

# Hållbar policy – utvärderingar av transportpolitiska styrmedel

---

Rapport: 2024:2

Datum: 2024-05-08

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Omslagsbild: Mostphotos

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2024-05-08

# Förord

Trafikanalys huvuduppgift är att utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Myndigheten ska också utveckla metoder för utvärdering. Syftet med det här projektet har varit att svara upp mot dessa uppgifter genom att ställa samman och att dra lärdomar från tidigare genomförda utvärderingar och därmed bygga en grund för den fortsatta utvecklingen av Trafikanalys arbete.

I rapporten presenteras en kunskapssammanställning över ex-postutvärderingar av transportpolitiska styrmedel i en svensk kontext sedan de befintliga transportpolitiska målen antogs av riksdagen 2009. Baserat på denna kunskapssammanställning föreslås också några inriktningar för fortsatta analyser och slutsatser som kan vara värdefulla för Trafikanalys arbete med utformning av styrmedelsförslag, utvärderingar och uppföljningar.

Projektledare har varit Anders Brandén Klang. Övriga medarbetare har varit Eva Lindborg, Mikael Levin och Lisa Eriksson. Rapporten är skriven i samverkan med Kelsey Oldbury, VTI.

Stockholm, maj 2024

Mattias Viklund

Generaldirektör

---

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>7</b>
1.1 Trafikanalys uppdrag .....	7
1.2 Syfte och mål .....	7
1.3 Definitioner av begrepp .....	7
<b>2 Metod .....</b>	<b>9</b>
2.1 Litteratursökning .....	9
2.2 Bearbetning och analys .....	9
2.3 Utvärdering i tre dimensioner .....	10
<b>3 Resultat .....</b>	<b>13</b>
3.1 Utvärderingar som ingått i studien .....	13
3.2 Utvärderingar av ekonomiska styrmedel .....	15
3.3 Utvärderingar av juridiska styrmedel .....	20
3.4 Utvärderingar av övriga styrmedel .....	24
3.5 Styrmedel inom andra politikområden .....	27
3.6 Förutsättningar för goda utvärderingar .....	30
<b>4 Slutsatser .....</b>	<b>35</b>
4.1 Utvärdering för en effektiv och hållbar policy .....	35
4.2 Slutsatser per styrmedelskategori .....	36
4.3 Övriga observationer .....	37
<b>5 Diskussion om kommande analyser .....</b>	<b>39</b>
5.1 EU:s transport- och klimatpolitik .....	39
5.2 Socialt hållbar och accepterad omställning av transportsystemet .....	39
5.3 Jämförelser med tidigare styrmedel .....	40
5.4 Lärdomar inför kommande analyser .....	41
<b>Källförteckning .....</b>	<b>43</b>
<b>Bilaga Förteckning över ingående utvärderingar i studien .....</b>	<b>46</b>



---

# Sammanfattning

Den här rapporten presenterar en kunskapssammanställning över ex-postutvärderingar av transportpolitiska styrmedel i en svensk kontext sedan de befintliga transportpolitiska målen antogs av riksdagen 2009. Baserat på denna kunskapssammanställning föreslås också några inriktningar för fortsatta analyser.

En effektiv policy bör hamna tillräckligt högt utifrån kriterierna effekt, effektivitet och acceptans. För att en effektiv policy ska vara hållbar krävs även att styrmedlet är robust över tid, samtidigt som den är balanserad i relation till proportionalitet och andra politikområden. Att utvärdera styrmedel är viktigt för politikens legitimitet och för att säkerställa att begränsade resurser används på ett sätt som uppnår både effekt och effektivitet. Att genomföra en utvärdering är dock en komplex uppgift, då styrmedel inte låter sig studeras i laboratoriemiljö, utan alltid verkar i ett sammanhang där många andra faktorer också påverkar den utveckling som kan observeras.

Med policy avser vi den politiska operationaliseringen som leder till åtgärder som påverkar utvecklingen av ett politikområde. I en politisk kontext kan vi säga att en policy föreligger om tre komponenter finns på plats. Det måste finnas:

- uppsatta mål för politikområdet,
- en handlingsplan eller en strategi som beskriver vägar att följa för att nå målet, samt
- en politisk förmåga och handlingskraft uttryckt i fastställda styrmedel för att leda utvecklingen in på de vägar som pekats ut.

Denna studie hör hemma inom området policyevaluering, det vill säga utvärdering av den offentliga politikens åtgärder som syftar till att undersöka de olika effekterna eller genomförandet av ett styrmedel, liksom implementeringsprocessen (Wollmann 2017). Dessa omnämns vanligen som ex-post (efterhands) studier och denna typ av utvärdering har varit i fokus för föreliggande studie. För att samla in relevanta studier genomfördes en litteratursökning av biblioteket vid VTI efter att de hade informerats om studiens syfte och omfattning. 29 dokument valdes slutligen ut på grundval av kriterierna att studierna skulle ha utförts efter 2010 och att utvärderingen av ett styrmedel var en central del i studiens syfte.

Dessa utvärderingar analyserades och kategoriserades efter vilken huvudtyp av styrmedel utvärderingen behandlat, och vilket insatsområde inom transportpolitiken som styrmedlet haft som huvudsakligt fokus.

Merparten av de utvärderingar som vi har analyserat har rört styrmedel som syftar till att uppnå en målsättning under hänsynsmålet. Allra vanligast har varit utvärderingar av styrmedel som syftar mot etappmålet för växthusgasutsläpp till år 2030.

Det förefaller vara vanligare att ekonomiska styrmedel utvärderas än styrmedel generellt. Alla ekonomiska styrmedel innebär att prisbild och efterfrågan kommer att påverkas på olika sätt, och det bör finnas en klar bild över de fördelningspolitiska effekter som kan uppstå.

När det gäller juridiska styrmedel kan de ha en starkt styrande verkan, men också vara utformade på sätt som gör det svårt att avgöra om de överhuvudtaget bidragit till en förändring. Det behöver finnas en funktion för tillsyn av efterlevnad för att avgöra om ett juridiskt styrmedel får den effekt som avsetts.

Bland övriga styrmedel finns exempel på flera olika typer av insatser. Gemensamt för dem alla och också för de ekonomiska och juridiska styrmedlen är att alla innehåller informations- och

kommunikationsinsatser. Sådana insatser är viktiga för att få acceptans för styrmedel vilket är en förutsättning för att de ska kunna bibehållas över tid. Att ta hänsyn till och eventuellt kompensera för fördelningseffekter kan också bidra till att höja acceptansen för styrmedlet.

Transportområdet har beröringspunkter med flera andra politikområden, och styrmedel inom dessa kan också få betydelse för transportsystemets utveckling. Miljö- och klimatpolitik, folkhälsopolitik, näringspolitik och regional utveckling är exempel på några politikområden som med sina respektive styrmedel också påverkar transportsystemet. När målkonflikter uppstår mellan politikområden måste styrmedel utformas med stöd av balanserade avvägningar.

Resultaten visar att det är en komplex uppgift att utvärdera styrmedel. Det är sällan möjligt att särskilja styrmedlets effekter från förändringar som beror på andra faktorer. Inte sällan saknas nödvändiga underlag för att göra fullständiga utvärderingar, och ibland har utvärderingarna genomförts så nära i tid att de fullständiga effekterna ännu inte kan observeras. När många styrmedel verkar parallellt är det viktigt att de är samordnade, och inte motverkar varandra.

Att ha ett fokus på hur ett styrmedel ska utvärderas redan när det utformas kan ge bättre förutsättningar för att åstadkomma värdefulla utvärderingar. Viktiga saker att beakta både vid utformning av styrmedel, och i utvärderingen av dem är effekt, effektivitet och acceptans. Det finns exempel i de utvärderingar som vi studerat på hur styrmedel kan bedömas och justeras för bättre möta upp dessa aspekter.

Rapporten pekar avslutningsvis ut några projektförslag som Trafikanalys ser som angelägna att gå vidare med:

- Följa den fortsatta utvecklingen av EU:s klimatpolitiska mål, strategier och styrmedel och göra fortlöpande analyser av hur svensk transportpolitik kommer att påverkas.
- Studera vad som gjorts i andra länder för att åstadkomma en socialt hållbar och accepterad omställning av transportsystemet.
- Jämföra styrmedel som tidigare har använts i syfte att påverka fordonsflottans utveckling, och analysera hur dessa har samverkat med omvärldsfaktorer. Finns det paralleller mellan utvecklingen för etanolfordon runt 2010 och elfordonsutvecklingen efter avskaffandet av miljöbilspremierna?

---

# 1 Inledning

## 1.1 Trafikanalys uppdrag

Av Trafikanalys instruktion<sup>1</sup> framgår det att myndighetens huvuduppgift är att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Som ett led i att stärka myndighetens förmåga att göra den typen av utvärderingar och analyser har Avdelningen för utvärdering och nulägesanalys tagit fram denna kunskapssammanställning.

## 1.2 Syfte och mål

Syftet med projektet är att bygga en grund för den vidare utvecklingen av Trafikanalys kompetens och förmåga att analysera och utvärdera styrmedel inom transportpolitikens område.

Målet med rapporten är att presentera en kunskapssammanställning över ex-post-utvärderingar av transportpolitiska styrmedel i en svensk kontext sedan de befintliga transportpolitiska målen antogs av riksdagen 2009. Baserat på denna kunskapssammanställning föreslås också några inriktningar för fortsatta analyser.

## 1.3 Definitioner av begrepp

I rapportens titel används begreppet "hållbar policy". För att förtydliga hur detta begrepp ska förstås i den här rapporten följer här några definitioner.

Med policy avser vi den del av det politiska verksamhetsfältet som framgår av Figur 1.1. Det skulle kunna beskrivas som den politiska operationaliseringen som leder till åtgärder som påverkar utvecklingen av ett politikområde.

I en politisk kontext kan vi säga att en policy föreligger om tre komponenter finns på plats. Det måste finnas:

- uppsatta mål för politikområdet,
- en handlingsplan eller en strategi som beskriver vägar att följa för att nå målet, samt
- en politisk förmåga och handlingskraft uttryckt i fastställda styrmedel för att leda utvecklingen in på de vägar som pekats ut.

Om alla dessa komponenter finns kan vi säga att det föreligger en policy, till och med en effektiv policy eftersom den kan antas bidra till att de uppsatta målen nås.<sup>2</sup> Men om någon del saknas kan vi inte tala om policy, utom möjligen som bristfällig eller ofullständig policy. På riksnivå hör dessa komponenter vanligen till saker som uttrycks i propositioner som läggs till Riksdagen för beslut.

Styrmedlen måste också vara tillräckliga för att göra det sannolikt att det utpekade målet ska nås. Så här långt skulle vi kunna säga att det vi beskrivit skulle kunna kallas för effektiv policy.

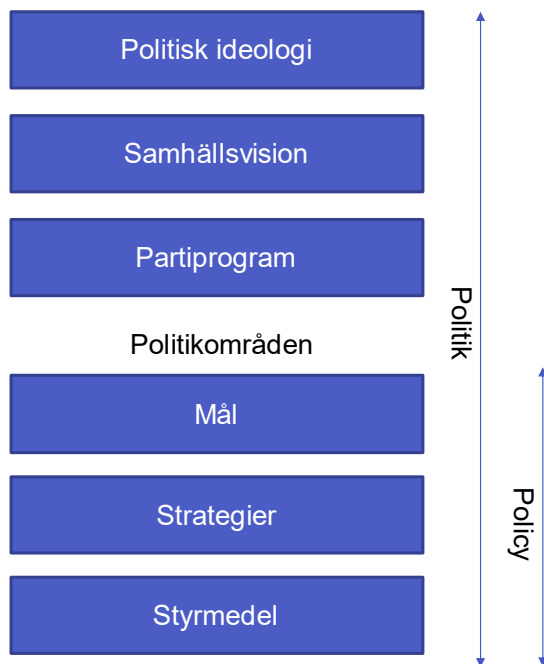
---

<sup>1</sup> Förordning SFS (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

<sup>2</sup> Vi resonerar mer om begreppet effektiv policy i senare avsnitt.

För att policyn dessutom ska vara hållbar krävs att policyns målformulering inte står i ett motsatsförhållande till ett annat hållbarhetsmål. Ett motsatsförhållande skulle kunna vara en olösbar målkonflikt, det vill säga att policyns mål skulle omöjliggöra uppfyllandet av ett mål för långsiktig hållbarhet.

I den här studien har vi också valt att inkludera ytterligare ett kriterium i bedömningen av "hållbar". Det är att de styrmedel som föreslås är robusta över tid, så att de kan bibehållas och anpassas över tid i takt med att transportsystemet och omvärlden utvecklas.



Figur 1.1. Definition av policy i en politisk kontext. En komplett policy omfattar mål, strategier och styrmedel.

Robusthet är viktigt eftersom transportsystemens utveckling är trögriktig, vilket bland annat innebär att investeringar i farkoster och framför allt infrastruktur görs på mycket lång sikt. Osäkerhet om hur olika delar av en policy kommer att utvecklas kan därför göra att nödvändiga investeringar inte kommer till stånd.

Samtidigt får en policy inte vara för rigid. Om utpekade strategier och styrmedel inte tycks leda till en förväntad utveckling behöver det finnas en beredskap att ompröva dem. Detsamma gäller även om fastställda mål bedöms vara otillräckliga eller oförenliga med andra mål.

I den transportpolitiska kontexten har Sverige sedan 2009 en målstruktur som består av ett övergripande mål samt två jämbördiga underliggande mål, funktionsmålet och hänsynsmålet. För hänsynsmålet finns fastställda etappmål avseende trafiksäkerhet och växthusgasutsläpp, med 2030 som mållår. I den ursprungliga propositionen föreslog dåvarande regeringen ett antal preciseringar av funktionsmålet och hänsynsmålet, och dessa kan delvis sägas peka ut vilka strategier man avsåg att använda för att uppnå respektive mål. Under hänsynsmålet uttrycktes preciseringarna inom trafiksäkerhetsområdet redan från början som etappmål, det vill säga nivå- och tidsatta mål. Senare tillkom också ett etappmål avseende transportsektorns utsläpp av växthusgaser, som ersatte den ursprungliga preciseringen på området.

Till sist är det viktigt att understryka att en policy behöver betraktas i en politisk kontext. Detta innebär att en policy i realiteten inte kan isoleras till ett politikområde, utan behöver betraktas med avseende på potentiella konsekvenser på alla områden. Policyn behöver också vara balanserad när det gäller proportionalitet, det vill säga att de åtgärder som vidtas inte ska vara mer ingripande än vad som är nödvändigt för att nå de mål som eftersträvas med åtgärden.



---

## 2 Metod

Denna studie hör hemma inom området policyevaluering, det vill säga utvärdering av den offentliga politikens åtgärder som syftar till att undersöka de olika effekterna eller genomförandet av ett styrmedel, liksom implementeringsprocessen (Wollmann 2017). Dessa omnämns vanligen som ex-post (efterhands) studier och denna typ av utvärdering har varit i fokus för föreliggande studie. En analys ex-post kan generellt definieras som den retrospektiva studien av ett styrmedels inverkan. Ett begrepp som är närbesläktat till tillvägagångssättet ex-post är analys ex-ante. Studier ex-ante tillämpas i allmänhet före implementeringen av ett styrmedel för att bedöma de möjliga framtida effekterna av ett visst styrmedel. Inom styrmedelsstudier dominerar ofta tillvägagångssättet ex-ante, och forskare noterar att utvärderingar ex-post får mindre uppmärksamhet från såväl akademiker som praktiker (Nicolaisen och Driscoll 2016, Lång och Björk 2021).

### 2.1 Litteratursökning

För att samla in relevanta studier genomfördes en litteratursökning av biblioteket vid VTI efter att de hade informerats om studiens syfte och omfattning. Vid litteratursökningen användes följande källor: den nationella bibliotekskatalogen vid VTI, SwePub, Scopus och Trid. Dessa databaser täcker en mängd olika typer av publikationer från akademiska tidskrifter till rapporter från svenska institutioner och andra organisationer inom transportsektorn. En mångfald av engelska och svenska söktermer användes. Sökningen genererade tillsammans 64 abstract från Scopus, SwePub och Trid samt 152 abstracts från bibliotekskatalogen hos VTI. Dessa abstracts lästes sedan igenom och eventuellt relevanta studier urskildes. Dessa studier laddades sedan hem för noggrannare läsning. Fortsatta studier hämtades också genom snöbollsmetoden ur den litteratur som insamlats genom bibliotekssökningen, liksom studier ex-post påträffade i en tidigare rapport från VTI (Lång och Björk 2021) samt rekommendationer från kollegor på VTI. Liksom identifierat i tidigare studier om ex post-utvärdering av styrmedel (Lång och Björk 2021) har det även i föreliggande studie varit en utmaning att söka och identifiera ex-postutvärderingar, och processen att skanna av och sortera sökresultat har varit tidskrävande.

29 dokument valdes slutligen ut på grundval av kriterierna att studierna skulle ha utförts efter 2010 och att utvärderingen av ett styrmedel var en central del i studiens syfte.

### 2.2 Bearbetning och analys

De 29 dokumenten lästes sedan selektivt i enlighet med de främsta frågorna av intresse i den här studien. Några av dokumenten som fanns på listan är utförliga rapporter. Innehållsförteckningen i varje dokument utnyttjades till att urskilja de mest relevanta kapitlen. Dessa omfattade huvudsakligen: sammanfattning, introduktion, metoder, sammanfattningar av underavdelningar samt slutsats- eller diskussionskapitel. Nyckelord som relaterade till social hållbarhet, jämställdhet och fördelningseffekter användes också för genomsökning av dokumenten för att lokalisera möjliga referenser till dessa teman. Information från varje dokument sammanställdes i enlighet med de nyckelområden som är relevanta för den här studien, nämligen: de målramverk som styrmedlen avser att bidra till, inverkan av förändringar

i transportsystemet och omgivningen, hur ett styrmedel eller studien av det styrmedlet har beaktat social hållbarhet, jämställdhet och andra fördelningsfaktorer, avgränsningar i studierna som äventyrar långsiktigt hållbar transportförsörjning, metoder som använts samt slutsatser.

I vissa fall har endast specifika delar av en studie betraktats som representativa för ett tillvägagångssätt ex-post. De utvalda utvärderingarna bearbetades därefter i två steg. Dels genomfördes en analys av upphandlad konsult (VTI), och parallellt med det läste även projektets medarbetare på Trafikanalys samtliga utvärderingar. Respektive utvärdering klassades i en matris utifrån vilken typ av styrmedel som de studerat, och vilken del av transportsystemet som styrmedlet var utformat för att påverka ( Tabell 2.1).

Tabell 2.1. Matris för klassificering av styrmedelsutvärderingar.

Transportpolitiska mål antagna av Riksdagen				
Transportpolitiska strategier eller motsvarande angivna av regeringen				
Styrmedel	Insatsområden			
	1. Infra- struktur	2. Fordon och farkoster	3. Energi och driv- medel (introduktion av alt. bränslen och el)	4. Trafikarbete och beteenden (inkl. kollektivtrafikandelar och överflyttning)
Juridiska styrmedel				
Ekonomiska styrmedel				
Övriga styrmedel				

Utvärderingarnas resultat och slutsatser analyserades därefter med utgångspunkt från vilken huvudsaklig typ av styrmedel de behandlat, och utifrån denna indelning har vi sammanställt våra observationer i resultat. Studien har även föranlett oss att reflektera över vilka förutsättningar som krävs för att kunna göra goda utvärderingar. Våra slutsatser kring detta har sammanfattats i ett separat avsnitt i resultatdelen.

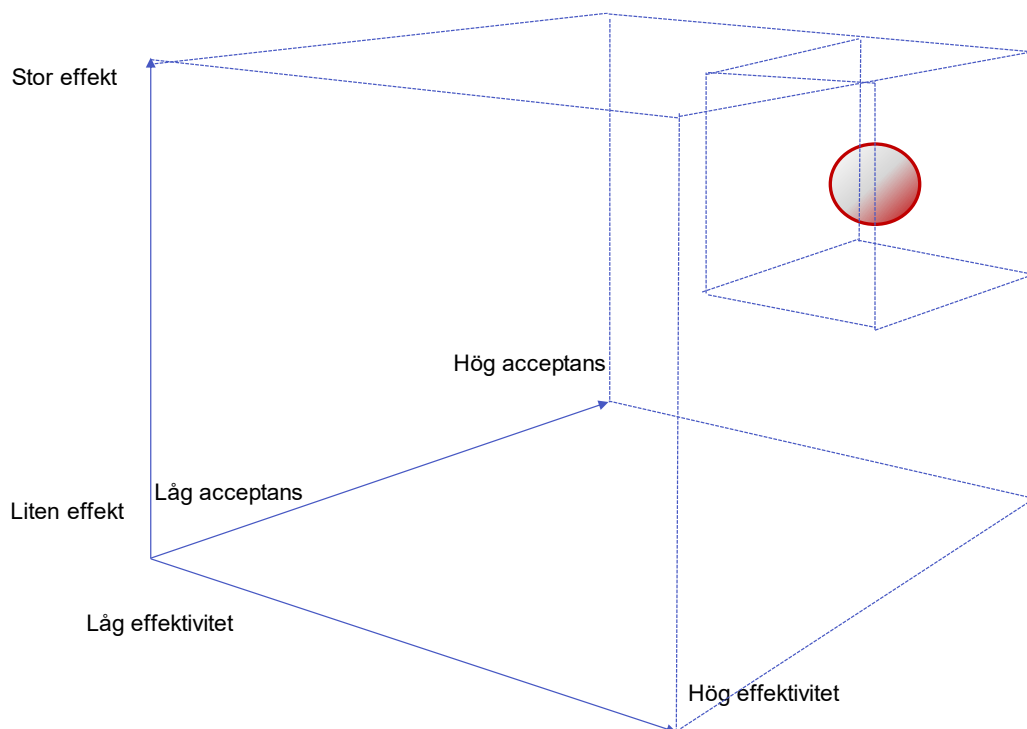
## 2.3 Utvärdering i tre dimensioner

En policy bör hamna tillräckligt högt utifrån kriterierna effekt, effektivitet och acceptans för att den ska kunna sägas vara effektiv. Dessa egenskaper är således eftersträvansvärda när ett styrmedel ska utformas och bör därmed också beaktas när samma styrmedel ska utvärderas:

- **Effekt.** Styrmedlet ska ha stor effekt i den meningen att det tydligt för oss närmare ett uppsatt mål.
- **Effektivitet.** Styrmedlet ska åstadkomma den eftersträvade effekten på ett resurssnålt sätt (i jämförelse med andra tänkbara styrmedel som kan ge motsvarande effekt).
- **Acceptans.** Styrmedlet ska kunna accepteras av dem som berörs och av allmänheten i stort, vilket är en förutsättning för att det ska kunna bibehållas över tid.

I denna rapport föreslår vi därför en teoretisk analysmodell som vi kallar *Styrmedelskuben*. Syftet är att med hjälp av den kunna resonera kring ett utvärderat eller planerat styrmedels egenskaper. Det går även att beskriva hur ett styrmedels förmåga att bidra till förändring skiftar över tid, när omvärldsfaktorer ändras. Det ideala styrmedlet placerar sig högt på alla

dessa skalor (Figur 2.1). Det finns dock saker att tänka på vid utformningen av styrmedel som kan bidra till att sträva uppåt på respektive skala.



**Figur 2.1. Styrmedelskuben.** Det ideala styrmedlet har stor effekt, kan genomföras med låg resursåtgång (hög effektivitet) och har hög acceptans bland de som berörs.

Styrmedel som fokuserar på faktorer med störst betydelse för det som behöver förändras har självfallet större betydelse för effekten än styrmedel som inriktats mot faktorer med liten påverkan på tillståndet. Det förefaller självklart, men genom att sätta det förväntade resultatet av styrmedlet i relation till vad som behöver uppnås går det ändå att förtydliga vilken potential som finns vilket i sin tur blir viktigt i kommunikationen med dem som berörs.

Om styrmedlet utformas med hänsyn till fördelningseffekter och kompletteras med informationsinsatser ökar sannolikheten för högre acceptans. Kompensationer för grupper som bedöms påverkas för negativt av styrmedlet kan också öka acceptansen.

Styrmedel som bedöms ge stor effekt per satsad resurs bör förstås prioriteras framför de som ger mindre effekt. För att säkerställa detta kan det exempelvis vara lämpligt att formulera nyckeltal som kan användas som kriterier för medelstildelning i ansökningsförfaranden och utvärdering för att säkerställa att styrmedlet leder till så effektiva åtgärder som möjligt.

För att nå ett uppsatt mål kan det för att nå en tillräcklig sammanlagd effekt vara nödvändigt att införa hela styrmedelspaket som också innehåller styrmedel som bedöms ge åtgärder med lägre effektivitet eller som har lägre acceptans eller bara har potential att bidra med en liten effekt. Många styrmedel med hög effektivitet och acceptans kan i teorin tillsammans räcka för att uppnå en hög effekt, även om det kan vara svårt att genomföra i praktiken. Samordningen mellan styrmedel måste då vara mycket välutvecklad.

I resultatdelen redovisar vi några exempel på hur styrmedelskuben kan användas som en tankemodell och som underlag för en diskussion i utvärderingssyfte.



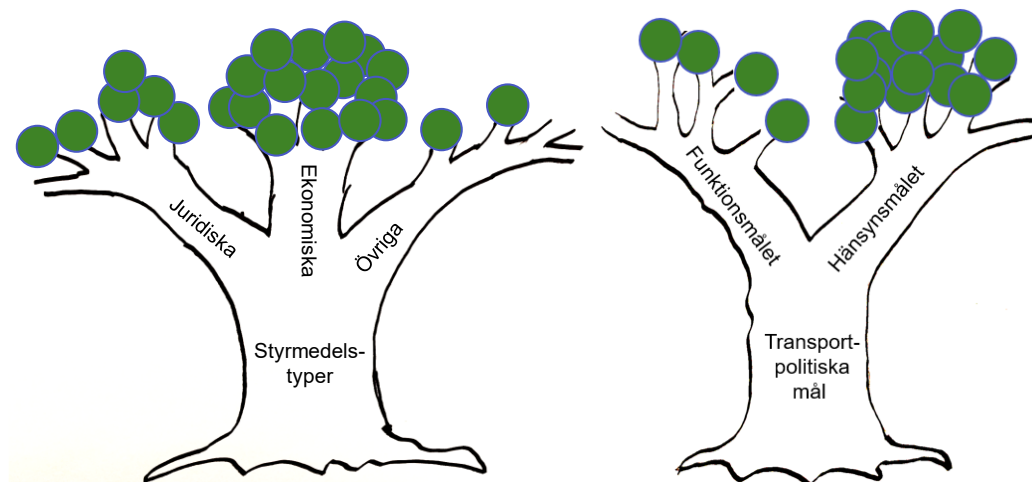
## 3 Resultat

### 3.1 Utvärderingar som ingått i studien

Styrmedel syftar till att förändra vilka beslut aktörer fattar. En grundläggande utmaning med att utvärdera hur ett styrmedel har fungerat är därför att försöka avgöra i vilken utsträckning ett förändrat beteende kan förklaras av styrmedlet, och i vilken utsträckning beteendeförändringen skulle kommit till stånd ändå beroende på andra faktorer än styrmedlet. Denna svårighet är något som alla utvärderingar som ingått i den här studien har mött, och som lösts med olika stor framgång. En fullständig förteckning av de utvärderingar som ingått i studien listas i en bilaga. Som framgår av bilagan har vissa styrmedel varit föremål för mer än en utvärdering.

#### Ekonomiska styrmedel inom hänsynsmålet mest utvärderade

En stor andel av de utvärderingar som hittats har varit inriktade på styrmedel som syftar till att uppnå klimatomställning inom transportområdet. Ekonomiska styrmedel (skatter, avgifter, bidrag och subventioner) är de som utvärderats mest frekvent. I några fall har det varit samma organisation som genomfört mer än en utvärdering eller uppföljning av ett och samma styrmedel, och i några fall har oberoende utvärderingar av samma styrmedel genomförts. Endast ett fåtal utvärderingar kan sägas ha ägnats åt styrmedel med fokus helt eller delvis på funktionsmålet.



Figur 3.1. De utvärderade styrmedlens fördelning mellan styrmedelstyper (vänster) och transportpolitiska målsättningar (höger). Observera att antalet "löv" inte helt överensstämmer med antalet utvärderingar eller antalet styrmedel, då vissa utvärderingar omfattat fler än ett styrmedel och vissa styrmedel utvärderats mer än en gång.

I analysen har vi också undersökt vilken del av transportsektorn som de utvärderade styrmedlen haft som målsättning att påverka. Av det kan vi se att det vanligaste styrmedlet i vår undersökning är ett ekonomiskt styrmedel som inriktat sig på att förändra fordonsflottans sammansättning med avseende på dess klimatpåverkan. Näst vanligast är ekonomiska styrmedel som är inriktade på energi och drivmedel, samt de ekonomiska styrmedel som syftar till att förändra trafikarbetet och beteenden, till exempel genom att öka kollektivtrafikandelar eller åstadkomma överflyttning mellan trafikslag.



Tabell 3.1. En sammanfattning av vilken typ av styrmedel och del av transportsystemet som täcks in i utvärderingarna. Observera att ett flertal utvärderingar och styrmedel kategoriseras i mer än en ruta i matrisen.

Styrmedel	Insatsområden			
	1. Infra- struktur	2. Fordon och farkoster	3. Energi och drivmedel (introduktion av alt. bränslen och el)	4. Trafikarbete och beteenden (inkl. kollektivtrafikandelar och överflyttning)
Juridiska styrmedel		Antal: 3	Antal: 4	
Ekonomiska styrmedel	Antal: 3	Antal: 15	Antal: 9	Antal: 9
Övriga styrmedel	Antal 6	Antal 6	Antal 6	Antal 5

Utvärderingarnas karaktär och syfte varierar också. I vissa fall har en utvärderande funktion fastslagits i samband med att det fattats beslut om att införa styrmedlet. I andra fall har en utvärdering gjorts på initiativ av den organisation som satts att administrera styrmedlet. Och i ytterligare andra fall har utvärderingen genomförts efter att den utvärderande myndigheten, som till exempel Riksrevisionen, bedömt det som angeläget. Det förekommer också att utvärderingar genomförs inom ramen för akademiska studier, både examensarbeten och forskning.

Det finns naturligtvis många andra styrmedel som används inom transportområdet men som inte har utvärderats sedan de nya transportpolitiska målen antogs. Att ekonomiska styrmedel har så stor plats bland de som har utvärderats är inte unikt för transportsektorn.

"Kostnadseffektivitet är dessutom viktigt för politikens legitimitet; styrmedel som medför onödigt höga kostnader för ekonomins aktörer riskerar att motarbetas, och innebär dessutom ett slöseri med samhällets resurser."

Ur "Kostnadseffektiva styrmedel i den svenska klimat- och energipolitiken?"  
Energimyndighetens rapport ER 2005:30

Det tycks finnas ett större tryck att utvärdera ekonomiska styrmedel än exempelvis regler och lagar, som sannolikt kan kopplas till en önskan om att satsade medel ska användas så effektivt som möjligt och därmed skapa största möjliga "nytta". Det illustreras av citatet från Energimyndighetens rapport här ovan (Energimyndigheten 2005).

### Använda metoder i de studerade utvärderingarna

Det har noterats att det allmänt finns en brist på standardiserade metoder för att utföra ex post-utvärderingar på nationell nivå vilket kan leda till problem beträffande jämförbarhet och potential för lärande (Nicolaisen och Driscoll 2016). Sammantaget omfattar de studerade dokumenten ett vidsträckt fält av metodologiska tillvägagångssätt som täcker både kvantitativa och kvalitativa metoder, ofta med en kombination av metoder inom samma utvärdering. Kvalitativa metoder som används omfattar intervjuer, gruppdiskussioner, frågeformulär och dokumentanalys. Kvantitativa metoder omfattar analyser av trafikdata, registerdata, statistiska sammanställningar, bearbetning av data från olika myndigheter eller organisationer,

---

kvasiexperimentella metoder såsom difference-in-difference<sup>3</sup>, även som syntetiska kontrollmodeller, en regression discontinuity<sup>4</sup> analys och ekonometrisk modellering.

I termer av indikationer på huruvida en viss metod för utvärdering hade planerats i samband med lanseringen av ett specifikt styrmedel, noterar en studie att en särskild metodologi hade utvecklats för att samla in data till det aktuella styrmedlet före dess implementering (Larsson och Svensson 2021). Andra etablerade källor till utvärderingsmetoder inbegrep även den metod som rekommenderas av Europeiska kommissionen för att utvärdera statliga subventioner (Energimyndigheten 2021), och en del av det metodologiska tillvägagångssättet till att utvärdera Klimatklivet utgick från en handbok framtagen av det brittiska finansdepartementet för utvärdering av konkurrens effekter av subventioner.

En handfull studier omfattar reflektioner om metodologiska uppgifter. Teman som framhölls omfattade svårigheter med att hitta rätt metod samt bristfällig eller icke-existerande statistik (Energimyndigheten 2021). Metodfrågor relaterar i allmänhet såväl till planeringsprocessen för den typ av datainsamling som krävs för att lansera nya styrmedel, som till den pågående insamlingen av data vilket diskuterades ingående i utvärderingen av Stadsmiljöavtalet (Larsson och Svensson 2021). Utvärderingen väcker frågan om vem som medverkar i att specificera utvärderingens form och parametrar (exempelvis utgjorde forskare och Trafikverket den primära grupp som utformade utvärderingen, medan kommunerna och de regionala aktörerna som senare hade ansvar för att leva upp till kriterierna för utvärderingen inte var inbegripna). Vikten av att beakta villkoren för utvärdering och att utveckla en plan för utvärdering tidigt i processen betonas också av Energimyndigheten som väsentligt underlagsarbete för en tillfredsställande utvärdering (2021).

Olika problem kopplade till brister eller osäkerheter kring dataunderlag har också en påverkan på slutsatser som har kunnat dras i olika studier. Detta lyfts också i Långs och Björks (2021) analys av klimatstyrmedel. Författarna studerar både ex-post- och ex-ante-utvärderingar och påpekar att ett ”mer systematiskt förhållningssätt och planering av ex-ante- och ex-post-utvärderingar redan vid beslutandet/implementeringen av ett nytt styrmedel, eller mer omfattande reform, bör leda till ökad tillförlitlighet i utvärderingen” samt välinformerade beslut hos beslutsfattare (Lång och Björk 2021).

## 3.2 Utvärderingar av ekonomiska styrmedel

Inom det transportpolitiska arbetsområdet används en lång rad ekonomiska styrmedel, som sinsemellan skiljer sig i många avseenden. Ekonomiska styrmedel kan indelas på flera sätt, med olika utgångspunkter. Ett sätt är att utgå från vilka mottagarna eller betalarna är; privatpersoner, företag eller myndigheter och andra organisationer. Ett annat är om styrmedlet är ett bidrag, ett stöd, ett avdrag, en skatt eller en avgift. Det är också möjligt att göra finare indelningar och till exempel skilja mellan stöd som beviljas efter ett ansökningsförfarande i konkurrens med andra ansökningar och stöd som betalas ut automatiskt till alla stödberättigade.

I den här studien är en relativt stor andel av de utvärderade styrmedlen någon form av ekonomiska styrmedel, eller innehåller komponenter av ekonomisk styrning. För att titta närmare på om det finns framgångsfaktorer och hinder som förenar ekonomiska styrmedel

---

<sup>3</sup> Difference-in-difference är en statistisk metod som används inom ekonometri och kvantitativ forskning för att efterlikna ett kontrollerat experiment, trots att man använder observationsstudiedata. Metoden bygger på att man jämför utvecklingen av den beroende variabeln i en försöksgrupp och en jämförelsegrupp.

<sup>4</sup> Regression discontinuity analys är en kvasiexperimentell metod för att försöka avgöra kausala samband av ett infört styrmedel och observerade skillnader kring tröskelvärden där grupper som påverkas respektive inte påverkas av styrmedlet jämförs.

som tillhör samma huvudkategori har utvärderingarna grupperats enligt Tabell 3.2.

Tabell 3.2. Utvärderingar av ekonomiska styrmedel som ingått i studien.

<i>Typ av ekonomiskt styrmedel</i>	<i>Utvärdering – titel och referens</i>
<b>Bidrag och premier</b>	Elcykling – vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremien som utgångspunkt (Naturvårdsverket 2019)
	Statliga åtgärder för fler miljöbilar (Riksrevisionen 2020)
	Utvärdering av supermiljöbilspremien – en regression discontinuity analys (Ganhammar och Bivered 2018)
	Welfare implications of electric bike subsidies: Evidence from Sweden (Andersson och Hong 2022)
<b>Skattereduktioner och avdrag</b>	Reseavdrag och slopad förmånsbeskattnings av kollektivtrafikbiljetter (WSP 2012)
	Statliga åtgärder för fler miljöbilar (Riksrevisionen 2020)
	Utvärdering av skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel (Riksrevisionen 2020)
<b>Skatter och avgifter</b>	Första halvåret med flygskatt (Transportstyrelsen 2019)
	The Swedish Air Passenger Tax – The impact on passenger numbers (Soto Runevall 2021)
	Statliga åtgärder för fler miljöbilar (Riksrevisionen 2020)
	Towards zero emissions from Swedish urban transport (fokus på trängselskatt i Göteborg) (Swedish Environmental Protection Agency 2021)
	Green fiscal reform in Sweden: Econometric assessment of the carbon and energy taxation scheme (Shmelev och Speck 2018)
	Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018: en modelljämförelse för perioden 2017 till 2019 (VTI 2020)
<b>Investeringsstöd och omställningsstrategier</b>	Effekter av stadsmiljöavtalet – utvärdering av försöksperioden 2015–2018 (Larsson och Svensson 2021)
	Analys och utvärdering av statligt stöd till kommunerna för bostadsbyggande och planering (Evidens 2019)
	Economic incentives to promote environmentally friendly maritime transport in the Baltic sea region (Traficom 2020)
	Effekter av klimatklivet: Utvärdering år 2020 (Naturvårdsverket 2021)
	Ett kliv för klimatet (Helgesson 2020)
	Klimatklivet – stöd till lokala klimatinvesteringar (Riksrevisionen 2019)
	Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal (Riksrevisionen 2021)
	Miljökompensation till järnvägsföretag. Uppföljning enligt 15 § (Trafikverket 2020)

## Bidrag och premier

De utvärderingar som har gjorts inom den här kategorin av ekonomiska styrmedel har haft delvis skilda syften och tillvägagångssätt. En återkommande ansats handlar om att försöka uppskatta den ekonomiska effektiviteten av styrmedlet, med syfte att kunna relatera det till andra insatser som skulle kunna uppnå samma nytta. Det kan till exempel göras genom att uppskatta kostnaden per ton inbesparade koldioxidutsläpp inom ramen för styrmedel som motiverats utifrån ett klimatomställningsperspektiv. Den typen av utvärderingsperspektiv är värdefullt för att styra begränsade medel till effektiva insatser, men kan vara lite väl endimensionellt för att utvärdera styrmedel som har mer än ett syfte. I frågan om elcykelpremier fångas inte effekter som kopplas till folkhälsa eller minskad trängsel med en utvärdering som begränsas till kostnad per koldioxidminskning.

En annan aspekt av bidrag och premier är att de ur ett fördelningspolitiskt perspektiv kan innebära att ekonomiskt välmående hushåll tenderar att få en större andel av dessa stöd. Det blir till exempel en effekt om en premie eller bidrag förutsätter att en större del av investeringen som stötts ska täckas av mottagaren. Det gäller både för ganska låga bidrag som det som utgick till inköp av elcyklar (Naturvårdsverket 2019), men också för de betydligt högre belopp som de miljöfordonspremier som förekommit under de senaste åren. Om stöd i stället skulle utgå vid köp av begagnade miljöfordon skulle det innebära en annan fördelningspolitisk profil, men möjligen ändå bidra till en ökad efterfrågan på miljöfordon då den upplevda risken för ett lågt andrahandsvärde skulle minska.

En utmaning vid utformningen av bidrags- och premiestyrmiddel är att förutse i vilken utsträckning bidraget kommer att sökas. Efterfrågan på elcyklar innan premien gav till exempel ingen tydlig indikation på hur populärt stödet skulle bli. Liknade svårigheter har funnits inom andra områden, som till exempel energiomställningsstöd som blivit kraftigt översökta så att investerare har fått vänta på medel. Det är något som i högsta grad drabbade systemet med miljö- och supermiljöbilspremier där Riksrevisionen i sin utvärdering (2019) konstaterade att regeringen missbedömt behovet av medel upprepade gånger.

## Skattereduktioner och avdrag

Inom transportområdet är det reseavdragen för arbetsresor som har den längsta historien då det har gått snart 100 år sedan den grundläggande bestämmelsen om avdrag för resor i tjänsten som presenterades i 33 § av Kungl Maj:ts proposition Nr 102, år 1927 (Figur 3.2).

I en utvärdering av det befintliga systemet för reseavdrag konstaterade WSP (2012) att den högsta andelen inkomsttagare som beviljats reseavdrag var boende i regionerna kring Göteborg, Malmö och Stockholm. Utvärderingen konstaterar också att de tre storstadslänen stod för nära hälften (46 procent) av de beviljade avdragen. Dessutom framgick att merparten av avdragen beviljades män, och att det genomsnittliga reseavdraget ökar med stigande lön. En annan observation var att 85 procent av avdragen beviljades för ensamåkande i bil.

Utvärderingen visade också att tidsvinstkravet i jämförelse med kollektivtrafikresa var svårt att kontrollera, och att en stor del av reseavdragen därmed beviljades på felaktiga grunder, som gynnat bilåkande på ett sätt som inte var avdragets avsikt. Utvärderingens slutsats var att en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion skulle vara fördelaktig och enklare att kontrollera.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> På senare tid har kritiken mot skatteavdragen för arbetsresor fortsatt, och förslag om ett nytt avståndsberoende och färdmedelsberoende stöd utformat som en skattereduktion har presenterats och antagits av Riksdagen i juni 2022. Det beslutet stoppades senare av den nytilträdde regeringen under hösten 2022. I stället har Riksdagen beslutat att det befintliga systemet ska bibehållas, och avdragen för arbetsresor med egen bil höjas.

<p>33 §.</p> <p>Från intäkt av tjänst må <i>avdrag</i> göras för samtliga utgifter, vilka äro att anse som kostnader för fullgörande av tjänsten, såvitt icke för samma kostnader anvisats särskilt anslag, som, på sätt i 32 § 3 mom. är sagt, ej skall upptagas såsom intäkt.</p> <p>Avdrag får i enlighet härmed ske för, bland annat:</p> <p>avgifter, som den skattskyldige på grund av sin tjänst erlagt för egen eller efterlevande familjs pensionering;</p> <p>hyra eller annan kostnad för tjänste- eller arbetslokal, för vilken den skattskyldige haft att själv vidkännas utgift;</p> <p>kostnad för arbetsbiträde, som den skattskyldige använt för tjänsts utförande och som han själv avlönat;</p> <p>förlust å medel, för vilka den skattskyldige varit på grund av sin tjänst redovisningsskyldig;</p> <p>kostnad för resor i tjänsten, där ej, vad angår statstjänst, särskild ersättning varit därför anvisad;</p> <p>kostnad för facklitteratur, instrument och dylikt, som varit nödigt för tjänstens fullgörande.</p> <p>Har den skattskyldige för sin utbildning eller eljest i och för tjänsten ådragit sig gäld, må ock ränta å sådan gäld avdragas.</p>
--

Figur 3.2. Avdrag för resor i tjänsten enligt prop 1927:102.

Rena och höginblandade biodrivmedel har ända sedan de introducerades på den svenska marknaden omfattats av skattereduktioner eller skattebefrielse. Energimyndigheten hade ett uppdrag att utvärdera effekterna av dessa reduktioner. Myndigheten kunde dock konstatera att brist på tillräckligt långa tidsserier med statistik över priser och leveransvolymerna gjorde det svårt att uppskatta effekterna (Energimyndigheten 2021). Endast ett fåtal samband befanns vara statistiskt signifikanta, och även för dessa kunde myndigheten inte dra någon säker slutsats om kausalitet mellan skattereduktionerna och biodrivmedelsförsäljningen. Energimyndigheten lyfter i rapporten att en viktig slutsats är att i större utsträckning planera för hur ett styrmedel ska utvärderas redan innan det införs (Energimyndigheten 2021).

## Skatter och avgifter

Skatter och avgifter kan användas antingen i fiskalt syfte, där huvudsyftet är att få in medel till statens utgifter, eller i styrande syfte, till exempel genom att internalisera kostnaderna för externa effekter såsom miljöpåverkan och på så sätt styra bort från ett oönskat beteende.

Om skatter som införs för att styra bort från beteenden får den effekt som avsetts, så minskar skattebasen över tid. Om skatten införts för att internalisera en extern kostnad minskar intäkterna från skatten idealt sett i samma takt som den externa kostnaden. Men om syftet med skatten är delvis fiskalt, eller om skatten utformas för att generera medel för att finansiera en omställning bort från det oönskade beteendet behöver då skatten successivt höjas.

Inom transportområdet är koldioxid- och bränsleskatter styrmedel som delvis har båda dessa syften. Koldioxidskatten infördes som en punktskatt i Sverige redan 1991 och brukar ofta lyftas fram som en delförklaring till att Sverige är ett av de ledande länderna när det gäller användningen av bioenergi. Effekterna av koldioxidskatten har dock varit större inom bostadsuppvärmning och fjärrvärmeproduktion, än inom transportsektorn. Koldioxidskatt anses ofta vara ett kostnadseffektivt sätt att låta utsläpparen betala, men kan också kritiseras ur fördelningseffektssynpunkt, då en rak punktskatt innebär en prishöjning som blir mer kännbar för den som har låg disponibel inkomst (Jagers, Lokrantz m.fl. 2020).

Den utvärdering av flygskatten som ingår i denna studie kunde genom en difference-in-difference studie visa att antalet flygpassagerare i Sverige sjönk efter införandet av skatten, samtidigt som utvecklingen i Danmark fortsatte att följa en uppåtgående trend (Soto Runevall



2021). Dock var perioden efter skattens införande och utbrottet av coronapandemin för kort för att dra några slutsatser om skattens effekter på längre sikt.

## Investeringsstöd och omställningsstrategier

Under 2010-talet lanserades flera större satsningar med syfte att uppnå en klimatomställning av samhället. Två av de större programmen var Stadsmiljöavtalen och Klimatklivet. Inom ramen för dessa system har stöd kunnat sökas för olika typer av investeringar i exempelvis biogasproduktion och för omställning och utveckling av kollektivtrafik, gång och cykel.

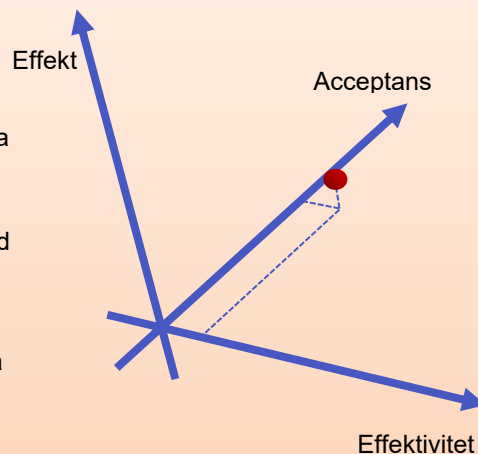
Investeringsstöd har varit av stor betydelse för framväxten av biogasproduktion för fordonsgasändamål, som gjort att andelen naturgas i fordonsgasmixen successivt minskat under det senaste decenniet. Stadsmiljöavtalet anses av mottagarna ha bidragit till att de kunnat arbeta med hållbara transporter i större utsträckning och i snabbare takt än vad som annars hade varit möjligt (Larsson och Svensson 2021).

Resultaten visar dock också på problem med processer kopplat till införandet av investeringsstöd med ansökningsförfaranden. Det kan handla om komplicerade och krävande ansökningsprocesser, otydligheter kring uppföljning och inhämtning av data, eller brister i urvalskriterier (Riksrevisionen 2021).

### Styrmedelskub – elcykelpremien

Elcykelpremien infördes i syfte att öka andelen fysiskt aktiva resor och därmed bidra till ökad folkhälsa och minskad klimatpåverkan och trängsel. Premien utformades så att sökande kunde få ersättning upp till en viss andel av inköpskostnaden, fast med ett tak för ersättningen.

- **Effekt.** Bedöms som låg, eftersom många av de som sökte premien redan var cyklister och bidraget till folkhälsan och minskade växthusgasutsläpp blev därmed lågt.
- **Effektivitet.** I och med att växthusgasutsläppen beräknades minska mycket blygsamt blev kostnaden per inbesparat ton koldioxid mycket hög (och därmed låg effektivitet).
- **Acceptans.** Bidraget möttes av en del kritik, men var i stort sett väl accepterat. Ansökningstrycket blev högre än förutspått.



### 3.3 Utvärderingar av juridiska styrmedel

Sex av de utvärderingar som vi har studerat behandlar juridiska styrmedel, se Tabell 3.3. Samtliga utvärderingar av juridiska styrmedel som ingår i vår studie rör insatsområdena Energi och klimat och/eller Fordon och farkoster. Tre av utvärderingarna rörde reduktions-plikten, en rörde miljökrav i offentlig upphandling, en rörde systemet för hållbarhetskriterier i Sverige och en rörde färdtjänstillstånd. Dessa styrmedel är till sin karaktär olika. Reduktions-plikten handlar om tvingande inblandning av biodrivmedel i fordonsbränsle för att minska klimatutsläppen.

Utvärderingen om miljökrav i offentlig upphandling handlar egentligen om flera styrmedel som är av frivillig karaktär bland annat i form av ett bör-krav i lagen om offentlig upphandling, en handlingsplan framtagen av regeringen samt miljöbilsförordningen som är tvingande för statliga myndigheter men frivillig för övriga offentliga aktörer.

Tabell 3.3. Utvärderingar av juridiska styrmedel som ingått i studien.

Utvärderingar av juridiska styrmedel	Insatsområde	
	Fordon och farkoster	Energi och drivmedel
Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet (Riksrevisionen 2023)		x
Kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Delrapport 1 av 2 (Energimyndigheten 2022a)	x	x
Kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Delrapport 2 av 2 (Energimyndigheten 2022b)	x	x
Miljökrav i offentlig upphandling – är styrningen mot klimatmålet effektiv? (Riksrevisionen 2011)	x	x
Systemet för hållbarhets-kriterier i Sverige. En utvärdering av regelverkets praktiska tillämpning (Energimyndigheten 2015)		x
Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag (Trafikanalys 2023d)	x	

Systemet för hållbarhetskriterier innebär krav gällande miljöprestanda för förnybara drivmedel och är en tvingande implementering av EU:s regelverk. Utvärderingarna av reduktionsplikten, miljökrav i offentlig upphandling och systemet för hållbarhetskriterier syftar till att uppnå miljö- och klimatmål, snarare än transportpolitiska mål. Den sista utvärderingen i vår undersökning som behandlar ett juridiskt styrmedel är av annan karaktär både vad det gäller sakfrågan och metod. Färdtjänstillstånd berör både transportpolitik, tillgänglighet och social omsorg. Rapporten i fråga är inte heller en formell utvärdering utan en analys av hur praxis i tillämpningen av färdtjänstlagen på viktiga punkter skiljer sig från de intentioner som uttrycktes

---

i förarbetena till lagen. Nedan lyfter vi fram några gemensamma teman som framkommit i utvärderingarna.

## **Fler juridiska styrmedel med liten eller oklar effekt än som bidragit till målen**

Reduktionsplikten är det enda av de utvärderade juridiska styrmedlen där utvärderingarna kommit fram till att styrmedlet tydligt bidragit till det uppsatta målet. Energimyndigheten (2022a) konstaterar att utsläppen av koldioxid har minskat på grund av reduktionsplikten för bensin och diesel. (Sammanlagt med 15,3 miljoner ton eller 16 procent jämfört med om all bensin och diesel hade haft fossilt ursprung under åren 2018–2021.) Även Riksrevisionen (2023) har konstaterat att reduktionsplikten för bensin och diesel kan bidra på ett effektivt sätt till klimatmålet för inrikes transporter till år 2030 (med en kostnad om cirka 2 kr per kilo koldioxid).

Tre av de utvärderingar som avser juridiska styrmedel med koppling till klimatmålen lyfter att styrmedlet haft liten eller oklar effekt, eller att styrmedlets effekt inte bidrar med utsläppsminskningar utöver de som redan sker på grund av annan styrning. När Energimyndigheten (2022b) utvärderade reduktionsplikten för flygbränsle hade det endast gått ett halvår sedan plikten infördes. Energimyndigheten konstaterade att reduktionsplikten har bidragit till en reduktion 4 823 ton koldioxidekvivalenter, och att tre av fem reduktionspliktiga aktörer helt eller delvis valt att betala avgift i stället för att blanda in hållbart flygbränsle. Förutom att flera aktörer valde att betala avgift i stället för att minska utsläppen, kan det ifrågasättas huruvida den utsläppsminskning som uppkom genom den inblandning som trots allt skedde minskar utsläppen av klimatgaser. Detta då flygets utsläpp ingår i EU:s utsläppshandelssystem, och de totala utsläppen på EU-nivå inte påverkas av den svenska reduktionsplikten för flygbränslen.

I Energimyndighetens (2015) uppföljning av systemet för hållbarhetskriterier konstaterar de att systemet har bristande additionalitet vad gäller utsläpp av växthusgaser. Trots det uppskattas omkring 20 procent av utsläppsminskningarna från biodrivmedel komma från systemet. Energimyndigheten menar att systemets syfte inte är att minska utsläppen utan att skapa information om att biodrivmedlen uppfyller kraven på hållbarhet. De konstaterar att få företag har gjort förändringar i produktionen på grund av systemet med hållbarhetskriterier.

Riksrevisionen (2011) menar att effekten vad gäller minskade utsläpp av klimatgaser på grund av miljökrav i offentlig upphandling är svår eller omöjlig att följa upp. Detta beror bland annat på att målen i handlingsplanen för miljökrav i offentlig upphandling är utformade som processkrav, det vill säga att det ska finnas miljökrav i offentlig upphandling, inte på i vilken omfattning de offentliga inköpen ska leda till minskade utsläpp. I lagen om offentlig upphandling finns ett krav att myndigheter bör ha miljökrav i upphandlingar. Riksrevisionen menar att detta börkrav inte har haft någon påverkan. Riksrevisionen är något mer positiva till effekterna av miljöbilsförordningen som gäller för statliga myndigheter, men även underlättar för kommuner och landsting vid inköp av fordon.

## **Dåliga förarbeten och regelverk som inte stämmer överens med varandra**

Flera utvärderingar lyfter fram riskerna med dåliga förarbeten. Det kan exempelvis gälla underskattade kostnader och risker samt att konflikter mellan regelverk inte upptäckts.

Riksrevisionen (2023) anser att förarbetena och konsekvensbeskrivningarna när reduktionsplikten infördes var bristfälliga. Risker, fördelningsaspekter och andra miljöeffekter som skulle kunna uppstå på grund av införandet av reduktionsplikten analyserades inte. Kostnaderna av styrmedlet underskattades. Bränslepriset för biodrivmedel har ökat mer än vad som förutsågs och därmed även kostnaderna för drivmedel vid pump. Styrmedlets

---

långsiktiga effekter gällande utvecklingen av fordonsflottan, och dessa effekters påverkan på möjligheten att nå Sveriges långsiktiga klimatmål analyserades inte heller.

Energimyndigheten (2022a) är inte lika kritisk till reduktionsplikten och förarbetena till reduktionsplikten som Riksrevisionen. Men Energimyndigheten lyfter ändå ett par administrativa oklarheter. Dels hänvisar definitionen av vilka drivmedel som är reduktionspliktiga till ett icke-aktuellt regelverk för tullen, dels finns diskrepanser mellan drivmedelslagen och reduktionsplikten som riskerar att leda till felaktig miljöinformation vid pump.

Något som både Riksrevisionen (2023) och Energimyndigheten (2017) lyfter är att de beslutade reduktionsnivåerna inte tog hänsyn till bränslekvalitetsdirektivet. Det innebär att de i lag föreskrivna reduktionsnivåerna inte var möjliga att uppnå och samtidigt klara av kvalitetskraven på bränslet.

### **Otydlig styrning och tillämpning som skiljer sig från intentionerna**

Flera av utvärderingarna lyfter frågan om otydlig styrning, glidningar i tolkningar och tillämpningar som inte följer de ursprungliga intentionerna.

Enligt Riksrevisionens (2011) utvärdering har styrningen vad gäller miljökrav i offentlig upphandling varit bristfällig och otydlig. Det gäller bland annat att den framtagna handlingsplanen styr mot processen snarare än miljömålen. Riksrevisionen menar att ansvaret för miljökrav i upphandling är otydligt, att myndigheter ger olika information om hur lagen och handlingsplanen ska tolkas, att det är otydligt vilka uppdrag som gäller vilka myndigheter och vilka uppdrag som är fortsatt pågående, där myndigheter gör olika tolkningar.

Riksrevisionen (2023) menar att det har skett en glidning i Energimyndighetens tolkning av uppdraget att ta fram förslag till reduktionsnivåer inom reduktionsplikten. I uppdraget stod att reduktionsplikten ska *bidra* till klimatmålet för transportsektorn 2030, men att Energimyndigheten har tolkat det som att reduktionsplikten ska se till att målet *uppnås*.

Trafikanalys (2023d) konstaterar i sin utredning om lagen om färdtjänst att tillämpningen avviker i några avseenden från förarbetenas intentioner. Färdtjänstlagen är en ramlag, det vill säga en lag som ställer upp de yttre gränserna för tillämpningen. Både antalet färdtjänsttillstånd och andelen i befolkningen med färdtjänsttillstånd har minskat kraftigt sedan lagens tillkomst. Det beror på tillämpande myndigheters och i förekommande fall domstolars praxis. En stor del av minskningen av färdtjänsttillstånd var avsedd, men sedan har minskningen fortsatt utan att någon systematisk uppföljning av orsakerna till detta genomförts. Färdtjänsten ska komplettera kollektivtrafiken, men om den sökande har längre än något hundratal meter till hållplatsen och i övrigt anses kunna resa med kollektivtrafiken, behöver inte färdtjänst beviljas. Utöver detta har det i senare praxis utvecklats krav på sökanden att resträna, samt att ha ledsagare i kollektivtrafiken. Trafikanalys bedömde att dessa tillämpningar avviker från de funktionshinderpolitiska och transportpolitiska målen och att tillämpningen skiljer sig mellan kollektivtrafikmyndigheter och kommuner. Trafikanalys konstaterar i sin utredning att bidragande orsaker till skillnaderna mellan intentionerna och tillämpningen är de oklarheter och luckor som finns i både färdtjänst- och bilstödspropositionerna, begrepp som ändrat betydelse över tid och att ansvaret flyttat mellan administrativa nivåer.

### **För lite tillsyn för att minimera risken för fel och fusk**

Riksrevisionen (2023) genomförde även en granskning av Energimyndighetens arbete med tillsyn av reduktionsplikten. De konstaterar där att tillsynen genomförs med rätt metoder, men i för liten omfattning för att minimera risken för fel eller fusk i rapporteringen av växthusgasutsläpp från biodrivmedel. Den tillsyn som genomförts har inte heller dokumenterats och redovisas på ett tillfredsställande sätt enligt Riksrevisionen.

## Administrativa kostnader kan vara både höga och låga

Vad gäller administrativa kostnader för de utvärderade styrmedlen skiljer sig resultaten åt. Riksrevisionen (2011) konstaterar att transaktionskostnaderna för miljökrav vid upphandling är små, i synnerhet vad det gäller miljöbilar och att de kriterier som tagits fram av miljöstyrningsrådet används av upphandlare.

De administrativa kostnaderna för systemet för hållbarhetskriterier uppskattas av Energimyndigheten (2015) till 50 miljoner kr. 90 procent av kostnaderna bedöms uppkomma hos de rapporteringspliktiga leverantörerna. Kostnaden var högst i början när systemet infördes och skiljer sig mellan bränslekvalitéer och mellan stora och små leverantörer.

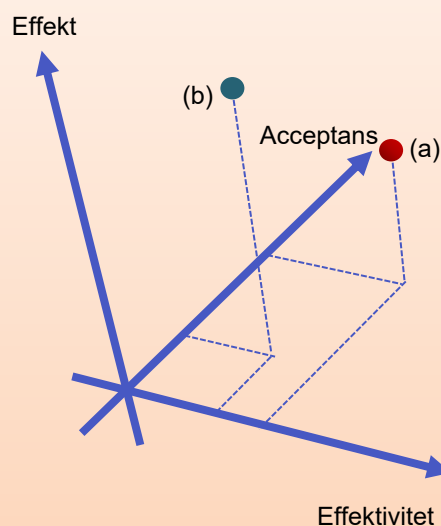
## Potential till stark styrning och stora effekter – därför behövs välgrundade beslut

Det styrmedel som bidragit mest till målet, reduktionsplikten, är också det styrmedel som varit mest tvingande. De andra styrmedlen är mjukare, trots att de är juridiska styrmedel, som ofta anses som starka. Hård styrning i kombination med för dåligt förarbete har bidragit till att kostnaderna för styrningen blivit högre än förväntat. Dåliga förarbeten innebär att regelverken inte hänger ihop, att risker inte upptäcks och att det som blivit beslutat i förlängningen inte är juridiskt och tekniskt genomförbart.

### Styrmedelskub – reduktionsplikten

Reduktionsplikten infördes för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner. Genom att inte ange en grad av inblandning av biodrivmedel utan en grad av reduktion av växthusgaser stimuleras biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp ur livscykelperspektiv.

- **Effekt.** Bedöms som hög. Systemet bidrog till utsläppsminskningar på flera miljoner ton koldioxid årligen, och ökade med ökande reduktionspliktsnivå (a) och (b).
- **Effektivitet.** Relativt hög effektivitet sett till kostnaden per inbesparat ton koldioxid. Effektiviteten sjönk något i samband med stigande energipriser efter 2022 (b).
- **Acceptans.** Inledningsvis hög politisk enighet och acceptans hos allmänheten (a). Acceptansen sjönk dock väsentligt i samband med att drivmedelspriserna ökade kraftigt när reduktionsplikten skärptes strax innan Rysslands invasion av Ukraina (b).





## 3.4 Utvärderingar av övriga styrmedel

Den använda matrisen för indelning av styrmedel innehåller huvudkategorin övriga styrmedel som i arbetet även innehöll kategorin informativa styrmedel, men ingen av de undersökta styrmedlen har enligt sammanställningen denna kategori som sin hemvist.

I promemorian ABC om styrmedel (Trafikanalys 2023a) skriver Trafikanalys att informativa styrmedel påverkar aktörers beteende genom kunskapsöverföring och/eller attitydpåverkan, snarare än genom tvång, sanktioner eller ekonomiska incitament. Hit hör till exempel informationskampanjer, utbildning eller rådgivning men även certifiering och märkning av varor och tjänster ifall de syftar till att vägleda konsumenter. Informativa styrmedel kan även användas för att förstärka effekten av exempelvis ekonomiska styrmedel eller öka acceptansen för att införa ett styrmedel. De kan också peka på alternativ snarare än att direkt leda till åtgärder. Ibland kan mål i sig fungera som informativa styrmedel genom att kommunicera en riktning för aktörer att följa och arbeta utifrån. Om en myndighet med hjälp av "mjuka" styrmedel avser att påverka utvecklingen i riktning mot politiska mål finns dock en risk för att detta kan uppfattas som "opinionsbildning" som i vissa fall kan innebära rollkonflikter för myndigheten (Trafikanalys 2023a).

Ovanstående resonemang visar att kategorin informativa styrmedel kan tolkas brett och att en nära koppling finns till andra kategorier. I ABC om styrmedel nämns ytterligare kategorier som är intressanta i detta sammanhang. Dessa är nudging, samhälls-, infrastruktur- och trafikplanering, förhandlingar och överenskommelser, offentlig upphandling samt forskning och innovation. I dessa kategorier finns inslag av informativa styrmedel om man utgår från beskrivningen i ovanstående stycke. Indelningen i dessa olika kategorier tydliggör dock att det finns skillnader i hur styrningen genomförs.

I sammanställningen återfinns utvärderingar av styrmedel som markerats som samhälls-, infrastruktur- och trafikplanering, förhandlingar och överenskommelser, offentlig upphandling samt forskning och innovation. Om vi plockar ut dessa separat så blir resultatet enligt tabell

**Tabell 3.4.**

En intressant kategori utan markering i sammanställningen är nudging. Nudging handlar om att utforma beslutssituationer på ett sätt som underlättar för individer att ta för samhället önskvärda beslut eller välja önskvärda beteenden (Trafikanalys 2023a). När satsningar görs som skapar fysiskt synbara företeelser i samhället (laddstolpar, tillgänglig kollektivtrafik eller infrastruktur som främjar klimatsmart beteende) så kan detta komma med i individens möjliga beslutsunderlag.

Tabell 3.4. Utvärderingar av "övriga styrmedel" och hur de bedöms beröra olika insatsområden inom transportpolitiken. Tabellen återger i första hand det aktuella styrmedlet. För utvärderingarnas fullständiga namn, se källförteckning.

Utvärderingar av "övriga styrmedel"	Samhälls-, infrastruktur- och trafikplanering	Förhandlingar och överenskommelser	Offentlig upphandling	Forskning och innovation	Insatsområden
Nationella gods-transportstrategin (Trafikanalys 2020, 2022)		x		x	Fordon och farkoster Energi och drivmedel
Stadsmiljöavtalet (även ekonomiskt) (Larsson och Svensson 2021)	x	x			Infrastruktur Trafikarbete och beteenden
Statligt stöd för bostadsbyggande och planering (även ekonomiskt) (Evidens 2019)	x	x			Infrastruktur Trafikarbete och beteenden
Klimatklivet (även ekonomiskt) (Riksrevisionen 2019, Helgesson 2020, Naturvårdsverket 2021)	x	x	x	x	Infrastruktur Fordon och farkoster Energi och drivmedel Trafikarbete och beteenden
Upgraded biogas for transport in Sweden (även ekonomiskt) (Larsson, Gronkvist m.fl. 2016)	x		x		Infrastruktur Fordon och farkoster Energi och drivmedel
Economic incentives to promote environmentally friendly maritime transport in the Baltic sea region (även ekonomiskt)				x	Fordon och farkoster Energi och drivmedel
Miljökrav i offentlig upphandling (även juridiskt) (Riksrevisionen 2011)			x		Fordon och farkoster Energi och drivmedel
Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik (Riksrevisionen 2021)	x	x			Infrastruktur Trafikarbete och beteenden
Drive Sweden (Bo Sandberg 2021)				x	Infrastruktur Fordon och farkoster Energi och drivmedel Trafikarbete och beteenden

Utvärderingar av "övriga styrmedel" och hur de bedöms beröra olika insatsområden inom transportpolitiken  
Källa: Undersökta utvärderingar enligt bilaga.

---

## Samlande insatser och samverkan med svårfångade effekter

Endast fyra av de undersökta utvärderingarna rör styrmedel som inte samtidigt är ett ekonomiskt eller juridiskt styrmedel. Dessa är den nationella godstransportstrategin (Trafikanalys 2020, 2022), statlig medfinansiering av kollektivtrafik (Riksrevisionen 2021) samt Drive Sweden (Bo Sandberg 2021).

Utvärderingen av den nationella godstransportstrategin (Trafikanalys 2020, 2022) pekar på att styrmedlet har haft fördelar såsom att strategin är välkänd och uppskattad och upplevs ha lett till mer samverkan. Dock finns utmaningar med att utvärdera ett informellt styrmedel som bygger på samverkan eftersom det kan vara svårt att utvärdera effekter och bedöma samband mellan syfte och utfall. Trafikanalys menar i den slutliga utvärderingen att strategins styrmedel och styrmedelstyper visserligen bidrar till dess målsättningar, men att det är svårt att säga med hur mycket. Styrkan i strategin får därför sägas ligga i dess breda träffbild. Transportsektorn är omfattande och trögriktig.

Utvärderingen av statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik (Riksrevisionen 2021) lyfter att Sverigeförhandlingen var framgångsrik i det avseendet att det gick snabbt att nå en överenskommelse om bostadsåtaganden och medfinansiering av ny kollektivtrafikinfrastruktur. Redan efter tre år har dock betydande omtag behövt göras i vissa avtal på grund av risk för, eller konstaterade, kostnadsfördyringar. Utvärderingen pekar på att staten medverkar i omförhandlingar och riskerar att behöva bidra med mer pengar än vad som avtalades eller att få en annan mindre omfattande infrastruktur än den som avtalades.

Riksrevisionen bedömer samtidigt att förhandlingsprocesser fortsatt kan komma att vara ett inslag vid infrastrukturinvesteringar. Riksrevisionen lyfter att, "För att avvikelser från riksdagens transportpolitiska mål ska kunna minimeras ställer det stora krav på förhandlingsprocessen. Det krävs goda förberedelser i form av ett beslutsunderlag av hög kvalitet, för att göra förhandlingsutfallet jämförbart med annan planering. De målkonflikter som existerar inför förhandlingen bör belysas tillsammans med en transparent beskrivning av hur olika mål bör vägas mot varandra" (Riksrevisionen 2021).

Utvärderingen av Drive Sweden (Bo Sandberg 2021) syftade till att påvisa resultat och tidiga effekter som underlag för myndigheternas beslut om fortsatt finansiering, samt att utgöra stöd för myndigheterna och programkontoret så att programmet lär och utvecklas på bästa sätt. Drive Sweden har som vision att Sverige ska ta en ledande roll i att skapa framtidens mobilitetslösningar för människor och gods som är hållbara, säkra och tillgängliga för alla. Ambitionen för Drive Sweden är att utgå från ett systemperspektiv som inkluderar såväl samhälls- som infrastrukturaspekter. Framgångsfaktorn med Drive Sweden är att det är ett väl fungerande program, som har skapat nationell kraftsamling och har en stor attraktionskraft.

Programmets projektportfölj är relevant. Utvärderingen tydliggör att programmet kan förbättras framöver genom att involvera fler offentliga aktörer som representerar kollektivtrafiken, efterfråga mer samhälls- och beteendevetenskapliga FoU-projekt för att sätta fokus på slutanvändarnas roll, finna former för utökat samarbete med andra SIP:ar (Strategiska innovationsprogram) samt öka medvetenheten i programmet kring frågor om jämlikhet, jämställdhet, mångfald och tillgänglighet.

## Undersöka parallella styrmedel och styrmedelspaket

Det kan vara intressant att se inom vilka insatsområden som utvärderingarna av övriga styrmedel återfinns, det vill säga inom vilka områden som det finns styrmedel som verkar parallellt. Tabellen ovan visar att inom områdena Infrastruktur respektive Trafikarbete och beteenden finns utvärderingar av stadsmiljöavtalet, statligt stöd för bostadsbyggande, klimatklivet, statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik samt Drive Sweden. Även utvärderingen Upgraded biogas for transport in Sweden berör Infrastruktur.

---

Inom insatsområdena Fordon och farkoster respektive Energi och drivmedel finns utvärdering av den nationella godstransportstrategin, klimatlivet, Upgraded biogas for transport in Sweden, Economic incentives to promote environmentally friendly maritime transport in the Baltic sea region, miljökrav i offentlig upphandling samt Drive Sweden. "Övriga styrmedel" berör alltså insatsområdena parvis, även om vissa kopplingar är svagare markerade i sammanställningens matris.

Styrmedel förekommer sällan isolerade från varandra. De kan verka parallellt eller kombineras på ett medvetet sätt. Informationsinsatser behöver finnas med i styrningen om inte annat för att sprida budskapet om att styrmedlet finns. En väl utformad informativ del av styrmedlet kan bidra till att öka acceptansen och är därför viktig. Det kan också ha betydelse för en gynnsam implementering av styrmedlet. Vid utvärdering är därför den informativa delen värd att ägna särskilt fokus, genom att undersöka hur processen har sett ut och vilka effekter som den informativa delen har bidragit med.

Det finns även anledning att se över vilka styrmedelspaket som förekommer inom olika delar av transportpolitiken och hur väl synkade de är med varandra utifrån en gemensam kontext. Det skulle kunna tydliggöra glapp i styrningen utöver att undersöka avgränsade effekter och hur väl implementering av enskilda styrmedel funkar, inte minst inom områden där det kan behöva hända saker för att bidra till målen. På EU-nivå finns nu ett omfattande styrmedelspaket för klimatområdet där merparten av delarna rör transportsektorn (Trafikanalys 2023b). Detta kompletteras även med nationella styrmedel.

### 3.5 Styrmedel inom andra politikområden

I detta arbete har vi även översiktligt undersökt kopplingen mellan styrmedel och andra politikområden som påverkar transporter. Finns det insatser inom angränsande politikområden som har berörts av styrmedlet, påverkat utfallet av styrmedlet eller påverkat utvecklingen av den faktor som styrmedlet har tagit sikte på?

#### Tydliga kopplingar till andra politikområden

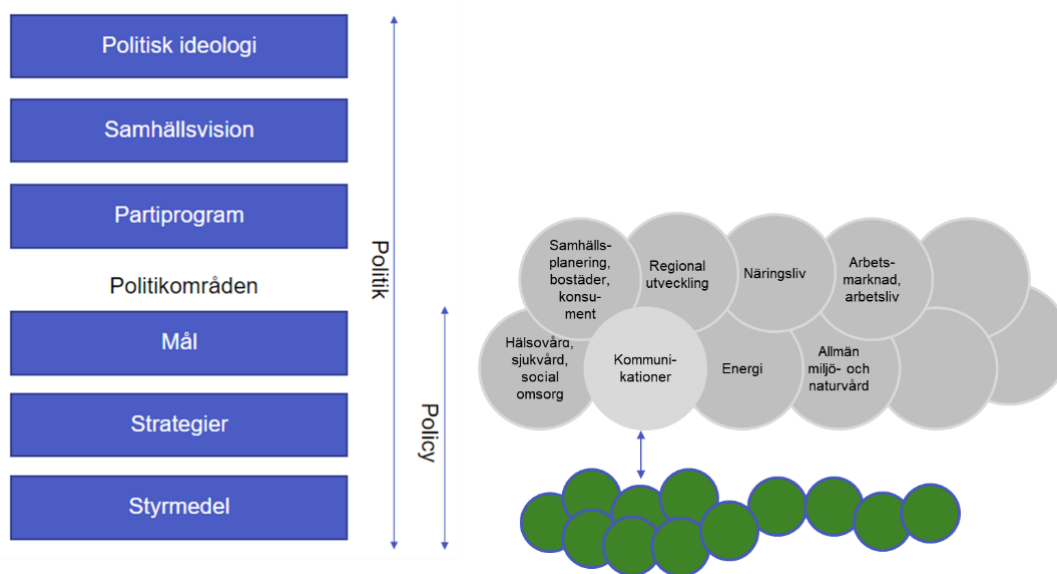
Vid genomgång av utvärderingarna har flera angränsande politikområden noterats. Flera av styrmedlen som styr mot hänsynsmålets etappmål, det vill säga klimatmålet för transportsektorn, styr samtidigt mot mål inom energipolitik (se exempelvis utvärderingen Upgraded biogas for transport in Sweden) och klimatpolitik (exempelvis klimatlivet), men har även tydliga beröringspunkter med näringspolitik (skattereduktion för biodrivmedel) och folkhälsa (elfordonspremien). Det finns också kopplingar mellan styrmedel för tillgänglighet och andra samhällspolitiska mål som handlar om arbetsmarknad och regional politik (reseavdrag kollektivtrafikbiljetter), samhällsplanering (medfinansiering regional kollektivtrafik) och social omsorg (färdtjänstillstånd).

Stor bredd finns för det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden som är ett av flera parallella innovationsprogram som tillsammans strävar efter: Stärkt hållbar tillväxt; Stärkt konkurrenskraft och ökad export för svenskt näringsliv; Att göra Sverige till ett attraktivt land att investera och bedriva verksamhet i; Hållbar samhällsutveckling som tryggar försörjning, välfärd, miljö- och energipolitiska mål; samt Att skapa förutsättningar för hållbara lösningar på globala samhällsutmaningar. Även den nationella godstransportstrategin har stor bredd när det gäller kopplingar till andra politikområden.

Transportpolitikens område berör många olika aktörer på flera nivåer och frågor som har tydliga kopplingar till andra samhällspolitiska mål. Transporter utgör ett medel för att nå andra behov och mål i samhället, mål som i sin tur påverkas av transporters infrastruktur, typ av

drivmedel och beteenden. Systemgränserna för transportpolitiken är ofta vida och anpassning och omställning kan samtidigt röra flera delar av samhället. Det ställer särskilda krav vid utformning av styrmedelspaket och på utvärdering av effekter. Att ringa in utvecklingens riktning i relation till flera politikområden kan vara relevant att göra.

Miljöpolitiken är ett område som tydligt angränsar till transportpolitikens hänsynsmål där även miljömålen finns med i målformuleringen. Inom miljöpolitiken finns olika styrmedel som rör utsläpp (exempelvis luftkvalitetsdirektiv) och markanvändning (exempelvis Miljöbalken). Inom andra politikområden blir det andra faktorer som styr vilken kopplingen blir. Figur 3.3 illustrerar beröringspunkter mellan olika exempel på politikområden och tillhörande styrmedel.



Figur 3.3. Transportpolitik har tydliga kopplingar till andra politikområden och vissa styrmedel inom ett område styr samtidigt mot mål inom andra områden. De grå cirklarna visar i texten nämnda exempel på politikområden som också återfinns i budgetpropositionens utgiftsområden.

## Kunskapsluckor och frågeställningar på flera nivåer

En av de undersökta studierna lyfter fram relationen mellan nationell och lokal nivå som en viktig del i spridning av biogas och pekar på samverkan mellan olika styrmedel genom hela kedjan från produktion till användning som avgörande (Larsson, Gronkvist m.fl. 2016). Det är ett exempel på behovet av fler studier av styrmedel som tar hänsyn till flera nivåer i sitt metodupplägg. Sett ur ett utvärderingsperspektiv är detta inte helt enkelt att göra, men det finns exempel på utvärdering och vägledning inom området att luta sig mot (Neij, Sandin m.fl. 2019, Trafikanalys 2023c).

Ett systemperspektiv i utvärderingen gör att angränsande politikområden kan fångas in på ett ändamålsenligt sätt. Det går att dela upp frågeställningar på olika förekommande nivåer, där en mer övergripande metodik kan undersöka kopplingen mellan politikområden medan mer avgränsade angreppssätt kan undersöka effekter på olika nivåer och aspekter kopplat till det specifika styrmedlets funktion. Det upplägget kan lära oss mer om påverkan av/på insatser inom angränsande politikområden, utfallet av styrmedlet eller utvecklingen av den faktor som styrmedlet tagit sikte på.

För att utvärdering ska bidra med lärande i frågor som rör innovation och omställning kan utvärderingens inramning behöva vidgas och integreras med tankar från innovations- och transitionsforskning (Neij, Sandin m.fl. 2019, Trafikanalys 2023c). Figur 3.4 visar de tre ben inom utvärdering som har att göra med tänkt användning av en utvärdering, vilka metoder som används för datainsamling och analys samt vilka värden som resultaten bedöms mot i

den aktuella utvärderingen. Dessa tre delar kombineras sedan med aspekter som rör transformativ omställning och som handlar om system, skala, aktörer, visioner, experimentering och lärande. Detta sätt att rama in en utvärdering skapar förutsättningar för att fånga in flera perspektiv som har betydelse när det gäller omställning i samhället. Den tänkta användningen av en utvärdering har till exempel betydelse för hur utvärderingen avgränsas.

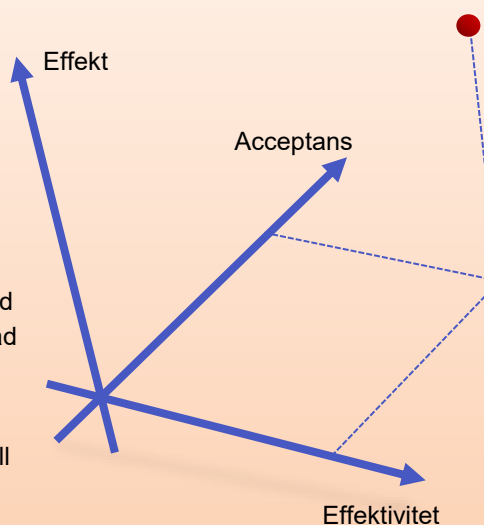


Figur 3.4. Integrering av tankar från innovations- och transitionsforskning i utvärdering, som en vägledande inramning vid utvärdering av frågor som berör flera politikområden och omställning i samhället på olika nivåer. Källa: Modifierad från Kashyna och Eriksson (2018), från presentation på konferensen EEEN 2018.

### Styrmedelskub – energiomställning

Genom åren från 1970-talets oljekris och framåt har ett flertal styrmedel införts, som tillsammans bidragit till en omställning av fastighets-uppvärmningen från oljeeldade mindre pannor till fjärrvärme från biobränsleeldade kraftvärmeverk.

- **Effekt.** Bedöms som hög. Uppvärmning av byggnader är en delsektor inom den icke-handlande sektorn där också transporter ingår som minskat utsläppen mest sedan 1980 talet.
- **Effektivitet.** Åtgärderna har bidragit till ökad resurseffektivitet, stärkt självförsörjningsgrad och ökad produktion av el från förnybara källor.
- **Acceptans.** Olika styrmedel som bidragit till utvecklingen har haft en hög grad av acceptans både politiskt över blockgränser och i samhället i stort.



## 3.6 Förutsättningar för goda utvärderingar

Att utvärdera något är att analysera utfallet av ett styrmedel eller en åtgärd, för att sedan bedöma utfallet mot uppsatta mål eller värden som styrmedlet eller åtgärden syftade till. En utvärdering förutsätter därmed att det finns tydliga, uppsatta mål att utvärdera mot. Det behövs även adekvat data att analysera, och det behövs tid och resurser för att kunna genomföra utvärderingen. Det finns således både yttre omständigheter så som styrmedlets karaktär och tillgängliga data, som inre förutsättningar som projektets resurser och utformning av uppdrag, som tillsammans sätter ramarna för hur väl en utvärdering kan besvara uppställda frågor.

Det är dock inte ovanligt att en utvärderare möts av otydliga målbilder, och brist på både data och tillgängliga resurser och därmed både får försöka rekonstruera vad styrmedlet var tänkt att bidra till, och göra det bästa möjliga utifrån rådande förutsättningar. Det är snarare regel än undantag att utredare får göra anpassningar och avvikelser från ett idealt förfarande. I vår genomgång av utvärderingar har vi hittat ett flertal rapporter där författarna själva listar svårigheter med utvärderingen och de anpassningar de har fått göra (t.ex. Riksrevisionen 2011, Helgesson 2020, Naturvårdsverket 2021). Utöver dessa har vi även identifierat ett antal rapporter där det är tydligt att rapportförfattarna inte har haft möjlighet att utföra en adekvat utvärdering (se exempelvis (Energimyndigheten 2021)).

I det här kapitlet kommer vi därför att försöka identifiera de viktigaste förutsättningarna för att kunna bedöma utfallet av en åtgärd, och därefter sammanställa de problem som lyfts i tidigare utvärderingar. Syftet med övningen är att försöka identifiera vilka brister som varit vanligast förekommande i de utvärderingar som vi läst, och hur rapportförfattarna har försökt att hantera dessa svårigheter/bristande förutsättningar.

### Centrala frågor i en utvärdering

Det finns ett brett spektrum av ansatser och metoder för att genomföra en adekvat utvärdering. Därmed finns det flertalet olika teorier och angreppssätt för att ta sig an en utvärdering. Det finns även olika definitioner av vad som är en utvärdering och huruvida den måste genomföras *ex-post* eller om en utvärdering även kan göras *ex-ante*. I den här sammanställningen har vi i stora drag utgått från Vedungs (2009)<sup>6</sup> definitioner och ansatser för att genomföra utvärderingar.

En utvärdering kan delas in i flera olika steg och dessa kan vara mer eller mindre detaljerade. I denna sammanställning av en utvärderingsprocess har vi valt att utgå från fem steg, från starten av en utvärdering till leveransen.

- **Syftet.** Som nämnts tidigare måste en utvärdering utgå från den initiala problemfrågan och åtgärdens syfte. Vad var problemet som skulle åtgärdas, och hur var det tänkt att styrmedlet skulle åtgärda det nämnda problemet?
- **Utvärderingskriterier.** Därefter behöver utvärderingskriterierna fastslås, vilket mål eller värden är det styrmedlet ska uppnå och hur mäts förändringen? Ofta används ett referensscenario eller alternativ utvecklingsbana utan insatsen för att mäta effekten. I det här steget behöver även tillgången på data klargöras.
- **Implementering.** Nästa steg i utvärderingen är att kartlägga styrmedlets genomförandeprocess, från implementering till etablering och eventuellt avskaffande. I det här steget kartläggs förutsättningarna för att implementera styrmedlet på ett sådant sätt att det har en möjlighet att få den effekt som var tänkt.

<sup>6</sup> Texten är egna tolkningar av Vedungs elvapunktprogram i Vedung, E. (2009). Utvärdering i politik och förvaltning. Lund, Studentlitteratur sid. 157–164.



- **Utfall.** Därefter behöver utfallsfrågan utredas. Det gäller både bruttoutfallet, dvs. vilken utveckling som kan observeras, både det som kan knytas till styrmedlet och sådant som skett ändå. Därefter behöver utfallet kopplas till styrmedlet, dvs. hur stor del av bruttoutfallet kan tillskrivas styrmedlet.
- **Överlämning.** Det sista steget i en utvärdering är att bedöma och värdera styrmedlets koppling till den observerade utvecklingen. I det arbetet ligger även att bedöma om styrmedlet har påverkat utvecklingen i önskvärd riktning utifrån syftet med styrmedlet. I det sista steget ingår även att presentera och möjliggöra resultaten av utvärderingen för beställaren. En utvärdering kan ofta bli teknisk och detaljrik och därmed kräva en hel del av läsaren, och det är därför viktigt att resultaten förmedlas på ett sådant sätt att det är möjligt för uppdragsgivaren att ta till sig resultaten.

En utvärdering kan genomföras under en rad olika förutsättningar och därmed utformas på en rad olika sätt. Listan ovan ska därmed betraktas som en allmän vägledning snarare än en kravlista. En miniminivå är dock att det måste finnas ett uttalat syfte om att uppnå någon form av förändring, data som möjliggör att förändringen kan observeras, och en bedömning om en eventuell förändring kan tillskrivas insatsen.

Utifrån dessa fem steg tittar vi närmare på några av de utvärderingar där författarna själva lyfter olika problem i utvärderingen och hur de valt att hantera dessa. I andra fall har vi identifierat svårigheter i ett antal utvärderingar, utan att författarna själva så tydligt har adresserat dessa. Vi avser inte att lägga någon egen värdering eller bedömning av dessa utvärderingar. I stället är syftet med övningen att försöka identifiera svårigheter som är återkommande vid olika utvärderingar och lyfta möjliga åtgärder för att hantera dessa svårigheter.

## Brist på tillgängliga data

För att en utvärdering ska vara möjlig måste det finnas någon form av observerbart utfall som kan knytas till det aktuella styrmedlet. Därmed måste det ha förflutit en viss tid efter styrmedlets införande för att det ska finnas ett material att utvärdera. I två av de utvärderingar som vi tagit del av i denna studie har utvärderingen gjorts väldigt nära inpå styrmedlets införande, vilket har inneburit att tillgången på data har varit bristfällig, vilket författarna på olika sätt har försökt hantera.

Det första exemplet är Transportstyrelsens utvärdering av den svenska flygskatten, som genomfördes ett halvår efter införandet av skatten (Transportstyrelsen 2019). Flygskatten infördes 1 april 2018 för inrikes resor i Sverige, med syfte att minska flygets miljöpåverkan och uppmuntra människor att välja mer miljövänliga transportalternativ. Transportstyrelsen fick i uppdrag att beskriva hur passagerarutvecklingen sett ut under perioden april–september 2018 jämfört med samma period de fem föregående åren, samt hur passagerarutvecklingen sett ut jämfört med den prognos som Transportstyrelsen publicerade 2017. Utöver detta skulle Transportstyrelsen identifiera eventuella marknadsförändringar av utbudet samt andra externa faktorer som kunde tänkas påverka flygmarknaden förutom skatten.

I och med att utvärderingen genomfördes i så pass nära anslutning till införandet av styrmedlet var tillgången på data, och därmed möjligheten att skatta utfallet, begränsad. Författarna försöker hantera bristen på data genom att jämföra utvecklingen med historik för samma period, samt genom att jämföra utfallet med en prognos som gjordes innan styrmedlet var på plats. Utvärderingen visar förvisso att flygtrafiken inom Sverige och Europa inte hade följt samma ökning som tidigare år och understeg prognosen. Enligt utredarna gick det dock inte att tillskriva utvecklingen den nya flygskatten eftersom förändringen skulle kunna vara en del av naturliga upp- och nedgångar samt att det hade förekommit omfattande externa faktorer som sannolikt hade dämpat antalet flygresor under perioden (Transportstyrelsen 2019).

---

Trots försöken att hantera bristen på data och den korta tiden mellan implementering och utvärdering av styrmedlet når inte utvärderingen fram i att kunna koppla utfall med styrmedel. Det finns ett utfall som är observerbart, men det korta tidsspännat medför att utvärderingen inte kan svara på hur mycket av utfallet som kan kopplas till styrmedlet, vilket författarna lyfter i sina slutsatser.

En annan utvärdering som hade liknande problematik är Naturvårdsverkets utvärdering av elfordonspremien (Naturvårdsverket 2019). Premien syftade till att förbättra förutsättningarna att transportera sig klimatvänligt genom att ge en premie till privatpersoner för inköp av eldrivna cyklar, mopeder, motorcyklar och utombordsmotorer. Premien skulle även bidra till ökad tillgänglighet och ökad folkhälsa. Naturvårdsverkets uppdrag var att utvärdera om premien haft önskvärd effekt utifrån premiens syfte.

Elfordonspremien infördes 1 januari 2018, och utvärderingen påbörjades under hösten samma år. Utvärderingen saknade tillgängliga data för att kunna svara på huruvida premien hade påverkat inköp av elcyklar och valde i stället att fokusera på att kartlägga vilka som köper en elcykel, hur köpet motiveras och hur den används. I stället för att kunna svara på frågan huruvida elfordonspremien hade bidragit till premiens uppsatta mål har författarna behövt fokusera på alternativa frågor kring premien eftersom det inte fanns tillräckligt med data för att kunna svara på huvudfrågan. Den här problematiken är författarna tydliga med i inledningen av rapporten och motiverar utifrån de rådande förutsättningarna ett alternativt tillvägagångssätt. I det här fallet har alltså utvärderingen svårigheter med att klargöra nettoutfallet av premien, och väljer därför att fokusera på andra frågor. Genom att utgå från registerdata, annan statistik och en enkätstudie kunde författarna besvara en hel del frågor gällande de personer som fått premien för att köpa en elcykel, men underlaget räckte inte för att kunna bedöma premiens faktiska betydelse för att öka försäljningen av elcyklar.

## En alltför bred ansats

Styrmedel är i regel en del av ett paket av flera olika styrmedel som tillsammans syftar till att leda till en önskvärd utveckling genom att påverka ett område från flera olika perspektiv. En kombination av styrmedel ger å ena sidan en starkare styrning, men å andra sidan innebär det en svårare utvärdering. Ska styrmedlen utvärderas enskilt eller i ett paket som en del av en helhet? Båda angreppssätten medför nackdelar. En snäv avgränsning riskerar att missa den samlade effekten av flera samverkande styrmedel. Samtidigt innebär en bredare ansats svårigheter med att uttala sig om huruvida enskilda insatser faktiskt har styrt mot målet. Exempel på det sistnämnda, dvs. en bred ansats som försöker utvärdera den samlade effekten av flertalet styrmedel samtidigt, har vi hittat exempel på i denna granskning.

Under i stort sett hela 2000-talet har det funnits en politisk ambition om att styra vägfordonsflottan mot mer miljövänliga fordon. Initialt handlade det om etanolbilar och olika definitioner för miljöbilar, ofta baserade på en utsläppsgräns, och mer i nutid är det en styrning mot elektrifierade fordon. Att styra mot mer miljövänliga fordon har genom åren gjorts genom olika former av styrmedel, ofta ekonomiska sådana, som högre fordonskatt på fordon med höga utsläpp, eller olika former av subventioner till fordon med lägre utsläpp. Insatserna har i omgångar utvärderats, ibland var för sig och ibland utifrån helheten.

En utvärdering av helheten av flera olika styrmedel och huruvida dessa har styrt fordonsflottan mot mer miljövänliga fordon finns med i de utvärderingar vi har gått igenom (Riksrevisionen 2020). Utvärderingen får snabbt två ganska betydande problem. Dels blir kopplingen mellan utfallet och syftet med de enskilda styrmedlen svag. Det andra problemet är att styrmedlen som utvärderas har införts över 15 års tid och har väldigt olika karaktär i sin utformning. Man får därmed svårt att beskriva de enskilda syftena, styrmedlens implementering och utfallet. Författarna försöker lösa dessa problem genom att i detalj behandla ett styrmedel i taget, vilket medför att rapportens omfång och komplexitet ökar markant. Fördelen med denna

---

ansats är att det ger mottagaren av utredningen både en helhetsbild av ett större paket med styrmedel, och mer detaljerade genomlysningar av enskilda styrmedel. Upplägget ställer dock stora krav på hur resultaten kommuniceras och sammanställs, vilket blir mycket utmanande. Om mottagaren av utvärderingen är kunnig och insatt i frågan och författarna lägger mycket tid och kraft på hur resultaten kommuniceras kan den här typen av angreppssätt fungera för en utvärdering, men kräver rätt förutsättningar för att lyckas.

Ett annat exempel på en utvärdering med liknande problem är en rapport om ekonomiska styrmedel för att öka antalet mer miljövänliga fartyg inom Östersjöområdet (VTI 2020). Syftet med utvärderingen var att uppskatta styrmedlens påverkan av fartygsflottan, samt identifiera utmaningar och goda tillvägagångssätt. Studien är baserad på en omfattande litteraturinsamling om aktuella styrmedel och incitament bland samtliga länder i anslutning till Östersjön. Att hitta rätt information i respektive land är dock ett svårt och tidsödande arbete eftersom styrmedlen administreras och kommuniceras av olika myndigheter i de respektive länderna. Som ett komplement till litteraturstudien genomfördes även en enkätundersökning och ett antal intervjuer. Utvärderingen har ett omfångsrikt material att utgå från, men jämförbarheten och harmoniseringen mellan de olika styrmedlen som de vill utvärdera är låg, vilket författarna identifierar som ett betydande problem i rapporten. Likväl lyckas rapporten identifiera olika finansiella lösningar så som exempelvis fördelaktiga lån, som ett verktyg som flera länder använder sig av och som tycks leda till nya, mer miljövänliga fartyg. De har dock svårt att knyta utfallet till de faktiska styrmedlen, och på grund av materialets omfattning är utvärderingen mer att betrakta som en inventering och sammanställning av styrmedel, snarare än som en utvärdering.

## Styrning och utfall

De utvärderingssteg som presenterades under rubriken *Centrala frågor i en utvärdering* ovan är att betrakta som en lista för optimala förutsättningar för att kunna genomföra en utvärdering. Som vi sett är förutsättningarna sällan så optimala i verkligheten. En miniminivå för att det ska finns något att utvärdera är att ett styrmedel, med ett uttalat mål och syfte är implementerat, och att det finns någon form av utfall som kan kopplas till insatsen. Vi har här kunnat se fyra olika exempel på svårigheterna med tillgång på data, och därmed kopplingen mellan styrmedel och utfall. I de två första exemplen genomfördes utvärderingen väldigt nära inpå implementeringen av styrmedlet och därmed fanns brist på data och begränsade möjligheter att utvärdera huruvida styrmedlen haft önskvärd effekt. Problemet med bristen på data har man försökt hantera genom att i stället analysera den information som är tillgänglig, och genom den besvara så många frågor som möjligt. Själva kärnfrågan, huruvida styrmedlet kan påvisas ha styrt i önskvärd riktning har dock inte kunnat bedömas fullt ut. Utvärderarens uppgift blir då att undersöka vilka frågor som går att besvara, snarare än att leverera alla svar.

I de två andra utvärderingarna om styrmedel för ökat antal miljöbilar och ekonomiska incitament för mer miljövänliga fartyg i Östersjön är problematiken i det närmaste omvänd, dvs det finns alltför mycket och brett material att arbeta med. Tillgången på material och data att analysera är stor, vilket kan tyckas vara en fördel, men när även ansatsen är bred uppstår en liknande problematik som när det är en brist på data, nämligen kopplingen mellan styrmedel och utfall.

Ett omfångsrikt material ställer högre krav på presentation och överlämning av resultaten. De två utvärderingar som vi tagit upp som exempel här, med ett stort material att analysera, har resulterat i detaljrika beskrivningar av materialet. Utvärderarna behöver i de fallen avsätta både tid och resurser till att sortera, lyfta och presentera rapportens faktiska slutsatser på ett sådant sätt att läsaren kan ta till sig av resultaten.



---

## 4 Slutsatser

### 4.1 Utvärdering för en effektiv och hållbar policy

Det är angeläget att undersöka om befintlig policy är effektiv och hållbar. En effektiv policy bör hamna tillräckligt högt utifrån kriterierna effekt, effektivitet och acceptans. För att en effektiv policy ska vara hållbar krävs även att styrmedlet är robust över tid, samtidigt som den är balanserad i relation till proportionalitet och andra politikområden.

Att utvärdera styrmedel är viktigt för politikens legitimitet och för att säkerställa att begränsade resurser används på ett sätt som uppnår både effekt och effektivitet. Att genomföra en utvärdering är dock en komplex uppgift, då styrmedel inte låter sig studeras i laboratoriemiljö, utan alltid verkar i ett sammanhang där många andra faktorer också påverkar den utveckling som kan observeras.

Följande aspekter kan vara av intresse när ett styrmedel ska utvärderas:

1. **Effekt:** Utvärdera hur väl styrmedlet uppnår sina mål. Leder det till åtgärder som medför tillräcklig effekt för att åstadkomma den förändring som eftersträvas?
2. **Effektivitet:** Analysera resursåtgång i förhållande till de uppnådda resultaten. Är styrmedlet försvarbart i förhållande till alternativa insatser som skulle kunna uppnå samma effekt? Effektivitet kan handla om både kostnadseffektivitet och annan resurseffektivitet.
3. **Rättvisa och fördelningseffekter:** Bedöm om styrmedlet påverkar olika grupper olika. Är det rättvist och balanserat? Bidrar eller motverkar styrmedlet jämställdhet och jämlikhet?
4. **Flexibilitet:** Överväg om styrmedlet är anpassningsbart och kan hantera förändringar över tid.
5. **Samordning:** Tänk på hur styrmedlet samverkar med andra styrmedel och med andra politikområden och åtgärder. Förekommer det parallella styrmedel som verkar i motverkande riktning? I samordning kan också ingå en omvärldsanalys, för att se om styrmedlet på något sätt ger upphov till oönskade effekter i förhållande till andra länder.
6. **Lagstiftning och efterlevnad:** Utvärdera hur väl styrmedlet efterlevs och om det kräver lagstiftning eller frivillig överenskommelse.
7. **Kommunikation och acceptans:** Beakta hur styrmedlet kommuniceras till allmänheten och hur det tas emot. Är det accepterat och förstått?
8. **Långsiktighet:** Fundera på styrmedlets hållbarhet över tid och dess påverkan på framtida generationer.

De flesta av de utvärderingar som vi sett i den här kunskapssammanställningen har haft en betydligt snävare avgränsning som i vissa fall behandlat en eller två av punkterna ovan. Här finns en balansgång mellan ett alltför snävt fokus, som gör det svårt att dra slutsatser om styrmedlets samlade påverkan på transportsystemet, och en alltför bred ansats som riskerar att vara svår att genomföra med tillgängliga resurser (se avsnitt 3.6).

---

## 4.2 Slutsatser per styrmedelskategori

### Ekonomiska styrmedel

- Krav på att utvärderingar ska göras kommer nästan alltid att ställas från något håll när det gäller ekonomiska styrmedel. Det blir tydligt att redan innan styrmedlet införs, så behövs en planering för hur utvärderingen ska göras för att kunna säkerställa tillgång till nödvändiga data.
- Fördelningspolitiska effekter av ekonomiska styrmedel behöver analyseras. Konsekvensutredningar kan behöva stärka jämställdhets- och jämlikhetsperspektiven för att ekonomiska styrmedel ska ge ett tydligare bidrag till socialt hållbar och socialt accepterad utveckling av transportsystemet.
- Bidrags- och premiesystem påverkar marknaden både rörande prisbilden och efterfrågan. Bättre budgetmässig träffsäkerhet kan uppnås om denna aspekt analyseras noggrannare när styrmedlen utformas.
- Skatter, skattereduktioner och avdragsregler bör utformas på ett konsistent sätt, så att de inte motverkar varandra. När ekonomiska styrmedel motverkar varandra fördröjs utvecklingen av transportsystemet. Det kan vara mer effektivt att ta bort en "skadlig" subvention än att lägga till en ny som leder i annan riktning.
- Vid stödsystem med ansökningsförfaranden är det viktigt att procedurer utformas för att underlätta för sökande, med tydliga urvalskriterier och transparenta system för tilldelningsbeslut. Även för dessa system bör utvärderingskriterier och system vara genomtänkta innan införandet för att säkerställa i vilken utsträckning programmets syften nås med effektiva insatser.
- Långsiktighet är viktigt för investeringsbeslut. Oavsett om det gäller stora investeringar i exempelvis produktion av biodrivmedel eller privata investeringar som inköp av en personbil påverkas benägenheten att göra en investering av bedömningar av framtida kostnader och intäkter. En långsiktig plan för "spelregler" kan då ha större betydelse än ett tillfälligt investeringsstöd eller en kortsiktig skattebefrielse.

### Juridiska styrmedel

- Juridiska styrmedel kan vara både starka/hårda och svagare/mjuka. Starka/hårda styrmedel kan ge stor effekt, men också stora bieffekter. Noggrant genomförda konsekvensutredningar innan beslut behövs för att hamna rätt och minska risken för oönskade effekter. Det gäller inte minst fördelningsaspekter av styrmedlet.
- Juridiska styrmedel är inte enbart beroende av hur regeln i sig är skriven, utan även tillämpningen har betydelse. Det kan ske glidningar av tolkningar och tillämpningen kan skilja sig från vad som avsågs. Det kan också behövas någon form av kontroll eller tillsyn av att det juridiska styrmedlet efterlevs, och denna behöver ha tillräcklig omfattning för att säkerställa att avsedd effekt uppnås.

### Övriga styrmedel och styrmedel inom andra politikområden:

- Det finns utmaningar med att utvärdera styrmedel som bygger på samverkan eftersom det kan vara svårt att utvärdera effekter och bedöma samband mellan syfte och utfall. Exempel på hur man kan gå till väga för att genomföra bra utvärderingar på området finns att tillgå.

- Styrmedel förekommer sällan isolerade från varandra. De kan verka parallellt eller kombineras på ett medvetet sätt. Informationsinsatser behöver finnas med i styrningen om inte annat för att sprida budskapet om att styrmedlet finns. Det kan även bidra till att öka acceptansen för styrmedlet. Vid utvärdering är därför den informativa delen värd att ägna särskilt fokus, genom att undersöka hur processen har sett ut och vilka effekter som den informativa delen har bidragit med. Det finns även anledning att se över vilka styrmedelspaket som förekommer inom olika delar av transportpolitiken och hur väl synkade de är med varandra utifrån en gemensam kontext.
- Systemgränserna för transportpolitiken är ofta vida och anpassning och omställning kan samtidigt röra flera olika delar av samhället. Det ställer särskilda krav vid utformning av styrmedelspaket och på utvärdering av effekter. Att ringa in utvecklingens riktning i relation till flera politikområden kan vara relevant att göra.
- Kunskapsluckor och frågeställningar kan röra flera nivåer i samhället. Ett systemperspektiv i utvärderingen gör att angränsande politikområden kan fångas in på ett ändamålsenligt sätt. Det kan lära oss mer om påverkan av/på insatser inom angränsande politikområden, utfallet av styrmedlet eller utvecklingen av den faktor som styrmedlet tagit sikte på.

## 4.3 Övriga observationer

### Styrmedelskuben som begreppsmodell och illustration

Som ett tankeexperiment har vi tittat på några av de styrmedel som berörts i denna rapport och placerat in dem på rätt plats i styrmedelskuben. Vi bedömer att styrmedelskuben är en modell som kan vara värdefull för att föra en samlad diskussion kring ett styrmedels potential eller för att göra en kvalitativ beskrivning av ett styrmedels olika egenskaper. Modellen fungerar bäst för jämförande analyser av olika styrmedel som i någon mening används för att uppnå samma mål.

Det är teoretiskt möjligt att göra också analys med en mer kvantitativ ansats med samma modell, även om det inte varit vår ambition inom ramen för denna studie. Axlarnas relativa värden från högt till lågt skulle då ersättas av absoluta skalor eller skalor som går från 0 till 100 procent. Det går att tänka sig flera olika principer för hur en sådant kvantitativt koordinatsystem skulle kunna se ut. Ett exempel för att analysera styrmedel för minskade växthusgasutsläpp skulle kunna vara:

- Effekt. 100 procent motsvarar hela den minskning av växthusgasutsläppen som måste ske för att ett fastställt etappmål ska uppnås.
- Effektivitet. 100 procent motsvarar den sammanlagda budgeten för alla klimatåtgärder som syftar till minskade växthusgasutsläpp (för en given tidsperiod). Skalan blir då snarare en resursskala och inte en effektivitetsskala.
- Acceptans. 100 procent motsvarar ett stöd från en enig riksdag (349 mandat).

Med en sådan ansats kan också styrmedel adderas till varandra i samma koordinatsystem (då exkluderande styrmedel som inte når stöd i riksdagen). En effektiv klimatpolitik illustreras då av att effektskalan når 100 procent samtidigt eller tidigare än resurs-/effektivitetsskalan.

## Styrmedel som inte utvärderats

Vi har kunnat konstatera att den vanligaste typen av styrmedel som vi hittat utvärderingar av är någon form av ekonomiskt styrmedel som utvärderar en aspekt av hänsynsmålet. Allra oftast ett styrmedel som kan kopplas till etappmålet för klimatpåverkan. Få utvärderingar av aspekter kopplade till funktionsmålet har påträffats. Det kan finnas skäl att undersöka om det beror på brister i metoden för litteratursökningen, eller om det speglar ett verkligt förhållande. Det kan också vara så att antalet styrmedel inriktade på klimatmålet har varit högt, och därmed blir också antalet utvärderingar flest där.

Om vi tittar på vilka insatsområden som är tydligast i fokus är det flest utvärderingar som tittat på styrmedel som haft ambition att påverka fordon och farkoster. Det är sedan jämnt mellan energi och drivmedel samt trafikarbete och beteenden, och det minsta antalet utvärderingar handlar om styrmedel för att påverka infrastrukturen (Tabell 3.1). Eftersom det är känt att infrastrukturutvecklingen påverkar såväl färdmedelsval som resmål och regionförstoring är det värt att notera att styrningen av den kanske inte utvärderats i den utsträckning som vore motiverat.

## Robusthet

Vi har i rapporten återkommit till behovet av robusta, långsiktiga styrmedel som är tillräckligt flexibla för att anpassas till förändringar, men som ändå ger en förutsägbarhet för transport-systemets aktörer. Den här aspekten av styrmedlen är sällan beskriven eller diskuterad i de utvärderingar som vi studerat. Att utforma styrmedel som förmår vara flexibla innebär särskilda utmaningar. Ekonomiska styrmedel kan dock exempelvis utformas så att de förstärks om de inte uppnår avsedda effekter, och juridiska styrmedel kan justeras efter utvärderingar vid fastställda kontrollstationer.

En viktig anledning till bristande robusthet är om styrmedlet inte uppnår acceptans. Då är det svårt att mobilisera det politiska underlag som behövs för att bibehålla styrmedlet. Som nämnts ovan är det inte minst informationsinsatser och en god hantering av fördelnings-effekter, exempelvis med riktade kompensationsåtgärder till särskilt påverkade grupper, som kan bidra till ökad acceptans.



---

## 5 Diskussion om kommande analyser

### 5.1 EU:s transport- och klimatpolitik

På EU-nivå finns nu ett omfattande styrmedelspaket för klimatområdet där merparten av delarna rör transportsektorn (Trafikanalys 2023b). Detta kompletteras även med nationella styrmedel. Det finns anledning att analysera vilka styrmedelspaket som förekommer inom olika delar av transportpolitiken och hur väl synkade de är med varandra.

Att löpande utvärdera effekterna av dessa styrmedel och styrmedelspaket är förstås viktigt för att kunna dra lärdomar och justera längs vägen. Erfarenheter från stora satsningar som görs blir viktiga i kommande faser av omställning. Flera av de delar som ingår i EU:s styrmedelspaket *Fit for 55* har olika juridiska utvecklingssteg inlagda i själva lagstiftningen som ska föregås av uppföljning eller utvärdering. Att även utvärdera genomförandet med avseende på erfarenheter för Sverige kan ge värdefull kunskap för den svenska implementeringen.

Ett bra exempel där planering av uppföljning har skett innan stöd betalas ut är Energimyndighetens program *Regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter*. När aktörer mottar stöd för att påskynda elektrifieringen av godstransporter ingår att de ska tillgängliggöra data och erfarenheter. Programmet styrs av en egen förordning (SFS (2022:107)) där detta regleras.

### 5.2 Socialt hållbar och accepterad omställning av transportsystemet

De flesta av de utvärderingar som vi tagit del av i denna studie har inte haft olika sociala effekter av styrmedlet i fokus. Det finns dock ett antal utvärderingar som lyfte frågor om påverkan på jämställdhet, jämlikhet, och sociala eller geografiska fördelningseffekter.

En studie om Stadsmiljöavtalet (Larsson och Svensson 2021) konstaterar (s. 99) att "stadsmiljöavtalet har främst fokuserat på hållbarhet utifrån miljöperspektivet och klimatpåverkan" och att i framtiden behövs ett helhetsperspektiv som också innefattar social och ekonomisk hållbarhet. Rapporten betonar också värden som tillgänglighet och trygghet.

I diskussionsdelen i en av studierna om Klimatklivet lyfter författaren att "en tydligare geografisk spridning på de åtgärder som genomförs inom Klimatklivet, [...] hade kunnat möjliggöra en mer rättvis omställning av samhället där man ännu tydligare hade kunnat lösa ut målkonflikten mellan en levande glesbygd och en vassare klimatpolitik" (Helgesson 2020).

Resultat från intervjuer som ingick i studien lyfter att Klimatklivet kan vara ett sätt att motverka målkonflikten genom att bidra med investeringsstöd till t.ex. biogasinфраstruktur och laddinfrastruktur. Även i andra studier om Klimatklivet framkommer resonemang om fördelningseffekter i relation till investeringsstöd till utbyggnad och lokalisering av laddstolpar (Riksrevisionen 2019). Geografisk fördelning av stöd och skatter för fler miljöbilar diskuteras också i Riksrevisionens granskning (Riksrevisionen 2020) och resultat visar att "utbetalningen

av både den tidigare supermiljöbilspremierna och den nuvarande klimatbonusen är ojämnt fördelad över landet” där största delen av utbetalda bidrag har landat i storstadskommunerna.

I en delstudie om Göteborgs trängselskatt redovisar Kyriakopoulou m.fl. (Swedish Environmental Protection Agency 2021) fördelningseffekter av Göteborgs trängselskatt med fokus på påverkan på låg- respektive höginkomsthushåll. Man kunde i den studien konstatera att skillnaden mellan låginkomst- och höginkomsthushållens sannolikhet att äga minst en bil inte bedömdes bli större av trängselskattens införande.

Andra studier som kom fram i litteratursökningen som inte uppfyllde ex-postkriteriet men förde en diskussion om jämställdhets- och fördelningseffekter kan också vara relevanta att nämna här. Winslott Hiselius m.fl. (2020) argumenterar för ett ökat behov av analyser som tar hänsyn till sociala aspekter och rättvisaspekter av styrmedlen.

Aretun och Hansson (2012) har producerat en kunskapsöversikt om ekonomiska styrmedels påverkan på tillgänglighet med syfte att utreda jämlikhets- och fördelningseffekter avseende tillgänglighet. I en jämförelse mellan transportstyrmedel från Sverige och Kalifornien presenterar Zhao m.fl. (2021) ett förslag på ett ramverk för utvärdering av transportstyrmedel utifrån jämlikhets- och jämställdhetsdimensioner.

Omställningen av transportsystemet till fossilfrihet har bara inletts, men kommer att innebära kostnader för hushåll och företag. Att dessa kostnader fördelas på ett socialt jämlikt och accepterat sätt kommer att vara centralt för möjligheterna att uppnå hållbar policy inom detta område.

En slutsats av denna kunskapssammanställning är att det är angeläget att närmare utforska hur styrmedel kan utformas för att åstadkomma en socialt hållbar och accepterad omställning av transportsystemet, och hur dessa perspektiv bäst fångas in i styrmedelsutvärderingar. Trafikanalys avser att under 2024 genomföra en egeninitierad studie av detta med fokus på en internationell jämförelse för att se hur olika länder, främst inom Europa, har valt att ta hänsyn till dessa aspekter i utformningen av omställningspolicys. Studien ska fokusera på såväl framgångsfaktorer som hinder för att uppnå socialt hållbar omställning.

## 5.3 Jämförelser med tidigare styrmedel

En aspekt av utvärdering och uppföljning av styrmedel som vi inte kunnat observera i någon av de utvärderingar som vi har tagit del av är djupgående jämförelser med liknande styrmedel som funnits tidigare. Ett exempel som ligger nära till hands är att jämföra styrmedel och omvärldsfaktorer för att öka antalet personbilar med lägre miljöpåverkan.

Runt 2005 gjordes stora insatser för att styra mot bilar som kan tanka E85. Bland annat med en premie, befrielse från trängselskatt, sänkt förmånsvärde och insatser för att säkerställa en tankinfrastruktur för E85. Insatserna är därmed inte helt olika de som på senare år har genomförts för att premiera försäljningen av laddbara bilar. Ett framtida projekt skulle kunna innefatta att göra en mer detaljerad genomgång av såväl styrmedel som omvärldsfaktorer som gällde för etanolbilen i mitten på 2000-talet, och jämföra med dagens läge för laddbara bilar. Försäljningen av etanolbilar tappade snabbt fart runt 2010 i samband med att styrmedel drogs tillbaka samtidigt som drivmedlet kom att bli alltmer ifrågasatt.

En viktig analys skulle kunna vara att kartlägga vad som hade störst betydelse, styrmedel eller omvärldsfaktorer? Går det att jämföra utvecklingen för etanolbilarna med den situation som de laddbara bilarna nu befinner sig i efter miljöbilspremiernas avskaffande? Vilka likheter och skillnader finns det? Vad talar för att de laddbara fordonen fortsätter öka sin andel av nybilsförsäljningen, och vad talar emot den utvecklingen?

## 5.4 Lärdomar inför kommande analyser

Modellen som beskriver synen på vad som utgör en fullständig policy respektive vad som definierar en hållbar policy kommer att ligga fast också i kommande analyser. Vi kommer att behöva närmare precisera hur begreppen effektiv, hållbar respektive robust policy förhåller sig till varandra. Vi bedömer också att styrmedelskuben kan vara till nytta, inte minst som ett stöd för att pedagogiskt illustrera vår redovisning av observationer och analyser.

I ett vidare perspektiv har arbetet med denna rapport gjort det tydligt att det är viktigt att planera för hur styrmedel ska utvärderas redan i utformandet av dem. Då ökar möjligheterna att utvärderingen blir så bra att den bidrar till ett förbättrat kunskapsläge och en fortsatt utveckling av styrmedelsverktygen. Vi noterar att utvärdering och uppföljning kan vara något Trafikanalys bör ta hänsyn till då vi får i uppdrag att komma med förslag på styrmedel inom transportområdet. Av samma skäl det finns det anledning att särskilt beakta dessa aspekter när vi mottar remisser av styrmedelsförslag som tagits fram av andra.

De flesta styrmedel som vi hittat utvärderingar av har varit någon typ av ekonomiskt styrmedel, men för samtliga styrmedel ingår egentligen också en informationskomponent. Det vill säga hur styrmedlet beskrivs och förklaras för dem som det riktar sig till. Informationen om styrmedlet och hur den förmedlas kan vara av stor betydelse för utfallet och acceptansen för styrmedlet. Denna aspekt bör därför också prioriteras när vi har uppdrag att lämna förslag på styrmedel eller lämnar remissvar på styrmedelsförslag som tagits fram av någon annan.



---

# Källförteckning

Andersson, A. and H. Hong (2022). Welfare implications of electric-bike subsidies: Evidence from Sweden. Cambridge, National Bureau of Economic Research.  
[www.nber.org/system/files/working\\_papers/w29913/w29913.pdf](http://www.nber.org/system/files/working_papers/w29913/w29913.pdf)

Aretun, Å. and L. Hansson (2012). Ekonomiska styrmedel för en hållbar personbilstrafik – konsekvenser för tillgänglighet. Linköping. VTI notat 33-2012. [www.diva-portal.org/smash/get/diva2:669284/FULLTEXT01.pdf](http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:669284/FULLTEXT01.pdf)

Bo Sandberg, A. B. J., Vera Stafström, Catharina Palm, Tomas Åström, Josefine Olsson, Sebastian Eriksson Berggren, Jonatan Ryd, Erik Arnold (2021). Sexårsutvärdering av det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden. Stockholm, Vinnova. Vinnova Rapport VR 2021:11.  
[www.technopolis-group.com/wp-content/uploads/2021/12/sexarsutvardering\\_drive\\_sweden\\_211206-min.pdf](http://www.technopolis-group.com/wp-content/uploads/2021/12/sexarsutvardering_drive_sweden_211206-min.pdf)

Energimyndigheten (2005). Kostnadseffektiva styrmedel i den svenska klimat-och energipolitiken? Metodologiska frågeställningar och empiriska tillämpningar. ER 2005:30.  
<https://energimyndigheten.a-w2m.se/FolderContents.mvc/Download?ResourceId=103917>

Energimyndigheten (2015). Systemet för hållbarhetskriterier i Sverige. En utvärdering av regelverkets praktiska tillämpning. Eskilstuna. ER 2015:21.

Energimyndigheten. (2017, 2019-12-20). "Reduktionsplikt." Nedladdad 2020-03-10, från [www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/reduktionsplikt/](http://www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/reduktionsplikt/)

Energimyndigheten (2021). Utvärdering av skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Eskilstuna. ER 2021:9.

Energimyndigheten (2022a). Kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Delrapport 1 av 2. Eskilstuna. ER 2022:07.

Energimyndigheten (2022b). Kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Delrapport 2 av 2. Eskilstuna. ER 2022:15.

Evidens (2019). Analys och utvärdering av statligt stöd till kommunerna för bostadsbyggande och planering. Stockholm. <https://evidensgruppen.se/wp-content/uploads/2022/01/analys-och-utvardering-av-statligt-stod-till-kommunerna-for-bostadsbyggande-och-planering-2019.pdf>

Ganhammar, K. and M. Bivered (2018). Utvärdering av supermiljöbilspremien - en regression discontinuity analys. Kandidatuppsats i nationalekonomi, Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.  
[https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/56741/gupea\\_2077\\_56741\\_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/56741/gupea_2077_56741_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Helgesson, H. (2020). Ett kliv för klimatet. En kvalitativ studie om Klimatklivets roll i den svenska klimatpolitiken och investeringsstödet kostnadseffektivitet. Lund.  
<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9018712&fileId=9018717>

Jagers, S. C., E. Lokrantz, S. Persson and T. Sterner (2020) "Bör utsläpparna betala?".  
[www.gu.se/sites/default/files/2020-08/B%C3%B6r%20utsl%C3%A4pparna%20betala.pdf](http://www.gu.se/sites/default/files/2020-08/B%C3%B6r%20utsl%C3%A4pparna%20betala.pdf)

Larsson, M., S. Gronkvist and P. Alvfors (2016). "Upgraded biogas for transport in Sweden e effects of policy instruments on production, infrastructure deployment and vehicle sales." Journal of Cleaner Production **112**(5): 3774-3784.  
[www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652615011464?via%3Dih](http://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652615011464?via%3Dih)

Larsson, M. and H. Svensson (2021). Effekter av stadsmiljöavtalet - Utvärdering av försöksperioden 2015-2018. Malmö. K2 WORKING PAPER 2021:10. [www.k2centrum.se/effekter-av-stadsmiljoavtalet](http://www.k2centrum.se/effekter-av-stadsmiljoavtalet)

- 
- Lång, E. and L. Björk (2021). Klimatstyrmedel i transportsektorn i Sverige 2010–2021, S. v.-o. transportforskningsinstitut. VTI PM 2021:13. [www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1600934/FULLTEXT01.pdf](http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1600934/FULLTEXT01.pdf)
- Naturvårdsverket (2019). Elcykling – vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremiern som utgångspunkt. Stockholm. RAPPORT 6894.
- Naturvårdsverket (2021). Effekter av Klimatklivet. Utvärdering år 2020. Stockholm. Rapport 7019.
- Neij, L., S. Sandin, M. Benner, M. Johansson and P. Mickwitz (2019). Vägledning för utvärdering av transformativ omställning - med fokus på energisystemet. Lunds Universitet.
- Nicolaisen, M. S. and P. A. Driscoll (2016). "An international review of ex-post project evaluation schemes in the transport sector." *Journal of Environmental Assessment Policy and Management* **18**(01).
- Riksrevisionen (2011). Miljökrav i offentlig upphandling – är styrningen mot klimatmålet effektiv? Stockholm. RiR 2011:29. [www.riksrevisionen.se/download/18.78ae827d1605526e94b2e71c/1518435484971/Anpassad\\_RiR\\_2011\\_29%20Milj%C3%B6krav%20i%20offentlig%20upphandling.pdf](http://www.riksrevisionen.se/download/18.78ae827d1605526e94b2e71c/1518435484971/Anpassad_RiR_2011_29%20Milj%C3%B6krav%20i%20offentlig%20upphandling.pdf)
- Riksrevisionen (2019). Klimatklivet – stöd till lokala klimatinvesteringar. Stockholm. RiR 2019:1. [www.riksrevisionen.se/download/18.7df9df95168512424e317741/1547646400542/RiR\\_2019\\_1\\_A\\_NPASSAD.pdf](http://www.riksrevisionen.se/download/18.7df9df95168512424e317741/1547646400542/RiR_2019_1_A_NPASSAD.pdf)
- Riksrevisionen (2020). Statliga åtgärder för fler miljöbilar. Stockholm. RiR 2020:1. [www.riksrevisionen.se/download/18.69c381801700b3b6ecddccdb/1581431792786/RiR%202020\\_01%20Anpassad.pdf](http://www.riksrevisionen.se/download/18.69c381801700b3b6ecddccdb/1581431792786/RiR%202020_01%20Anpassad.pdf)
- Riksrevisionen (2021). Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal. Stockholm. RiR 2021:15. [www.riksrevisionen.se/download/18.552961d21795cd647bd17bb1/1620822543039/RiR%202021\\_15%20Anpassad.pdf](http://www.riksrevisionen.se/download/18.552961d21795cd647bd17bb1/1620822543039/RiR%202021_15%20Anpassad.pdf)
- Riksrevisionen (2023). Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet. Stockholm. RiR 2023:13. [www.riksrevisionen.se/download/18.78b25a52188ae73ecab39b5/1686574651309/RiR\\_2023\\_13\\_rapport.pdf](http://www.riksrevisionen.se/download/18.78b25a52188ae73ecab39b5/1686574651309/RiR_2023_13_rapport.pdf)
- SFS (2022:107) (2007). Förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. <https://svenskfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2022-02/SFS2022-107.pdf>
- Shmelev, S. E. and S. U. Speck (2018). "Green fiscal reform in Sweden: Econometric assessment of the carbon and energy taxation scheme." *Renewable and Sustainable Energy Reviews*(90): 969–981. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2018.03.032>
- Soto Runevall, A. (2021). The Swedish Air Passenger Tax - The impact on passenger numbers. Bachelor, Linnaeus University. <http://lnu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1567408/FULLTEXT01.pdf>
- Swedish Environmental Protection Agency (2021). Towards zero emissions from Swedish urban transport. Stockholm. Report 7004.
- Traficom (2020). Economic incentives to promote environmentally friendly maritime transport in the Baltic Sea region. Helsingfors. Traficom Research Reports 6/2020. [www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Economic%20incentives%20to%20promote%20environmentally%20friendly%20maritime%20transport%20in%20the%20Baltic%20Sea%20region%20by%20Finland.pdf](http://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Economic%20incentives%20to%20promote%20environmentally%20friendly%20maritime%20transport%20in%20the%20Baltic%20Sea%20region%20by%20Finland.pdf)
- Trafikanalys (2020). Nationella godstransportstrategin – halvtidsutvärdering 2020. Stockholm. Rapport 2020:16. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020\\_16-nationella-godstransportstrategin-halvtidsutvardering-2020.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_16-nationella-godstransportstrategin-halvtidsutvardering-2020.pdf)
- Trafikanalys (2022). Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022. Stockholm. Rapport 2022:9. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_9-uppfoljning-av-den-nationella-godstransportstrategin-2022.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_9-uppfoljning-av-den-nationella-godstransportstrategin-2022.pdf)

- 
- Trafikanalys (2023a). ABC om styrmedel. Stockholm, Trafikanalys. PM 2023:4.
- Trafikanalys (2023b). Fit for 55 - transportpolitikens nya ramar. Stockholm, Trafikanalys. PM 2023:9.
- Trafikanalys (2023c). Som man frågar får man svar. Stockholm, Trafikanalys. PM 2023:10.  
[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023\\_10-som-man-fragar-far-man-svar.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_10-som-man-fragar-far-man-svar.pdf)
- Trafikanalys (2023d). Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag. Stockholm. Rapport 2023:3. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023\\_3-tydligare-kriterier-for-fardtjanstillstand.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_3-tydligare-kriterier-for-fardtjanstillstand.pdf)
- Trafikverket (2020). Miljökompensation till järnvägsföretag - Uppföljning enligt 15§ förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Borlänge.  
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/10c500231d54447f9479a630750577fc/trv-2020-20665-miljokompensation-jarnvagsforetag---uppfoljning-2020.pdf>
- Transportstyrelsen (2019). Första halvåret med flygskatt. Norrköping. TSL 2018-8525.  
[www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/forsta-halvaret-med-flygskatt.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/forsta-halvaret-med-flygskatt.pdf)
- Vedung, E. (2009). Utvärdering i politik och förvaltning. Lund, Studentlitteratur
- VTI (2020). Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018. En modelljämförelse för perioden 2017 till 2019 Stockholm. VTI rapport 1034. [www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1424376/FULLTEXT02.pdf](http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1424376/FULLTEXT02.pdf)
- Winslott Hiselius, L., J. Khan, L. Smidfelt Rosqvist, E. Lund, L. Nilsson and M. Nilsson (2020) "En rättvis omställning av transportsystemet - En analys av de sociala effekterna av styrmedel för minskade klimatutsläpp." Bulletin 318. [www.nilssonproduktion.se/wp-content/uploads/Slutrapport\\_Styr\\_r\\_tt\\_20200116\\_Final.pdf](http://www.nilssonproduktion.se/wp-content/uploads/Slutrapport_Styr_r_tt_20200116_Final.pdf)
- Wollmann, H. (2017). Policy Evaluation and Evaluation Research. Handbook of Public Policy Analysis. F. Fischer and G. J. Miller, Routledge: 419 - 428
- WSP (2012). Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt? Stockholm.  
[www.transportportal.se/Energieffektivitet/Energieffektivisering-och-%C3%B6kad-kollektivtrafikandel-reseavdraget-kollektivtrafikbiljetter.pdf](http://www.transportportal.se/Energieffektivitet/Energieffektivisering-och-%C3%B6kad-kollektivtrafikandel-reseavdraget-kollektivtrafikbiljetter.pdf)
- Zhao, C., J. Ryan and A. Wretstrand (2021). Policy instruments for a more transport efficient society: A pre-study comparing the cases of California and Sweden. Lund. 2 WORKING PAPER 2021:2.  
[www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/k2\\_working\\_paper\\_2021\\_2.pdf](http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_2.pdf)

## Bilaga Förteckning över ingående utvärderingar i studien

	<i>Författare</i>	<i>Titel</i>
1	Riksrevisionen, (2011)	Miljökrav i offentlig upphandling – är styrningen mot klimatmålet effektiv?
2	WSP, (2012)	Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?
3	Energimyndigheten, (2015)	Systemet för hållbarhetskriterier i Sverige En utvärdering av regelverkets praktiska tillämpning.
4	Larsson m.fl., (2016)	Upgraded biogas for transport in Sweden—effects of policy instruments on production, infrastructure deployment and vehicle sales.
5	Ganhammar & Bivered, (2018)	Utvärdering av supermiljöbilspremien - en regression discontinuity analys
6	Shmelev m.fl., (2018)	Green fiscal reform in Sweden: Econometric assessment of the carbon and energy taxation scheme
7	Evidensgruppen, (2019)	Analys och utvärdering av statligt stöd till kommunerna för bostadsbyggande och planering
8	Naturvårdsverket, (2019)	Elcykling – vem, hur och varför?: en utvärdering med elfordonspremien som utgångspunkt
9	Riksrevisionen, (2019)	Klimatklivet – stöd till lokala klimatinvesteringar
10	Transportstyrelsen, (2019).	Första halvåret med flygskatt
11	Helgesson, (2020)	Ett kliv för klimatet En kvalitativ studie om Klimatklivets roll i den svenska klimatpolitiken och investeringsstödet kostnadseffektivitet.
12	Riksrevisionen, (2020)	Statliga åtgärder för fler miljöbilar.
13	Backer Johnsen m.fl., (2020).	Economic incentives to promote environmentally friendly maritime transport in the Baltic Sea region.
14	Trafikanalys, (2020).	Nationella godstransportstrategin – halvtidsutvärdering.
15	Trafikverket, (2020)	Miljökompensation till järnvägsföretag. Uppföljning enligt 15 § förord (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.
16	Trafikverket, (2020)	Utvärdering av förändrad trängselskatt 2020 Effekter av att trängselskatten förändrats i Stockholm från och med 1 januari 2020
17	Johansson m.fl., (2020).	Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018: en modelljämförelse för perioden 2017 till 2019.
18	Energimyndigheten, (2021)	Utvärdering av skattelättnader för rena och höginblandade flytande biodrivmedel.
19	Larsson & Svenson, (2021)	Effekter av stadsmiljöavtalet – utvärdering försöksperioden 2015-2018.
20	Kyriakopoulou m.fl., (2021).	Towards zero emissions from Swedish urban transport
21	Pädam m.fl., (2021)	Effekter av Klimatklivet: Utvärdering år 2020.
22	Riksrevisionen, (2021)	Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal.
23	Soto Runevall, (2021).	The Swedish Air Passenger Tax- The impact on passenger numbers.
24	Technopolis group, (2021).	Sexårsutvärdering av det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden
25	Energimyndigheten, (2022).	Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 Delrapport 1 av 2.
26	Energimyndigheten, (2022).	Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 Delrapport 2 av 2.
27	Trafikanalys, (2022).	På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? – utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande
28	Riksrevisionen, (2023)	Reduktionsplikten– risker för genomförande och effektivitet
29	Trafikanalys, (2023)	Tydligare kriterier för Färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.