

Miljömålsrådet

Redovisning av samverkansåtgärden Metodik för samhällsekonomisk analys av regleringar

Det här har vi gjort

Transportstyrelsen har arbetat med att ta fram en metodik som ska förbättra möjligheten att kunna avgöra hur en regel bör utformas för att ge avsedd effekt.¹ Den åtgärd som Miljömålsrådet har beslutat om är en spin-off på ett externt forskningsprojekt initierat av Transportstyrelsen och finansierat av CTS, Centrum för Transportstudier. Trafikverket har deltagit som referens via ASEK och Tillväxtverket har fått löpande information om uppdraget. Miljö och hälsa har inte studerats specifikt i huvudstudien men ingår som externa effekter på samhället i övrigt i den samhällsekonomiska analysen.

Resultat

Huvudprojektet, som miljömålsrådsåtgärden är en del av, har resulterat i ett antal rapporter. Främst delrapport 1² berör åtgärden som miljömålsrådet beslutat om. Resultaten visar att konsekvensutredningar oftast genomförs parallellt med att föreskriften utfärdas. Konsekvensutredningen blir därför framförallt ett beslutsunderlag som stödjer beslutet att reglera, oavsett om reglering är det effektivaste styrmedlet eller inte för att uppnå önskad effekt.

Utredningsarbetet tenderar att ha stort fokus på effekter för företag medan andra centrala delar som är nödvändiga för att göra en samhällsekonomisk analys saknas. Exempelvis har effekterna på samhället i övrigt, där bland annat miljö ingår, blivit bedömda i endast 31 procent av granskade föreskriftsändringar. Av dessa 31 procent har dock effekterna specifikt på miljö beskrivits i mycket liten omfattning. Oftast har utredaren bara angett

¹ Ett forskningsprojekt inom ramen för Centrum för transportstudier (CTS) och leds av Transportstyrelsen med VTI som vetenskapligt ansvarig. Trafikverket deltar med en referensperson i projektet (inom ASEK)

² Samhällsekonomisk analys i regelgivningsarbetet. Transportstyrelsen 2016

att förslaget inte har några miljöeffekter. Detta resultat är alltså rent kvantitativt huruvida någon bedömning har gjorts, och säger inget om kvaliteten på bedömningen.

Möjliga orsaker till bristerna i konsekvensutredningarna, inklusive externa miljöeffekter, är nationella krav på konsekvensutredningar, nuvarande fokus på utveckling av samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler för infrastrukturplaneringen, frågeställningarnas bredd och arbetsprocessen.

Rapporten presenterar förslag på inriktning av det fortsatta arbetet både inom myndigheten och i det fortsatta forskningsprojektet. Ett utvecklingsarbete har redan påbörjats på Transportstyrelsen om hur konsekvensanalyserna generellt, och därmed även miljöbedömningarna, kan bli bättre. Mål för miljöbedömningar i regelgivningsprocessen har inkluderats i myndighetens miljöledningssystem och här har resultatet av den genomförda åtgärden gett nyttig kunskap om lämpliga metoder för uppföljning etc.

För mer information om arbetssätt och resultat se delrapport 1 från huvudprojektet.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/trafikslagsovergripande/samhallsekonomisk-analys-i-regelgivningsarbetet/>

Effekt i miljön som åtgärden lett till

Målet för myndigheten är att bli bättre på att kartlägga effekter av olika åtgärder för att kunna bedöma vad som är effektiva styrmedel. På sikt är syftet att metodiken för samhällsekonomisk analys av regleringar ska leda till styrmedel som indirekt ger ett större bidrag till måluppfyllelse. Det mål som i huvudsak berörs är det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. De miljö kvalitetsmål som är prioriterade inom de transportpolitiska målen och som Transportstyrelsens regler främst påverkar är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Ingen övergödning, Bara naturlig försurning, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Kommunikation av projektet

Kommunikationen av projektet har främst skett inom ramen för huvudprojektet som bland annat har presenterats på ett seminarium som anordnats av ITF-OECD³. De mer specifika slutsatserna kring miljö som framkommit i spin-off åtgärden används främst i det interna utvecklingsarbetet på Transportstyrelsen.

³ International Transport Forum, tillhör OECD och har 57 medlemsländer. De är politiskt oberoende arbetar bland annat med policy frågor.