



UPPSALA  
UNIVERSITET

**BESLUT**

2023-06-07 Dnr UFV 2023/723

Klimat- och näringslivsdepartementet

Postadress  
752 37 Uppsala

Besöksadress  
Dag Hammarskjölds väg 7

Handläggare  
Johanna Andersson Raeder

Telefon  
018-471 6458

Webbadress  
www.uu.se

## Förslag om koldioxidnormer för tunga fordon (KN2023/02790)

### Beslut

Härmed beslutas

- att Uppsala universitet överlämnar bifogat expertyttrande som svar på rubricerad remiss.

Beredning med  
Bitr. kanslichef Magnus Ödman

### Bakgrund

Uppsala universitet har anmodats lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Bifogat expertyttrande har utarbetats av universitetslektor Torben Mideksa, Nationalekonomiska institutionen.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad prorektor i närvaro av ställföreträdande universitetsdirektör Per Abrahamsson, efter föredragning av utbildningsledare Johanna Andersson Raeder. Närvarande därutöver var Uppsala studentkårs ordförande Anton Sánchez Sulejmani.

Coco Norén

Johanna Andersson Raeder



UPPSALA  
UNIVERSITET

## YTTRANDE

2023-06-07 Dnr UFV 2023/723

Klimat- och näringslivsdepartementet

Postadress  
752 37 Uppsala

Besöksadress  
Dag Hammarskjölds väg 7

Handläggare  
Johanna Andersson Raeder

Telefon  
018-4716458

Webbadress  
www.su.se

## Förslag om koldioxidnormer för tunga fordon (KN2023/02790)

### Bakgrund

Uppsala universitet har anmodats lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Bifogat expertyttrande har utarbetats av universitetslektor Torben Mideksa, Nationalekonomiska institutionen.

Universitetet tillstyrker förslaget. Universitetet vill anföra följande.

### Övergripande generella synpunkter

Den politik som föreslås, det vill säga att höja utsläppsnormerna för tunga fordon, är ett reellt försök att förändra den europeiska ekonomin. Det finns flera positiva aspekter med detta förslag. Forskning har visat vikten av en höjning av utsläppsnormerna för miljöpolitikens trovärdighet (Eskeland och Mideksa, 2008). På liknande sätt har nyligen genomförd forskning av Mideksa (2021) undersökt vikten av ledarskap i klimatpolitiken, vilken styrker det aktuella policyförslaget på sidan 3, stycke 3.

Uppsala universitet anser dock att en minskning av utsläppen, eller uppmuntrande av tekniska förändringar genom att skärpa utsläppsstandarder, inte nödvändigtvis är ekonomiskt effektivt. I nuläget är det dock avgörande för Europa att minska beroendet av fossila bränslen och att diversifiera sina energikällor. Samtidigt har den föreslagna policyn flera begränsningar. För det första är ett av de primära målen med den föreslagna ändringen att på ett kostnadseffektivt sätt minska koldioxidutsläppen från tunga fordon i linje med EU:s klimatmål och samtidigt bidra till att förbättra EU:s energisäkerhet (sida 2, punkt 3). I förslaget noteras helt riktigt att kostnadseffektivitet är avgörande för att till en begränsad kostnad uppnå maximal utsläppsminskning. Frågan är dock om det är kostnadseffektivt att höja utsläppsnormerna för just tunga fordon. Eftersom denna policy endast riktar sig till en viss sektor, och inte inkluderar sektorsövergripande effekter, kan den bli mer kostsam än mer omfattande policier, som EUs tak- och handelssystem för transportsektorn. Beskattning av kolhalten i bränslen skulle, enligt flera amerikanska

ekonomerna, vara ett mer kostnadseffektivt sätt att minska koldioxidutsläppen än att införa en samling av begränsade regleringar.<sup>1</sup>

För det andra, eftersom EU planerar att införa ett EU ETS II, vilket är ett system för handel med utsläppsrätter för byggnader och vägtransporter via Fit for 55, beror de slutliga konsekvenserna av denna politik på hur EU ETS II utformas. Som förslaget i denna remiss ser ut är det oklart om en skärpning av utsläppsnormerna kommer att innebära en förbättring i förhållande till det kommande, mer genomgripande EU ETS II eller blir en källa till prisosäkerhet och marknadsinstabilitet.

För det tredje finns det forskning som visar att en höjning av utsläppsnormerna för tunga fordon kan vara mindre effektiv än andra mer omfattande åtgärder, både när det gäller att minska utsläppen och att stimulera till en effektiv övergång till en ekonomi med nollutsläpp (Aldy et al., 2021). Dessutom torde erfarenheter av tidigare politik vara av stor betydelse. Som noteras i förslaget (avsnitt 3, på sidan 5, punkt 1), finns dock inga empiriska bevis som skulle kunna stödja eller motsäga förslaget.

Sammanfattningsvis bör miljöpolitiken ha som mål att både minska utsläppen och vara ekonomiskt effektiv. Eftersom all policy inte är politiskt genomförbar eller administrativt lätt att genomföra, kan man behöva kompromissa. Det avgörande är att klimatproblemet är allvarligt och kräver brådskande åtgärder.

### Referenser

- Aldy, Joseph E., Matthew Kotchen, Robert N. Stavins, and James H. Stock. (2021). "[Keep climate policy focused on the social cost of carbon: A proposed shift away from the SCC is ill advised.](#)" *Science* 373, no. 6557: 850–852.
- Bento, Antonio M., et al. (2020). "Estimating the costs and benefits of fuel-economy standards." *Environmental and Energy Policy and the Economy* 1(1): 129-157.
- Eskeland, Gunnar S., and Torben K. Mideksa. (2008). "Transportation fuel use, technology and standards: The role of credibility and expectations." *World Bank Policy Research Working Paper*, No.4695.

---

<sup>1</sup> [Carbon Tax - Clark Center Forum \(kentclarkcenter.org\)](#), accessed 11 May 2023.

## YTTRANDE

2023-06-07

Dnr UFV 2023/723

- Mideksa, Torben K. (2021). "Leadership and Climate Policy," **CESifo Working Paper**, No. 9054, Center for Economic Studies and Ifo Institute (CESifo), Munich
- Schatzki, Todd, R. Scott, and R. N. Stavins. (2019). "[Transitioning to Long-Run Effective and Efficient Climate Policies.](#)" **Harvard Environmental Economics Discussion Paper** 19-80.