



Remissvar

Dnr: 2022-392

Datum: 2022-12-15

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, rapport från Trafikanalys

M2022/01828

Konjunkturinstitutet (KI) har givits möjlighet att ge synpunkter på Trafikanalys rapport ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning” (Rapport 2022:14). Trafikanalys har haft i uppdrag att ta fram underlag till den kommande klimathandlingsplanen. I uppdraget har ingått både att analysera och föreslå utveckling av befintliga styrmedel och att identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel så att den samlade styrningen bidrar till att nå transportsektorns utsläppsmål och i princip nollutsläpp från transporter 2045. Uppdragstexten anger att förslagen ska bidra till att de nationella och globala målen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt. KI noterar att det i uppdraget inte ingått att lämna förslag på skatteområdet. Eftersom prissättning av koldioxidutsläpp i många fall är det kostnadseffektiva alternativet kan denna begränsning ha inneburit att Trafikanalys inte kunnat lämna förslag på de mest effektiva styrmedelsjusteringarna.

Trafikanalys rapport är välskriven och lämnar många förslag. KI:s synpunkter rör främst förslaget att införa ”ett transporteffektivt samhälle” som en transportpolitisk princip, förslagen rörande den svenska reduktionsplikten samt avsaknaden av en rangordning av förslagen efter kostnadseffektivitet.

### **FÖRSLAG RÖRANDE TRANSPORTEFFEKTIVT SAMHÄLLE**

KI instämmer i att hög transporteffektivitet är viktigt, bland annat för att nå de klimatpolitiska målen. KI avstyrker dock förslaget att föra in ”ett transporteffektivt samhälle” som en transportpolitisk princip. Att utan en grundlig analys införa begreppet som en bärande princip för transportpolitiken riskerar att motverka det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. I detta mål ingår att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Dämpad transportefterfrågan är inte alltid önskvärt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Minskat trafikarbete är inte heller nödvändigt för att nå transportsektorns utsläppsmål. Trafikanalys anger (sid 22) som utgångspunkt för sin analys att transportsektorns utsläpp ges av sambandet  $\text{fordonskm} \times \text{energiätgång per fordonskm} \times \text{utsläpp per energienhet}$ . Trafikanalys tycks mena att alla tre termerna är lika viktiga. KI noterar dock att eftersom de svenska utsläppsmålen är formulerade i termer av koldioxidutsläpp från förbränning av fossila bränslen kan de nås genom att den tredje termen reduceras kraftigt genom eldrift och/eller biodrivmedel. Med transporter drivna enbart med fossilfria alternativ nås målen oavsett trafikvolym. Samtidigt gör KI bedömningen att ett kostnadseffektivt uppfyllande av

utsläppsmålen kan kräva anpassning i alla tre delarna. Avvägningar mellan ytterligare transporter och andra önskemål är både lokal- och tidsspecifika och görs bäst av de enskilda företagen och hushållen själva, varför prisstyrning är att föredra framför planeringsmässiga ansatser. Adekvat prissättning av trafikens externa effekter skulle leda till hushållning även av trafikarbetet. Transporteffektivitet (eller snarare optimal transportproduktivitet) är således ett utfall av en politik som leder till måluppfyllelse snarare än ett medel för att nå målet.

### **PAKET FÖR EFFEKTIVITET**

Trafikanalys föreslår att staten på kommuners och regioners initiativ bör tillsätta en förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. KI kan inte utifrån rapporten bedöma lämpligheten i förslaget men vill i sammanhanget lyfta de eventuella problemen med statlig medfinansiering av regional infrastruktur och förhandlingslösningar som bland annat Riksrevisionen pekat på, och som riskerar att snedvrider incitamenten bort från de som är i linje med samhällsekonomisk effektivitet samt det övergripande transportpolitiska målet.

### **FÖRSLAG RÖRANDE REDUKTIONSPLIKTEN**

KI instämmer i bedömningen att reduktionsplikten behöver utredas. Det gäller de delar Trafikanalys nämner men även systemets ambitionsnivå. Som nämnts omfattar de svenska utsläppsmålen inte koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen. Därför har den svenska klimatpolitiska styrningen kommit att vila starkt mot inmatning av biodrivmedel. EU:s nya reglering av markanvändningssektorn (LULUCF-förordningen) kommer dock att göra det dyrare för Sverige att använda biomassa på sätt som frigör koldioxid till atmosfären, däribland förbränning av biobränslen och -drivmedel. Denna förordning ändrar därmed delvis förutsättningarna för den svenska klimatpolitiken. Det finns därför ett behov av att ta ett bredare utredningsgrepp på reduktionsplikten än vad Trafikanalys föreslår.

Trafikanalys föreslår även att den inhemska biodrivmedelsproduktionen ska främjas genom att införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten och genom att förstärka Industriklivet. I den utsträckning Sverige har komparativa fördelar vad gäller att producera biodrivmedel kommer den av reduktionsplikten skapade efterfrågan på biodrivmedel att täckas av inhemsk produktion. Att genom särskilda stöd främja inhemsk produktion skulle förädla politiken. KI avstyrker därför förslaget.

### **RANGORDNING**

Trafikanalys skulle enligt uppdragsbeskrivningen rangordna sina förslag. Någon samlad rangordning utifrån kostnadseffektivitet görs dock inte. Den rangordning som presenteras avser vart och ett av trafikslagen och utgår då från omställningens tre åtgärdsområden. Härmed förloras möjligheten att jämföra förslagen över trafikslag och åtgärdsområden.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Björn Carlén.

Albin Kainelainen  
Generaldirektör