

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-09-01
Besvaras senast
2020-09-15

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:466 Koldioxidpriset och infrastrukturplaneringen

I juni 2019 höjde Trafikverket, efter rekommendation av ASEK-gruppen (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn), den rekommenderade värderingen av utsläpp från koldioxidekvivalenter från 1,14 till 7 kronor per kilogram. Med anledning av detta har sedan Trafikverket beslutat att det nya kalkylvärdet ska ligga till grund för deras egna analyser från och med den 1 maj i år.

Priset på koldioxid har länge varit föremål för forskares uppmärksamhet. Mottagaren av 2018 års ekonomipris till Nobels minne, William Nordhaus, har under decennier utvecklat klimatekonomiska modeller för att ta fram den optimala klimatpolitiken. Det pris som Nordhaus definierade som kostnaden för ett extra kilo utsläppt koldioxid motsvarar 0,3 kronor – betydligt lägre än den tidigare svenska bedömningen om 1,14 kronor och i direkt kontrast till den nu aktuella kostnaden om 7 kronor.

Det blev mycket uppmärksammat när en forskargrupp där även tre svenska forskare ingick under sommaren med hjälp av färskare data kom fram till ett annorlunda resultat. Forskargruppen presenterade sina resultat i den ansedda tidskriften *Nature Climate Change* och landade då på en nivå tre gånger så högt som Nordhaus, motsvarande 1 krona per kilo. Detta ligger också i linje med de klimatmål som sattes upp i Paris där ökningen av jordens medeltemperatur hålls under 2 grader men eftersträvas ligga under 1,5 grader.

EU-kommissionen rekommenderar 1 krona per kilo för att EU-länderna ska uppfylla Parismötets målsättningar.

Det kraftigt höjda kalkylvärdet för priset på koldioxid som enligt Trafikverket ska gälla i Sverige stödjer sig i ASEK-gruppens utgångspunkt på den maximala reduktionspliktsavgiften. Reduktionspliktsavgiften fastställs av Regeringskansliet. Genom att använda den lagligt maximala reduktionspliktsavgiften om 7 kronor uppnåddes det underlag som ligger till grund för det höga priset på koldioxid.

Samtidigt konstaterar Trafikanalys i Bilaga 4 *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – rapport 2020* att kostnaderna är kraftigt överdrivna i relation till den riktiga kostnad som drivmedelsproducenterna möter för att uppnå reduktionsplikten. Syftet med reduktionspliktsavgiften är

att skapa incitament för att uppnå reduktionsplikten. Med Regeringskansliets avgiftssättning hamnar kostnaden långt över priset för att reducera koldioxidutsläpp och tappar förankringen med befolkningens betalningsvilja. Den aggressivt satta avgiften riskerar, med sin bristande förankring i instrumentets villkor, att underminera förtroendet för såväl prissättningen som de institutioner som sätter den.

Trafikanalys finner också att Regeringskansliets bedömningar av kostnaden för att minska utsläppen av koldioxid respektive drivmedel sattes ”ungefärligt” och med ”säkerhetsmarginal för oväntade höjningar av världsmarknadspriset på biodrivmedel”. Med den stora vikt som den nya koldioxidvärderingen får anser Trafikanalys att ”större krav på underlagets exakthet borde vara eftersträvansvärt”.

Höjningen från 1,14 till 7 kronor har beskrivits som ”en revolution i det tysta” och förändrar förutsättningarna för de olika trafikslagen att möta sina samhällsekonomiska marginalkostnader. För personbilstrafiken innebär förändringen att man inte längre klarar kostnaderna. För sjöfarten innebär beskedet att förmågan att bära sina samhällsekonomiska kostnader blir så svag att samhället därmed på något sätt även bör börja flytta gods bort från sjöfarten. För tågtrafiken blir det tvärtom. För regeringen kan detta tänkas vara väldigt välkommet, eftersom det ger förutsättningar att göra en helt ny bedömning av höghastighetsbanans förutsättningar att finansieras.

Den extrema bedömningen av priset på koldioxid blir så tungt vägande att andra samhällsekonomiska underlag i jämförelse får en mycket blygsam roll. Arbete med trafiksäkerhet, buller och olika hälsofarliga emissioner blir försumbara i jämförelse med koldioxidens kostnad.

Med anledning av ovanstående vill jag ställa följande frågor till infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Hur förhåller sig ministern till att Sveriges infrastrukturprojekt ska stödja sig på kalkylvärden som skiljer sig så markant från den etablerade forskningens syn på priset på koldioxid?
2. Avser ministern att förändra infrastrukturpolitikens mål för sjöfarten, luftfarten och personbilstrafiken till följd av det höjda kalkylvärdet?

3. Avser ministern att göra andra trafikpolitiska avvägningar såsom trafiksäkerhet, buller eller hälsofarliga emissioner då deras kalkylerade kostnader blir så obetydliga i jämförelse med kostnaden för koldioxidutsläpp?

.....
Magnus Jacobsson (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander