

2026-10-28

Klimat och näringslivsdepartementet

Åsa Forsell
070-2233229
asa.forsell@tco.se

TCO:s yttrande över remiss SOU 2026:33 Vägen mot utfasning Styrmedel för ett fossilfritt samhälle

KN2026/01175

TCO har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade remiss och lämnar nedanstående synpunkter.

Inledning

Nu under oktober 2026 kom [FN:s senaste Gap Report](#) som dragit slutsatsen att världen inte kommer att klara Parisavtalets mål om max 1,5 graders global uppvärmning, utan medeltemperaturen kommer oundvikligen öka till 1,7 eller 1,8 grader jämfört med tiden före industrialiseringen. Världens länder behöver göra mycket mer. Utsläppen av växthusgaser måste minska med 18 procent till 2030 jämfört med 2025, med 45 procent till 2035 och med 69 procent till 2040 för att vi ska kunna vända utvecklingen och trycka ner temperaturen igen för att komma ner till 1,5-gradersmålet under det här århundradet. Men om ländernas konkreta mål och åtgärder för utsläppsminskningar (s.k. NDC:er) genomförs fullt ut leder det bara till 5–8 procent minskning till 2030.

Styrmedelsutredningen har haft i uppdrag föreslå styrmedel för att fasa ut fossila bränslen i de sektorer i Sverige som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att nå klimatmålen till 2045 och Sveriges EU-åtaganden till 2030 på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt sätt. De målen behöver vi nå för att göra vår del av EU:s del av Parisavtalet.

Om vi fortsätter med den klimatpolitik som är beslutat i Sverige idag kommer vi inte att nå målen, varken till 2045 eller till 2030. Det visar Styrmedelsutredningen i sitt slutbetänkande. Det är bråttom att lägga om klimatpolitiken så att vi har styrmedel på plats som får ner utsläppen i nivå med målen. Det är dags att Sverige tar på sig ledartröjan i klimatfrågan igen! Vi behöver nå klimatmålen för att få ner utsläppen och vi behöver nå målen för att visa andra länder att det går och på så sätt få möjlighet att påverka utvecklingen åt rätt håll även i andra länder, både i EU och övriga världen. Ett minskat fossilberoende har även klart positiva fördelar geopolitiskt och säkerhetsmässigt.

Utredningen har gjort ett gediget analys- och utredningsarbete och landar i att reduktionsplikten behöver höjas för att nå våra klimatåtaganden till 2030 som ju inträffar under den här mandatperioden. Utredningen lägger förslag som gör systemet med reduktionsplikt mer flexibelt vilket också är bra.

Elektrifiering av fordonsflottan och ändrat transportmönster är inte realistiska alternativ för att nå målen på kort sikt. Men på lång sikt och för att nå målet till 2045 är elektrifiering av fordonsflottan central. För att nå dit behövs en relativprisförändring mellan fossila drivmedel och el så att incitamenten att byta till eldrivna fordon ökar. Utredningen föreslår höjd bensin- och dieselskatt som tillsammans med höjd reduktionsplikt och införandet av EU:s utsläppshandels-system ETS 2 kommer att leda till högre pris på fossila drivmedel.

Men utredningen har också haft i uppdrag att se till att prisökningar hålls på en acceptabel nivå så de föreslagna förändringarna leder till prisnivå ungefär motsvarande våra grannländers, vilket också är en nivå som innebär att vi relativt den historiska prisutvecklingen i Sverige får en återgång till tidigare prisnivå sett i relation till disponibel inkomst.

Det ligger också i utredningens uppdrag att föreslå kompenserande åtgärder. Utredningen föreslår sänkt skatt på el, men även andra förslag som till exempel mer anslag till den riktade elbilspremien så att fler i den utpekade målgruppen kan ta del av premien.

TCO:s sammanfattande synpunkter

TCO tillstyrker utredningens centrala förslag och vi ser behov av skyndsamt agerande från politiken så att förslagen kan införas så snart som möjligt. Klimatåtgärder bör helst vara långsiktigt stabila för att skapa bra förutsättningar för svenska näringslivet och konkurrenskraften, så det är önskvärt om det går att samla ett brett stöd i riksdagen för åtgärderna. Men det är bråttom.

TCO tillstyrker, ställer sig positiv till eller har inga invändningar mot i princip alla utredningens förslag och bedömningar. Däremot har vi kompletterande input gällande några olika delar, som vi beskriver i korthet här nedan och utvecklar längre ner i texten:

- TCO ser behov av en informationsstrategi för bred acceptans och förståelse om klimatpolitiken och både behov och syfte av olika klimatåtgärder

- TCO efterfrågar tydlighet och transparens gällande hur Sveriges intäkter från ETS 2 kommer att användas, även det för att öka förståelsen och stödet för klimatpolitiken

- TCO ser behov av ytterligare kompenserande åtgärder utöver de förslag som presenteras av utredningen för att nå rättvisa i klimatomställningen och acceptans

-TCO ser behov av bred aktörssamverkan, däribland facken. Det är något som även Klimatpolitiska rådet lyfte i sin senaste årsrapport. Fackförbunden har lång erfarenhet av att skapa trygghet i förändring och av att verka inom den svenska modellen – från samverkan på arbetsplatsnivå till samråd med regeringen.

TCO:s synpunkter mer i detalj

Nedan redovisas TCO:s syn på utredningens förslag och bedömningar mer i detalj och i den ordning som de redovisas i betänkandets kapitel 9-13. Vi använder betänkandets rubriker och underrubriker för att göra vår input så tydlig som möjligt att ta del av.

9 Förslag för omställning av fordonsflottan och arbetsmaskiner

9.1 Förslag och bedömningar gällande styrmedel riktade mot personbilar

9.1.1 Skärp och förläng malus för lätta fordon

TCO tillstyrker förslaget att förlänga malusperioden för lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) från 3 till 5 år, så att det blir mer lönsamt att köpa nyare begagnade elbilar och laddhybrider jämfört med bensin- och diesel-bilar.

TCO tillstyrker också förslaget att sänka gränsen för när malus inträder (från 75 till 50 gram koldioxid per kilometer), så att incitamenten att välja bort bensin- och dieslbilar förstärks.

9.1.2 Ta bort bränslefaktorn respektive bränsletillägget för dieselfordon i fordonsskatten

TCO har inga invändningar mot förslagen.

9.1.3 Hög grundbeloppet och koldioxidbeloppet i fordonsskatten samt sänk gränsen för när beloppet börjar tas ut

TCO ställer sig positiv till höjning av grundbeloppet i fordonsskatten. Därefter bör det indexeras. Eftersom fordonsskatten inte varit indexerad har den minskat i reala termer sedan 2006 i takt med prisutvecklingen.

TCO anser att det är rimligt att även höja koldioxidbeloppet samt att sänka gränsen för när beloppet börjar tas ut.

9.1.4 Fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar stegvis under en treårsperiod

TCO tillstyrker förslaget att fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar. I likhet med utredningen ser vi inga starka motiv till att staten ska subventionera eldrivna förmånsbilar högre än andra elbilsinnehav.

Eftersom det råder osäkerhet kring hur många bilar som omfattas av nedsättningen och det därmed är svårt att veta vilken effekt

förändringen kan få på nybilsregistreringen bör man absolut ta fram en plan för att följa utvecklingen på fordonsmarknaden efter avtrappningen, så att åtgärder för att stimulera elektrifieringen av fordonsflottan kan sättas in om det behövs.

I detta sammanhang vill vi lyfta upp att modellen för beskattning av förmånsbilar borde ses över. Inköp av stora bilar för mycket körning premieras, vilket inte är bra. Om det är möjligt borde systemet vara styrt mot elbilar och bilar som drivs på fossilfria drivmedel för att öka incitamenten att köpa elbil.

9.1.5 Inköpssubventioner bedöms inte vara lämpliga för nya eldrivna personbilar

TCO ifrågasätter inte utredningens analys och slutsatser kring att det inte blir kostnadseffektivt att införa generella inköpssubventioner eller subventioner av elbilsinnehav givet att de styrmedel införs som utredningen föreslår som förändrar relativpriser mellan el och fossila drivmedel. Det här gäller både nya och begagnade elbilar.

TCO har dock tillstyrkt införande av den *riktade* elbilspremien innan den infördes och efterlyste redan då att mer medel borde tillföras så att alla i målgruppen som vill köpa en elbil ska kunna få del av elbilspremien, ett förslag som även utredningen har landat i (se vidare avsnitt 13.4.1).

9.2 Förslag för att stödja introduktion av tunga och lätta lastbilar med nollutsläpp

9.2.1 Klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030 men skillnaden i stöd mellan lätta och tunga lastbilar med en totalvikt upp till 4,25 ton behöver tas bort

Utvecklingen och implementeringen av ellastbilar kommer att spela en viktig roll i omställningen till fossilfria godstransporter. TCO välkomnar därför utredningens förslag för att stödja introduktionen av tunga och lätta lastbilar med nollutsläpp. En förlängd klimatpremie för tunga lastbilar kan ha god effekt. Men för att det ska ske måste ansökningsprocessen för klimatpremien vara snabb, enkel och förutsägbar, något som inte varit fallet hittills.

9.2.2 Analysera möjligheten att införa en återbetalning av energiskatten på el för tunga lastbilar och bussar

TCO ser positivt på förslaget att möjligheterna till nedsatt energiskatt på el för tunga lastbilar och tunga bussar analyseras närmare då en

sådan nedsättning kan vara gynnsam för omställningen till fossila godstransporter.

9.2.3 Genom att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering minskar behovet av klimatpremier

TCO ser positivt på att en avståndsbaserad vägskatt analyseras närmare.

9.2.4 Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon

TCO tillstyrker förslaget att dela upp miljözon klass 3 i två delar; en för personbilar och en för lastbilar och bussar. Detta då det kan underlätta för kommuner att införa miljözoner av högsta klass för kommersiell trafik utan att samtidigt försvåra för privatpersoner i hushåll som inte har möjlighet att köpa elbil.

9.3 Förslag som stödjer introduktionen av arbetsmaskiner med nollutsläpp

9.3.1 Sverige bör fortsätta verka för att arbetsmaskiner med nollutsläpp lyfts upp på dagordningen i EU

TCO konstaterar att utredningens analyser visar att mer behöver göras för att snabba på omställningen till arbetsmaskiner med nollutsläpp och har inga invändningar mot utredningens förslag i detta avsnitt för att nå dit. Det är viktigt att Sverige driver på frågan inom EU.

9.3.2 Förläng och samordna klimatpremien för arbetsmaskiner

TCO har inga invändningar mot förslaget att klimatpremien för arbetsmaskiner ska behållas och förlängas i tid.

10 Förslag på området reduktionsplikt

10.1 Val av ett sektorsövergripande styrmedel

10.1.1 Nationellt handelssystem eller inblandningskrav

TCO ställer sig bakom utredningens slutsats att reduktionsplikt är det styrmedel som kan och bör användas för att minska utsläppen på kort sikt. Införande av ett nationellt handelssystem skulle inte hinna med för att nå klimatmål till 2030.

Kravet i utredningens direktiv om stabila och inte för höga drivmedelspriser talar också för inblandningskrav framför handelssystem som styrmedel. Mot ett införande av nationellt handelssystem talar också att ETS 2 ska införas 2028 och att det därutöver finns osäkerheter kring den närmare utformningen av EU:s klimatpolitik efter 2030.

10.2 Förslag för mer långsiktigt stabila incitament för inblandning av förnybara drivmedel

10.2.1 Nya nivåer i reduktionsplikten

TCO tillstyrker förslaget att reduktionspliktsnivån höjs successivt och att uppdatering av nivåerna görs vart fjärde år i kontrollstationer som även ska utgöra underlag till regeringens klimathandlingsplan.

Reduktionsplikten behöver höjas för att minska koldioxidutsläppen på kortare sikt så att ESR-målet för 2030 kan nås. Utredningen har genomfört gediget analys- och utredningsarbete och har inte kunnat hitta förslag om andra möjliga styrmedel som skulle göra det möjligt att nå 2030-målen.

Eftersom det är bråttom med att lägga om klimatpolitiken för att minska utsläppen även på kort sikt anser TCO att det bör undersökas om första höjningen kan införas tidigare än 2028, tex vid halvårsskiftet 2027.

Om kommande regering väljer att inte höja reduktionspliktsnivån enligt utredningens förslag skulle mycket snabba åtgärder behövas sättas in för att säkerställa att 2030-målet nås på annat sätt, men då utredningen har gjort ett gediget arbete ställer vi oss frågande till om det är möjligt. Sverige riskerar att behöva betala böter till EU om 2030-målet inte nås och TCO är av uppfattningen att det är bättre att använda den summan för att lyckas nå målen, dels för att själva målet är viktigt för att minska den globala uppvärmningen, dels för att vi annars bara skjuter upp den omställning som ändå kommer att behöva genomföras.

En ytterligare nackdel för Sverige om 2030-målen inte skulle nås är att det kan bli svårare för Sverige att påverka andra länder i positiv riktning för klimatet, både inom EU och globalt, om Sverige som land inte själv visar att det är möjligt att nå klimat-målen.

TCO delar utredningens bedömning att den samlade styrningen efter 2030 bör ge incitament för en årlig användning av förnybara drivmedel som i jämn takt anpassas till den totala förväntade användningen av flytande drivmedel 2045 i vägtransportsektorn och i arbetsmaskiner.

10.3 Förslag för en mer kostnadseffektiv inblandningsplikt

10.3.1 Ett gemensamt krav ställs på diesel och bensin

TCO tillstyrker förslaget om ett gemensamt inblandningskrav, då det är rimligt med samma omställningstryck på bensin och diesel.

10.3.2 Utsläppsminskningar från publika laddstationer bör användas mer effektivt

TCO är positiv till förslaget att den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska kunna tillgodoräkna sig utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddstationer i den omfattning som bedöms motiverad utifrån ett samhällsperspektiv för att bidra till en ändamålsenlig tillgång till laddning av elfordon. Rimligt att nedprioritera el från laddstationer i större städer där det råder risk för överetablering till förmån för laddstationer i glesbygd och för tunga fordon.

10.3.3 Rena och höginblandade förnybara drivmedel bör inkluderas i reduktionsplikten

TCO har inget att invända mot förslaget att rena och höginblandade förnybara drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten.

10.3.4 Det bör analyseras om reduktionsplikten ska göras om till kvotplikt

Utredningen föreslår att man ska analysera om reduktionsplikten bör göras om till kvotplikt efter att det är känt hur EU-regelverket efter 2030 kommer att se ut. TCO har inga direkta invändningar mot föreslagna analys, men hänsyn bör tas till fördelen med långsiktigt hållbara regelverk och den signal om kommande förändringar som tillsättande av en utredning för med sig. Ganska omfattande förbättringspotentialer bör finnas för att motivera ett förändrat system, vilket man bör kunna ta ställning till när EU-regelverket efter 2030 är känt.

10.3.5 Övervägda alternativ

TCO har inget att invända mot utredningens bedömning att det bör analyseras om den nuvarande skattenedsättningen för biogas bör ersättas med ett särskilt inblandningskrav för energigas för att påskynda utfasningen av naturgas i hela ekonomin på ett kostnadseffektivt sätt.

10.4 (10.4.1-10.4.4) Förslag för en mer flexibel inblandningsplikt

TCO tillstyrker förslagen som ökar flexibiliteten i systemet med reduktionsplikt och ser dem som centrala utifrån att priserna bör vara på en i viss mån förutsägbar nivå för att vinna acceptans. Av den anledningen är det viktigt att information sprids om dessa ändringar, så att fokus inte ligger enbart på succesivt höjda nivåer i reduktionsplikten.

10.5 Incitament för att nå transportmålen i förnybartdirektivet

10.5.1 Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO

TCO har inget att invända mot utredningens förslag om subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO som ett sätt att säkerställa måluppfyllelse gällande transportmålen i förnybartdirektivet, samt att definitionen av RFVNBO ska innefatta även gasformiga drivmedel.

11 Förslag på energiskatteområdet

11.2 Förslag för en enhetligare energibeskattnings

11.2.1 Principer för prissättning av utsläpp

11.2.2 Uppdelning i energi- och koldioxidskatt tas bort

TCO tillstyrker förslaget att slå ihop koldioxidskatten och energiskatten till en energiskatt 2028 vid införandet av ETS 2. Samt att skattesatserna bör uppgå till summan av nuvarande energi- och koldioxidskatter med vissa undantag.

Det är logiska förändringar i och med att det inte finns någon reell skillnad mellan de båda skatterna och då utsläppshandelssystemen ETS 1 och ETS 2 har till syfte att fungera som prissättande styrmedel för fossila koldioxidutsläpp

11.2.3 Ny struktur för beskattningen av uppvärmningsbränslen

En ny struktur för beskattning av uppvärmningsbränslen föreslås införas. TCO ser behoven av justeringarna utifrån de ändrade förhållanden som införandet av ETS 2 medför inklusive den av utredningen föreslagna förändringen om att ta bort uppdelningen i energi- och koldioxidskatt.

Enligt TCO:s uppfattning är förenkling och långsiktighet nästan alltid att föredra. Det är väldigt komplicerat att ta ställning till skattesatser etc som används i komplexa system med många olika faktorer som styr, men vi har ingen grund för att ifrågasätta förslagens som utredningen har landat i. Det är dock en brist att kostnadsberäkning saknas för dessa förslag, vilket i sig försvårar ställningstagande.

11.3 Föreslagna skattesatser för drivmedel och elektricitet

11.3.1 Höjd beskattning av bensin och diesel

TCO tillstyrker förslaget att höja energiskatten på bensin och diesel från 2028 under förutsättning att drivmedelsmarknaden då återgått till normalläge efter kriget i Iran. Utredningen har genomfört gedigna analyser kring prisutvecklingen med hänsyn till införande av ETS 2 och de höjningar av reduktionsplikten som föreslås för att landa i de föreslagna höjningarna.

TCO anser i likhet med utredningen att relativpriset behöver förändras för att driva på omställningen till fossilfritt. Priset vid pump för bensen och diesel är väldigt lågt i Sverige jämfört med våra grannländer och övriga EU. Och det är även lågt i relation till hur det sett ut historiskt jämfört med annan prisutveckling. Utredningens analyser visar att de föreslagna höjningarna av skatten på bensen och diesel kommer att leda till högre priser som fortfarande kommer att vara på en acceptabel nivå.

Det är de samlade effekterna av förändring av priset på bensen och diesel, införande av ETS 2 och höjd reduktionsplikt samt förändrad nivå på energiskatt på bensen och diesel som bestämmer pris vid pump framöver. Det är rimligt att nivån på energiskatten avpassas efter marknadsutvecklingen, men det är inte möjligt att löpande justera nivån allteftersom priser går upp och ned. Det är i stället rimligt att effekter av tillfälliga uppgångar får ett genomslag då det i sig vanligen handlar om en signal om bristande utbud.

11.3.2 Höjd beskattning av naturgas och gasol som drivmedel

TCO tillstyrker förslaget då en mer enhetlig beskattning av fossila drivmedel är önskvärd.

11.3.3 Sänkt skatt på el

TCO ser både fördelar och nackdelar med en generell sänkning av energiskatten på el som kompensation för de ökade drivmedelspriser som följer av utredningens förslag och införande av ETS 2, men vi landar ändå i att tillstyrka förslaget.

Gällande förslagens för- och nackdelar samt diskussion kring acceptans se avsnitt 13 nedan.

Förslaget innebär även skattelättnader för företag vilket kan ha en god effekt på elektrifieringstakten, men det är då viktigt att förslaget inte bekostas genom en höjning av skatten för elintensiva produktionsprocesser. Att höja skatten för elintensiv industri kan i sin tur ha en negativ effekt för den tunga industrins elektrifiering.

11.3.4 Återbetalning av energiskatt på el för laddning av tunga lastbilar och bussar

TCO har inga invändningar till att möjligheten att återbetala elskatt för laddning av tunga lastbilar och tunga bussar analyseras vidare.

11.4 Förslag som kan kompensera för prispåslaget från ETS 2 för opt-in sektorer

11.4.1 Förläng den tillfälligt utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel tills vidare

Utredningen har efter omfattande analyser inte kunnat lägga fram förslag på åtgärder för att stödja det svenska jordbruket utan att minska incitamenten till omställning och utsläppsminskningar och föreslår att den tillfälliga utökade nedsättningen av skatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks- skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska förlängas tills vidare. Samt att nedsättningen ska följdjusteras så att berörda verksamheter även fortsättningsvis beskattas nära miniskattenivån. TCO:s hållning är att alla fossila subventioner ska fasas ut. Samtidigt förstår vi svårigheten att hitta andra lösningar och har därför inga invändningar mot utredningens förslag.

11.5 Bedömningar om framtida beskattning av biodrivmedel

11.5.1 En ny grund för skattenedsättning för avancerade biodrivmedel bör på sikt analyseras vidare

TCO har inga invändningar mot utredningens bedömning att det bör analyseras om en skattenedsättning för avancerade biodrivmedel kan införas efter 2030.

12 Förslag för en trygg försörjning av flytande drivmedel under utfasningen

12.1 Förslag avseende tillgång till drivmedel i hela landet under utfasningen

TCO tillstyrker att Tillväxtverkets uppdrag att fördela medel till regionerna och Gotlands kommun för stöd till grundläggande kommersiell service förlängs till 2032. Samt att utvärdering görs innan eventuell förlängning efter det.

12.2 Bedömning avseende Sveriges drivmedelsberedskap under utfasningen

TCO ser mycket positivt på samordning av klimatpolitik och beredskapsfrågor. Minskad användning av fossila drivmedel minskar koldioxidutsläppen och tar oss närmare klimatmålen samtidigt som ett minskat beroende av fossila drivmedel från andra länder i grunden är bra för Sveriges beredskap och säkerhet.

TCO har inga invändningar mot utredningens medskick till processen att stärka Sveriges drivmedelsberedskap.

12.3 Förslag på regelförenklingar som ökar effektiviteten i styrningen

12.3.1 Pumplagen har spelat ut sin roll

TCO håller med om att den så kallade pumplagen har spelat ut sin roll och tillstyrker förslaget att den ska upphöra. Vägen mot fossilfri

transportsektor har tagit en annan väg än den man såg framför sig när pumplagen infördes, bland annat förutsågs inte den utveckling av elbilar som vi nu har. Andra styrmedel än pumplagen kan bidra mer effektivt till målet om nollutsläpp i transportsektorn.

12.3.2 Den svenska miljöklassningen av drivmedel kan tas bort inom några år

TCO har inga invändningar mot förslaget att ta bort indelningen av drivmedel i miljöklasser år 2031. Behovet av uppdelning i olika miljöklasser har minskat dels för att avgaskraven på fordon har skärpts, dels för att regler och standarder inom EU har gjort att svensk och europeisk bensin numera har liknande krav.

13.Förslag för ökad acceptans och kompensation

13.1 Övergripande bedömningar avseende behovet av åtgärder för acceptans

13.1.1 Acceptansperspektivet genomsyrar utredningen som helhet

TCO delar utredningens bedömning att det finns goda förutsättningar för acceptabel utfasning av fossila drivmedel och att drivmedelspriserna kan hållas på en nivå som uppfattas som acceptabel med de styrmedel som utredningen föreslår.

Utredningen gör bedömningen att det finns visst utrymme för att stärka acceptansen ytterligare. Från TCO:s perspektiv kan och bör mer göras för att acceptansen ska ökas ytterligare dels genom ökad kunskap och information dels genom ytterligare åtgärder för att underlätta omställningen till ett fossilfritt samhälle, både generella åtgärder och åtgärder som riktas till utsatta grupper som har en svårare situation än andra att klara omställningen.

Gällande förslag på andra åtgärder för att underlätta omställningen se avsnitt 13.2 nedan. TCO anser att ett färdmedelsneutralt reseavdrag ska införas och vill också lyfta fram andra förslag från [TCO:s klimatpolitiska program](#) och från skriften [Förslag för en folklig klimatpolitik](#) som har tagits fram i samarbete mellan forskare och partners inom forskningsprogrammet Fairtrans där TCO är en av parterna.

TCO:s uppfattning är att det behöver tas fram en informationsstrategi för att nå bred förståelse för klimatpolitiken som helhet och för behovet av och syfte med olika klimatpolitiska åtgärder. TCO har tagit upp detta i tidigare remissvar ([TCO:s yttrande över Kommissionens förslag att revidera ETS](#) och [TCO:s yttrande över Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie](#)). Ett förslag som förts fram av Johan Rockström är att Naturvårdsverket ska ges i uppdrag att ta fram en skrift som skickas ut till alla hushåll, på motsvarande sätt som foldern "Om krisen eller kriget kommer" [DEBATT: Behov av korrekt information kring](#)

[Sveriges klimatutsläpp](#). Det skulle kunna vara en del i en sådan informationsstrategi.

Utredningen gör bedömningen att sänkningen av elskatt i kommunikationen bör beskrivas som en kompensation för ökade drivmedelspriser i syfte att öka acceptansen (avsnitt 13.2), vilket skulle ingå som en del i vårt förslag om en informationsstrategi för klimatpolitiken.

För att det svenska klimatpolitiska arbetet ska lyckas behövs också en bred förankring. Utifrån det ansluter vi oss till Klimatpolitiska rådets bedömning om att det finns en betydande outnyttjad potential i ökad aktörssamverkan i det klimatpolitiska arbetet ([Klimatpolitiska rådets årsrapport 2026](#)). Facken har en central roll att spela i det klimatpolitiska arbetet och lyfts även fram av Klimatpolitiska rådet. TCO efterlyser en bred aktörssamverkan och en tydlig roll för facken i nästa klimatpolitiska handlingsplan.

13.1.2 Det finns ett behov av åtgärder för bibehållen konkurrenskraft i delar av näringslivet

TCO har – precis som många andra aktörer – återkommande framfört behovet av långsiktigt hållbara regler kring klimatpolitiken för att nå klimatmålen såklart, men även för att det är avgörande för näringslivets konkurrenskraft och möjligheten att avgöra vilka investeringar och andra vägval som är lönsamma att göra.

Återkommande förändringar riskerar att leda till att varken näringsliv eller befolkning litar på att politiker i Sverige och EU kommer att upprätthålla regelverken som utformats för att klimatmålen ska nås. Det i sig kan minska omställningstrycket som reglerna syftar till och därmed försvaga effekterna.

TCO håller med om att kompensationsåtgärder kan behövas för vissa branscher som jord-, skogs-, vattenbruk och fiske samt små och medelstora företag.

13.1.3 Kompensation bör utformas så att den stärker acceptans och konkurrenskraft

TCO håller med utredningen om att kompensation bör ske på ett sätt som stärker konkurrenskraften och bidrar till acceptans för klimatpolitiken. Se avsnitt 11.4.1 ovan.

13.1.4 Utsläppshandelsdirektivet begränsar inte valet av åtgärder för acceptans och kompensation

TCO konstaterar att intäkter från ETS 2 får användas för ett relativt brett spann av åtgärder.

TCO efterlyser transparens kring hur intäkterna från ETS 2 kommer att användas och anser att tydlighet kring hur dessa intäkter används bör utgöra en viktig del i den informationsstrategi vi föreslår ovan

(avsnitt 13.1.1) för att säkerställa acceptans för klimatpolitiken och öka förståelsen för klimatpolitiska åtgärder inklusive deras syften och effekter.

13.2 Sänkt skatt på el föreslås för att bidra till acceptans och kompensera för ökade drivmedelskostnader

I avsnitt 11.3.3 skriver vi att vi ser både fördelar och nackdelar med generell sänkning av energiskatten på el som kompensation för de ökade drivmedelspriser som följer av utredningens förslag och införande av ETS 2, samt att vi ändå landar i att tillstyrka förslaget.

Sänkt skatt på el har fördelen att den bidrar till ökade incitament till omställning från fossila drivmedel till el genom att förändra relativpriserna. Men en generell sänkning av skatten ger inte incitament till energieffektivisering som också är en viktig del för att lyckas med omställningen till ett fossilfritt samhälle. En generell sänkning av skatten på el ger också större kompensation till de som har hög elkonsumtion, vilket i viss utsträckning sammanfaller med hushåll som har högre inkomst och till exempel har haft råd att köpa elbil. Personer med högre inkomster tillhör inte de grupper som i första hand behöver stöd för att klara omställningen till fossilfritt.

TCO anser att det andra förslaget som utredningen diskuterar som alternativ för kompensation av höjda drivmedelskostnader också skulle kunna vara en bra lösning, även fast den saknar fördelen att påverka relativpriserna mellan fossila drivmedel och el. En intäktsåterföring i form av en klumpsumma skulle ha större påverkan på inkomsten för de med lägre inkomster än de med högre, vilket vore tilltalande utifrån att de med lägre inkomster i genomsnitt har större behov av stöd i omställningen till fossilfritt än de med högre inkomster.

En utdelning av intäkter från ETS 2 som klumpsumma till hushållen vore en mycket tydlig kompenserande åtgärd med potential att öka acceptansen för ökade drivmedelspriser som vore värt att se närmare på. Just tydligheten kring att pengarna som tas in genom högre priser på fossila drivmedel kommer tillbaka till de svenska hushållen har ett värde i sig. Justering av klumpsumman utifrån hur intäkterna från ETS 2 utvecklar sig skulle bidra ytterligare till att skapa tydlighet kring åtgärdens syfte som kompenserande åtgärd. En justering av nivå på elskatten som en följd av förändrade intäkter från ETS 2 vore sannolikt mer komplicerat att kommunicera, då en omväg genom förändrad nivå på elskatten inte på lång väg är lika intuitiv eller synlig.

TCO förordar båda formerna av kompenserande åtgärd, dvs både sänkt elskatt och att intäkterna från ETS 2 betalas tillbaka till de svenska hushållen som klumpsumma. Exakta utformningen behöver ses närmare på, vilket TCO föreslår. Man kan till exempel tänka sig

en reduktion på skatten eller en utbetalning till hushållen efter varje årsskifte så snart det är klart hur stora intäkterna från ETS 2 varit under föregående år. Kompensationen skulle kunna kallas för en utsläppshandelskompensation eller utsläppshandelsåterbäring. Önskas ytterligare betoning på att det är elen som ska bli billigare så kan betalningen konstrueras så att den kompenserar för elnätsavgift upp till ett maximalt belopp som antingen syns på elräkningen eller i deklarationen.

13.3 Energi- och klimatrådgivningen föreslås få utökad finansiering

TCO tillstyrker förslaget att ge energi- och klimatrådgivningen mer medel för att undanröja kunskapshinder i vissa grupper i syfte att nå rättvis omställning inom transportsektorn.

13.4 Anslaget för elbilspremie föreslås höjas för att möta efterfrågan på bidraget

TCO tillstyrker förslaget att anslaget för den riktade elbilspremie ska höjas för att motsvara efterfrågan i målgruppen, dvs bland de som uppfyller kraven. Det är ett bra förslag och något som TCO har föreslagit tidigare. Så här skrev vi [TCO:s yttrande över Naturvårdsverkets förslag till förordning om elbilspremie](#): ”Det är svårt att på förhand veta hur många i målgruppen som kommer att vilja ansöka om den riktade elbilspremie. Om det visar sig finnas fler sökande än vad de avsatta resurserna räcker till borde mer medel tillföras för ändamålet. Klimatmålen måste nås och resurser behöver satsat för att klimatomställningen ska bli rättvis. Så om det införs ett riktat stöd till en specifik målgrupp som riskerar att drabbas negativt borde alla inom målgruppen som är intresserade av att ta del av stödet för att kunna ställa om ges den möjligheten.”

13.5 Bedömningar riktade till särskilt påverkade branscher

Se avsnitt 11.4.1

TJÄNSTEMÄNNENS CENTRALORGANISATION

Therese Svanström
Ordförande

Åsa Forsell
Utredare