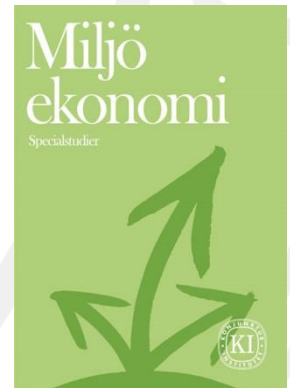


Kommentarer på

Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag (TrV 2016:111)

Björn Carlén
Konjunkturinstitutet



Uppdraget

Redovisa vilka styrmedel och åtgärder i infrastrukturen som krävs för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser med 60 respektive 80 procent till år 2030 jämfört med nivån år 2010.

... översiktligt redogöra för vad de föreslagna åtgärderna innebär dels för möjligheten att nå de transportpolitiska målen, dels för samhället i övrigt. Kostnadseffektiviteten hos de styrmedel och andra åtgärder som föreslås ska redovisas.



TrV:s fyra scenarier

	Scen 1 -60 %	Scen 2 -80% Bio, el	Scen 3 -80% j-väg o plan	Scen 4 -80% < transporter
Frågeställning	Det verkar relativt enkelt att nå -60% med tekn. åtg. o bio till låga kostnader?	Kan målet nås via e-eff, el o bio?	Kan målet nås via e-eff, el, bio o ändrad samhällsstruktur?	Kan målet nås via e-eff, bio, el o minskad trafik?
Styrmedel utöver e-eff, eldrift o GCK	14 TWh bio	29 TWh bio EL???	17 TWh bio Fysisk plan o mer GCK	17 TWh bio, körkostnad ↑ vissa ändringar jmfrt med inriktn.
+/-	Små kortsiktiga uppoftningar. Ej långsiktigt hållbart. Paris kräver..	Begränsade strukturella förändringar. S inget föredöme.	Tillgänglighet som bas. Stora investeringar.	Olyckor, ext eff. ↓ Tillgänglighet med bil↓, neg. eff. för näringsliv
Kostnad per kg CO2	0-3 kr Troligen lägre än i scenarierna 2 och 4	0-3 kr	0-3 kr + lönsamma o olönsamma inv.	0-3 kr

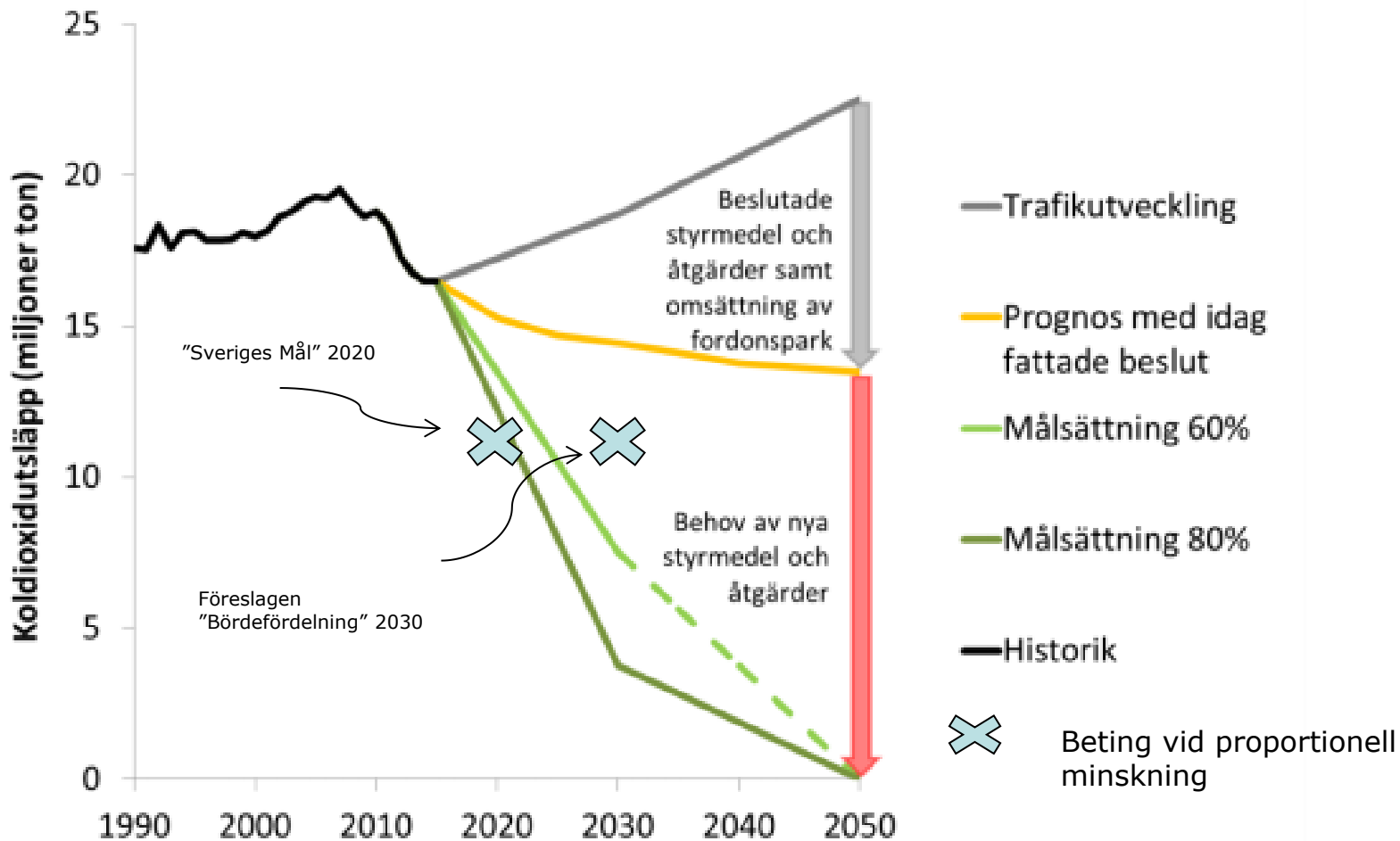


Mina kommentarer fokuserar på

- Basprognosen
- Kostnadsuppskattningarna
- Några ord om ej beaktade effekter och dubbelstyrning
- Några slutord



Basprognos



Basprognos

Den använda basprognosen leder till

- överskattning av den kvarvarande uppgiften,
- underskattning av styckkostnaden,
- potentiellt felaktig rangordning av åtgärder.



Kostnadsberäkningar

- TrV anger 0-3 kr per kg minskad koldioxidutsläpp (trots att det egna underlaget anger -293 till 6 kr).
- Utformningen av åtgärds-/styrmedelspaketet är oklar.
 - Hur mycket höjs drivmedelsbeskattningen i de olika scenarierna?
 - Kvotplikt och beskattning av biodrivmedel?
 - Har interdependenser mellan olika åtgärder beaktats, ex mellan ökad energieffektivitet och övergång till biodrivmedel?
- Antyds (sid 80) att man antar konstanta styckkostnader. Knappast relevant. Kortsiktiga marginalkostnader sannolikt kraftigt stigande. Små stegens tyranni vad gäller skattehöjningar?
- Partiella analyser. De beaktar
 - skatteväxling av intäkter men inte skattebaseffekter.
 - inte hur andra marknader påverkas, exempelvis massa o pappersindustrin.
- Åtgärds-kostnader skiljer sig från samhällsekonomisk kostnader för att styra mot minskade utsläpp.



Ej beaktade effekter respektive dubbelstyrning

- Biobränsle betraktas för positivt.
 - Analysen tycks bortse från biobränsleanvändningens effekt på lagerhållningen av kol.
 - Också biodrivmedel släpper ut luftföroreningar. Om biodiesel ersätter bensin så riskerar vi sämre luftkvalitet.
- EU:s politik.
 - EU ETS → Ökad elanvändning ökar inte utsläppen.
 - Bördefördelningen/Sveriges nationella mål → skatten dimensioneras så att målet nås.
 - EU:s koldioxidkrav för nya personbilar → Svenska extrasteg som leder till en än mer koldioxidsnål bilpark här ger bilbolagen ökat utrymme att sälja törstigare bilar i andra länder.
- Livscykelanalyser behöver beakta befintlig politik.
 - när det gäller TrV inköp av insatsvaror riskerar det leda till betydande dubbelstyrning.



Några slutord

- Sverige vill gå längre än internationella åtaganden anger.
- Vad kostar extrastegen?
- Vad ger de för nytta?
 - Önskade demonstrationseffekter och/eller teknikutveckling behöver konkretiseras för att en lämplig politik ska kunna mejslas ut. Träffsäker politik som inte enbart flyttar utsläpp.
- Beräkningar av potentialer och åtgärdskostnader räcker inte. Vi måste analysera styrmedels effekter på utsläppen och deras kostnader.





bjorn.carlen@konj.se

