



Remissvar

Dnr 2021–269

2021-09-15

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon

M2021/01392

Konjunkturinstitutet (KI) har givits möjlighet att kommentera förordningen om ändring i förordningen om normer för koldioxidutsläpp för nya lätta fordon. Huvudsakligen omfattar lagförslaget en skärpning av målnivån för 2030<sup>1</sup> och 2035<sup>2</sup> för nya lätta fordon.

### **SAMMANFATTNING**

EU:s koldioxidnormer kan betraktas som ett innovationspolitiskt styrmedel som rätt utformat kan fungera som ett effektivt komplement till den klimatpolitiska styrningen inom vägtransportsektorn. I det avseendet har KI inget att anmärka på förslaget till skärpta EU-normer. Skärpningen, parallellt med kommissionens förslag att införliva vägtransporter i ett system för handel med utsläppsrätter, gör dock nationella initiativ som det svenska bonus-malus-systemet ännu mer svårmotiverat ur ett klimat- och samhällsekonomiskt perspektiv.

### **KRAV SOM KOMPLEMENT TILL KLIMATPOLITIKEN**

EU:s skärpta normer syftar till att öka spridningen av lätta fordon med teknik med låg fossilbränsleförbrukning. Denna typ av teknikstyrning kan vara motiverad givet att det förekommer ett så kallat innovationsrelaterat marknadsmisslyckande. KI utgår från att EU har välgrundade skäl att förutsätta detta och att misslyckandet är av väsentlig magnitud. Den skärpning av normerna som nu föreslås kan då tolkas som att innovationsmisslyckandet tidigare inte fullt ut internaliserats – annars finns det inga samhällsekonomiska motiv till att skärpa normerna. Under dessa förutsättningar menar KI att korrekt utformade normer kan sänka transportsektorns samlade utsläppsminskningsekostnader i det nya handelssystemet för byggnader och vägtransporter<sup>3</sup>, och betraktas som ett komplement till handelssystemet. I det avseendet har KI inte något att anmärka på skärpta koldioxidnormer för nya lätta fordon.

KI ser emellertid en risk i att inrikta innovationspolitik mot specifika tekniker, som exkluderar förbränningsmotorer. Det går exempelvis inte att helt utesluta att framställningen av

---

<sup>1</sup> Genomsnittliga utsläpp ska minska med 55/50 procent av målen under 2021 för nya personbilar/nya lätta nyttofordon.

<sup>2</sup> Genomsnittliga utsläpp från nya personbilar/lätta nyttofordon ska minska med 100/100 procent av målen under 2021.

<sup>3</sup> Som föreslås i COM(2021) 551 final.

syntetbränslen utvecklas och växer i betydelse i framtiden. Syntetbränslen kräver förbränningsmotorer och tillhörande infrastruktur.

Vidare noterar KI att sidoeffekter kan uppstå på grund av att normerna träffar vägtransporter samtidigt som det nya handelssystemet för utsläppsrätter även omfattar uppvärmning av byggnader. Ett minskat behov av utsläppsrätter i vägtransportsektorn som verkar dämpade på utsläppsrättspriset kan medföra lägre priser på energi i byggnadssektorn, vilket hämmar omvandlingstrycket i sistnämnd sektor.

#### **BONUS-MALUS HARMONISERAR DÅLIGT MED EU:S NORMER**

KI instämmer med kommissionen vad gäller fördelar med EU-övergripande normer för specifika koldioxidutsläpp från lätta fordon, och att nationella initiativ riskerar fragmentera marknaden, öka kostnaden för politiken och minska EU:s samlade initiativ till teknisk utveckling och spridning.<sup>4</sup>

Av denna anledning bör det svenska bonus-malus-systemet tas bort. Det går inte att bortse ifrån att det är EU:s normer som driver utvecklingen och spridningen av koldioxidsnåla lätta fordon inom EU, inklusive Sverige. Bonus-malus-systemet harmonierar dessutom dåligt med dessa normer. I den mån systemet leder till fler fordon med lågt specifikt utsläpp i Sverige kan det, till följd av EU:s normer för specifika utsläpp från lätta fordon, ha en dämpande effekt på spridningen av sådana fordon i andra delar av EU, det vill säga medföra koldioxidläckage. Denna effekt av bonus-malus-systemet förstärks av kommissionens förslag.

I och med att kommissionen föreslår ett nytt handelssystem för byggnader och vägtransporter uppstår en ytterligare kanal för koldioxidläckage. Om Sveriges bonus-malus-systemet leder till minskad efterfrågan på fossilt bränsle och att bränsledistributörerna därför efterfrågar färre utsläppsrätter, i en omfattning som verkar dämpande på utsläppsrättspriset, och därför pumppriset, kan det leda till koldioxidläckage både inom Sveriges gränser och till andra medlemsländer. Allt annat lika blir det mindre kostsamt att köra gamla utsläppsintensiva bilar.

Sammantaget, att Sverige fortsatt väljer att subventionera elbilar och laddhybrider och finansiera det med nyförsäljning av relativt utsläppsintensiva bensin- och dieslbilar (budgetneutralitet),<sup>5</sup> samtidigt som EU förordar ökad kostnadseffektivitet i politiken och därför en utveckling av nationella särlösningar som uppenbart verkar i motsatt riktning, kan svårligen motiveras.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Pelle Marklund. I den slutliga handläggningen av remissvaret har också Anna Dahlqvist deltagit.

Urban Hansson Brusewitz  
Generaldirektör

---

<sup>4</sup> Se exempelvis s 5 i förslaget: "Lack of coordinated EU action via the strengthening of CO2 emission standards would translate into a risk of market fragmentation due to the diversity of national schemes, differing ambition levels and design parameters. On their own, individual Member States would also represent too small a market to achieve the same level of results, therefore, an EU wide approach is needed to drive industry level changes and to create economies of scale."

<sup>5</sup> Enligt förslaget till nytt handelssystem, se COM(2021) 551 final, ska medlemsstater använda nationella intäkter från auktionering av utsläppsrätter till bland annat åtgärder som påskyndar spridningen av utsläppsfria fordon (Artikel 30d(5b), s 55). Detta kan tolkas som att Sverige har möjlighet att använda en del av intäkterna till att delvis finansiera bonusen, vilket innebär att systemet inte längre måste vara fullt ut budgetneutralt.