



Remissvar

Dnr 2023-078

Datum 2023-05-04

Klimat- och näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm

Energimyndighetens rapport - Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp

KN2023/00697

Konjunkturinstitutet (KI) har haft möjlighet att lämna synpunkter på Energimyndighetens förslag till vägledning avseende lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp. KI går inte in på detaljer i förslaget utan vill lämna några generella synpunkter.

DEN SAMLADE EFFEKTERNA AV FÖRSLAGET TORDE VARA SMÅ

Inom EU finns sedan länge regelverk som ställer krav på att information lämnas om nya bilar bränsleekonomi och koldioxidutsläpp. I utredningen föreslås att informationen förbättras och utvidgas. Dels genom att befintlig märkning kompletteras med en bokstavskategorisering som ska underlätta rangordning, dels genom att märkningen breddas till att även omfatta lätta nyttofordon.

Rent generellt har KI inget att invända mot ett förslag som syftar till att förbättra informationsunderlag till kund. KI bedömer dock att utredningen indikerar större effekter på energianvändning och utsläpp av koldioxid än vad som kan förväntas av ett informativt styrmedel. Informativa styrmedels primära effekt är sannolikt att underlätta för aktörer att göra medvetna val och därigenom hålla nere kostnaderna för att nå redan fastlagda mål inom energi- och klimatpolitiken snarare än att minska utsläpp eller energianvändning per se.

BEFINTLIG STYRNING KAN INTE BORTSES IFRÅN

KI noterar att utredningen försökt åstadkomma en märkning som bättre passar med förändrade omvärldsförutsättningar. Ett exempel är skärpningen av EU:s utsläppsnormer som medför att förbränningsutsläpp från nya lätta fordon ska vara noll 2035. Att utforma en märkning utifrån drivmedlets utsläpp vid avgasrör kan då ses som överspelat. Och att i stället mäta drivmedlets utsläpp ur ett livscykelperspektiv, såsom föreslås i utredningen, kan te sig naturligt.

KI förstår bakgrunden till resonemanget. Det finns dock utmaningar med att hävda att en tillämpning av ett livscykelperspektiv för drivmedelsutsläpp behövs för att förbränningsmotorer i ökad grad ersätts med eldrivna. Problematiskt är inte minst om det felaktigt signalerar att utsläpp annars ”missas”. Utredningen resonerar (s 25):

”elens koldioxidintensitet räknas inte till transportsektorns utsläpp. Elektrifiering av vägtransporter ger därför stora vinster i just transportsektorns utsläppsminskningar, men utsläpp relaterade till elproduktion kan inte bortses ifrån när fordons miljöpåverkan granskas och presenteras för konsument.”

Korrekt är att utsläpp från elproduktion inte ingår i ESR, den sektor som transporters utsläpp tillhör. Utsläpp från elproduktion ingår dock i EU ETS och inom detta system måste producenter av el betala för de utsläpp av växthusgaser som deras produktionen genererar. Uttryckt i ekonomiska termer sägs dessa utsläpp vara internaliserade. KI finner det därför inte självklart viktigt att belysa utsläpp som redan är hanterade av befintlig klimatpolitik. Snarare kan det ge sken av att kunder som ”inte väljer rätt” bidrar till att de samlade utsläppen blir högre – vilket de facto inte är fallet i ett takat system såsom EU ETS. Resultatet kan bli en märkning som inte vägleder utan vilseleder.

MÄRKNING UTIFRÅN ENERGIANVÄNDNING – SVÅRBEDÖMDA ADDITIVA EFFEKTER

Vad gäller fordons energianvändning kan KI förstå att det kan ses som angeläget att föreslå en märkning som underlättar energihushållning. Detta i en tid av ökad elektrifiering och potentiellt ökad (energi)knapphet. Här måste man dock komma ihåg att ökad knapphet, medför högre priser och en ökad energieffektivisering via marknadsmekanismen.

Detta speglar en utmaning som föreligger med informativa styrmedel på energiområdet. Svårigheten är att (kvantitativt) bedöma vilken energieffektivisering som information faktiskt bidrar till. Kostnaden för att köra personbilar och lätta lastbilar beror av fordonets bränsleförbrukning. En konsekvens är att det därför ligger i aktörers företags- och privatekonomiska intresse att informera sig om fordonets förbrukning. Det är således rimligt att anta att köpare av nya fordon sökt sådan information även i avsaknad av den bokstavskategorisering som nu tillförs befintlig märkning. Därför blir det svårt att avgöra den reviderade märkningens additiva effekter - en viss grad av ökad energieffektivisering hade skett oavsett. KI menar att det inte är osannolikt att anta att den reviderade märkningen enbart har en marginell inverkan på den samlade energianvändningen i Sverige.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Anna Dahlqvist.

Albin Kainelainen
Generaldirektör