



DATUM  
2014-05-15  
ERT DATUM  
2014-02-13

DIARIENR  
2014/36-4  
ER BETECKNING  
N2014/743/E

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)**

Utredningen ger utförliga beskrivningar av förutsättningarna för att minska fossilberoendet i fordonstrafiken. Vidare lämnas en rad förslag, såväl till åtgärder som till fortsatta utredningar.

Mängden förslag gör att det är svårt att få överblick över de samlade effekterna av förslagen. Till det kommer att Statskontoret inte har kompetens att bedöma frågor om teknisk utveckling på fordonsområdet. Detta yttrande behandlar därför vissa övergripande frågor kring styrning av komplexa politikområden. Statskontoret uppmärksammar även vissa brister i utredningen som gör att den inte är tillräcklig som beslutsunderlag.

Statskontoret noterar att flera särskilda yttranden lämnats till utredningen. De särskilda yttrandena tar upp centrala och grundläggande frågor kring uppdraget och de förslag som lämnas. Det är viktigt att dessa beaktas i den fortsatta beredningen.

### **Åtgärder för minskade koldioxidutsläpp**

Utredningen delar in åtgärder för minskade koldioxidutsläpp i sex kategorier. Det är åtgärder som

1. stimulerar samhällsomvandling mot minskade och effektivare transporter
2. fördelar transporterna på den mest effektiva transportkedjan
3. gör fordonen mer energieffektiva
4. ger ett mer energieffektivt framförande av fordonen
5. ersätter fossila drivmedel med förnybara drivmedel
6. ersätter fossila drivmedel med förnybar el eller vätgas

Utredningen behandlar alla dessa kategorier av åtgärder, men med tyngdpunkten på punkterna 3–6.

### **Kommunernas planering viktig**

Statskontoret anser att den första punkten, som innebär att planera och utveckla attraktiva och tillgängliga städer, som minskar efterfrågan på transporter och ger öka transporteffektivitet, skulle kunna utvecklas mer än vad som sker i betänkandet. Utredningen föreslår t.ex. att s.k. stadsmiljöavtal ska kunna slutas

mellan kommuner och staten för att säkra att kommunernas planering går i linje med ambitionen om en fossilfri fordonstrafik. Statskontoret tycker detta är en intressant idé att pröva, eftersom det kan stimulera kommunerna att i sin planering tydligare ta hänsyn till klimatfrågan. Kommunerna ska redan med nuvarande lagstiftning (plan- och bygglagen) ta hänsyn till hållbarhetsaspekter och stadsmiljöavtal kan vara ett sätt att stärka dessa aspekter i planeringen.

Vidare är de statliga myndigheternas, inte minst länsstyrelsernas, stöd till kommunernas planering viktig. Statskontoret delar därför utredningens bedömning att det är angeläget att länsstyrelserna ges bättre förutsättningar att utgöra stöd för kommunerna i den sektorsövergripande planeringen och dess samordning med nationella mål.

### **Stora brister i de samhällsekonomiska bedömningarna**

Enligt direktiven till utredningen ska den vid sin analys av lämpliga åtgärder och styrmedel särskilt beakta att dessa är samhällsekonomiskt kostnadseffektiva och hållbara gentemot unionsrätten. Statskontoret noterar att betänkandet i mycket begränsad utsträckning beaktar den samhällsekonomiska kostnadseffektiviteten i de förslag som ges. I stället anges kostnadseffektiviteten för minskad klimatpåverkan i tre steg (låg, medel eller hög). Något underlag för dessa bedömningar redovisas inte. Som visas i det särskilda yttrandet av Bengt Kriström kan utredningens förslag ha mycket kännbara samhällsekonomiska effekter, varför utredningen i denna del inte utgör ett tillräckligt beslutsunderlag. Utredningen bör därför kompletteras med mer utförliga samhällsekonomiska bedömningar av de förslag som ges.

Utredningen föreslår att energiskatten på dieselbränsle med hänvisning till att de samhällsekonomiska kostnaderna ska internaliseras i priset och att det ska ske på samma sätt för olika bränslen. Statskontoret delar utredningens utgångspunkter för förslaget, dvs. att de samhällsekonomiska kostnaderna bör internaliseras fullt ut och på samma sätt för olika bränslen.

Enligt direktiven skulle utredningen analysera om åtgärder och styrmedel är hållbara gentemot unionsrätten. Även där finns avvikande uppfattningar i särskilda yttranden. Statskontoret har inte haft möjlighet att i detalj bedöma om utredningens förslag är förenliga med unionsrätten. Vår bedömning är att denna fråga inte analyserats tillräckligt av utredningen.

### **Styrning och uppföljning**

Att uppnå målet om en fossilfri fordonstrafik till år 2030 kräver en mycket stor omställning i samhället. Många olika samhällsområden kommer att beröras och det kommer att krävas en stark styrning och beslut från regering och riksdag som stödjer denna omställning. Vissa paralleller finns till det generationsmål som satts upp inom ramen för miljömålssystemet. För att nå detta mål krävs, precis som för målet om en fossilfri fordonstrafik, en omfattande samhälls-



omställning. I Statskontorets rapport Styrningen och arbetet inom miljömålssystemet (2014:10) diskuteras bl.a. de speciella utmaningar som finns kring styrningen av miljömålssystemet och andra tvärssektoriella frågor. De slutsatser som redovisas i rapporten bör i delar även kunna vara aktuella i arbetet för att nå målet om en fossilfri fordonstrafik.

Utredningen konstaterar att det behövs kontrollstationer t.ex. vart fjärde år, där utvecklingen av utsläpp, energieffektivitet, transportutveckling och andel förnybar energi följs upp tillsammans med en analys av införda styrmedel. Detta föreslås göras inom ramen för ordinarie kontrollstationer för klimatpolitiken. Kontrollstationernas roll behöver förtydligas för att även fungera för att omfatta målet om fossilfri fordonstrafik. Utifrån resultaten vid kontrollstationerna föreslås vid behov justering av befintliga styrmedel och förslag på nya styrmedel för att säkerställa att målen uppfylls.

Statskontoret anser att de föreslagna kontrollstationerna och slutsatserna från dessa är mycket viktiga för att säkra att målet om en fossilfri fordonstrafik år 2030 ska kunna nås. Att följa upp hur nära eller långt ifrån målet vi är i Sverige, är dock inte tillräckligt. Även beslut och åtgärder utifrån resultatet i kontrollstationerna behöver tas, i första hand av regeringen och riksdagen. Här kan också paralleller dras till miljömålssystemet, där återkommande utvärderingar har konstaterat att de flesta mål inte kommer att nås till år 2020. Detta gäller även den senaste fördjupade utvärderingen. För att nå dessa mål i högre grad hade det varit nödvändigt med mer kraftfulla åtgärder utifrån de tidigare utvärderingarna. Statskontoret menar att motsvarande förutsättningar gäller för prioriteringen om en fossilfri fordonstrafik år 2030 och kontrollstationerna på väg mot denna.

Generaldirektör Yvonne Gustafsson har beslutat i detta ärende. Utredningschef Erik Nyberg och utredare Ola Norr, föredragande, var närvarande vid den slutliga handläggningen.

Yvonne Gustafsson

Ola Norr