

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
Diariet
GD kansli
anna.m.carlsson@regeringskansliet.se

Trafikverkets remissyttrande gällande Energimarknadsinspektionens rapport "Samhällsekonomiska analyser vid investeringar i stamnätet för el"

Sammanfattning

Trafikverket ser positivt på utvecklingen av samhällsekonomiska bedömningar som underlag för beslut om investeringar i infrastruktur, i syfte att främja en samhällsekonomiskt effektiv resurshållning. Analysramverket bygger på samma teoribildning som ASEK rekommenderar för utvärdering av åtgärder inom transportsektorn. Trafikverket ser dock vissa risker med den föreslagna metodiken; dels vad gäller dubbelräkning av effekter och dels att andra perspektiv blandas in i den samhällsekonomiska analysen.

Yttrande

Trafikverket ser positivt på utveckling och tillämpning av samhällsekonomiska bedömningar vid beslut om investeringar i infrastruktur i syfte att främja en samhällsekonomiskt effektiv resurshållning.

Analysramverket som föreslås gälla i kapitel 4 bygger på samma teoribildning som ASEK rekommenderar för utvärdering av åtgärder inom transportsektorn. Grunderna återfinns i den nationalekonomiska teorins kostnadsnyttoanalys och kostnadseffektivitetsanalys. Enligt rapporten föreslås t.ex. samma diskonteringsränta som ASEK. En skillnad gentemot ASEK är att skattefaktor på investeringskostnaden ej föreslås tillämpas.

Ytterligare en skillnad gentemot ASEKs riktlinjer är att investeringens effekter även utanför landets gränser inkluderas i analysen. Generellt sett brukar analyser gjorda av svenska myndigheter spegla effekter för det svenska samhället. Om effekter även utanför landets gränser inkluderas i kalkylen bör samma avgränsning göras för hela analysen, t.ex. en analys som gäller Norden eller EU. Är frågan avgränsad till att gälla Sverige, bör effekterna i Sverige ingå. Finns det effekter utanför landets gränser kan ju dessa redovisas separat, men dessa bör generellt sett inte ingå i den samhällsekonomiska bedömningen.

Vid ett flertal tillfällen i kapitel 5 nämns att det finns risk för dubbelräkning av effekter, exempelvis för effekten balanssäkerhet. Trafikverket rekommenderar i sina egna riktlinjer att man i fall där det finns risk för dubbelräkning bör vidta extra försiktighet för att vara säker på att undvika detta i kalkylerna. Vidare ställer riskerna för dubbelräkning extra höga krav på kompetensen hos de som genomför analyserna och hos granskarna, då detta kan vara svårt att hitta för någon som inte är väl insatt i området.

Kapitel 6 behandlar alternativ till investeringar i förstärkt överföringskapacitet. Trafikverket ser positivt på att fler möjliga alternativa lösningar (förutom investeringar) analyseras såsom behovet av att överföra el, minska efterfrågan, nyttja befintlig elinfrastruktur på ett annorlunda sätt osv. Här finns tydliga kopplingar till "fyrstegsprincipen" som Trafikverket arbetar efter inom transportområdet.

I kapitel 3 anges "Nätkoncession för stamledning får endast meddelas om anläggningen är samhällsekonomiskt lönsam". Trafikverket noterar att förslaget att endast genomföra investeringar i stamnätet om den samhällsekonomiska bedömningen visar på lönsamhet är ett hårdare krav än vad som finns för statlig transportinfrastruktur, där lönsamhet inte är ett krav utan en styrande aspekt bland flera (däribland fördelningsanalys och transportpolitisk måluppfyllelseanalys). Kravet kan möjligtvis innebära ökad risk för



felaktiga incitament att överdriva nyttoströmmen i analyserna. En ytterligare fråga är hur väl man i varje fall kan fastställa den absoluta lönsamheten? Denna beror ju av hur väl man kan kalkylera och bedöma (kvantitativt och kvalitativt) åtgärdens effekter samt hur sammanvägningen av dessa går till. När det gäller investeringar i transportinfrastruktur är det ofta den samhällsekonomiska lönsamheten i relativa termer (mellan olika åtgärder) som används som prioriteringsprincip snarare än den absoluta lönsamheten.

Kapitel 3 behandlar även frågan om oberoende hos granskare av de samhällsekonomiska bedömningarna. Kravet på oberoende och kompetens hos granskare blir än viktigare när man sätter risken för dubbelräkning i samband med kravet på att investeringarna måste vara samhällsekonomiskt lönsamma.

En slutlig synpunkt är att den samhällsekonomiska analysen/bedömningen bör renodlas från övriga perspektiv. I kapitel 5 föreslås "kostnadseffektiv politisk måluppfyllelseanalys" inkluderas i den samhällsekonomiska bedömningen. Denna bör lyftas ur och redovisas separat. Den samhällsekonomiska analysen bör endast innehålla samhällsekonomiska effekter och man bör inte blanda olika perspektiv pga. risk för dubbelräkning. Trafikverkets utvärdering av olika åtgärder utgår alltid från tre olika perspektiv; samhällsekonomisk analys, fördelningsanalys och politisk måluppfyllelseanalys. Vidare, när det gäller utsläpp kopplade till ledningsinfrastruktur hänvisas i rapporten till Svenska kraftnäts verktyg för livscykelanalys. Miljöpåverkan ur ett LCA-perspektiv kan vara intressant i sig, men effekterna bör inte ingå i en samhällsekonomisk analys pga. risk för dubbelräkning.

Ett förslag från Trafikverkets sida är att renodla den samhällsekonomiska bedömningen till just samhällsekonomi, lägga till en ytterligare bedömningsaspekt – kostnadseffektiv politisk måluppfyllelseanalys - samt lätta upp det strikta kravet på investeringarnas samhällsekonomiska lönsamhet. Förslag till skrivning "Nätkoncession för stamledning får endast meddelas om anläggningen kan bedömas vara samhällsekonomiskt lönsam och/eller att den kan motiveras utifrån en kostnadseffektiv politisk måluppfyllelseanalys. Vilka grunder som finns för det beslut som tas skall alltid redovisas öppet och transparent."

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Therése Olsson, enheten Samhällsekonomi. I den slutliga handläggningen har chef för verksamhetsområde Planering Stefan Engdahl och tillförordnad chef för avdelning Expertcenter Peo Nordlöf deltagit. Samråd har skett med Sten Hammarlund, central funktion Strategisk utveckling.

Lena Erixon
Generaldirektör