhet.

Vi konstaterade också att klimatnyttan av insatserna skulle kunna vara betydande i relation till kostnaden. Styrmedlen i studien skulle som mest kunna ge en utsläppsminskning på cirka 4,5 procent av Sveriges territoriella utsläpp, eller omkring 2,0 miljoner ton koldioxid. De åtta miljarder vi laborerat med utgör bara 0,13 procent av BNP, men kan ändå ge märkbara effekter, inte bara på utsläppen, utan även på tillväxt och sysselsättning. Effekterna på den ekonomiska ojämlikheten är däremot begränsade, och för att bryta de ökade ekonomiska klyftorna i Sverige krävs mer långtgående åtgärder än de vi har studerat här.

Sammanfattningsvis finns det alltså flera åtgärder som är betydligt bättre sätt att kompensera hushållen än att sänka bränsleskatterna – styrmedelspaket som samtidigt minskar utsläppen, stärker BNP och sysselsättningen och bidrar till ökad jämlikhet. Genom sådana noggrant utformade policypaket finns potential att motverka den rådande klimatpolitiska motreaktionen, genom att minska risken för att klimatpolitiken ska drabba utsatta grupper. När EU under kommande år ska intensifiera arbetet för att minska transportsektorns utsläpp blir styrmedel som tar social hänsyn viktiga verktyg för att säkra både legitimitet och resultat.

Effektiva styrmedel för att kompensera hushåll

- Återföring av skatteintäkter är mer effektivt än en sänkt bränsleskatt för att kompensera hushåll för ökade drivmedelskostnader. Det undviker ökade utsläpp, men ger samma eller bättre effekter på BNP och sysselsättning.
- Att kombinera höjda bränsleskatter med flera styrmedel, som återföring, gröna subventioner eller satsningar på offentlig välfärd, kan avsevärt öka utsläppsminskningar, motverka negativa fördelningseffekter och upprätthålla eller förbättra sysselsättning och ekonomisk tillväxt jämfört med enbart höjda drivmedelsskatter.
- Progressiv beskattning som finansierar gröna subventioner och investeringar i offentlig välfärd kan förena utsläppsminskningar med minskad inkomstojämlikhet, ökad sysselsättning och stärkt ekonomisk tillväxt.



Fördjupning – eller ställ frågor via www.greenchat.se

- Ergon, J., Larsson, M., Finnveden, G., Karlsson, M., Gutzianas, I., & Kiss-Dobronyi, B. (2025). Modelling policy packages with combined climate, social, and macroeconomic goals: the Swedish case. Climate Policy
- Debattartikel "Klimatpolitiken går ut över ekonomin, skriver forskare", Svenska Dagbladet, 250821.
- Se presentation: Vad krävs för en rättvis omställning?

Denna forskning är finansierad inom ramen för
forskningsprogrammet Mistra Sustainable Consumption.

Se vidare här: www.sustainableconsumption.se

Referens till denna text

Larsson, M., Ergon, J., Finnveden, G., Karlsson, M. (2025). *En klimatpolitik för rättvisa, jobb och tillväxt*. I Finnveden, G., Larsson, J., Ekdahl, M., Järbel, J. (redaktörer) (2025). *Konsumtionens gränser. Resultat från forskningsprogrammet Mistra Sustainable Consumption 2018–2025*. Mistra Sustainable Consumption – rapport 2:5. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan

