



Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet

Yttrande
3 juni 2008
Dnr. 6-7-08

Remiss – Klimatberedningens slutbetänkande ”Svensk klimatpolitik” (SOU 2008:24) (M2008/1040/Mk)

Konjunkturinstitutet (KI) vill främst kommentera förslag på åtgärder i handlingsplanen för att nå de föreslagna målen.

KI har haft i regeringsuppdrag att analysera Klimatberedningens förslag för att uppnå Sveriges klimatmål (Specialstudie Nr 18, Konjunkturinstitutet). KI:s analys utgår från att en kostnadseffektiv klimatpolitik sätter ett pris på koldioxidutsläppen oavsett var utsläppen minskar, vem som minskar utsläppen eller hur utsläppen minskas. KI:s analys visade att förslag som leder till en utjämning av priset på koldioxid mellan sektorer, som en minskad nedsättning av koldioxidskatten eller utvidgat handelssystem, är samhällsekonomiskt billiga förslag medan förslag som leder till att priset på koldioxid divergerar, som höjd drivmedelsskatt och indexering, är samhällsekonomiskt dyra förslag. Sammanfattningsvis är det billigare att minska utsläppen i den icke-handlande sektorn genom att använda flexibla mekanismer, än genom en generell höjning av koldioxidskatten som dock i sin tur är billigare än Klimatberedningens förslag. KI kommenterar först de förslag som ger stor utsläppsminskning per satsad krona och därefter förslag som inte är lika effektiva klimatåtgärder. Avslutningsvis vill KI uppmärksamma Klimatberedningen på osäkerheter i beräkningen av koldioxidreduceringen.

Klimatberedningen föreslår en fortsatt satsning på de projektbaserade mekanismerna såsom CDM och JI. KI:s analys visar att EU:s s.k. flexibla mekanismer (EU ETS, JI och CDM) är mycket billigare än inhemska åtgärder. CDM kan också bidra med teknikutveckling och tekniköverföring till utvecklingsländer. En fortsatt satsning på dessa mekanismer är högst motiverad för att man ska få största möjliga klimateffekt per resursinsats. Det finns således starka skäl för att Sverige ska verka för en internationell samordning av klimatpolitiken. Klimatberedningen föreslår minskad nedsättning av koldioxidskatten för industri utanför EU:s utsläppshandelssystem och för jord- och skogsbruket, vilket innebär att skattenivån höjs från 21 till 30 öre per kilo koldioxid. KI:s analys visar att sänkt nedsättning är en kostnadseffektiv åtgärd. Klimatberedningen föreslår att Sverige bör verka för att EU:s utsläppshandelssystem utvidgas, att utsläppsrätterna auktioneras i större utsträckning och att utsläppstaket sätts mer restriktivt. KI:s analys visar att ett utvidgat handelssystem medför lägre samhällsekonomiska kostnader i termer av BNP-förluster och att auktionering bland annat kan förväntas öka den ekonomiska effektiviteten. En restriktiv tilldelning av utsläppsrätter där den handlande sektorn undantas från koldioxidskatten lämnar ett ökat utrymme för

utsläpp i den icke-handlande sektorn vilket leder till en mindre BNP-förlust. Klimatberedningen föreslår stöd till forskning och teknikutveckling. KI:s analys visar att styrmedel som prissätter koldioxidutsläppen kan behöva kompletteras med åtgärder som främjar teknisk utveckling. Teknisksubventioner bör vara teknikneutrala för att minska risken för inläsningseffekter och stöd till forskning bör vara så breda som möjligt.

Klimatberedningens förslag om en kilometerskatt på 1 krona per fordonskilometer för tunga lastbilstransporter kan inte motiveras av klimatpolitiska skäl. KI:s analys visar att en kilometerskatt inte är en effektiv klimatåtgärd för att reducera koldioxidutsläppen. Klimatberedningens förslag om att järnvägskapaciteten bör öka med minst 50 procent är den dyraste åtgärden för att reducera koldioxidutsläppen. Järnvägsinvesteringar bör införas om de är samhällsekonomiskt lönsamma och inte enbart av klimatpolitiska skäl. Klimatberedningen föreslår fortsatta investeringsstöd. KI:s analys visar att stöd till förnyelsebar energi inte kan motiveras generellt eftersom sådana projekt redan gynnas av koldioxidskatten som bidrar till energiomställningen. Tidigare investeringsstöd har inte varit kostnadseffektiva och ger upphov till höga administrationskostnader och incitamentsproblem. Klimatberedningens förslag om en höjning på 70 öre per liter och en indexering av drivmedelsskatten ökar divergensen i koldioxidbeskattningen och medför större BNP-förlust än en generell höjning av koldioxidskatten.

KI:s analys av Klimatberedningens skatteförslag (koldioxidskatt, kilometerskatt och drivmedelsskatt) visar att de leder till minskade koldioxidutsläpp med 1,3 Mton, vilket är 0,7 Mton mindre än Klimatberedningens beräkningar. KI:s analys av ökningen av järnvägskapaciteten leder till en halvering av Klimatberedningens uppskattade koldioxidreduktion. Det beror framförallt på att beredningen har räknat med att den lastbilstrafik som ersätts har högre koldioxidutsläpp än vad man generellt brukar anta för fjärrtransporter på väg.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mats Dillén. Föredragande har varit Eva Samakovlis.

Mats Dillén

Eva Samakovlis