



Remissvar

Dnr 2021-399

2022-01-14

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Förslagen till regeringen i Miljömålsrådets årsrapport 2021

M2021/00463

Konjunkturinstitutet har givits möjlighet att ge synpunkter på de totalt nio förslag till regeringen som Miljömålsrådet presenterar i sin årsrapport 2021.

Konjunkturinstitutet finner det svårt att ge synpunkter på förslagen delvis eftersom det är svårt att förstå vad de verkligen avser. En mer precis och stringent presentation skulle förenklat bedömningen. Dessutom är de konsekvensanalyser som presenteras av tveksam kvalitet. Intrycket är att de tenderar till att lyfta upp effekter som stärker rådets tes, men tonar ned de oundvikliga avvägningar som förslagen medför.

Ett exempel kan hämtas från förslaget om hyggesfritt skogsbruk. Rådet lyfter här fram en serie fördelar med hyggesfritt skogsbruk. Utan att ha expertkompetens inom området anser Konjunkturinstitutet att dessa fördelar verkar rimliga. Samtidigt omnämns den uppenbara nackdelen – att ett hyggesfritt skogsbruk leder till ökade kostnader inom skogsnäringen – närmast i förbifarten. Utan en avvägning mellan för- och nackdelar är det omöjligt att bedöma förslaget.

Utifrån ovanstående väljer Konjunkturinstitutet att kommentera på två av förslagen; etappmål för myndigheters tjänsteresor samt mandat till Trafikverket att teckna naturvårdsavtal.

### **Etappmål för myndigheters tjänsteresor**

Rådet föreslår ett etappmål för myndigheters tjänsteresor formulerat som att koldioxidutsläppen från dessa resor ska halveras till 2030 jämfört med 2019.

Enligt Miljömålsrådets årsrapport ska rådet verka för att ”kostnadseffektivt öka takten i arbetet för att nå miljömålen” (sid 6). Konjunkturinstitutet menar att ett etappmål att halvera koldioxidutsläppen från myndigheters tjänsteresor till 2030 svårligen kan vara förenlig med en sådan ambition.

Utsläppen av (fossil) koldioxid från landbaserade transporter är målsatta till 2030 genom transportsektorns sjuttioprocentmål. Utsläpp från flyg ingår i EU ETS. Det finns således redan både mål och politik som omfattar utsläpp från myndigheters tjänsteresor. Skulle det föreslagna etappmålet införas kan en av två situationer uppstå. Antingen är den generella styrningen för att uppnå klimatmålen tillräckligt stark för att av egen kraft förmå myndigheterna att minska sina utsläpp så att det nya etappmålet nås. I detta fall blir etappmålet meningslöst.

Det andra alternativet är att myndigheterna måste vidta extra åtgärder, utöver vad den generella klimatpolitiken redan ger incitament till, för att etappmålet ska nås. Eftersom utsläppen från transporter är målsatta skulle det betyda att någon annan kan släppa ut mer. Etappmålet kommer då omfördela ansträngningarna för att nå de generella målen så att myndigheterna vidtar mer kostsamma åtgärder samtidigt som övriga aktörer kan underlåta att vidta åtgärder som skulle vara mindre kostsamma. Skattemedel skulle således användas för att vidta kostsamma utsläppsminskningståtgärder inom staten och samtidigt subventionera andra aktörers utsläpp.<sup>1</sup>

Det föreslagna etappmålet är därför antingen meningslöst eller så ökar det kostnaderna för klimatpolitiken utan att sänka utsläppen. Därför menar Konjunkturinstitutet att förslaget inte bör genomföras.

### **Trafikverket ges mandat att teckna naturvårdsavtal**

Byggnad av infrastruktur resulterar i intrång i naturen. Detta är en av flera aspekter som måste beaktas när Trafikverket bedömer om en investering är samhällsekonomiskt motiverad. En eventuell miljökompensation ”får inte leda till att det ställs lägre krav vid prövning av en verksamhet, eller till att mer skada vid exploatering accepteras med hänvisning till att kompensationsåtgärder ska genomföras”<sup>2</sup>. Huruvida Trafikverket, som Miljömålsrådet föreslår, får mandat att teckna naturvårdsavtal kan således inte påverka vilka projekt Trafikverket har möjlighet att genomföra.

I ljuset av ovanstående har Konjunkturinstitutet svårt att se vilken nytta det skulle ha att ge Trafikverket mandat att teckna naturvårdsavtal. Infrastrukturinvesteringar som har negativ miljöpåverkan kan visserligen öka nyttan av naturvårdsavtal, men det är inte i sig ett argument för att just Trafikverket ska teckna dessa avtal. Konjunkturinstitutet menar att de båda frågorna – infrastrukturinvestering respektive naturvårdsavtal – borde kunna hanteras fristående från varandra och anser inte att Miljömålsrådet på ett övertygande sätt har argumenterat för motsatsen. Konjunkturinstitutet efterlyser därför en djupare analys innan förslaget eventuellt genomförs.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Svante Mandell.

Urban Hansson Brusewitz  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> Se Konjunkturinstitutet (2020), ”Miljö, ekonomi och politik 2020; Upphandling med klimathänsyn”, KI 2020:26 för vidare diskussion.

<sup>2</sup> Trafikverket (2021), ”Miljökompensation i transportinfrastruktur”, 2021:074, sid 20.