



Remissvar

Dnr 2022-393

Datum 2022-11-08

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Underlag om lokal och regional klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen

M2022/01830

Konjunkturinstitutet (KI) har givits möjlighet att svara på Länsstyrelsens rapport om lokal och regional klimatomställning. I rapporten lämnas tio förslag vilka beräknas kräva totalt ca 6 miljarder i statliga medel (perioden 2024–2030).

### **KI:S ÖVERGRIPANDE SYNPOINT**

I rapporten lämnas, i enlighet med uppdraget, förslag på styrning på regional och lokal nivå. KI finner att uppdragstagaren i det avseendet agerat i linje med vad som ålagts. Bakgrunden till uppdraget torde vara intentionen att nationell klimatpolitik som kompletteras med regional och lokal styrning antas leda till större utsläppsminskningar. KI menar dock att detta i huvudsak är en felaktig uppfattning. Tvärtom verkar en bred nationell styrning, exempelvis koldioxidskatten, på alla nivåer i samhället (lokalt, regional och nationellt) och över alla aktörer (privata, kommersiella och offentliga). Att till denna ekonomiövergripande styrning påföra lokal och regional klimatpolitik är inte kostnadseffektivt. Av denna anledning avstyrker KI majoriteten av förslagen.

### **KI AVSTYRKER FÖRSLAG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 OCH 8**

KI avråder från implementering av de första åtta förslagen. För att öka tydligheten har vi valt att gruppera dessa. Förslag 8 fokuserar på globala utsläpp medan förslag 1–6 riktas mot de territoriella. Förslag 7 är inriktat enbart på transportsektorn.

### **Förslag 1–6**

Förslag 1–6 syftar till att minska utsläppen huvudsakligen i Sverige genom att underlätta och samordna kommuners/regioners klimatomställning. KI lämnar inte detaljsynpunkter på de enskilda förslagen utan fokuserar på att framhålla att förslag 1–6 sannolikt inte bidrar till att uppfylla nationella klimatmål kostnadseffektivt. Anledningen är att förslagen är framtagna utan beaktande av befintlig klimatpolitik på EU- och nationell nivå. Denna befintliga styrning verkar redan på alla nivåer i samhället, styr beteendet hos samhällets aktörer och driver inte minst kommunal och regional klimatomställning. Exempelvis kommer nationellt implementerade drivmedelsskatter, bonus-malus-system, reduktionsplikter etc. få aktörer, inklusive kommuner/regioner, att köpa fler elbilar, att tanka mer biobränsle, att effektivisera energianvändningen och så vidare. Med andra ord, Sverige har redan en välutvecklad, relativt heltäckande, verksam klimatpolitik. Det betyder för den skull inte att den nationella klimatpolitiken inte behöver stärkas. Det kan åstadkommas genom att höja exempelvis bränsleskatter, skärpa reduktionsplikter etc. Detta kommer självklart till en kostnad. Denna kostnad är dock sannolikt lägre (men kanske mer synlig för gemene man) än den kostnad

som följer av att till exempel fler offentliga upphandlare påför en rad extra klimatkrav i sina upphandlingar (utöver de som redan följer av den generella nationella klimatpolitiken).

### **Förslag 8**

Förslag 8 fokuserar på kommunala och regionala åtgärder vilka även anges kunna påverka utsläpp utanför Sveriges gränser. Förslaget innebär dels framtagandet av vägledningar så att bland annat klimatet i större utsträckning beaktas i upphandlingar samt att Upphandlingsmyndigheten får medel och i uppdrag att utreda lämpligt framtagande av (s 101):

*"... fördjupade vägledningar, främst för kommuner och regioner inom områden av extra betydelse för minskad klimatpåverkan, till exempel för fordon/ drivmedel/ transporttjänster, bygg- och anläggningsuppdrag, vård och omsorg, måltider/ livsmedel, förbrukningsvaror/ plats och maskiner/ utrustning inklusive IT-utrustning".*

KI har tidigare påpekat<sup>1</sup> den begränsade möjligheten att genom upphandling bidra kostnadseffektivt till uppfyllnad av de klimatpolitiska målen och att det kräver att denna extra klimathänsyn riktas mot utsläpp i Sverige från sektorer där den generella klimatpolitiken är relativt svag. KI noterar att de områden som radas upp ovan är sådana som redan täcks av antingen EU:s eller Sveriges klimatpolitik – och således inte är områden där ytterligare nationell styrning bidrar till extra utsläppsminskningar inom EU. För att åstadkomma faktiska utsläppsminskningar måste styrningen således träffa utsläpp i länder utanför EU. På grund av bristande och/eller otillförlitligt dataunderlag är det en osäker och potentiellt tidskrävande uppgift. Exempelvis fordrar det information om utomeuropeiska länders produktions- och transportrelaterade faktiska utsläpp samt god insyn i dessa länders klimatpolitik. Att på detta sätt åstadkomma minskade globala utsläpp är därför något som KI ställer sig tveksam till, och avstyrker således förslaget.

### **Sammanfattningsvis förslag 1–6 samt 8**

Tvärtemot vad som anges i rapporten (s 6) har Sverige inte något eget åtagande gentemot Parisavtalet. Det har däremot EU. Därför pågår det på EU-nivå väsentliga skärpningar av klimatpolitiken, via en mer enhetlig EU-övergripande styrning. Det betyder att EU-länder, ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv, snarare bör införa färre nationella särlösningar än fler. Att införa en än mer disaggregerad styrning med fler särlösningar på regional och lokal nivå är då ett steg i motsatt riktning. Det riskerar fördyra den unionsövergripande klimatpolitiken utan att bidra till minskade totala utsläpp.

### **Förslag 7**

Till skillnad från förslag 1–6 samt 8, är förslag 7 specifikt inriktat på transportsektorn. I rapporten anges (s 95):

*"Genom åtgärder som minskar bilberoendet, gynnar gång-, cykel-, och kollektivtrafik samt tar vara på digitaliseringens möjligheter finns möjligheter att snabbt minska transportutsläppen utan att tumma på samballets funktioner eller invånarnas möjlighet att möta sina tillgänglighets- och transportbehov".*

KI bedömer åtgärder inom gång-, cykel- och kollektivtrafik som välmotiverade ur flera synvinklar (miljö, hälsa etc.). Emellertid bör förhoppningar om dess inverkan på utsläppen

---

<sup>1</sup> Konjunkturinstitutet (2020), "Miljö, ekonomi och politik 2020".



inte överdrivas. Exempelvis är det inte vetenskapligt verifierat vilka faktiska utsläppseffekter till exempel ett transporteffektivt samhälle kan åstadkomma. Det beror på hur beteenden påverkas, börjar exempelvis aktörer cykla i stället för att gå så bidrar det inte till lägre utsläpp. För att det ska få effekt så krävs att bilister går över till ett utsläppsnållare transportslag. Dessutom är det inte uppenbart att det finns en lucka i befintlig styrning som föranleder ett behov av förslag 7. Snarare finns redan en rad befintliga styrmedel vilka verkar för ökad fossilfri mobilitet (laddinfrastruktursatsningar etc.) och tillgänglighet (satsningar på cykel och gångbanor via Stadsmiljöavtal etc.). Av dessa skäl avstyrker KI förslaget.

#### **FÖRSLAG 9 KAN FYLLA EN LUCKA I KLIMATPOLITIKEN**

KI menar att förslag 9 rörande återvätning, åtminstone principiellt, har förutsättning att öka klimatpolitikens kostnadseffektivitet. Detta eftersom incitamenten från den generella klimatpolitiken är lägre i skog- och marksektorn än i andra delar av ekonomin. Ökad styrning inom skog och mark är visserligen att vänta på EU-nivå (såsom aviserats via exempelvis Fit for 55). Fram till dess att en mer EU-enhetlig politik föreligger kan nationella åtgärder riktade mot exempelvis återvätning av tidigare utdikad skogsmark vara ett bra alternativ. KI ställer sig därför positiv till förslag 9, i den mening att detta förslag åtminstone - till skillnad mot förslag 1–8 - riktas mot en relativt oreglerad sektor inom svensk och europeisk klimatpolitik.

#### **FÖRSLAG 10 - ENERGIPOLITIK INOM RAMARNA FÖR MILJÖPOLITIKEN**

Förslag 10 avser tillsättning av en utredning om hur stora energi- och eleffektanvändande verksamheter (datacenter, större laddinfrastrukturer etc.) på lämpligt sätt kan omfattas av tillstånds- respektive anmälningsplikt enligt miljöbalken (MB) och miljöprövningsförrordningen. Detta för att uppnå en ökad helhetsbedömning av långsiktigt lämplig lokalisering och utformning ur energi- och effektsynpunkt.

KI ser förslag 10 som en energipolitisk åtgärd som dessutom ska göras inom ramarna för miljöpolitiken – via att bredda den lagstadgade definitionen av miljöfarlig verksamhet (kap 9 1 § i MB) till att även omfatta verksamheter som innebär stor energi- eller effektanvändning. KI avstår från att lämna synpunkter på förslag 10 som enbart indirekt kan sägas röra uppdraget om åtgärder för regional och lokal klimatomställning.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Anna Dahlqvist.

Albin Kainelainen  
Generaldirektör