

Ett kliv för klimatet

En kvalitativ studie om Klimatklivets roll i den svenska klimatpolitiken och investeringsstödet kostnadseffektivitet

HARALD HELGESSON 2020
MVEK02 EXAMENSARBETE FÖR KANDIDATEXAMEN 15 HP
MILJÖVETENSKAP | LUNDS UNIVERSITET





LUNDS
UNIVERSITET

WWW.CEC.LU.SE
WWW.LU.SE

Lunds universitet

Miljövetenskaplig utbildning
Centrum för miljö- och
klimateforskning
Ekologihuset
223 62 Lund

Ett kliv för klimatet

En kvalitativ studie om Klimatklivets roll i den svenska
klimatpolitiken och investeringsstödet
kostnadseffektivitet

Harald Helgesson

2020



LUNDS
UNIVERSITET

Harald Helgesson

MVEK02 Examensarbete för kandidatexamen 15 hp, Lunds universitet

Intern handledare: Terese Thoni, Statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet

CEC - Centrum för miljö- och klimatforskning

Lunds universitet

Lund 2020

Abstract

Klimatklivet is an investment subsidy, to support measures that will reduce greenhouse gas emissions. Even though Klimatklivet has contributed to climate investments that is estimated to have reduced Sweden's emissions by 1.3 million tons of greenhouse gases, the investment subsidy has had to endure criticism. Klimatklivet has been accused of not being a cost-effective policy.

The objective of this study was to describe and evaluate what role Klimatklivet has as a part in Swedish climate policies and to investigate some of the arguments, for and against, Klimatklivet as a cost-efficient climate policy. Interviews with administrative officials that work with Klimatklivet were carried out, as well as an examination of three evaluation reports targeting Klimatklivet. The material was analyzed with qualitative text analysis as a method.

The study shows that the characteristics of Klimatklivet are that it is actor driven and a softer kind of climate policy compared to, for example a carbon tax. It is seen as a way to access emission sources that are difficult to reduce, handle conflicts of aims and a way to increase the speed of the transition. Arguments for Klimatklivet as a cost-effective policy is that it is an instrument that reach sectors where other instruments are weak and that the investment subsidy is politically accepted compared to raised carbon tax. Arguments against Klimatklivet are that it leads to a twofold steering, distortion of the collective climate politics and that it would have been more cost-effective to raise the carbon tax.

Klimatklivet contributes to sustainable development in different aspects but it has imperfections as well. Klimatklivet is resolving negative externalities as well as contributing to positive externalities in a climate related context. The investment subsidy has become a second-best option when the most cost-effective option is not politically viable.

Keywords: Investment subsidy; climate change mitigation; governance; economic incentives; local climate strategies; climate policy

Populärvetenskaplig sammanfattning

Klimatklivet - en omdebatterad del av svensk klimatpolitik

Sverige har ambitiösa mål att minska sina klimatutsläpp men i dagsläget minskar utsläppen inte tillräckligt snabbt. Det finns därför ett stort behov av en effektiv klimatpolitik som sänker utsläppen. Den rödgröna regeringens investeringsstöd för lokala klimatåtgärder, Klimatklivet, har sänkt Sveriges utsläpp men har samtidigt fått utstå kritik för att inte vara en kostnadseffektiv klimatpolitik. Det har varit en polariserad debatt, där Klimatklivet ofta fått agera slagträ, men varken förespråkarna eller motståndarsidan har lyckats fördjupa debatten om Klimatklivets roll eller effektivitet. Detta är utgångspunkten för ett examensarbete i miljövetenskap vid Lunds universitet som sätter in Klimatklivet i ett svenskt klimatpolitiskt sammanhang och undersöker argumenten rörande investeringsstödet kostnadseffektivitet.

I studien intervjuas handläggare som jobbar med Klimatklivet på Länsstyrelser och på Naturvårdsverket. Resultatet av intervjuerna ställs mot de mer kritiska och granskande rapporterna som har kommit från Riksrevisionen, Konjunkturinstitutet och WSP. Slutsatsen i arbetet är att Klimatklivet beskrivs som en mjuk klimatpolitik jämfört med till exempel koldioxidskatten. Klimatklivet lägger mindre vikt vid vilka typer av åtgärder som får stöd. Det viktigaste är att åtgärderna levererar utsläppsminskningar. Därför karaktäriseras Klimatklivet som ett brett och aktörsdrivet styrmedel som riktar sig till olika klimatåtgärder. Vanliga åtgärder har varit satsningar på infrastruktur för elbilar och byte till fossilfritt bränsle för uppvärmning. Enligt intervjupersonerna och rapporterna är Klimatklivet ett sätt att hantera intressekonflikter inom klimatområdet och snabba på klimatomställningen.

När det gäller Klimatklivets kostnadseffektivitet är bilden tvetydig. Det finns både ett flertal argument för och emot Klimatklivet som kostnadseffektivt. Argument för Klimatklivets kostnadseffektivitet är att det verkar inom områden där andra styrmedel är svaga (jordbrukssektorn), att det undviker intressekonflikter (glesbygden och dess bilberoende) och att det är kostnadseffektivt jämfört med andra investeringsstöd. Argument emot är att Klimatklivet bidrar till att det finns flera olika typer av styrmedel på klimatområdet vilket kan göra att de motverkar varandras syften. Ett annat argument är också att Klimatklivet främjar vissa utsläppsminskningar framför andra, till exempel inom transportsektorn.

Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet anser också att det hade varit mer kostnadseffektivt att höja koldioxidskatten. Resultatet av studien jämfördes med tidigare litteratur som har publicerats om investeringsstöd på miljöområdet. Klimatklivet ger då intrycket av att både ge stöd till klimatåtgärder som anses vara kostnadseffektivt att åtgärda med ett investeringsstöd och till klimatåtgärder som inte anses vara kostnadseffektivt att åtgärda med ett investeringsstöd.

Förhoppningen med detta arbete är att kunna bidra till en djupare förståelse om Klimatklivet och till diskussionen om vad en kostnadseffektiv klimatpolitik är genom att lyfta argument som både talar för och emot investeringsstödet. Studien visar att det är svårt att uppnå perfekta klimatpolitiska styrmedel. Intressekonflikter och politisk realitet med mera påverkar. Därför kommer det med stor sannolikhet behövas en kombination av styrmedel för att Sverige ska kunna uppnå sina klimatmål. I studien lyfts också frågan om användningen av begreppet kostnadseffektivitet inom klimatpolitiken. Det är viktigt att detta begrepp används välavvägt och att man inte stirrar sig blind på kortsiktig effektivitet utan man behöver ha blicken fäst vid det långsiktiga målet för att inte hamna fel.

Innehållsförteckning

Abstract 3

Populärvetenskaplig sammanfattning 4

Klimatklivet - en omdebatterad del av svensk klimatpolitik 4

Innehållsförteckning 6

Förkortningar 8

Inledning 9

Syfte och frågeställningar 11

Frågeställningar: 11

Avgränsningar 11

Bakgrund, koncept och fallbeskrivning 12

Miljöekonomiska koncept och idéer 12

Hållbar utveckling 12

Marknadsmisslyckanden och externaliteter 13

Kostnadseffektivitet 13

Ekonomiska styrmedel och svensk klimatpolitik 14

Marknadsbaserade styrmedel 14

Investeringsstöd 14

Metod och material 16

Materialinsamling 16

Rapporter 16

Intervjuer 16

Kvalitativ textanalys 17

Metoddiskussion 19

Resultat 20

Respondenter 20

Vad är Klimatklivets roll i Klimatpolitiken? 21

Klimatklivets karaktärsdrag 21

Typ av funktion som styrmedel 22

Vilka argument för och vilka argument emot Klimatklivet finns rörande kostnadseffektivitet?

24

Argument för Klimatklivet relaterat till kostnadseffektivitet 24

Argument emot Klimatklivet relaterat till kostnadseffektivitet 26

Diskussion 29

Vad är Klimatklivets roll i klimatpolitiken? 29

Ekologisk hållbarhet 29

Social hållbarhet 30

Ekonomisk hållbarhet 31

Vilka argument för och vilka argument emot Klimatklivet finns med fokus på kostnadseffektivitet 32

Positiva och negativa externaliteter 32

Kostnadseffektiviteten 32

Slutsats 35

Tack 36

Referenser 37

Bilagor 43

Bilaga 1 43

Förkortningar

LS – Länsstyrelsen

NVV – Naturvårdsverket

Utsläppsminskningar – Utsläppsminskningar av växthusgaser

WSP – Konsultföretag som har gjort en utvärdering av Klimatklivet på uppdrag av Naturvårdsverket

RiR – Riksrevisionen

KI – Konjunkturinstitutet

LIP – Lokala investeringsprogram

Klimp – Klimatinvesteringsprogrammen

Inledning

De växthusgasutsläpp som orsakas av mestadels förbränning av fossila bränslen leder till en klimatförändring med stora negativa konsekvenser (Johnsson et al., 2019). I Parisavtalet, som undertecknades 2015, har nästan alla världens länder bundit sig till att minska sina utsläpp av växthusgaser. Så även Sverige, som har som mål att ha nettonollutsläpp av växthusgaser år 2045 jämfört med 1990 års nivåer (Naturvårdsverket, 2019a). I dagsläget presterar Sverige inte de utsläppsminskningar som krävs för att nå klimatmålet (Naturvårdsverket, 2019a). Behovet av en väl fungerande klimatpolitik som på ett effektivt sätt minskar utsläppen är därför nödvändig.

En väl fungerande klimatpolitik förutsätter att den som förorenar också ska bära kostnaderna för föroreningen. Detta slogs fast i Riodeklaration för miljö och utveckling som världens nationer ställde sig bakom 1992 (Riodeklarationen, 1992). Deklarationen manade nationella myndigheter att internalisera miljömässiga kostnader och att använda ekonomiska incitament för att förhindra miljöförstöring (Riodeklarationen, 1992). När det kommer till ekonomiska styrmedel för att internalisera miljökostnader ser forskningen på området störst fördelar med att använda marknadsbaserade lösningar där man fäster en kostnad till utsläppen (Newell, 2010). Exempel på detta är koldioxidskatt och utsläppshandelssystem. Under vissa förutsättningar är även statliga investeringsstöd som ges till marknadsaktörer motiverat för att hantera miljömässiga kostnader. Det kan handla om stöd till innovation och marknadsintroduktion av ny teknik (Charnovitz, 2014; Newell, 2010).

Eftersom den dåvarande klimatpolitiken inte genererat tillräckliga utsläppsminskningar lanserade den rödgröna regeringen 2015 Klimatklivet (Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar). Klimatklivet är ett investeringsstöd för lokala och regionala åtgärder och syftet är att minska utsläppen av växthusgaser, främja spridningen av ny teknik, marknadsintroduktion, bättre hälsa och sysselsättning (Naturvårdsverket, 2020a). I princip alla juridiska personer, såsom företag, bostadsrättsföreningar och kommuner, kan söka stödet. Alltså inte privatpersoner. (Naturvårdsverket, 2020b). Klimatklivet ger endast stöd till fysiska investeringar som till exempel etablering av laddstolpar till elbilar, cykelvägar och biogasanläggningar. Urvalet av de åtgärder som får stöd baseras på hur stor klimatnytta de medför. Under perioden 2015-2018 delades 4,7 miljarder kronor ut till 3200 projekt (Naturvårdsverket, 2020a).

För 2020 tilldelades 1,9 miljarder kronor till Klimatklivet av den totala miljöbudgeten på cirka 12,5 miljarder kronor (Miljö- och jordbruksutskottet, 2019). I höstbudgeten 2019 som antogs av riksdagen ökas anslagen till Klimatklivet ytterligare och investeringsstödet kommer få nära 2 miljarder årligen fram till 2022 (Miljö- och jordbruksutskottet, 2019).

Enligt Naturvårdsverket beräknas de åtgärder som hittills fått stöd av Klimatklivet att minska utsläppen av växthusgaser med cirka 1 300 000 ton årligen under den period då åtgärderna anses vara verkningsfulla (i genomsnitt 16 år) (Naturvårdsverket, 2019b). Det motsvarar en årlig utsläppsminskning på cirka tre procent av Sveriges totala utsläpp (Naturvårdsverket, 2019c).

Det råder dock oenighet om Klimatklivet är en effektiv reform för att minska utsläppen av växthusgaser (Meijer, 2019; Tovatt, 2019). Medan miljöminister Isabella Lövin beskriver Klimatklivet som ”en av regeringens viktigaste åtgärder för att minska utsläppen” (Miljö- och energidepartementet, 2019) så har Klimatklivet också fått kritik. Bland annat från Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet för bristande kostnadseffektivitet och dålig styrning (Riksrevisionen, 2019a; Konjunkturinstitutet, 2019). Denna kritik var bakgrunden till att Moderaterna och Kristdemokraterna i sin budget för 2019, som också röstades igenom i riksdagen i slutet av 2018, skar ner på anslaget till Klimatklivet (SVT, 2018). Moderaterna hade helst velat se att man skrotade hela investeringsstödet. Detta var dock inte möjligt eftersom pengar redan var utlovade.

Syfte och frågeställningar

Klimatklivet är en av regeringens främsta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser sett till tilldelad budget. Det råder delade dock meningar om Klimatklivet fungerar tillräckligt bra för att motivera fortsatt stöd. Dessa meningsskiljaktigheter har fått ett stort medialt intresse och bidragit till ett uppskruvat politiskt tonläge kring hur effektiv klimatpolitik bör se ut. Samtidigt behöver Sverige och Världen göra stora ansträngningar och investeringar för att kunna uppnå Parisavtalet. Syftet med denna uppsats är att bidra till att bättre förstå de meningsskiljaktigheter som finns genom att beskriva Klimatklivets roll i klimatpolitiken och belysa argument för och emot investeringsstödet. Förhoppningen är att resultaten av uppsatsen kan användas för att bidra till mer tydlighet kring investeringsstödet. Jag har valt att ta upp argument, för eller emot Klimatklivet, företrädesvis med fokus på kostnadseffektivitet. Även en del argument med annat fokus behandlas.

Frågeställningar:

1. Vad är Klimatklivets roll i klimatpolitiken?
2. Vilka argument för och vilka argument emot Klimatklivet finns, med fokus på kostnadseffektivitet?

Avgränsningar

Denna studie kommer inte göra några egna bedömningar av Klimatklivets kostnadseffektivitet utan endast beskriva vilka argument olika utvalda aktörer tar upp angående Klimatklivets kostnadseffektivitet. Uppsatsen kommer endast överskådligt beskriva begreppet marginalkostnad. De sammanhang som marginalkostnad nämns är när materialet själv tar upp det som ett argument relaterat till Klimatklivets kostnadseffektivitet. Under 2019 ströks informationsinsatser och icke-publik laddinfrastruktur som åtgärder som kunde få stöd av Klimatklivet. Dessa typer av åtgärder behandlas därför inte i denna uppsats.

Bakgrund, koncept och fallbeskrivning

Klimatklivet är en del av svensk klimatpolitik som i sin tur kan ses som en del av svensk miljöpolitik. Den svenska miljöpolitiken utvecklas inte isolerat från omvärlden utan Sverige är både en del av EU och FN-systemet och den svenska miljöpolitiken påverkas mycket av dessa. Klimat och miljöpolitik färgas också av hållbarhetsmålen vilket tas upp bland annat i Parisavtalet (UNFCCC, 2015). Hållbarhetsmålen har ett brett fokus och fokuserar inte enbart på miljöeffekter utan även på sociala och ekonomiska. Eftersom Klimatklivet är ett investeringsstöd, och det har funnits en diskussion om dess kostnadseffektivitet, så känns det relevant att diskutera klimatklivet utifrån ett bredare hållbarhetsperspektiv. Till exempel ekonomisk hållbarhet. Därför tar jag också upp ett antal koncept relaterat till miljöekonomi.

Miljöekonomiska koncept och idéer

Hållbar utveckling

Hållbar utveckling definieras som en utveckling som möter dagens behov utan att undanröja möjligheterna för framtida generationer att tillfredsställa sina behov (WCED, 1987). Att uppnå hållbar utveckling handlar om att balansera ekologisk, social och ekonomisk hållbar utveckling. Detta kräver att ett deltagande av olika aktörer och perspektiv vars mål och värderingar kan vara olika (Kates et al., 2005). Idealet är att förlikna dessa olika ståndpunkter och på så sätt koordinera ömsesidig handling för att uppnå flera mål samtidigt men även att stimulera synergieffekter (Kates et al., 2005).

Marknadsmislyckanden och externaliteter

När marknadsekonomin inte klarar av att lösa ett problem, inklusive miljöproblem, på egen hand brukar det benämnas som ett marknadsmislyckande (Grafton et al., 2012a). Ett exempel på marknadsmislyckanden är klimatförändringarna. Här har företag, hushåll med flera inte tagit hänsyn till de sociala och ekologiska kostnaderna som uppstår av att släppa ut växthusgaser. Såväl historiskt som idag (Grafton et al., 2012a).

I ekonomiska sammanhang brukar man prata om negativ och positiv externalitet. Med negativ externalitet menas en handling som resulterar i kostnader för andra men aktören som utför handlingen räknar inte med dessa externa kostnader i sitt beslutsfattande (Grafton et al., 2012b). Miljöproblem är ett exempel på negativ externalitet. Del Ponte et al. (2017) visade att människor är beredda att upprätthålla en konsumtion som bidrar till utsläpp av växthusgaser så länge de negativa effekterna av klimatförändringarna inte drabbar dem själva. Med positiv externalitet menas en handling som genererar fördelar för andra. Dessa fördelar tas inte i beaktande vid beslutsfattande av personerna som är ansvariga för handlingen (Grafton et al., 2012c).

Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet innebär att man får ut så stor nytta som möjligt till lägst kostnad (Naturvårdsverket, 2020c). Inom national- och miljöekonomi är marginalkostnad ett vanligt begrepp. Utifrån ett miljöekonomiskt perspektiv kan marginalkostnad förklaras med att det är den förändring av den totala kostnaden av att minska sina utsläpp till följd av en specifik utsläppsminskning (Grafton et al., 2012d). Det vill säga om marginalkostnaden är hög är incitamentet att göra ytterligare utsläppsminskningar låg medan om marginalkostnaden är låg så finns det högre incitament till att göra ytterligare utsläppsminskningar (Grafton et al., 2012d). Generellt gäller att ett villkor för att uppnå kostnadseffektivitet är att marginalkostnaden för att släppa ut är samma för aktiviteter inom olika sektorer, det vill säga att förorenaren möter samma kostnad oavsett vilken bransch den verkar inom (Riksrevisionen, 2019b). Detta kan appliceras även på styrmedel (Riksrevisionen, 2019b).

Ekonomiska styrmedel och svensk klimatpolitik

Marknadsbaserade styrmedel

Fördelen med att sätta ett pris på utsläpp av växthusgaser är att man internaliserar de samhällsekonomiska kostnaderna för miljöproblemen till den produktion och konsumtion som orsakar utsläppen. (Newell, 2010). Istället för en samhällsekonomisk kostnad blir då utsläppen företagsekonomiska. Detta skapar ekonomiska incitament för hushåll och företag att minska sina utsläpp vilket till exempel främjar investeringar i ny klimatvänlig teknik (Stewart, 2008). Detta anses också vara en kostnadseffektiv åtgärd eftersom marknadsaktörer kommer, baserat på en företagsekonomisk kalkyl, att välja åtgärder som genererar störst utsläppsminskningar till lägst kostnad (Newell, 2010).

Två av de kanske viktigaste klimatpolitiska åtgärderna i Sverige är marknadsbaserade. Koldioxidskatten och EU:s utsläppshandelssystem. Sverige införde redan i början av 1990-talet en koldioxidskatt. Det är idag den högsta i världen och uppgår i dagsläget till 1180 kr/ton CO₂ (Kossoy et al., 2015; Criqui et al., 2019). Skatten riktar sig främst mot transporter och hushåll och man har kunnat se att skatten har haft stor effekt på utsläpp från uppvärmning av byggnader (Criqui et al., 2019).

Sverige är med i EU:s utsläppshandelssystem, EU Emission Trading System (EU ETS) som startades 2005 (Europeiska kommissionen, n.d.). Idén med utsläppshandel är att för ett företag ska få släppa ut växthusgaser måste företaget ha en utsläppsrätt. Inom EU ETS kan utsläppsrätter idag bli tilldelade eller sålda till företag. Planen med EU ETS är att kontinuerligt minska antalet utsläppsrätter på marknaden vilket, åtminstone teoretiskt sätt, kommer att driva upp priset för att släppa ut växthusgaser (Europeiska kommissionen, n.d.). Genom att sätta en prislapp på utsläpp skapar det incitament för företag att minska dessa.

Investeringsstöd

För att främja positiva externaliteter är det motiverat med offentlig finansiering av klimatåtgärder menar FN:s miljöprogram (2011). Charnovitz (2014) ger exempel på positiva externaliteter på miljöområdet som ny teknik och ekosystemtjänster som tillhandahålls via privata initiativ. Newell (2010) är också inne på att subventioner kan bidra i omställningen till mer miljövänlig teknik men snarare då som ett komplement än som enda åtgärd. Endast subventioner är inte en kostnadseffektiv åtgärd för att forska och utveckla ny klimatvänlig teknik (Newell, 2010).

Investeringsstöd kan vara användbart när styrmedel för att hantera marknadsmisslyckanden såsom nya eller höjda skatter inte är politiskt möjliga att genomföra på grund av motstånd hos väljare och näringsliv enligt FN:s miljöprogram (2003). Investeringsstöd kan då vara ett andra- eller tredjehandsval när de mest effektiva åtgärderna inte är politiskt gångbara (Charnovitz, 2014).

Sverige har tidigare haft andra statliga investeringsstöd med huvudfokus på klimat. "Lokala investeringsprogram", LIP, pågick mellan 1998-2002, där riksdagen avsatte 6,2 miljarder kronor (Naturvårdsverket, 2019d). LIP ersattes med "Klimatinvesteringsprogrammen", också förkortat till "Klimp", vilket pågick under åren 2003-2012 (Naturvårdsverket, 2019d). Summan av de använda statliga medlen för Klimp uppgick till 1,8 miljarder kronor. Bedömningsgrunden i det nuvarande investeringsstödet Klimatklivet är att stöd i första hand ska gå till åtgärder med störst klimatnytta vilket definieras som störst utsläppsminskning per investerad krona. I genomsnitt finansierar staten 47 procent av investeringskostnaden för åtgärder inom Klimatklivet (Naturvårdsverket, 2020b). Naturvårdsverket ansvar för Klimatklivet och fattar beslut om vem som tilldelas medel. Länsstyrelserna informerar om investeringsstödet på regional nivå och vägleder sökande. LS gör också en första bedömning av ansökningarna (Naturvårdsverket, 2020b).

Metod och material

Jag har använt kvalitativ metod för denna studie. Detta med anledning av studiens utgångspunkt i att beskriva och nyansera vad Klimatklivet är för styrmedel men också studiens begränsade omfattning som lättare möjliggör ett fåtal djupdykningar jämfört med ett mer kvantitativt angreppssätt (Bryman, 2011).

Det som utmärker kvalitativ metod är att det finns ett induktivt angreppssätt, där man menar att teorin uppkommer ur materialet och resultatet av forskningen (Bryman, 2011). Motsatsen till induktiv är deduktiv där synsättet är att det är teorin som ska styra forskningen. Att hypoteser uppstår ur teori som sedan testas. Det induktiva angreppssättet gör att kvalitativa studier lägger vikt vid att beskriva och förklara sina studieobjekt (Bryman, 2011). För att teori ska kunna genereras ur materialet arbetar den kvalitativa forskaren med att tolka materialet genom att söka mönster och gemensamma drag.

Materialinsamling

Rapporter

Studien utgick från tre rapporter som skrivits om Klimatklivet. De utvalda rapporterna var "Klimatklivet: en utvärdering av styrmedlets effekter" gjord av konsultföretaget WSP och beställd av Naturvårdsverket (WSP, 2017), "Klimatklivet – stöd till lokala klimatinvesteringar" av Riksrevisionen (Riksrevisionen, 2019b) och "Miljöekonomi: klimatpolitisk inventering, del 2" av Konjunkturinstitutet (Konjunkturinstitutet, 2017). Anledningen till att just dessa tre rapporter valdes var att det var de utvärderingsrapporter av Klimatklivet som gick att finna vid tidpunkten för när denna undersökning genomfördes.

Intervjuer

Rapporterna kompletterades med sex intervjuer. Samtalsintervju ansågs vara den lämpligaste formen av intervju med öppna frågor som ställdes till alla respondenter.

Samtalsintervjun syftar till att synliggöra och kartlägga olika ståndpunkter utan ambitionen att göra generaliseringar, som är fallet med frågeundersökningar (Oscarsson et al., 2012). Jag ansåg att lämpliga personer att intervjua var handläggare vid Länsstyrelserna och Naturvårdsverket som jobbar med Klimatklivet, eftersom de har en stor kunskap om Klimatklivet och de sitter på information som extern granskning har svårt att fånga. Två av granskningsrapporterna (Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet) får anses vara mer kritiskt lagda till Klimatklivet. Därför valdes handläggare vid LS och NVV som jobbar nära Klimatklivet och därmed antagligen lättare se kan fördelarna med investeringsstödet, för att skapa en balans.

Totalt kontaktades nio Länsstyrelser och Naturvårdsverket via mejl med en förfrågan om intervju. Urvalet av Länsstyrelser baserades på geografisk spridning och på de Länsstyrelser som hade handlagt flest respektive minst beviljade ansökningar, enligt Naturvårdsverkets hemsida (Naturvårdsverket, 2019b). Av dem var det fyra handläggare från olika Länsstyrelser som ställde upp (Västernorrland, Jönköping, Skåne och Kalmar) samt två handläggare från Naturvårdsverket. Intervjuerna genomfördes under perioden 18 februari till 5 mars 2020, med undantag av en intervju som genomfördes 10 december 2019 med efterföljande kompletterande frågor. Innan intervjuerna hade intervjufrågor tagits fram som baserades på forskningsfrågorna (se bilaga 1). Intervjuerna gjordes via Skype eller telefon och varje intervju varade i cirka 45 minuter. Majoriteten av intervjuerna spelades in. En intervju spelades inte in, istället gjordes minnesanteckningar. När intervjuerna var genomförda transkriberades de innan analysstadiet tog vid.

En etisk reflektion jag gjorde inför intervjuerna var att det var av vikt att vara transparent med hur intervjun skulle användas. Hur materialet från intervjuerna skulle användas beskrevs i det mejl som jag skickade till alla personer som jag kontaktade vid LS och NVV, se bilaga 1. I mejlet erbjöds respondenterna även att vara anonyma ifall de önskade. Innan uppsatsen skickades in för granskning fick alla respondenter möjlighet att se ett utkast av uppsatsen och inkomma med förtydliganden av sina uttalanden om de önskade.

Kvalitativ textanalys

Jag valde kvalitativ textanalys som metod för att analysera det insamlade materialet. Terminologin varierar för denna metod (Oscarsson et al., 2012) och beskrivande artiklar för "kvalitativ dataanalys" och "kvalitativ innehållsanalys" har jag också funnit högst användbara för metoduppbyggnad. Därför har jag valt att se dessa begrepp som synonymmer. Denna text använder kvalitativ textanalys framöver men det förekommer att ursprungskällan använder sig av kvalitativ innehållsanalys eller kvalitativ dataanalys. Kvalitativ textanalys syftar till att skapa ett sammanhang och en

struktur av ett spretigt material samtidigt som man behåller de ursprungliga betraktelserna och observationerna (Ritchie & Spencer, 2002). Det handlar om att logiskt ordna innehållet i texterna för att kunna överblicka och sammanställa argument som kommer från olika ståndpunkter i en debatt. Det som utmärker kvalitativ textanalys är att man gör flera läsningar av sitt material på ett systematiskt sätt. Målet är att systematiskt transformera en stor mängd text till en högst organiserad och koncis summering av nyckelresultat (Erlingsson & Brysiewicz, 2017).

Ritchie och Spencer (2002) redogör för hur man går tillväga när man använder kvalitativ textanalys kopplat till policyforskning. De delar upp metoden i fem steg. På grund av tidsbegränsning och den mindre omfattningen av uppsatsen valdes ett steg bort och metoden har också modifierats en aning för att passa denna kontext. Analysen genomfördes i följande steg:

Närma sig materialet

Materialet från rapporterna och transkriberade intervjuer lästes flera gånger. Nyckelord och återkommande teman som var relevant för syftet identifierades.

Identifiera en tematisk struktur

En tematisk struktur identifierades baserat på nyckelord och teman. Den tematiska strukturen baserades på forskningsfrågan, det datan/materialet själv lyfte fram och återkommande teman (Ritchie & Spencer 2002).

Analyschema

Parallellt med genomläsning skapades ett analyschema utifrån de teman som identifierades och forskningsfrågorna. Relevanta textsektioner lyftes ur sitt sammanhang och omgrupperades istället till relevant tema. Jag använde mig av programmet Microsoft OneNote för att på ett smidigt sätt kunna gruppera olika påståenden eller fakta från respondenterna och de tre olika rapporterna och lägga samman dem under gemensamma teman. Det hela liknade stora "mindmaps" som utgick ifrån forskningsfrågorna.

Kartlägga och tolka

Utifrån detta kunde materialet kartläggas och tolkas. Analyschemat granskades för att hitta utmärkande delar, associationer och förklaringar. Resultatet i analyschemat kondenserades till enkla påståenden som två eller flera av respondenterna och rapporterna ställde sig bakom. Resultaten lades in i tabeller för bättre överblickbarhet. En sista omgruppering gjordes av olika påståenden för att matchas till ett övergripande tema. De teman och påståenden som relaterades till varandra beskrevs i text och exemplifierades med citat.

Metoddiskussion

Eftersom min utgångspunkt för arbetet har varit att beskriva och nyansera Klimatklivet så tyckte jag att en kvalitativ metod passade bäst. Till en början upplevde jag att det var svårt att bilda sig en uppfattning om Klimatklivet. Mycket av det som fanns skrivet om investeringsstödet har haft en tydlig vinkel för eller emot. Jag fick också känslan av att det fanns andra perspektiv som saknades i det jag läste. För att upptäcka och beskriva dessa tyckte jag att en kvalitativ metod var att föredra eftersom det är ett mer explorativt angreppssätt (Bryman, 2011). En mer kvantitativ metod hade kanske också kunnat tillämpas. Till exempel göra en enkät som skickats till handläggare vid Länsstyrelserna och Naturvårdsverket och utifrån svaren försöka beskriva och analysera vilken roll Klimatklivet har i klimatpolitiken och respondenters syn på kostnadseffektiviteten. Problemet hade varit att man hade fått mer kortfattade svar än de man får genom en samtalsintervju. Med en samtalsintervju hade jag möjlighet att ställa följdfrågor vilket medförde att jag kunde få en del förtydliganden från respondenterna.

I valet mellan ett induktivt och ett deduktivt förhållningssätt valdes ett induktivt. Problemen jag såg med ett deduktivt förhållningssätt var hur man tydligt skulle kunna utforma en teori kring Klimatklivet eftersom det inte finns så mycket litteratur om investeringsstödet med teoretisk förankring. Detta medförde också att det kändes konstlat att utforma hypoteser. Ett annat problem med ett deduktivt förhållningssätt hade varit att det varit svårare att fånga upp unika svar från respondenterna, svar som man inte hade väntat sig, om man från början hade formulerat en tydlig teori och hypotes som man ville testa.

Det går att diskutera det urval av intervjupersoner som jag har gjort. Alla respondenter vid LS och NVV jobbar nära Klimatklivet på ett eller annat sätt. Detta innebär att de är ”mitt i det” vilket gör att det finns risk för subjektivitet även om de också kan se för- och nackdelar med stödet. De har kanske svårt att se viktiga aspekter som en utomstående hade kunnat fånga upp. Man hade med fördel kunnat välja ett mer diversifierat urval av intervjupersoner, där några var tydligt för investeringsstödet, andra tydligt emot och någon som var mer neutral. Risken finns med det urval som jag gjort att det kan bli en skev bild i resultatet. Jag har försökt att hantera denna risk genom att vikta respondenternas svar mot vad som står i rapporterna för att hitta en balans. Som jag har nämnt tidigare så var syftet med valet av intervjupersoner att få ett inifrån perspektiv. Dels eftersom de utvärderingsrapporter som har gjorts har varit externa men också att den mediala debatt som har förts om Klimatklivet inte varit tydlig och förklarande när argument för eller emot investeringsstödet har lyfts fram. Under tiden jag jobbat med denna uppsats har jag upplevt att det funnits ett stort behov av att få ett inifrån perspektiv för att bättre förstå Klimatklivet och dess roll.

Resultat

Resultatdelen inleds med en kort redogörelse över de olika respondenterna. Därefter presenteras respondenternas svar tillsammans med utvalt material från de tre rapporterna från Konjunkturinstitutet, Riksrevisionen och WSP insorterat med avseende på forskningsfrågorna där de passar in och länkas samman till gemensamma teman. Svaren återges som beskrivningar och citat under respektive tema.

Respondenter

Madeleine Mårtensson, Klimatstrateg, Länsstyrelsen Kalmar

Jesper Agrelius, Energi- och klimatutvecklare, Länsstyrelsen Jönköping

David Helsing, Energi- och klimatstrateg, Länsstyrelsen Västernorrland

Sandra Johanne Selander, Klimat- och energistrateg (samordnare för Klimatklivet i Skåne Län), Länsstyrelsen Skåne

Karin Hermansson, Handläggare Klimatklivet, Naturvårdsverket

Martin Boije, Handläggare Klimatklivsenheten, Naturvårdsverket

Vad är Klimatklivets roll i Klimatpolitiken?

Klimatklivets karaktärsdrag

Komplement, överlapp och huvudsaklig åtgärd

Flertalet av respondenterna karaktäriserade Klimatklivet som en betydande del i den förda Klimatpolitiken. Många av handläggarna bedömde Klimatklivets betydelse i klimatpolitiken utifrån dess finansiella storlek (Agrelius, 2020; Boije, 2020; Helsing, 2020; Mårtensson, 2020). Riksrevisionen konstaterade också i sin rapport att Klimatklivet är, i relation till andra likartade satsningar, en relativt stor del av statens miljöbudget (Riksrevisionen, 2019b). De finansiella musklerna i Klimatklivet gör att företag i större utsträckning intresserar sig för klimatåtgärder menar Agrelius (2020).

Tre av intervjupersonerna och WSP tar upp att Klimatklivet utgör ett komplement till generella styrmedel (Mårtensson, 2020; Hermansson, 2020; Boije, 2020; WSP, 2017). WSP menar att genom Klimatklivet kan den hårda klimatpolitiken underlättas (WSP, 2017 s.17). Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet menar istället att Klimatklivet snarare överlappar än kompletterar redan existerande styrmedel såsom koldioxidskatt eftersom Klimatklivet träffar sektorer där full koldioxidbeskattning redan råder (Konjunkturinstitutet, 2017; Riksrevisionen, 2019b). KI slår fast att ”Klimatklivet ger incitament ovanpå existerande politik.” (Konjunkturinstitutet, 2017 s.61).

Klimatklivet är brett

Både handläggare vid LS och NVV, Riksrevisionen och WSP framhåller att Klimatklivet ger stöd åt ett brett spann av åtgärder, både ganska enkla åtgärder för att minska utsläppen, men även satsningar på spetsteknik (Agrelius, 2020; Boije, 2020; Riksrevisionen, 2019b). Detta exemplifieras av Jesper Agrelius på Länsstyrelsen i Jönköping (2020):

Något som är vanligt i vårt län är att fasa ut fossila bränslen för uppvärmning. Det är fortfarande så att många företag använder olja för uppvärmning vilket är en jättelågt hängande frukt men det finns också det här med spetstekniker, laddinfrastruktur, flera busslinjer som elektrifieras i olika delar av Sverige tack varje Klimatklivet, produktion av förnybara drivmedel. (Agrelius, 2020)

Med spetsteknik menas sådan teknik som är ny men som ännu inte har kommit in på marknaden (Agrelius 2020; Boije 2020). WSP (2017) konstaterar att Klimatklivet i princip endast ger stöd till befintlig teknik och inte forskning och utveckling på grund av svårigheterna att uppskatta utsläppsminskningarna.

Aktörsdrivet

Tre av intervjupersonerna och även WSP anger, på lite olika sätt, att Klimatklivet är aktörsdrivet (Agrelius, 2020; Hermansson 2020; Boije, 2020; WSP, 2017). Klimatklivet riktar inte sig till någon specifik målgrupp eller någon speciell teknik utan alla, förutom privatpersoner, kan söka (WSP, 2017 s.67). Det gör att det kan anses vara anpassat för marknadsaktörerna att själva välja vad de tror är bäst att satsa på och också kunna få stöd för det (Hermansson, 2020; Agrelius, 2020).

Hoppingivande

Fem av sex intervjupersoner tar upp att Klimatklivet är något som inger hopp hos allmänheten och visar på goda exempel som kan spridas. Ett investeringsstöd har lite mer positiv klang än vad en skatt eller förbud har. Detta framhålls av bland annat Karin Hermansson på Naturvårdsverket:

... Klimatklivet ger någon sorts... injektion av framtidshopp som kanske inte en skatt gör. (Hermansson, 2020)

Hermansson, Helsing och Mårtensson nämner att Klimatklivet skapar goda exempel som kan resultera i spridningseffekter både lokalt men kanske även utomlands. Helsing (2020) upplever att Klimatklivet skapar engagemang på en lokal nivå och hos mindre aktörer som utan stödet inte haft ekonomi till att genomföra klimatåtgärder.

Typ av funktion som styrmedel

En mjuk klimatpolitik

WSP beskriver Klimatklivet som en form av mjuk klimatpolitik i jämförelse med koldioxidskatten som utgör en hårdare form av policy (WSP, 2017). Enligt WSP är anledningen till att Klimatklivet är en mjuk politik att investeringsstödet subventionerar klimatåtgärder som genomförs av företag och andra aktörer. Det är inget lagkrav som säger att aktörer måste minska sina utsläpp. Åtgärderna som får stöd beräknas istället minska utsläppen (WSP, 2017 s.17). Tre av handläggarna är också inne på att Klimatklivet är en mjukare och mera främjande form av klimatpolitik jämfört med skatter som kan uppfattas som en piska (Hermansson, 2020; Agrelius, 2020; Selander, 2020). Sandra Johanne Selander på Länsstyrelsen i Skåne beskriver Klimatklivet som:

det är moroten i svenska klimatpolitiken att på lokal och regionalnivå då att kunna jobba med att minska utsläppen. (Selander, 2020)

Ett sätt att komma åt/hantera svåråtkomliga utsläpp

En roll som Klimatklivets innehar i den svenska klimatpolitiken verkar vara att hantera utsläpp som är svåra att minska via generella styrmedel. David Helsing (2020) tar upp att de mer svåråtkomliga utsläppen som kommer från mindre företag och aktörer som till exempel inte omfattas av EU ETS, de utsläppen försöker man minska med Klimatklivet.

Intervjupersoner och WSP framhåller två områden där utsläppen är svåra att minska och där Klimatklivet har blivit ett redskap för utsläppsminskningar. Det första området är transporter. Sveriges har ambitiösa mål att minska sina utsläpp av växthusgaser inom transportsektorn och Klimatklivet ska vara med och bidra till detta mål (WSP, 2017). Att minska utsläppen inom transportsektorn går väldigt trögt enligt Martin Boije på Naturvårdsverket och det är tydligt att de nuvarande styrmedlen är otillräckliga (Boije, 2020). Klimatklivet kan gå in och underlätta och det snabbar på omställningen av transportsektorn (Boije, 2020). Några av de vanligaste åtgärderna som delfinansieras med Klimatklivspengar är laddstolpar och biogasinfrastukturer (Boije, 2020). För vissa av åtgärderna verkar Klimatklivet vara helt avgörande:

... här har det ju kommit in mycket ansökningar för produktionen av, ja både produktion och distribution av biogas, och nu även liksom en hel del fordon. Det gäller både komprimerad gas och det är flytande gas, där det generellt är en dålig lönsamhet, men med hjälp av investeringsstödet blir kalkylerna bättre. Det skyndar på omställningen. Och det gäller även laddstolparna då i viss mån (...) Det har ju skett en stor ökning av laddstolpar de senaste åren, som jag tror att man i stor utsträckning kan tillgodoräkna Klimatklivet. Sen sätts det ju upp laddstolpar även utan stödet, vilket inte sker för produktion och distribution av biogas. (Boije, 2020)

Det andra området där utsläppen är svåra att minska är jordbruket som är väldigt konkurrensutsatt och därför är ofta generella miljöskatter nedsatta för jordbrukssektorn, exempelvis koldioxidskatten (Hermansson, 2020). Klimatklivet blir ett stöd för jordbruksföretag som annars har ganska små marginaler att göra klimatinvesteringar (Boije, 2020). Under sommaren 2019 uppdaterades Klimatklivsförordningen och då gjordes ett tillägg om att ansökningar som kan leda till utsläppsminskningar inom jordbruket ska premieras om flera ansökningar uppvisar likvärdiga utsläppsminskningar (Boije, 2020). Naturvårdsverket ser en stadig ökning av inkommande ansökningar från jordbrukssektorn enligt Martin Boije.

Hantera målkonflikter

De två handläggarna vid Naturvårdsverket tar upp att Klimatklivet är ett styrmedel som kan hantera målkonflikter bättre än generella styrmedel på miljöområdet (Boije, 2020; Hermansson, 2020). När det kommer till jordbruket, glesbygden och småföretagen finns det en medvetenhet om att höjda miljöskatter träffar hårdare inom dessa områden än i andra sektorer. Politiker är därför måna om att skydda dessa sektorer från ytterligare kostnader. För jord- och skogsbruket är koldioxidskatten också nedsatt. Här blir Klimatklivet viktigt eftersom det kan bidra till omställningen och inom skogs- och jordbruket är det också ett av få styrmedel som agerar med full styrka (Boije, 2020; Hermansson, 2020). RiR och KI framhåller att Klimatklivet borde rikta in sig ännu mer mot de sektorer och områden där generella styrmedel som skatter inte är möjliga eller önskvärda (Riksrevisionen, 2019b s.11; Konjunkturinstitutet, 2017 s.61).

Snabba på omställningen

Flera handläggare vid både Länsstyrelserna och Naturvårdsverket men även WSP tar upp att Klimatklivet är ett sätt att snabba på omställningen genom att investeringar tidigareläggs (Mårtensson, 2020; Hermansson, 2020; WSP, 2017 s.18). En del av åtgärderna hade kanske på sikt genomförts ändå, som till exempel byte av oljepannor till förnyelsebara alternativ för uppvärmning, men med Klimatklivet görs åtgärderna nu. Både Agrelius (2020) och Boije (2020) lyfter att åtgärder med stöd av Klimatklivet generellt har en ganska kort genomförandetid cirka 1-2 år och här blir delutbetalningen som görs till stödmottagare i början av projektet också ett verktyg för Länsstyrelsen och Naturvårdsverket att driva på aktörerna som fått stöd.

Vilka argument för och vilka argument emot Klimatklivet finns rörande kostnadseffektivitet?

Argument för Klimatklivet relaterat till kostnadseffektivitet

Klimatklivet undviker målkonflikter

Såväl handläggare på Länsstyrelsen och Naturvårdsverket som rapporterna från WSP, RiR och KI lyfter fram att dagens nivå på koldioxidskatt inte är tillräckligt hög för att nödvändiga åtgärder för att Sverige ska klara klimatmålen, ska komma till stånd. Flertalet menar att, ur ett rent klimatperspektiv, hade det varit mer effektivt att höja koldioxidskatten. Dock finns det problem med höjd koldioxidskatt såsom målkonflikter vilket antagligen gör att politiker är motvilliga till en sådan åtgärd, vilket tas upp av Hermansson:

... ekonomer tycker att det är väldigt bra med generella skatter, men då blir det det här att ja men hur blir det för glesbygd, hur blir det för de små företagen, hur blir det för Sveriges lantbruk kontra andra länders lantbruk? Så man kan se mycket målkonflikter med att höja en koldioxidskatt. (Hermansson, 2020)

Handläggare vid LS och NVV menar att Klimatklivet blir då ett sätt att snabba på omställningen med rådande nivå på koldioxidskatten. Klimatklivet har blivit ett av svaren från politikens sida att ytterligare höja ambitionerna på klimatområdet utan att det slår hårt mot känsliga sektorer (Hermansson, 2020).

Klimatklivet träffar sektorer där andra styrmedel är svaga

Inom vissa sektorer är generella styrmedel för att minska utsläppen svaga eller obefintliga. Koldioxidskatten är nedsatt för bränslen inom till exempel jord- och skogsbrukssektorn (WSP, 2017 s.21). Användningen av lustgas (N₂O, som också är en växthusgas) inom sjukvården regleras idag inte av något styrmedel. För deponigas (växthusgasen metan, CH₄) finns det regler om insamling på grund av säkerhetsskäl, dock ej nödvändigtvis på ett miljövänligt sätt (WSP, 2017 s.21). Karin Hermansson menar att på grund av dessa undantag och reduktioner blir den samlade klimatpolitiken lidande och då kan Klimatklivet vara ett sätt att lösa ut dessa problem:

... alla de här som inte får missgynnas så till sist finns det inte så mycket kvar. Så gör man något halv-kompromissaktigt som inte är så vasst. (...) medan Klimatklivet kan gå in mer direkt. Så alltså, jag vill påstå att det är effektivare, åtminstone om man ska få saker att hända snabbare. Sen måste man ha ett golv som ska gälla för alla och det är ju skatterna. (Hermansson, 2020)

Hermansson får medhåll av WSP att inom dessa mindre reglerade sektorer kan Klimatklivet bidra till en effektiv klimatomställning (WSP, 2017 s.65). WSP slår också fast att ansökningar om stöd för åtgärder i sektorer där andra styrmedel är svaga får ofta stöd av Klimatklivet (WSP, 2017).

Kostnadseffektivt för att vara ett investeringsstöd

Om man jämför med andra investeringsstöd anser Hermansson och Selander (2020) att Klimatklivet är utformat på ett kostnadseffektivt sätt:

Så att därför tror jag att Klimatklivet är i alla fall byggt för att vara kostnadseffektivt så gott det nu går. (Hermansson, 2020)

Klimatklivet väljer att ge stöd till de ansökningar med högst klimatnyttokvot till skillnad från vissa andra stöd, till exempel solcellstödet, där det inte görs någon

bedömning av hur mycket utsläppsminskning det ger utan det krävs endast att man uppfyller ett antal kriterier så delas pengar ut tills de är slut (Hermansson, 2020). Det vill säga, de som är snabbast med att söka premieras. Bedömningsgrunden för Klimatklivet, klimatnyttokvoten, premierar istället de ansökningar som har högst beräknad utsläppsminskning per investerad krona (Helsing, 2020).

Politiskt möjligt till skillnad från höjd koldioxidskatt

Martin Boije på Naturvårdsverket nämner att det nog hade varit mer effektivt med en höjd koldioxidskatt för att nå klimatmålen, åtminstone för en del av åtgärderna, jämfört med Klimatklivet men han konstaterar samtidigt att det just nu inte är politiskt genomförbart med en höjning av skatten till de nivåer som krävs vilket han får medhåll av från Selander (2020). Sedan tror Boije inte att alla investeringar kan komma till med enbart höjda skatter, investeringsstödet behövs också. Men det blir oavsett problematiskt att jämföra Klimatklivet med höjd koldioxidskatt eftersom Klimatklivet är politiskt möjligt till skillnad från den höjda CO₂-skatt som skulle krävas enligt Boije (2020). Klimatklivet blir då en "second best practice" tills det är politiskt gångbart att höja koldioxidskatten (Boije, 2020).

Argument emot Klimatklivet relaterat till kostnadseffektivitet

Dubbelstyrning och snedvridning

En återkommande kritik från Riksrevisionen, Konjunkturinstitutet och även indikationer från WSP är att Klimatklivet verkar inom sektorer där den i Sverige högsta koldioxidskatten redan tillämpas. Detta medför en risk för dubbelstyrning där det är svårt att mäta vad de olika styrmedlen har för effekt men även att eftersom vissa åtgärder omfattas av full koldioxidbeskattning så finns det redan incitament för aktörerna att genomföra åtgärden utan att det varit allt för dyrt jämfört med att avstå.

För många andra av åtgärderna som genomförs inom Klimatklivet regleras utsläppen idag med full koldioxidskatt, vilket borde göra relativt billiga åtgärder för att minska utsläppen lönsamma även utan Klimatklivet. (WSP, 2017 s.6)

Att åtgärderna nu genomförs med stöd av Klimatklivet ger en indikation om att koldioxidskatten är för låg (WSP, 2017). Konjunkturinstitutet, Riksrevisionen och WSP rekommenderar att avgränsa Klimatklivet till sektorer där andra styrmedel är svaga för att minska dubbelstyrningen. Som har nämnts tidigare så anser KI och RiR att Klimatklivet överlappar snarare än kompletterar generella styrmedel. Konjunkturinstitutet menar också att Klimatklivet, tillsammans med andra styrmedel, är med och snedvrider de klimatpolitiska incitamenten till att premiera vissa typer av utsläppsminskningar såsom bränslebyte där det idag finns flera olika

styrmedel som främjar detta (koldioxidskatt, Klimatklivet, miljöbilspremier och nedsatta energiskatter för förnyelsebara bränslen). När det kommer till aktivitetsbaserade utsläppsminskningar, som till exempel minskat bilkörande, så finns det endast ett styrmedel som påverkar detta område, koldioxidskatten (Konjunkturinstitutet, 2017). Konjunkturinstitutet konstaterar att den grad av utsläppsminskningar som uppnås genom minskat resande är därför lägre än önskat (Konjunkturinstitutet, 2017).

Åsikterna går dock isär mellan Riksrevisionen, KI och WSP å ena sidan och de två handläggarna på Naturvårdverket å andra sidan, angående graden av dubbelstyrning. Hermansson (2020) framhåller att många av de verksamheter och åtgärder som omfattas av andra miljörelaterade styrmedel inte kan få stöd av Klimatklivet. Till exempel verksamheter som omfattas av utsläppshandel inom EU ETS och Elcertifikatsystemet för produktion av förnyelsebar energi. Begränsningar av vilka åtgärder som kan få stöd av Klimatklivet justeras kontinuerligt och nu senast infördes att åtgärder som omfattas av Bonus-Malus systemet exkluderas (Hermansson, 2020). Både Boije (2020) och Hermansson (2020) menar att eftersom många sektorer har undantag från och reduktion av koldioxidskatt, minskar också detta risken för dubbelstyrning.

Höjd koldioxidskatt är mer kostnadseffektivt

Riksrevisionen, Konjunkturinstitutet och WSP menar på att en höjd koldioxidskatt hade varit mer kostnadseffektivt än Klimatklivet, åtminstone i sektorer där full koldioxidskatt redan tillämpas men där utsläppsminskningen trots detta inte går tillräckligt snabbt.

Riksrevisionen gör i sin rapport beräkningar på marginalkostnaden för de styrmedel som styr ökad biogasanvändning och elektrifiering av transporter (personbilar). Klimatklivet är ett av dessa styrmedel. RiR kommer fram till att marginalkostnaden för biogaskedjan (produktion, tankställe, fordon) är 6,6 kr/kg utsläppsminskning. För elbilskedjan (laddstation, elbil) är motsvarande siffra 8,5 kr/kg utsläppsminskning (Riksrevisionen, 2019b s.57-58). Konjunkturinstitutet för ett liknande resonemang (Konjunkturinstitutet, 2017 s.56). Enligt RiR kan marginalkostnaden för nuvarande styrmedel inom biogas och elektrifiering av fordon jämföras med de analyser som har gjorts av Miljömålsberedningen för vad som krävs för att Sverige ska uppnå klimatmålet till 2030 (reduktion av växthusgaser med cirka 60 procent jämfört med 1990 års nivåer). Miljöberedningen kommer fram till att en höjning av koldioxidskatten med 3 kr/kg koldioxidutsläpp skulle krävas för att uppnå klimatmålet till 2030 (Riksrevisionen, 2019b). I jämförelse med den styrmedelskombination som Klimatklivet idag är en del av är detta en betydligt lägre marginalkostnad. Riksrevisionen drar därför slutsatsen att Klimatklivet inte är en del av en effektiv styrmedelskombination för att nå det svenska klimatmålet till 2030 (Riksrevisionen, 2019b s.59-61).

För brett

Som har nämnts tidigare menade Agrelius att bredden och storleken på Klimatklivet är positivt men han lyfter också en negativ aspekt och det är att det finns så många olika typer av åtgärder och aktörer som ska hanteras i samma system, vilket gör att det ibland kan bli svårt för en myndighetsperson att göra en bedömning av de olika åtgärderna och deras klimatnytta (Agrelius, 2020).

Riksrevisionen anser att pengar från Klimatklivet endast ska fördelas till vanliga typåtgärder och inte till ett lika brett spann av åtgärder som idag (Riksrevisionen, 2019b). Detta baserar man på att det är svårt för Naturvårdsverket att göra bedömningar av typåtgärder där det inkommer få ansökningar. Riksrevisionen menar på att de som ansöker har ett informationsövertag jämt emot NVV. Det blir då svårt för myndigheten att bedöma om klimatnyttokvoten är rimlig om det är få ansökningar för vissa åtgärder eftersom det är svårt att jämföra. RiR tar även i sin rapport upp att tidigare utvärderingar av Klimatinvesteringsprogrammen rekommenderade att endast ge stöd till vanliga typåtgärder eftersom det är svårt att fördela bidrag kostnadseffektivt när det är få ansökningar inom vissa åtgärdstyper.

Diskussion

Vad är Klimatklivets roll i klimatpolitiken?

I diskussionen relaterat till frågeställning ett väljer jag att diskutera klimatklivets roll i den svenska klimatpolitiken utifrån begreppet om hållbar utveckling.

Ekologisk hållbarhet

Klimatklivets bedömningsgrund när handläggare beslutar om stöd till olika åtgärder är hur stor klimatnytta som åtgärden resulterar i per investerad krona (WSP, 2017). Enligt handläggare vid Länsstyrelserna och Naturvårdsverket och i rapporten från WSP är Klimatklivet ett sätt att minska svåråtkomliga utsläpp och snabba på omställningen (Helsing, 2020; WSP, 2017; Mårtensson, 2020).

Till exempel så skrotas nu oljepannor och ersätts med teknik som drivs av förnyelsebara bränslen med stöd av Klimatklivet (Agrelius, 2020; Boije, 2020). Koldioxidskatten har minskat koldioxidutsläppen från uppvärmning av byggnader kraftigt, under de här cirka 30 åren enligt Criqui et al. (2019). Trots det verkar det inte som att skatten har gett tillräckliga incitament för att genomföra skiftet fullt ut. Oljepannor används fortfarande för uppvärmning. Många oljepannor byts nu istället ut med stöd av Klimatklivet enligt Boije, Agrelius och WSP. Det bekräftas också av Naturvårdsverket som uppger att 640 aktörer har valt att göra energikonvertering från oljeeldad panna med stöd av Klimatklivet. Trots det uppskattar NVV att det fortfarande finns flera tusen oljepannor i drift. (Naturvårdsverket, 2019e).

Respondenter pekar ut transporter som ett område där utsläppen är svåra att minska samtidigt som omställningen måste ske snabbt (Boije, 2020). Sverige har som klimatmål att till 2030 minska sina utsläpp inom transportsektor med 70 procent (jämfört med 2010) och utsläppen minskar just nu väldigt långsamt (Naturvårdsverket, 2019f). Klimatklivet är ett sätt att komma åt utsläppskällor inom transportsektorn enligt bland annat Boije (2020) och Agrelius (2020). Att Klimatklivet bidrar till omställning och utsläppsminskning inom transportsektorn valideras av statistik från Naturvårdsverket där den kategorin inom Klimatklivet med

störst utsläppsminskningar är från transporter, cirka 450 000 ton koldioxidequivivalenter (Naturvårdsverket, 2019b).

Utöver Klimatklivets ambition att minska växthusgasutsläppen finns det också andra miljöaspekter som kan härledas till investeringsstödet. En viktig del av Klimatklivet är stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur för elbilar och andra fordon (Boije, 2020; WSP, 2017). Om detta kommer leda till att elbilen till viss del ersätter förbränningsmotorer kan det bidra till en positiv effekt på luftkvaliteten och folks hälsa med mindre utsläpp av farliga partiklar (Gaffney & Marley, 2009). Tyvärr finns det också negativa miljöaspekter med ökat användande av elbilar. Livscykelanalyser på elbilar visar på att produktionen av elbilarnas batterier bland annat leder till föroreningar och övergödning (Hawkins et al., 2012).

Respondenter tar upp att Klimatklivet är ett sätt att hantera målkonflikter inom klimatpolitiken, det vill säga att ökade klimatambitioner inte ska drabba glesbygd och företag för hårt. Samtidigt anser både RiR och KI att höjd koldioxidskatt hade varit en åtgärd som hade varit mer effektiv för att minska utsläppen av växthusgaser (Riksrevisionen, 2019b). Även Klimatpolitiska rådet (2020) drar slutsatsen i sin rapport för 2020 att de befintliga styrmedlen i den svenska klimatpolitiken, vilket Klimatklivet är en del av, inte är tillräckliga för att uppnå klimatmålen bortom 2020. En spekulation från författaren är då ifall syftet med Klimatklivet var, när investeringsstödet utformades, att Klimatklivet inte skulle vara det vassaste styrmedlet på miljöområdet utan att det istället togs större hänsyn till de sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekterna i omställningsarbetet.

Social hållbarhet

Klimatklivet identifierades som ett underlättande och främjande styrmedel. Det nämns ofta att det finns en målkonflikt mellan en vassare klimatpolitik, som höjd koldioxidskatt, och hur det drabbar dem som är beroende av bilen vilket ofta är människor som bor på glesbygden (Hermansson, 2020). Det kan exemplifieras av "Bensinupproret 2.0" som motsätter sig nuvarande nivå på bränslepriserna ofta med motiveringen att det drabbar glesbygden hårt eftersom det bland annat finns sämre tillgång till kollektivtrafik och arbetsmarknad (Bensinupproret 2.0, 2020). Karin Hermansson på Naturvårdsverket lyfter också detta problem men ser då Klimatklivet som ett sätt att motverka målkonflikten. Investeringsstödet bidrar till att bygga upp en biogasinфраstruktur och laddinfrastruktur vilket gör det möjligt att köra bil även på förnyelsebara drivmedel.

Här hade man kunnat diskutera om det inte hade varit fördelaktigare med en tydligare geografisk spridning på de åtgärder som får stöd av Klimatklivet. I dagsläget utförs hälften av de åtgärder som får stöd av Klimatklivet i de län där Sveriges tre största städer ligger: Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län (Naturvårdsverket, 2019b). Även om det finns landsbygd inom dessa län så lär

närheten till en storstad ha positiva effekter på tillgången till bättre kollektivtrafik och arbetsmarknad. I förordningen för Klimatklivet är det tydligt att det är störst klimatnytta som ska vara styrande och inte geografisk spridning (Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar). Detta låter i grunden bra men om man lyfter blicken till år 2045 så ska Sverige ha minskat sina utsläpp till nettoll vilket innebär en omställning av hela samhället (Naturvårdsverket, 2019a). En tydligare geografisk spridning på de åtgärder som genomförs inom Klimatklivet, där miljövänliga transporter är en viktig del, hade kunnat möjliggöra en mer rättvis omställning av samhället där man ännu tydligare hade kunnat lösa ut målkonflikten mellan en levande glesbygd och en vassare klimatpolitik.

Ekonomisk hållbarhet

Klimatklivet identifierades som ett sätt att hantera målkonflikter för sektorer som är särskilt konkurrensutsatta. Till exempel jordbruks- och industrisektorn. Med hårdare styrmedel kan riskerna öka för att företagen inte skulle klara av den ekonomiska och därmed skulle också arbetstillfällena riskeras. Klimatklivet blir ett sätt att genomföra omställningen och samtidigt behålla den ekonomiska hållbarheten för många företag till exempel genom de delutbetalningar som ges vid projektstart (Agrelius, 2020). En annan indikator på att Klimatklivet kan främja ekonomisk hållbarhet är att Klimatklivet identifieras som aktörsdrivet och marknadsanpassat enligt Martin Boije och Karin Hermansson. Att Klimatklivet är anpassat för marknadsaktörerna bekräftas av att Klimatklivet lyfts av initiativet Fossilfritt Sverige som är en plattform för näringsliv och kommuner att samverka för att minska användningen av fossila bränslen. Fossilfritt Sverige anser att det är viktigt att behålla Klimatklivet för att hålla tempot uppe i omställningen, bland annat inom transportsektorn (Fossilfritt Sverige, 2019).

Indikationerna som pekar på att Klimatklivet bidrar till ekonomisk hållbarhet för företagen ska vägas mot den ekonomiska hållbarheten för staten och skattebetalarna. I längden kommer det kanske bli en stor kostnad för staten att stötta företag ekonomiskt för att de ska genomföra nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen. Klimatklivet lyfts av respondenterna som ett komplement (Boije, 2020; Mårtensson, 2020) och kanske ska Klimatklivets roll ses om en brygga i omställningen för att säkerställa att de generella styrmedlen inte slår för hårt mot enskilda näringsidkare under en anpassningsperiod. Att Klimatklivet inte ska finnas för alltid indikeras av att tidigare investeringsstöd såsom LIP och Klimp endast har funnits i fyra respektive nio år (Naturvårdsverket, 2019d).

Vilka argument för och vilka argument emot Klimatklivet finns med fokus på kostnadseffektivitet

Positiva och negativa externaliteter

Klimatklivet ger stöd till åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser. Ett exempel är byte av oljepannor till teknik för uppvärmning som går på förnyelsebara bränslen. Denna typen av åtgärder ger tydliga utsläppsminskningar på kort sikt och får anses tillhöra en lättare typ av åtgärd för att minska utsläppen (Agrelius, 2020). Klimatförändringarna klassas som ett marknadsmisslyckande och resultat av en negativ externalitet (Del Ponte, 2017; Newell, 2010). Charnovitz (2014) framhåller att det inte är en effektiv politik för regeringar att motverka negativa externaliteter med subventioner. Att skrotning av oljepannor nu genomförs med statliga stödpengar kan tyda på att staten inte tillräckligt har jobbat med att internalisera de kostnader som uppstår genom utsläppen av växthusgaser från oljepannor, speciellt eftersom det i sammanhanget verkar vara en lättare typ av åtgärd för att minska utsläppen (WSP, 2017).

Det finns emellertid även förutsättningar när det kan vara motiverat med ett investeringsstöd och det är när det kan bidra till att positiva externaliteter uppstår (Charnovitz, 2014). Exempel på positiva externaliteter är forskning och utveckling av ny miljövänlig teknik och marknadsintroduktion av densamma (Charnovitz, 2014; Newell, 2010). WSP (2017) visar att pengar från Klimatklivet ges till befintlig teknik och mer innovativa åtgärder avslås, därmed verkar det som att Klimatklivet inte bidrar till den positiva externaliteten forskning och utveckling av ny miljövänlig teknik. Martin Boije (2020) och Jesper Agrelius (2020) menar å andra sidan att Klimatklivet kan stödja marknadsintroduktion av ny teknik. Det vill säga sådan teknik där man vet att den fungerar rent tekniskt men att åtgärderna inte har testats i stor kommersiell skala. Där upplever Boije och Agrelius att Klimatklivet kan gå in och stötta. Som exempel nämns att Klimatklivet ger stöd till biogasinfrastruktur där det idag kan vara väldigt låg lönsamhet och åtgärderna hade med stor sannolikhet inte genomförts utan stöd av Klimatklivet (Boije, 2020).

Kostnadseffektiviteten

Resultatet ger en dubbel bild av Klimatklivets kostnadseffektivitet. Ur en snäv nationalekonomisk bemärkelse verkar inte Klimatklivet vara en del av en kostnadseffektiv klimatpolitik eftersom marginalkostnaden är högre än vad som är rekommenderat för att uppnå klimatmålet till 2030, vilket var en slutsats som drogs av Riksrevisionen (2019). Det är dock viktigt att komma ihåg att beräkningarna på

marginalkostnad som Riksrevisionen (2019) och Konjunkturinstitutet (2017) har gjort baseras på de samlade klimatpolitiska styrmedlen och inte enbart på Klimatklivet. Riksrevisionen, Konjunkturinstitutet och WSP anser att det finns problem med Klimatklivet, att investeringsstödet bland annat bidrar till dubbelstyrning vilket kan motverka redan existerande incitament såsom koldioxidskatten. Med koldioxidskatten försöker man internalisera kostnaden för att släppa ut växthusgasen i företagens och hushållens ekonomiska kalkyler och därmed skapa ett incitament till att minska utsläppen. Samtidigt erbjuder staten också ekonomiskt stöd genom Klimatklivet för att företagen och andra aktörer ska minska sina utsläpp. Detta är då två helt olika incitament som krockar menar KI, RiR och WSP och därmed sänks kostnadseffektiviteten i den förda klimatpolitiken. Konjunkturinstitutet (2017) och Riksrevisionen (2019) menar också att Klimatklivet är en del av en klimatpolitik som lägger för stort fokus på vissa utsläppsminskningar, såsom bränslebyte i bilar, medan det ges mindre incitament till att minska aktivitetsbaserade utsläpp såsom minskat bilkörande. Detta är inte kostnadseffektivt menar man. Därför anser KI och RiR att det är mer kostnadseffektivt att höja koldioxidskatten än att behålla Klimatklivet så som det ser ut idag (Konjunkturinstitutet, 2017; Riksrevisionen, 2019b). Ytterligare en sak som talar emot Klimatklivet som kostnadseffektivt är att investeringsstödet åtgärdar negativa externaliteter vilket inte anses vara kostnadseffektivt för ett investeringsstöd enligt viss forskning (Charnovitz, 2014).

Det finns också argument för Klimatklivet som kostnadseffektivt. Hermansson (2020) och WSP lyfter att inom sektorer där andra styrmedel är svaga har Klimatklivet en viktig roll att spela. Även KI och RiR rekommenderar att avgränsa Klimatklivet till dessa sektorer där andra styrmedel är svaga för att minska dubbelstyrning. Det finns åtgärder inom Klimatklivet som bidrar till marknadsintroduktion vilket kan anses vara en positiv externalitet som är en indikator för kostnadseffektivitet relaterat till investeringsstöd enligt viss forskning (Charnovitz, 2014). Handläggarna Hermansson (2020) och Selander (2020) menar också på att Klimatklivet är byggt för att gynna kostnadseffektivitet i och med klimatnyttakvoten. Andra investeringsstöd, så som solcellsstödet, premierar inte störst miljönytta per investerad krona när den berörda myndigheten väljer ut vilka ansökningar som ska få stöd (Hermansson, 2020).

Martin Boije (2020) på Naturvårdsverket tar upp att det är svårt att jämföra Klimatklivet med en höjd koldioxidskatt eftersom Klimatklivet är politiskt möjligt till skillnad från höjd koldioxidskatt som verkar vara svårt att genomföra. Också Riksrevisionen (2019) konstaterar att en höjd koldioxidskatt kan vara svårt att genomföra och man föreslår istället en effektivisering av Klimatklivet. Att använda sig av investeringsstöd när det mest effektiva alternativet för att hantera ett miljöproblem inte är politiskt möjligt får stöd av FN:s miljöprogram (2003). Till exempel kan ett investeringsstöd bidra med att stimulera efterfrågan och utbud på miljövänliga varor

(Charnovitz, 2014). Ett investeringsstöd blir som ett andrahandsalternativ när förstavalet av styrmedel inte är möjligt (Charnovitz, 2014).

Riksrevisionen (2019) och Konjunkturinstitutet (2017) kommer fram till att Klimatklivet idag inte är en del av en kostnadseffektiv styrmedelskombination beroende bland annat på beräkningar av marginalkostnad. Men det finns också en bredare diskussion om kostnadseffektivitet som handlar om svårigheten av att beräkna just detta. I Klimatpolitiska rådets rapport för 2020 (Klimatpolitiska rådet, 2020) förs det en diskussion om kostnadseffektivitet i relation till klimatåtgärder. Rådet menar på att tidsperspektivet är centralt när man talar om kostnadseffektivitet. Det som är kortsiktigt ineffektivt kan ibland på längre sikt vara effektivt och det är inte alltid de modellanalyser som görs innan och under en åtgärds genomförande för att beräkna kostnadseffektiviteten tar hänsyn till detta. Utvärderingar som gjorts när åtgärden är färdigställd har visat på att kostnaderna för åtgärden blev lägre än vad de modellerna i början visade (Klimatpolitiska rådet, 2020). Det finns en risk med att stirra sig blind på om en åtgärd bedöms vara kortsiktigt kostnadseffektiv eftersom det riskerar att leda till satsningar på teknik som i det långa loppet inte räcker hela vägen att uppnå fossilfrihet vilket är en förutsättning för att Sverige ska uppnå klimatmålet om netto noll utsläpp till 2045. På kort sikt kan därför vissa åtgärder uppfattas som ineffektiva medan de på lång sikt kan de vara en nödvändig del för att Sverige ska uppnå netto noll utsläpp (Klimatpolitiska rådet, 2020). Så även om vissa av de åtgärderna som genomförs idag inom Klimatklivet har visat sig vara kortsiktigt ineffektiva så kan de på längre sikt vara effektiva. Ett exempel på detta kan vara den laddinfrastruktur som sätts upp med stöd av Klimatklivet. Det är relativt dyra investeringar och klimatnyttokvoten är ofta inte så hög (Riksrevisionen, 2019b). Men på sikt kan dessa investeringar möjliggöra att den nödvändiga omställningen av fordonsflottan kommer igång och då kan dessa investeringar ha en större klimatnytta än vad som beräknades från början.

Slutsats

Klimatklivets roll i den svenska klimatpolitiken beskrivs av respondenterna och i rapporterna som ett komplement eller en överlappande åtgärd. Utifrån dess relativt stora andel av miljöbudgeten så kan det också ses som en huvudsaklig åtgärd. Det är en mjuk klimatpolitik som försöker främja istället för att driva på med piska. Dess roll beskrivs som att inge hopp i klimatomställning, att det är brett och aktörsdrivet. Klimatklivet är ett styrmedel för att minska svåråtkomliga utsläpp, snabba på omställningen och hantera målkonflikter. Klimatklivet bidrar till hållbar utveckling både på ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt plan. Inom de här tre områdena finns det också brister och frågetecken.

För arbetets andra frågeställning om vilka argument som finns för och emot Klimatklivet som kostnadseffektivt återges en dubbel bild i resultatet. Det finns ett flertal argument för och emot som tas upp av handläggare och granskningsrapporter. De argument som tas upp för Klimatklivet som kostnadseffektivt är att det är politiskt möjligt, att Klimatklivet undviker målkonflikter, att investeringsstödet träffar sektorer där andra styrmedel är svaga och att Klimatklivet är kostnadseffektivt för att vara ett investeringsstöd. Ur en snävare nationalekonomisk vinkel framstår Klimatklivet inte vara en del av en kostnadseffektiv klimatpolitik. De argument som tas upp emot Klimatklivet som kostnadseffektivt är att investeringsstödet bidrar till dubbelstyrning och snedvridning av incitament i den svenska klimatpolitiken, att det hade varit mer kostnadseffektivt att höja koldioxidskatten och att Klimatklivet är för brett. En slutsats från resultatet är att Klimatklivet är en del av en klimatpolitik som har en högre marginalkostnad än vad som är rekommenderat för att Sverige ska nå sina klimatmål till 2030 på ett kostnadseffektivt sätt. Samtidigt verkar Klimatklivet vara ett viktigt styrmedel inom sektorer där andra styrmedel är svaga. Vid en jämförelse med den forskning och de rekommendationer som finns verkar Klimatklivet åtgärda såväl negativa som positiva externaliteter, där det förstnämnda inte ses som något som är effektivt att åtgärda med ett investeringsstöd. Klimatklivet identifieras som ett näst bästa alternativ när förstahandsalternativet - höjd koldioxidskatt - inte är möjligt.

Tack

Ett stort tack till min handledare Terese Thoni som har varit ett viktigt stöd under hela arbetsprocessen, från första idé till färdig uppsats.

Tack till alla respondenter vid Länsstyrelserna och Naturvårdsverket som ställde upp för intervju.

Avslutningsvis vill jag rikta ett varmt tack till mina föräldrar och mina vänner som har stöttat och hjälpt mig under tiden som jag har skrivit denna uppsats.

Harald Helgesson
Lomma
juni 2020

Referenser

Agrelius, J. (2020, 18 februari). [Intervju]. Energi- och klimatutvecklare, Länsstyrelsen Jönköping.

Bensinupproret 2.0 (2020). Första sidan. Bränsleupproret. Hämtad den 28 mars 2020 från <https://www.bransleupproret.se/index.html>

Boije, M. (2020, 5 mars). [Intervju]. Handläggare Klimatklivsenheten, Naturvårdsverket.

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder* (2 ed.). Liber AB.

Charnovitz, S. (2014). Green Subsidies and the WTO. (Artikelnr. RSCAS 2014/93). Robert Schuman Centre for Advanced Studies Research.

Del Ponte, A. D., A., W.; Kline, R.; Seltzer, N., A. . (2017). Passing It Along: Experiments on Creating the Negative Externalities of Climate Change. *The Journal of Politics*, 79(4). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1086/692472>

Erlingsson, C. & Brysiewicz, P. (2017). A hands-on guide to doing content analysis. *African Journal of Emergency Medicine*, 7, (93–99).

Europeiska kommissionen. (n.d.). "EU Emissions Trading System (EU ETS)" Europeiska kommissionen. https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en

Fossilfritt Sverige. (2019, 11 december). *Färdplan för personbilar och lätta lastbilar*. <http://fossilfritt-sverige.se/pa-gang/fardplan-for-personbilar-och-latta-lastbilar/>

FN:s miljöprogram. (2003). *Energy Subsidies: Lessons Learned in Assessing their Impact and Designing Policy Reforms*. ISBN: 92-807-2277-8

FN:s miljöprogram. (2011). *Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication*. www.unep.org/greeneconomy ISBN: 978-92-807-3143-9

- Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Miljö och energidepartementet. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015517-om-stod-till-lokala_sfs-2015-517
- Gaffney, J. S., & Marley, N. A. (2009, 01/01/January 2009). The impacts of combustion emissions on air quality and climate – From coal to biofuels and beyond [Article]. *Atmospheric Environment*, 43(1), 23-36. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2008.09.016>
- Grafton, R. Q. N., Harry W.; Lambie, N. Ross; Wyrwoll, Paul R. (2012a). Market failure. In *A Dictionary of Climate Change and the Environment: Economics, Science, and Policy*.
- Grafton, R. Q. N., Harry W.; Lambie, N. Ross; Wyrwoll, Paul R. (2012b). Negative externality In *A Dictionary of Climate Change and the Environment: Economics, Science, and Policy*.
- Grafton, R. Q. N., Harry W.; Lambie, N. Ross; Wyrwoll, Paul R. (2012c). Positive externality. In *A Dictionary of Climate Change and the Environment: Economics, Science, and Policy*.
- Grafton, R. Q. N., Harry W.; Lambie, N. Ross; Wyrwoll, Paul R. (2012d). Marginal abatement cost. In *A Dictionary of Climate Change and the Environment: Economics, Science, and Policy*.
- Hawkins, T. R., Singh, B., Majeau-Bettez, G. & Hammer Strømman, A. (2012). Comparative Environmental Life Cycle Assessment of Conventional and Electric Vehicles. *Journal of Industrial Ecology*, 17(1), (53-64)
- Helsing, D. (2020, 19 februari). [Intervju]. Energi- och klimatstrateg, Länsstyrelsen Västernorrland.
- Hermansson, K. (2020, 24 februari). [Intervju]. Handläggare Klimatklivet, Naturvårdverket
- Johnsson, F., Kjärstad, J., & Rootzén, J. (2019). The threat to climate change mitigation posed by the abundance of fossil fuels [Artikel PeerReviewed]. *Uthålliga europeiska energisystem Climate Policy*(2), 258. <https://doi.org/10.1080/14693062.2018.1483885>
- Kates W. R., Parris T. M. & Leiserowitz A. A. (2005). What is Sustainable Development? Goals, Indicators, Values, and Practice, Environment. *Science and Policy for Sustainable Development*, 47(3), 8-21. DOI:10.1080/00139157.2005.10524444

- Klimatpolitiska rådet. (2020). *Klimatpolitiska rådets rapport 2020*. (Rapportnr 3). ISBN 978-91-984671-3-0
- Konjunkturinstitutet. (2019, 10 april). "Kommentar till regeringens vårproposition". Konjunkturinstitutet. <https://www.konj.se/om-ki/aktuellt/nyhetsarkiv/2019-04-10-kommentar-till-regeringens-varproposition-2019.html>
- Konjunkturinstitutet. (2017). *Miljöekonomi: Klimatpolitisk inventering del 2* (Specialstudie nr. 59). Konjunkturinstitutet. <https://www.konj.se/download/18.21a15ba916066d05ff680a6a/1513692695855/Specialstudie%2059%20Klimatpolitisk%20inventering%20del%202.pdf>
- Kosoy, A., Peszko, G., Oppermann, K., Prytz, N., Gilbert, A., Klein, N., Lam, L., Wong, L., 2015. *Carbon pricing watch 2015 : an advance brief from the state and trends of carbon pricing 2015 report, to be released late 2015 (English)*. State and Trends of Carbon Pricing. Washington, D.C. : World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/387741468188935412/Carbon-pricing-watch-2015-an-advance-brief-from-the-state-and-trends-of-carbon-pricing-2015-report-to-be-released-late-2015>
- Meijer, L. (2019, 14 september). Klimatpolitik är tydligen inget för miljöpartister. *Expressen*. <https://www.expressen.se/debatt/klimatpolitik-ar-tydligen-ingenet-for-miljopartister/>
- Miljö- och energidepartementet. (2019) "Klimatklivet: Svar på skriftlig fråga 2018/19:141 besvarad av Miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)". (M2019/00279). Regeringskansliet. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fraga/klimatklivet_H612141
- Miljö- och jordbruksutskottet. (2019). Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård (2019/20:MJU1). Sveriges riksdag. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/utgiftsomrade-20-allman-miljo--och-naturvard_H701MJU1
- Mårtensson, M. (2020, 2 mars). [Intervju]. Klimatstrateg, Länsstyrelsen Kalmar.
- Naturvårdsverket. (2019a, 12 december). *Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser*. <http://www.naturvardsverket.se/klimatutslapp>
- Naturvårdsverket. (2019b, 11 december). *Resultat för Klimatklivet*. <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/Resultat-for-Klimatklivet/>

- Naturvårdsverket. (2019c, 11 april). Lägesbeskrivning för Klimatklivet. (Rapportnr NV-09203-18). <https://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/bidrag-och-ersattning/bidrag/klimatklivet/lagesbeskrivning-klimatklivet-201904.pdf>
- Naturvårdsverket. (2019d, 19 augusti). Tidigare miljöinvesteringsprogram. <http://www.naturvardsverket.se/godaexempel>
- Naturvårdsverket. (2019e, 12 februari). *Byte till fossilfritt bränsle i pannor*. <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/Resultat-for-Klimatklivet/Resultat-fran-olika-omraden-/Byte-till-fossilfritt-bransle-i-pannor/>
- Naturvårdsverket. (2019f, 12 december). *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhället/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/>
- Naturvårdsverket. (2020a, 17 februari). *Om Klimatklivet*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhället/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Om-Klimatklivet/>
- Naturvårdsverket. (2020b, 4 februari). *Vem kan få stöd från Klimatklivet och för vad?*. <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/For-dig-som-vill-soka-stod-/Fran-ide-till-beslut-om-stod/Vilka-kan-fa-stod-fran-Klimatklivet/>
- Naturvårdsverket. (2020c, 10 februari). *Kriterier för att välja lösning*. <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Samhallsekonomisk-konsekvensanalys/Hur-losa-miljoproblem/Fordjupad-stod/Kriterier-for-att-valja-losning/>
- Newell, R., G. (2010). The role of markets and policies in delivering innovation for climate change mitigation. *Oxford Review of Economic policy*, 26(2), (253-269).
- Oscarsson, H., Gilljam, M., Wängnerud, L., & Esaiasson, P. (2012). *Metodpraktikan : konsten att studera samhälle, individ och marknad* (4., [rev.] uppl. ed.) [Non-fiction]. Norstedts juridik. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat07147a&AN=lub.2164932&site=eds-live&scope=site>

- Riksrevisionen. (2019a, Januari 17). "Klimatklivet: en omfattande miljöstatsning med brister i effektivitet och återrapportering". Riksrevisionen. <https://www.riksrevisionen.se/om-riksrevisionen/kommunikation-och-media/nyhetsarkiv/2019-01-17-klimatklivet-en-omfattande-miljosatsning-med-brister-i-effektivitet-och-aterrapportering.html>
- Riksrevisionen. (2019). *Klimatklivet – stöd till lokala klimatinvesteringar*. (RiR 2019:1). Riksrevisionen. https://www.riksrevisionen.se/download/18.7df9df95168512424e317741/1547646400542/RIR_2019_1_ANPASSAD.pdf
- Riodeklarationen. (1992). Riodeklarationen för miljö och utveckling.
- Ritchie J., & Spencer L. (2002). Qualitative data analysis for applied policy research i Alan Bryman & Robert Burgess (red.) *Analyzing Qualitative Data* (173-194). Routledge.
- Selander, S. J. (2020, 24 februari). [Intervju]. Klimat- och energistrateg (samordnare för Klimatklivet i Skåne Län), Länsstyrelsen Skåne.
- Stewart, R. B. (2008). Instrument Choice. In J. B. Daniel Bodansky, Ellen Hey (Ed.), *The Oxford Handbook of International Environmental Law* (pp. 147-181). <https://doi.org/10.1093/law/9780199552153.001.0001>
- SVT. (2018, 16 december). "M och KD gör kraftiga nedskärningar i Naturvårdsverkets budget". Sveriges television. <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/generaldirektoren-naturvardsverkets-budget-skars-ned-40-procent-2019>
- Tovatt, L. (2019, 19 september). M:s klimatpolitik är ett luftslott. Expressen. <https://www.expressen.se/debatt/ms-klimatpolitik-ar-ett-luftslott/>
- UNFCCC. (2015). *The Paris Agreement*. United Nations Framework Convention on Climate Change. <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>
- WCED. (1987) *Our Common Future*. World Commission on Environment and Development. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
- WSP. (2017). *Klimatklivet – utvärdering av styrmedlets effekter*. <http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/bidrag-och->

ersattning/bidrag/klimatlivet/bilaga%201.wsp-rapport-utvardering-av-klimatlivets-
effekter-170331.pdf

Bilagor

Bilaga 1

Utvalda delar av det mejl som skickades till alla respondenter om förfrågan om intervju:

Hur materialet från intervjun kommer användas

Jag skulle vilja spela in intervjuerna alternativt ta anteckningar. Materialet som jag samlar in genom intervjuerna kommer ligga som grund till mitt resultat och analys.

Det färdiga kandidatarbetet kommer att publiceras online via LUP Student Papers.

Intervjupersonernas identitet kommer på begäran naturligtvis anonymiseras.

Intervjufrågor

Klimatklivets roll

Vilken roll upplever du att Klimatklivet har i den svenska klimatpolitiken?

Resultat

Vilka positiva effekter finns med Klimatklivet? Finns det några negativa effekter med Klimatklivet?

De åtgärder som beviljas stöd, levererar de? Det vill säga, utförs de på bästa sätt och så som de beskrevs i ansökan?

Effektivitet

Hur väl upplever du/ni att Klimatklivet fungerar som politiskt styrmedel utifrån syftet – att minska utsläppen av växthusgaser?

Gällande effektivitet – vilka fördelar och nackdelar finns det med Klimatklivet

I media förs en diskussion kring Klimatklivets effektivitet. Har du/ni följ diskussionen? Om ja, tycker du/ni att diskussionen är rättvisande?

Tror du/ni att något hade kunnat göras mer effektivt med Klimatklivet?

Kontroll och utvärdering

Finns det någon efterkontroll av de ansökningar som beviljas medel?

Görs det någon utvärdering av Klimatklivet som helhet?