

Finansdepartementet  
Finansmarknadsavdelningen,  
Värdepappersmarknadsenheten

Er referens  
Fi2018 /00116

Diarienummer  
Utr 2018/11  
Datum  
2018-04-27

fi.registrator@regeringskansliet.se

## Yttrande över betänkandet Att främja gröna obligationer (SOU 2017:115)

Direktivet till utredningen definierar gröna obligationer som obligationer där intäkterna investeras i projekt som är miljövänliga, t ex i projekt som bidrar till åtgärder för klimatet (Dir 2016:109, s.445).

Trafikanalys instämmer i utredningens bedömning att investeringar som syftar till att minska utsläppen i transportsektorn kan vara lämpade för finansiering av gröna obligationer och att behovet för investeringar framöver troligtvis kommer vara stort. Trafikanalys vill betona att dessa investeringar bör vara både hållbara och samhällsekonomiskt lönsamma.

### Ingen brist på miljöprojekt inom transportområdet

En stor del av investeringarna inom transportområdet är idag motiverade av miljöskäl, oberoende av om de finansieras av gröna obligationer eller på annat sätt. Givetvis bör deras extra värde som miljöprojekt utnyttjas om det nedbringar statens kostnader eller ökar samhällsnyttan med mer än insatsen. Intressanta investeringar som utredningen tar upp är sådana som syftar till effektivisering av transportlösningar, t.ex. bränsleskifte och kollektivtrafik (s.163) och "lågutsläppstransporter" (s.189). Kvantitativa indikatorer kan vara mängden reducerat växthusgasutsläpp, mängden minskade transporter (s.178), hållbara transporter (s. 228) och rena transporter såsom eldrivna fordon, hybridfordon, kollektivtrafik, järnvägar, icke-motordrivna fordon, multimodala transporter, infrastruktur för fordon som drivs med ren energi samt minskning av skadliga utsläpp (s. 346).

### Utlovade miljövinster bör vara realistiska

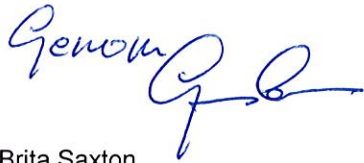
Trafikanalys instämmer också i att investeringar i exempelvis förbättrad kollektivtrafik kan ha en positiv klimateffekt om de leder till att trafik med fordon som drivs av fossila bränslen uteblir (s.365). Men det finns en risk för att biltrafiken förblir oförändrad, vilket i så fall innebär att ny kollektivtrafik inte minskar utsläppen som klimatmålet kräver. Särskilt vid lågtrafik och i glesbygd har bussar svårt att konkurrera miljömässigt med personbilar. Det bör därför bedömas i varje enskilt fall om en investering är lämpad för finansiering med gröna obligationer.

### Leverans av miljönytta är nödvändigt

Miljörapporteringens kvalitet och huruvida miljövinster slutligen uppstår eller inte, utgör dock inte, såvida Trafikanalys kan bedöma, någon finansiell risk för vare sig emittent eller köpare av den gröna obligationen så länge obligationen behålls löptiden ut och

räntan inte kopplas till levererad miljönytta. Frånvaro av utlovad miljönytta kan dock förväntas sänka obligationens värde på andrahandsmarknaden och emittentens trovärdighet och därmed dennes möjligheter att emittera nya gröna obligationer. Att de utlovade miljövinster uppträder är därför en förutsättning för de gröna obligationernas långsiktiga legitimitet och effektivitet som låneinstrument.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton, efter föredragning av Torbjörn Stenbeck.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Genom" followed by a stylized signature.

Brita Saxton  
Generaldirektör