

1 x 10
10/10-07/18

Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019

Energimyndigheten har i skrivelse, daterad den 6 juli 2007, anmodats lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Energimyndigheten vill inledningsvis betona vikten av samordning mellan de berörda myndigheterna i planeringen av den framtida infrastrukturen. Det framgår av SIKA:s rapport att samordning skett, men materialet som nu är aktuellt för remittering hade varit mer lättöverskådligt om det presenterats mer samordnat. En synpunkt i detta sammanhang är att generella frågor om styrmedel, mål etc. bör kunna presenteras mer samlat, medan andra frågor som behov inom olika delar av Sverige om nya eller restaurerade vägar respektive järnvägar presenteras av respektive ansvarig myndighet.

När de gäller de förslag som lämnas i materialet tillstyrker Energimyndigheten i stort dessa.

Energimyndigheten ser vidare positivt på att klimatfrågan har fått en central plats i arbetet liksom det resonemang som förs om modell för behovsprövning och överhuvudtaget att utveckla formerna för konsekvensanalyser.

När det gäller klimatfrågan är det viktigt att verkligen analysera omvärldsfaktorer som klimatanpassning och väga samman dessa med ekonomiska styrmedel som koldioxidskatt, differentierad kilometerskatt, kollektivtrafikens utveckling etc. I detta sammanhang är det Energimyndighetens uppfattning att det i processen också finns behov av expertkompetens. Detta gäller t.ex. i frågor om klimatanpassning där kunskap från bl.a. SMHI och Energimyndigheten bör inhämtas.

Specifika synpunkter

Dessa synpunkter av mer detaljerad karaktär har koppling till Energimyndighetens och Naturvårdsverkets underlag till rapporten Kontrollstation 2008. I det underlaget finns beräkningar mm som avviker från motsvarande uppgifter i inriktningsunderlaget.

SIKA:s underlag anger högre höjningar av drivmedelsskatten, särskilt för dieselpersonbilar i tätortstrafik samt lastbilar, jämfört med vad Energimyndigheten och Naturvårdsverket föreslår. Det diskuteras vidare både externa effekter (exklusive utsläpp av koldioxid) samt utsläpp av koldioxid. Eftersom detta är ett komplicerat område skulle texten i materialet i detta avseende behövt en ytterligare genomarbetning för att bättre förklara hur man kommit fram till de olika beräkningsresultaten. I SIKA:s beräkningar är utgångspunkten att ett särskilt mål om 20 % lägre utsläpp till år 2020 finns för transportsektorn. I kontrollstationsarbetet har det inte förordats sektorsvisa utsläppsmål utan resonemanget förs utifrån ett sammanlagt mål för hela Sverige. I kontrollstationsarbetet framhålls att det finns tre olika sätt att uppnå ett svenskt mål; nämligen tilldelningen av utsläppsrätter inom ramen för EU:s handelssystem, nationella och EU-styrmedel riktade mot sektorerna utanför EU:s handelssystem samt utsläppskrediter från JI- och CDM-projekt. För transportsektorn föreslår Energimyndigheten och Naturvårdsverket flera olika styrmedel – alltså inte endast en höjning av drivmedelsskatten. Energimyndighetens bedömning är att förslaget i kontrollstationsunderlaget är sådant att det bedöms vara tillräckligt kraftfullt för att kunna sätta upp ett mål om 25 % lägre utsläpp för Sverige till år 2020 jämfört med 1990.

Den höjning av koldioxidskatten som SIKA anger är en beräkning. Det saknas en konsekvensanalys över vad en sådan höjning skulle innebära och om rimligheten i att sätta upp ett separat sektorsmål uttryckt i utsläppsreduktioner för transportsektorn. Det vore också värdefullt med en diskussion om metoden för beräkningen. De elasticiteter som används är framräknade utifrån historiska samband mellan drivmedelsprisökningar och dess påverkan på drivmedelsanvändningen. När skattenivåerna blir så pass höga som i SIKA:s beräkningar borde ett resonemang om metoden tillföras analysen. Det historiska sambandet kanske inte gäller på samma sätt när skattenivåerna bedöms bli så pass höga. Ett exempel är hur effekten på användning av alternativa tekniker bedömts samt hur kostnaden för dessa utvecklas över tiden i ett scenario med höga drivmedelspriser. Avslutningsvis vill Energimyndigheten framhålla värdet av en diskussion om skillnaden i om hela EU genomför en sådan politik jämfört med om endast Sverige eller ett fåtal länder gör det.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Thomas Korsfeldt. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Susan Linton Royen, enhetscheferna Thomas Levander och Anders Lewald, handläggaren Karin Sahlin samt verksjuristen Fredrik Selander, den sistnämnde föredragande.



Thomas Korsfeldt



Fredrik Selander