



Miljö- och Energidepartementet  
Klimatenheten  
103 33 STOCKHOLM  
M2016/01735/KI

2016-10-20

## VOLVO CARS REMISSYTTRANDE OM MILJÖMÅLSBEREDNINGENS FÖRSLAG TILL EN KLIMAT- OCH LUFTVÅRDSSTRATEGI

Volvo Cars vill härmed lämna in följande synpunkter på Miljömålsberedningens förslag till en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige.

### Internationell harmonisering

Miljömålsberedningen föreslår att det införs en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik med sikte mot det långsiktiga målet som innebär att Sverige inte ska ha några nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045. Miljömålsberedningen föreslår etappmål för hur den sk icke-handlande sektorn bör utvecklas 2030 och 2040 på väg mot det långsiktiga målet 2045. Vidare föreslår Miljömålsberedningen att ett särskilt utsläppsmål för inrikes transporter (ej inrikes flyg) som innebär att utsläppen från denna sektor ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Volvo Cars välkomnar och stödjer utvecklingen mot icke-fossila och energieffektiva persontransporter. Vi satsar stort på ny teknik och innovation som minskar beroendet av fossila bränslen. Tydliga och långsiktiga politiska målsättningar skapar förutsättningar för en sund konkurrens. För att få ett långsiktigt stabilt regelverk i Sverige behöver vi mål som harmoniserar med EU. Volvo Cars är en liten tillverkare på en global marknad och vi är beroende av en internationell spelplan.

Den politiska målsättningen i Sverige är att vi ska vara ett ledande land i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets ambitiösa målsättningar. Enligt Miljömålsberedningen så ställer Parisavtalets temperaturmål krav på att det sker en omställning till minst nollutsläpp av koldioxid i alla samhällssektorer, inklusive transportsektorn. Synen på hur snabbt denna omställning i transportsektorn ska ske avviker däremot från EU.

EU liksom Miljömålsberedningen anser att transporterna tillhör de svåraste områdena att ställa om till icke-fossila bränslen. EU har lagt fast att målet för den icke-handlade sektorn (inklusive transporter) ska minska med 30 procent och att transporter ska minska med 20 procent till 2030. I förslaget till



"Effort Sharing Directive" (COM 2016:482) har EUs mål för transportsektorn nyligen bekräftats. Sveriges mål avviker därmed från EUs mål med 50 procentenheter. Samtidigt utgår Miljömålsberedningen från att möjligheten att uppnå målet blir små om inte också EU agerar kraftigt på transportområdet.

Marknaden för fordon är i högsta grad internationell. Sverige styr inte ensamt över exempelvis EU-krav för nya fordon, EUs regelverk för biodrivmedel eller generell teknikutveckling. En minskning av koldioxidutsläppen kräver därför effektiva styrmedel på internationell nivå. Det är därför nödvändigt med harmoniserade effektiva styrmedel inom EU.

## För många svenska utredningar försvårar omställningen

Att minska klimatpåverkan från transporterna i Sverige har sedan flera år diskuterats och ett antal utredningar, (både statliga och andra utredningar) och andra initiativ har studerat och lagt fram förslag till mål och styrmedel:

- Utredningen Fossilfri fordonstrafik, SOU 2013:84, föreslog ett mål till 2030 på 80 procent reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå.
- Trafikverkets redovisning av scenarier för att nå 60 respektive 80 procents minskning av vägtransporternas utsläpp till 2030 jämfört med 2010 års nivå.
- Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040. Staden ska ta fram en handlingsplan för fossilbränslefrihet inom vägtransportsektorn och utreda möjligheterna till att utfärda ett förbud mot fossilbränsleförsäljning till år 2040.
- Energimyndighetens uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet.
- Fossilfritt Sverige, regeringen har skapat en plattform för dialog och samarbete där aktörer kan synliggöra hur de bidrar till klimatarbetet.
- Fossiloberoende fordonsflotta 2030 - Hur realiserar vi målet? En rapport finansierad av Energimyndigheten, men initierad och genomdriven av Sweco, VTI, Energiforsk och 2030-sekretariatet.
- Fossiloberoende fordonsflotta i Sverige (20-Fifty). Projektet finansieras av Energimyndigheten och drivs av Viktoria Swedish ICT, Fores och Cambridge Econometrics.

Alla dessa rapporter och uppdrag med olika mål och omfattning förvirrar debatten. Klimatomställningen är en global angelägenhet och behöver samordnas nationellt. Att sju partier står eniga i klimatpolitiken är bra, men vi behöver också en samsyn när det gäller styrmedel som vi hittills inte har sett.

Vidare är det svårt att jämföra och förstå minskningens omfattning i förhållande till utsläppen i den icke handlande sektorn. Enligt Miljömålsberedningens förslag ska utsläppen i den icke-handlande sektorn senast år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 1990 samt att utsläppen senast år 2040 ska vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. För transporter används däremot ett annat basår, 2010, vilket försvårar förståelsen för hur snabbt omställningen bör ske. Läger man därtill EUs mål för 2030 respektive 2050 och de basår man vill jämföra med så försvåras debatten ytterligare.

## Volvo Cars strategi för att minska klimatpåverkan

Volvo Cars grundstrategi för att minska klimatpåverkan och öka fordonens energieffektivitet bygger på tre grundstenar - energieffektivisering, elektrifiering samt ökad användning av biodrivmedel.

### *Energieffektivisering*

En avgörande del i att minska koldioxidutsläppen är energieffektivisering. Energieffektiviseringen för nya bilar inom EU är för närvarande 2,6 procent per år. Miljömålsberedningen föreslår att Sverige ska fortsätta vara pådrivande för att koldioxidkraven på personbilar och lätta lastbilar stegvis skärps. Volvo Cars välkomnar att Sverige påskyndar EUs mål när det gäller koldioxidkrav på nya lätta fordon.

Title: Volvo Cars remissyttrande om Miljömålsberedningens betänkande  
Issuer: Jessica Alenius



Koldioxidutsläppen från nya bilar i Sverige sjönk snabbast inom EU med 30 procent mellan 2005 och 2012. Denna utveckling kan framför allt förklaras av EU-krav på nya bilars koldioxidutsläpp men även på svenska styrmedel, exempelvis särskilda incitament för miljöbilar. Miljömålsberedningen noterar att minskad användning och utskrotning av äldre fordon med högre bränsleförbrukning bidrar till effektiviseringen. Miljömålsberedningen föreslår däremot inte något styrmedel för att öka utskrotningen av äldre fordon och därmed öka förnyelsen av bilparken. Istället fokuserar man återigen på nybilsförsäljningen när det gäller förslag till styrmedel, trots att det endast är 13 år till 2030 och en bil har idag en genomsnittlig livslängd på 17 år.

### *Elektrifiering*

Volvo Cars satsar stort på att elektrifiering och vi har som målsättning att sälja en miljon elektrifierade bilar globalt till 2025. Målet är att kunna erbjuda minst en pluginhybridversion av varje modell i sin storleksklass och dessutom lansera två elbilar, den första till 2019. Sverige är idag tvåa i Europa när det gäller marknadsandel för laddbara bilar. Andelen laddbara bilar i Sverige var 3,2 procent jan-aug i år, jämfört med 2,1 procent samma period förra året. Uppgången är positiv även om det sker från låga nivåer. Elektrifiering är en dyr teknik, framför allt utvecklingen av batterierna. Priset kommer på lång sikt att sjunka i takt med att volymerna ökar. En förutsättning för att öka försäljningen av laddbara bilar är någon form av introduktionsstöd, detta trots att det är mycket billigare att köra en elbil än att köra en bensin- eller diesebil.

### *Biodrivmedel*

En viktig del i arbetet med att minska koldioxidutsläppen är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Sverige har idag den högsta biodrivmedelsandelen i Europa, 14,9 procent för 2015. Biodrivmedelsandelen inom EU var ca fyra procent 2015. Vad som igår räknades som fossilt är idag inte givet. Bensin och diesel är inte längre enbart fossila drivmedel. Biodrivmedelsandelen ökar snabbt, framför allt HVO med hög inblandning i diesel och bensin på längre sikt. Detta medför att de fossila koldioxidutsläppen från energieffektiva bensin- och dieselmotorer minskar ännu snabbare. För att fortsätta denna positiva utveckling behövs någon form av kvotplikt som är förenlig med EU:s regelverk.

## Internalisering av externa effekter

Riksdagen har beslutat att varje trafikslag ska betala för sina egna samhällsekonomiska kostnader. Detta innebär att trafiken ska betala för de skador samt de utsläpp den ger upphov till. Det är en lovande princip, men den gäller inte fullt ut. Det är idag stora skillnader i fråga om hur mycket olika förorenare betalar för utsläppen. Att transportslagen behandlas rättvist, och betalar lika mycket för sina utsläpp, bör så snart som möjligt tydliggöras principiellt och successivt implementeras.

Miljömålsberedningen hänvisar till FFF-utredningen som menade att med utvecklingen mot allt effektivare fordon och ökad andel elfordon blir drivmedelsskatter i längden inte det bästa styrmedlet för att internalisera vägtrafikens externa kostnader. De menade att lokala styrmedel som exempelvis parkeringsskatt, trängselskatt och parkeringsavgifter kan internalisera en del av dessa effekter och därmed verka dämpande på trafiken.

Enligt en rapport från VTI är personbilstrafiken kraftigt överbeskattad. "Det mönster som framträder är förhållandevis tydligt. De skatter som tas ut på personbilstrafiken täcker gott och väl de kostnader man ger upphov till. Så är inte fallet för tunga fordon och inte heller för vare sig person- eller godståg."<sup>1</sup> Att i denna kontext signalera om att vi bör införa kompletterande styrmedel för bilar är att frågå denna princip om att varje trafikslag ska betala för sina samhällsekonomiska kostnader. Att fordonen blir effektivare och att allt fler elbilar kommer ut på marknaden bör istället utgöra en grund för en sänkning av skatterna.

---

<sup>1</sup> VTI-rapport 2014:835

Title: Volvo Cars remissyttrande om Miljömålsberedningens betänkande

Issuer: Jessica Alenius



## Skatter och andra styrmedel

För att få ett långsiktigt stabilt regelverk i Sverige behöver vi ett system som harmoniserar med EU. Vi behöver styrmedel som ger kunden incitament att välja energieffektiva bilar oavsett om det gäller nya bilar eller begagnade bilar. En bil har och har i snitt 6-7 ägare under bilens livslängd. Därför kan man få ännu större effekt på de totala utsläppen genom att införa styrmedel som i högre grad stimulerar till en förnyelse av bilflottan.

Idag fungerar inte vår andrahandsmarknad tillfredsställande. Enligt en rapport från Trafikanalys finns andrahandsmarknaden i utlandet. En stor del av de bilar som varit föremål för riktade ekonomiska styrmedel, som sänkt förmånsvärde eller supermiljöbilspremien i syfte att öka dess andel av fordonsflottan, kommer aldrig ut på den svenska andrahandsmarknaden. Trafikanalys rapport visar att vi behöver styrmedel som omfattar både nybilsförsäljningen och andrahandsmarknaden<sup>2</sup>.

### *Bonus-malussystem*

Volvo Cars är positiva till ett bonus-malussystem som bidrar till en förnyelse av fordonsparken och därmed till en minskad miljöpåverkan. Vi är positiva till att vi bygger vidare på de styrmedel vi har idag och som har bidragit till en kraftig minskning av koldioxidutsläppen från nya bilar i Sverige. Ett bonus-malus-system ska främja energieffektivitet, vara förutsägbart och stabilt, leda till nya innovationer samt vara i harmoni med det europeiska regelverket. Volvo Cars anser att införandet av ett malussystem bör ge kunderna incitament att välja ett fordon med minst klimatpåverkan – oavsett storlek och drivmedel. Bilens effektivitet, dvs bilens bränsleförbrukning i förhållande till bilens vikt, bör därmed ligga till grund för systemet. Det är även i linje med EUs regelverk för koldioxidutsläpp från nya personbilar (EU-förordning 2009/443/EU), men även andra marknader som exempelvis USA och Kina.

En ny lagstiftning är på gång i EU gällande en ny körcykel, WLTP (Worldwide Light Duty Test Procedures). Den nya körcykeln kommer att införas den 1 september 2017 för nya modeller och 1 september 2018 för alla modeller. Syftet med den nya körcykeln är att på ett bättre sätt kunna spegla den verkliga bränsleförbrukningen. Den nya körcykeln kommer att påverka koldioxidvärdet på varje enskild bil och vilken koldioxidskatt bilen får. Hur den nya körcykeln ska implementeras i den svenska skattelagstiftningen och i ett bonus-malussystem är viktigt för det fortsatta arbetet med att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn.

## Särkrav är dyrt och ineffektivt

Att gå före i klimatpolitiken är en av regeringens ledstjärnor. Det finns dock stora risker med att gå före resten av omvärlden i en global fråga. På transportområdet har vi vid tre tillfällen (LPG, CNG och E85) satsat på unika lösningar som inte var internationellt gångbara. Satsningen på E85 innebar att fordonsindustrin tog fram fordon för Sverige som enda marknad i Europa och den sk Pumplagen medförde att drivmedelsbranschen investerade drygt en miljard i infrastruktur. För Volvo Cars del medförde E85-satsningen att ca en halv miljard kronor investerades i forskning, tillverkning och marknadsföring av dessa fordon. Dessa medel hade istället kunnat användas i andra forskningsprojekt som skulle ha kunnat minska koldioxidutsläppen för alla våra modeller och därmed nått fler marknader. Unika särlösningar för Sverige fördyrar och fragmentiserar marknaden och löser inte klimatfrågan på ett effektivt sätt, tvärtom försenas utvecklingen. Med detta som bakgrund är Volvo Cars starkt kritiska till nationella särkrav och Miljömålsberedningens förslag till att delegera viss beslutsrätt till kommunerna vad gäller införandet av lokala styrmedel på trafikområdet.

---

<sup>2</sup> Rapport 2016:11 Personbilsparkens fossiloberoende - utveckling och styrmedel  
Title: Volvo Cars remissyttrande om Miljömålsberedningens betänkande  
Issuer: Jessica Alenius



## Avsaknad av konsekvensanalys

Miljömålsberedningen föreslår en rad åtgärder för att nå målet om en minskning i transportsektorn med 70 procent. Däremot har varken Miljömålsberedningen eller FFF-utredningen gjort några konsekvensbedömningar av åtgärderna. Detta är problematiskt då det saknas analyser av vilka effekter som uppstår exempelvis fördelningspolitiskt eller på svensk industris konkurrenskraft. Det är positivt att det tydliggörs att svensk klimatpolitik ska bedrivas med bibehållen konkurrenskraft, men då konsekvensbeskrivningar saknas är det svårt att ta ställning till Miljömålsberedningens förslag.

## Volvo Cars i Sverige

Volvo Cars är en central del av den svenska fordonsindustrin. Fordonsindustrin, inklusive underleverantörer, är en av Sveriges viktigaste näringar. Den sysselsätter ca 135 000 personer i Sverige (varav över 80 000 i leverantörsleden som utgör 1/3 av svensk verkstadsindustri). Volvo Cars är Sveriges näst största industriföretag och femte största privata arbetsgivare med över 18 000 anställda i Sverige. År 2015 var Volvo Cars det tredje största exportföretaget. Fordonsindustrin, och Volvo Cars, påverkar starkt Sveriges möjligheter till att öka sin tillväxt, sysselsättning och konkurrenskraft. Stabila förutsättningar för fordonsindustrin säkrar även fortsatt teknikutveckling och innovation, vilket både ger säkrare och mer energieffektiva fordon.

Miljömålsberedningen menar att svensk fordonsindustri kommer att påverkas av utsläppsmålet. Om fordonsindustrin tillverkar mer energieffektiva och utsläppssnåla fordon än genomsnittet och fordon som kan köras på förnybara drivmedel och el gynnas de sannolikt av en politik som styr i riktning mot utsläppsmålet och om de istället tillverkar fordon med högre utsläpp missgynnas de.

Svensk fordonsindustri är viktig för Sverige, men den svenska marknaden är en liten marknad i relation till Europa och än mindre globalt. Den svenska fordonsmarknaden är två procent i Europa och 0,5 procent globalt. De mål och styrmedel som vi beslutar ska råda för den svenska marknaden får därmed liten effekt på andra marknader. För Volvo Cars däremot är en stark och stabil hemmamarknad viktig. Ett helhetsperspektiv behövs därför på klimatfrågan, där den globala nyttan med svensk export vägs in. Ett strikt nationellt mål missar helt detta perspektiv.

Vi välkomnar och stödjer utvecklingen mot icke-fossila och energieffektiva persontransporter. Volvo Cars satsar stort på ny teknik och innovation som minskar beroendet av fossila bränslen. Tydliga och långsiktiga politiska målsättningar skapar förutsättningar för en sund konkurrens. Ett svenskt mål om att minska koldioxidutsläppen som kraftigt avviker från vår omvärld kan negativt påverka Volvo Cars möjligheter att utveckla de miljömässigt bästa bilarna.

Volvo Cars  
Jessica Alenius  
Director Government Affairs