

ETS2, Sveriges utsläppsmål och pumppriser



KI-kommentar
december 2025





KI-kommentar

ETS2, Sveriges utsläppsmål och pumppriser

Konjunkturinstitutet (KI) är en statlig myndighet under Finansdepartementet. KI gör prognoser som används som beslutsunderlag för den ekonomiska politiken i Sverige. Konjunkturinstitutet analyserar också den ekonomiska utvecklingen samt bedriver tillämpad forskning inom nationalekonomi.

I Konjunkturbarometern publiceras varje månad statistik över företagens och hushållens syn på den ekonomiska utvecklingen. Undersökningar liknande Konjunkturbarometern görs i alla EU-länder.

Rapporten **Konjunkturläget** är främst en prognos för svensk och internationell ekonomi, men innehåller också djupare analyser av aktuella makroekonomiska frågor. Konjunkturläget publiceras fyra gånger per år. **The Swedish Economy** är den engelska översättningen av delar av rapporten.

I **Lönebildningsrapporten** analyseras de samhällsekonomiska förutsättningarna för lönebildningen.

Hållbarhetsrapporten analyserar den långsiktiga hållbarheten i de offentliga finanserna.

Den årliga rapporten **Miljö, ekonomi och politik** är en översyn och analys av miljöpolitiken ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

KI publicerar också resultat av utredningar, uppdrag och forskning i serierna **Specialstudier**, **KI-kommentarer**, **Working paper**, **PM** och som **remissvar**.

Du kan ladda ner samtliga rapporter från www.konj.se. Den senaste statistiken och prognoserna hittar du under www.konj.se/statistik.

Innehåll

1	Inledning.....	4
2	Prisgenomslag från EU ETS2 på bensin och diesel	4
3	Sveriges utsläppsmål och pumppriser	5
3.1	Sveriges utsläppsmål för inrikes transport till 2030.....	5
3.2	Sveriges nationella utsläppsmål till 2030 och 2040.....	7
	Referenser	9

1 Inledning

Denna KI-kommentar sammanställer Konjunkturinstitutets (KI) tidigare analyser av hur EU:s nya utsläppshandelssystem ETS2 kan påverka pumppriserna för bensen och diesel på kort till medellång sikt. Kommentaren sammanfattar även slutsatser från KI:s analyser av huruvida de förväntade drivmedelspriserna på den svenska marknaden är tillräckliga för att nå de nationella utsläppsmålen till 2030 och 2040, samt hur kraftiga styrmedel som kan behövas utöver ETS2. Fokus ligger på de direkta kvantitativa effekterna på pumppriser, inte på de fullständiga samhällsekonomiska kostnaderna.

2 Prisgenomslag från EU ETS2 på bensen och diesel

EU ETS2 är ett nytt utsläppshandelssystem vars syfte är att bidra till att nå de skärpta klimatpolitiska målen i *Fit for 55*-paketet. EU planerade att införa det nya handelssystemet 2027 men Europeiska rådet och Europaparlamentet har nyligen kommit överens att skjuta fram tillämpningen av ETS2 till 2028 (European Commission 2025a; Europeiska unionens råd 2025). Systemet är fristående från det befintliga EU ETS (ETS1) och omfattar koldioxidutsläpp från förbränning av fossila bränslen inom bland annat byggnader, vägtransporter och tillverkningsindustri som inte ingår i ETS1. ETS2 har ett eget utsläppstak, separata utsläppsrätter och tilldelning genom auktionering. Utsläppstaket är satt så att EU:s utsläpp inom berörda sektorerna minskar med 42 procent till 2030 jämfört med 2005 års nivå. ETS2 är utformat som ett uppströmssystem, vilket innebär att bränsleproducenter, distributörer och importörer hålls ansvariga för de utsläpp som deras försäljning orsakar i slutanvändningsledet. Kostnaden för utsläppsrätter förs sedan vidare till priset på fossila bränslen.

Under perioden fram till slutet av 2029 kommer det att finnas en prisstabiliserande mekanism som syftar till att förhindra allt för höga prisnivåer på utsläppsrätter. Mekanismen fungerar som ett ”mjukt pristak” runt 55 euro per utsläppsrätt¹, vilket innebär att om marknadspriset överstiger denna nivå fylls marknaden automatiskt på med extra utsläppsrätter. Det ökade utbudet dämpar prisuppgången utan att helt stoppa den. EU kommissionen har nyligen föreslagit att utvidga prisstabiliseringsmekanismen genom att öka antalet tillgängliga utsläppsrätter i marknadsstabilitetsreserven och förlänga giltigheten för utsläppsrättigheterna så att överskott kan användas även efter 2030. Syftet är att göra starten av ETS2 mer förutsägbar samt ge marknaden mer stabila pris- och utbudsramar (European Commission 2025b).

KI har i tidigare analyser beräknat prispåslag på bensen och diesel till följd av ETS2. De senaste beräkningarna (Naturvårdsverket 2025), som uppdaterats med antaganden från Energimyndigheten, skiljer sig endast marginellt från KI:s tidigare uppskattningar i Konjunkturinstitutet (2024a). Därför redovisas endast de senaste resultaten här.²

¹ I 2024 års prisnivå, eller 45 euro i 2020 års prisnivå enligt Direktiv 2023/959.

² Dessa beräkningar användes som underlag till Naturvårdsverkets arbete med social klimatplan som regeringen sedan lämnade till Europeiska kommissionen.

Beräkningarna utgår från en reduktionsplikt på 10 procent för både bensin och diesel.³ Baserat på Kommissionens rekommendationer antas två prisnivåer på utsläppsrätter⁴: 50 euro per ton CO₂ på kort sikt (tre år framåt) och 60 euro per ton CO₂ på medellång sikt (fram till 2032).⁵ Som framgår av Tabell 1 är prisseffekten något högre för diesel än för bensin samt på medellång sikt än på kort sikt.

Tabell 1 Bränsleprisåslag vid olika utsläppsrättspriser

	50 euro/ton CO ₂	60 euro/ton CO ₂
Diesel (kr/l)	1,24	1,52
Bensin (kr/l)	1,11	1,36

Anm. Bränslepåslag anges i 2023 års priser, är exklusive moms. Motsvarande bränslepåslag i 2024 års priser är 1,28 kronor per liter och 1,56 kronor per liter för diesel, 1,14 kronor per liter och 1,40 kronor per liter för bensin. Utsläppsrättspriser anges i 2023 års priser enligt (Direktiv 2023/959). Växelkurs: 10,9 kronor per euro. Emissionsfaktorer CO₂e (fossil komponent): Bensin 72,0 g/MJ; Diesel 72,0 g/MJ.

Källa: Naturvårdsverket (2025).

3 Sveriges utsläppsmål och pumppriser

KI har i flera analyser under senare år visat att de förväntade drivmedelspriserna på den svenska marknaden inte är tillräckligt höga för att nå de nationella utsläppsmålen på kort och medellång sikt. I resterande delen av kommentaren sammanställs vilka drivmedelspriser som enligt analys med jämviktsmodellen EMEC skulle krävas för att nå dels sektorsmålet för inrikes transporter, dels de nationella utsläppsmålen för ESR-sektorn (transporter, hushållens uppvärmning, jordbruk, avfall och vissa industrisektorer).

Dessa beräkningar ska tolkas som en illustration av hur mycket ytterligare styrning som kan behövas för att utsläppen inom ESR-sektorn ska minska i enlighet med målen. Vid utformningen av klimatpolitiken beaktas emellertid en rad andra aspekter än de som EMEC kan fånga. Dessa beräkningar ska inte heller tolkas som de mest sannolika framtida drivmedelspriserna. En viktig slutsats från de tidigare analyserna är att klimatpolitikens utformning är avgörande, dels för om utsläppsmålen kan uppnås, dels för hur detta påverkar pumppriserna.

3.1 Sveriges utsläppsmål för inrikes transport till 2030

Sveriges mål för transportsektorn är att utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Eftersom de

³ Resultaten från Naturvårdsverket (2025) är omräknade till 2024 års prisnivå.

⁴ Dessa prisnivåer är harmoniserade antaganden om koldioxidpriser för ETS2, som alla medlemsländer måste använda i sina analyser och prognoser relaterade till ETS2 (European Commission 2025c).

⁵ I Konjunkturinstitutet (2024a) gjordes även beräkningar utifrån ett ytterligare ett högrissscenario – 140 euro per ton CO₂. Bränsleprisåslag i detta fall är 3,36 kronor per liter bensin och 3,59 kronor per liter diesel (alla priser är i 2023 års prisnivå).

förväntade prispåslagen på bensen och diesel i ETS2 blir relativt små under de första åren (se tabell 1), kommer det att krävas betydligt högre pumppriser för att nå målet.

I KI:s miljöekonomiska rapport från 2023 analyserades, med hjälp av jämviktsmodellen EMEC, vilka pumppriser som skulle behövs för att nå transportmålet. Beräkningar gjordes utifrån fem olika scenarier som kortfattat beskrivs i den grå rutan nedan.⁶ I analyserna som gjordes i Konjunkturinstitutet (2023) är utgångspunkten en sänkning av reduktionsplikten till sex procent för bensen och diesel, som började gälla från och med den 1 januari 2024.⁷ Diagram 1 sammanfattar resultaten.⁸

Modellscenarier i Diagram 1

Låg RP ej mål: Reduktionsplikten hålls på sex procent till 2030, ingen ytterligare styrning.

Låg RP: Reduktionsplikten hålls sex procent till 2030, samtidigt som en höjd drivmedelsskatt läggs på både den fossila och den biogena delen av bränslet för att nå målet.

Låg RP+Ek: En bonus på 50 000 kr till nyinköpta elbilar och en dubblerad malus kombineras med en reduktionsplikt på sex procent och en högre drivmedelsskatt för att nå målet.

Ny RP: Sänkningen av reduktionsplikten till sex procent gäller till och med 2026. Från och med 2027 höjs reduktionsplikten till nivån den enligt planen skulle haft 2024 och följer sedan den ursprungliga banan. Den höjda reduktionsplikten kompletteras med en drivmedelsskatt för att nå transportsektorns mål.

Skatt på fossil: Skattestrukturen ändras så att endast den fossila komponenten beskattas. Reduktionsplikten hålls på sex procent till 2030.

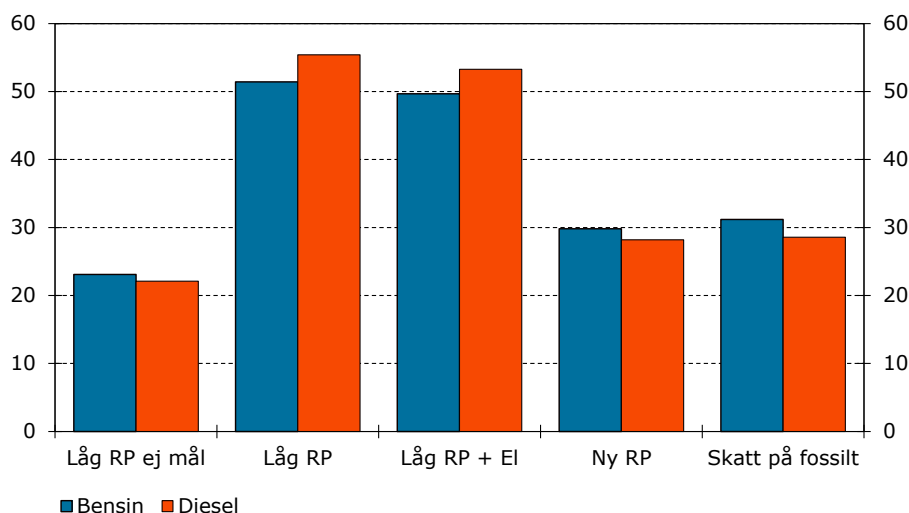
⁶ För mer detalj se avsnitt 3.2 i Konjunkturinstitutet (2023).

⁷ Prop. 2023/24:28, Sänkning av reduktionsplikten för bensen och diesel, bet. 2023/24: MJU5, Rskr 2023/24:59.

⁸ I originalrapporten från 2023 (Konjunkturinstitutet 2023) är resultaten i 2019 års prisnivå. Samtliga priser i Diagram 1 är omräknade till 2024 års prisnivå.

Diagram 1 Pumppriser 2030 i olika scenarier från miljöekonomiska rapporten 2023

Kronor per liter, 2024 års prisnivå



Källa: Konjunkturinstitutet (2023).

I samtliga scenarier, förutom *Låg RP ej mål*, nås transportsektorsmålet. Resultaten är osäkra till sin nivå och alla siffror är indikativa, men relationen mellan scenarierna är tydlig:

- vid en reduktionsplikt på sex procent och en drivmedelsskatt **på både fossila och biogena bränslen krävs mycket höga pumppriser 2030 för att nå målet – ca 50 kronor per liter i 2024 års prisnivå för både bensin och diesel;**
- med en högre reduktionsplikt (som högst 28 procent för bensin och 66 procent för diesel) eller en drivmedelsskatt på den fossila delen i drivmedelsmixen räcker ett lägre pumppris för att nå målet – strax under 30 kronor per liter i 2024 års prisnivå.

3.2 Sveriges nationella utsläppsmål till 2030 och 2040

I specialstudien ”Drivmedelsprisernas betydelse för att nå klimatmål” (Konjunkturinstitutet 2024b) analyserade KI effekten av ett nationellt handelssystem för ESR-sektorn, utöver styrningen från ETS1 och ETS2. Specialstudien omfattade samtliga svenska utsläppsmål: nettonollutsläpp senast 2045; minskning av utsläppen från ESR-sektorn med minst 63 procent till 2030 och 75 procent till 2040 jämfört med 1990; minskning av utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010.⁹

⁹ Målnivåerna är justerade utifrån att alla kompletterande åtgärder nyttjas fullt ut, se Konjunkturinstitutet (2024b).

Analysen med EMEC visar att enbart höja reduktionsplikten till 10 procent för både bensin och diesel inte räcker för att nå utsläppsmålen till 2030 och 2040. Däremot kan målen nås genom att införa ett nationellt utsläppshandelssystem inom ESR-sektorn. Modellkörningen visar att handel med de nationella utsläppsrätterna resulterar i mycket högre drivmedelspriser än vad ETS2 kan ge – 23 kronor per liter diesel år 2030 och 44 kronor per liter diesel år 2040¹⁰ (alla priser är i 2024 års prisnivå) för att nå de nationella utsläppsmålen. En viktig observation är att ett nationellt handelssystem där drivmedelsleverantörerna handlar i utsläppsrätter för fossila utsläpp skulle resultera i lägre prisnivåer än en hög reduktionsplikt eller en skatt bara på den fossila komponenten (se Diagram 1): 23 kronor per liter diesel jämfört med ca 28 kronor per liter diesel i 2024 års prisnivå.

¹⁰ Dessa resultat är för scenariot där jordbrukets utsläpp av metan och lustgas inte antas inkluderas i det nationella handelssystemet och därmed inte prissätts. Specialstudien analyserade även ett scenario där jordbrukets utsläpp omfattas av det nationella handelssystemet. I detta fall påverkas drivmedelspriset bara marginellt.

Referenser

- Direktiv 2023/959, *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 utsläppshandelsystem*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023L0959>.
- European Commission (2025a), *Proposal for a decision of the European parliament and of the council amending Decision (EU) 2015/1814 as regards the market stability reserve for the buildings, road transport and additional sectors*, COM(2025)738.
- European Commission (2025b), *”Commission proposes targeted adjustments to Market Stability Reserve decision to support smoother start”*, https://climate.ec.europa.eu/news-other-reads/news/commission-proposes-targeted-adjustments-market-stability-reserve-decision-support-smoother-start-2025-11-27_en.
- European Commission (2025c), *Guidance on the Social Climate Plans*, C/2025/1597.
- Europeiska unionens råd (2025), *Klimatmål för 2040: Rådet och parlamentet enas om 90 % utsläppsminskning* [Pressmeddelande].
<https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/12/10/2040-climate-target-council-and-parliament-agree-on-a-90-emissions-reduction/>
- Konjunkturinstitutet (2023), *Miljöekonomisk rapport 2023*, dnr 2023-522.
- Konjunkturinstitutet (2024a), *Specialstudie 109: Effekter av prishöjningar med anledning av införandet av EU:s nya utsläppshandelsystem*, dnr 2024-281.
- Konjunkturinstitutet (2024b), *Specialstudie 110: Drivmedelsprisernas betydelse för att nå klimatmål*, dnr 2024-465.
- Naturvårdsverket (2025), *Delredovisning 2 – Regeringsuppdrag om Sveriges sociala klimatplan och genomförandeåtgärder*, NV-090965-24.
<https://www.naturvardsverket.se/49c319/contentassets/8aa8313605184d1ebfe94beb5c96120b/delredovisning-2-regeringsuppdrag-om-sveriges-sociala-klimatplan-och-genomforandeatgarder.pdf>.