

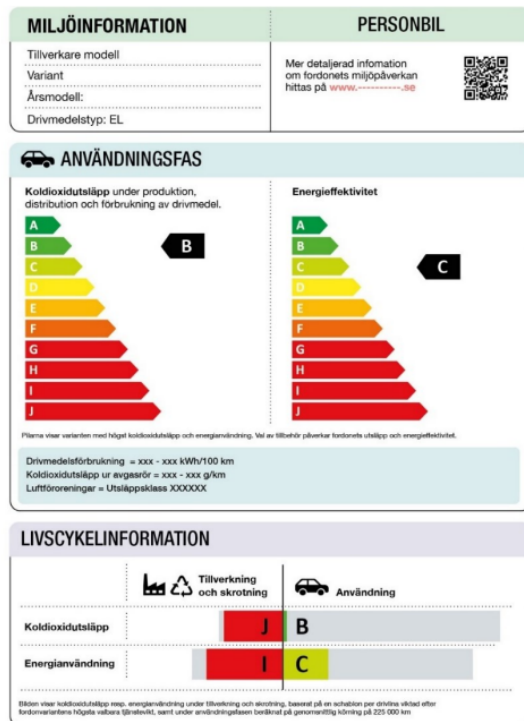
2030-sekretariatet: Remissvar Regeringsuppdrag – Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Bakgrund och sammanfattning av förslaget

Energimyndigheten föreslår en obligatorisk märkning av lätta fordon, samt en utveckling av krav på information i reklammaterial, som ett led i genomförandet av EU:s fordonsmärkningsdirektiv 1999/94. Märkningen föreslås visa information om fordonets energieffektivitet, om dess koldioxidutsläpp räknat på drivmedlets livscykel samt miljöpåverkan under tillverkning och skrotning. Energimyndigheten föreslår vidare att myndigheten tillhandahåller en webbplats med fördjupad information om fordons miljöpåverkan. Förslaget tänks se ut som nedan (exempel).



2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet är starkt positiva till förslaget om en statlig, bindande energimärkning av fordon. Vi väljer att tolka enskilda initiativ från t.ex. [Mobility Sweden](#) som önskemål om en sådan märkning, och förutsätter att branschen så fort så är möjligt övergår till myndighetens förslag (för vår bedömning av deras utformning, se nedan). För den slutliga utformningen har vi en rad synpunkter som avviker från Energimyndighetens förslag, enligt rubrikerna nedan som är i ungefärlig prioriteringsordning.

Användningsområde:

Uppdraget till Energimyndigheten avsåg ett separat märkningsystem, men de anger själva att "vissa märkningsklasser kan kopplas till bonus och/eller till malus". Just så menar vi att verktyget bör användas – när det finns trovärdiga värden för fordons klimatpåverkan ur livscykelperspektiv bör de integreras i de ekonomiska styrmedlen. Därtill bör verktyget användas för [myndigheters inköp och leasing av fordon](#), där förordningen då behöver ändras – sådan följdlagstiftning bör utredas separat med utgångspunkt att så långt det går harmonisera styrmedlen. För att detta ska kunna ske, bedömer vi att schablonvärden för LCA inte kan användas; arbetet med tredjepartsverifierade, trovärdiga system bör påskyndas.

Giltighet/uppdatering:

Energimyndigheten anger att "Det är önskvärt att märkningen ska stå sig under ca 10 år utan att den behöver revideras – d.v.s. utan att trösklarna för färgklasserna behöver ändras för att spegla ändringar i marknadsutbudet och teknisk utveckling. En revidering är ett stort administrativt arbete, som dessutom orsakar förvirring för konsumenter då den inarbetade uppfattningen om var fordon placeras på skalan behöver ändras." Vi avvisar detta och håller med utredaren när denne på annan plats anger att "Ju längre tid som löper mellan uppdateringar, desto osäkrare blir informationen som presenteras." Eftersom systemet ska få legal bäring, måste siffrorna vara rimligt trovärdiga.

Därtill: Konsumenten jämför nya bilar under den tid ett köp övervägs, inte bakåt i tid. Jämförbara [Euro-NCAP:s märkning för trafiksäkerhet](#) har uppdaterats 2008, 2010, 2011, 2014, 2015, 2016, 2018 och 2020 och står 2023 inför sin största uppdatering på över tio år. Att jämförelser görs i nuet är självklart, och på samma sätt bör fordonsmärkningen uppdateras återkommande utifrån kontrollstationer, så att nya fakta snabbt kan inarbetas och bli utslagsgivande.

Utredningen anger att "Märkningen ger en ögonblicksbild och av den anledningen är det inte möjligt att synliggöra reduktionsplikten, som i sig handlar om en förändring över tid, i märkningen." Tvärtom bör detta innebära att denna "ögonblicksbild" årligen justeras med aktuella värden för drivmedlens faktiska klimatpåverkan – som också ändras oaktat reduktionsplikten. Vi sätter samtidigt ett stort frågetecken för konsultfirman Swecos utsläppsvärden för de förnybara drivmedlen, som inte är i linje med Energimyndighetens egen årliga drivmedelsrapport (särskilt HVO har hos Sweco långt högre klimatpåverkan).

Skala: En skala A-J, som utredningen föreslår, får ses som det maximala antalet steg innan det blir oöverskådligt, samtidigt som det stora antalet möjliggör att man för varje drivmedelsslåg kan röra sig "ett steg uppåt". Utredningen föreslår "att åtminstone klass A

ska hållas tom vid tiden för implementering”, vilket vi ser som fel – det ska alltid vara möjligt t.ex. för företag och kommuner att välja enbart A-klassade fordon. Stegen behöver inte vara lika stora, i linje med utredningens ”Det är brukligt i energimärkning att ju längre ner i skalan desto större är klasserna”, vilket vi står bakom: steg A bör vara mycket mer exklusivt än de upp till 30% av marknaden (och 50% för A+B) som föreslås.

Utredningen föreslår att ”Om en bilmodell har flera olika varianter ska energimärkningen avse den variant med högsta värdet i spannet i de fall reklamaterialet avser själva bilmodellen. Om en variant på en bilmodell kan ha olika tillval som påverkar energimärkningen så ska även energimärkningen för den varianten baseras på det högsta värdet i spannet. Att märkningen enbart behöver baseras på det högsta värdet bedöms förenkla marknadsföringen, men kan få konsekvenser på vilka tillval och anpassningar som erbjuds konsumenten för olika bilmodeller.” Vi noterar att WLTP redan kräver att kunden får modellspecifik information om energiförbrukning, som t.ex. ändras med tillbehör som dragkrok eller val av fälg/däckdimension. Då dessa värden finns, bör de användas och märkningen bör vara modellspecifik med möjlighet att ange ett spann såsom idag sker med drivmedelsförbrukning när marknadsföringen är mer generell.

Energieffektivitet och klimatpåverkan: Förslaget har två värden för driftsfasen, ett för klimatpåverkan och ett för energieffektivitet. De presenteras som likvärdiga, men vi menar att klimatpåverkan är överordnat bl.a. eftersom transportsektorn har ett skarpt klimatmål. Det är också tveksamt hur viktigt det är med energieffektivitet för ett fordon som drivs av t.ex. biogas från reningsverksslam eller HVO från slakterirester; den höga klimatnyttan är överordnad. Därtill anger utredningen själv att ”Skalorna för de flesta fordon kommer att ge likartade klasser”, dvs mervärdet är begränsat i förhållande till den ökade osäkerhet det skapar.

Koldioxidutsläpp:

WTW är rätt metod, i enlighet med vad Energimyndigheten föreslår, då det ger sanningsenlig information om faktiska utsläpp, synliggör den klimatpåverkan som elanvändning har liksom klimatnyttan med hållbara biodrivmedel.

Vi delar synpunkten från Mobility Sweden, akademi, Gröna Mobilister m.fl. ”att det är viktigt att visa fördelarna med biodrivmedel, och att två pilar som visar skillnaden tydligt för bränsleflexibla fordon är önskvärda.” Däremot delar vi utredningens synpunkt att man inte bör i märkningen visa skillnaden mellan att köra på olika typer av samma bränslesort, exempelvis biogas eller naturgas, eller el från olika källor – eftersom det finns så många källor till t.ex. el så blir instrumentet för oöverskådligt.

Omfattning:

Energimyndigheten har tolkat ”lätta fordon” till att också inkludera lätta lastbilar men inte t.ex. motorcyklar. Vi delar denna inriktning, men inte att lätta lastbilar ska få en annan skalindelning, vilket skulle försvåra jämförelse. Med allt tyngre eldrivna personbilar har argumentet om att lätta lastbilar är tyngre allt mindre bäring, och de omfattas av samma bonus-malus-system.

Utredningen har lagt fokus på nya fordon, "eftersom det är tillförseln av nya fordon till Sveriges fordonsflotta som är avgörande för att uppnå de högt satta målen om utsläppsminskningar." Det är feltänkt, menar vi: En omfattande export av nästan nya el- och gasbilar hotar 2030-målet och undergräver legitimiteten för t.ex. elbilspremien. Märkningen bör gälla också begagnade från WLTPs införande, vilket i närtid korrelerar med första gången bilen kommer ut på andrahandsmarknaden.

Fokus är bilförsäljning, men vi bedömer att allt fler bilnehav över tid ser annorlunda ut, med leasing, prenumeration, långtidshyra etc. Också här bör informationen vara obligatorisk.

Tillverkning och skrotning:

Det är mycket angeläget att klimatpåverkan från fordon ur hela dess livscykelperspektiv kommer med, och viktigt att det snabbt kommer riktiga LCA-värden att användas. Till dess bör Energimyndighetens förslag till schablonvärden *inte* användas;

- Bilens tjänstevikt är en alltför dålig approximation på klimatpåverkan från tillverkning och skrotning (däremot är den viktig för bilens drivmedelsförbrukning), t.ex. har lätta material som aluminium och kolfiber högre klimatpåverkan än jämförelsevis tungt stål.
- För elbilen är batteriet helt avgörande för den samlade klimatpåverkan vid tillverkning, med mycket stora och snart genom EU:s batteriförordning kända skillnader som inte i huvudsak beror på storlek/vikt utan tillverkningsmetoder, använda råvaror samt andel cirkularitet.
- Bilens skrotning är i genomsnitt 18 år bort, till dess ser lagstiftning och teknik för återvinning helt annorlunda ut än idag. Det gör uppgifterna om skrotning begränsat relevanta och själva begreppet "skrotning" direkt felaktigt.
- Tillverkare som Polestar och Fisker har satt mål om utsläppsfria bilar i hela ledet, VW-koncernen, Tesla och andra arbetar aktivt med att minska bilens utsläpp i tillverkningsled, medan andra inte har något sådant arbete. Att med schablonvärden likställa alla tillverkare är ungefär som att ange att alla bilar förbrukar lika mycket drivmedel, vilket förstås är otänkbart. En rimligt rättvisande metodik bör snarast tas fram, och till dess bör tillverkarens egna uppgifter (där de finns) om klimatpåverkan av tillverkning.
- Utredningen anger själv att "Nackdelen är att värdena är väldigt schablonmässiga. De visar heller inte skillnader mellan olika produktionsmetoder eller batteristorlekar och deras kemiska sammansättningar." Slutsatsen bör vara att inte införa dem.

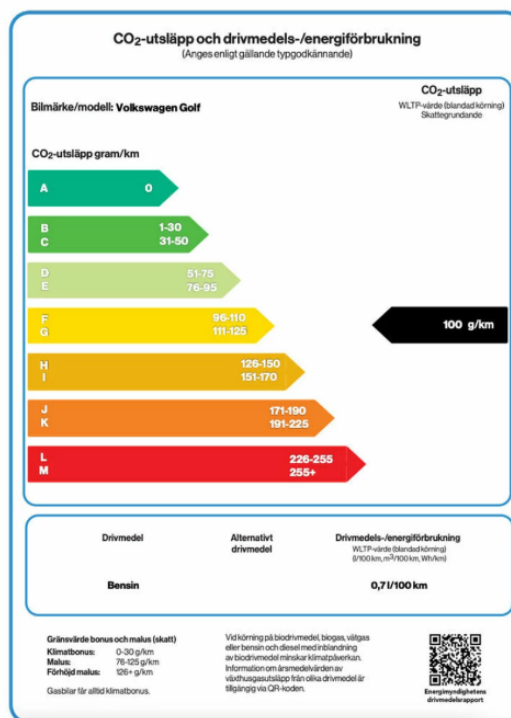
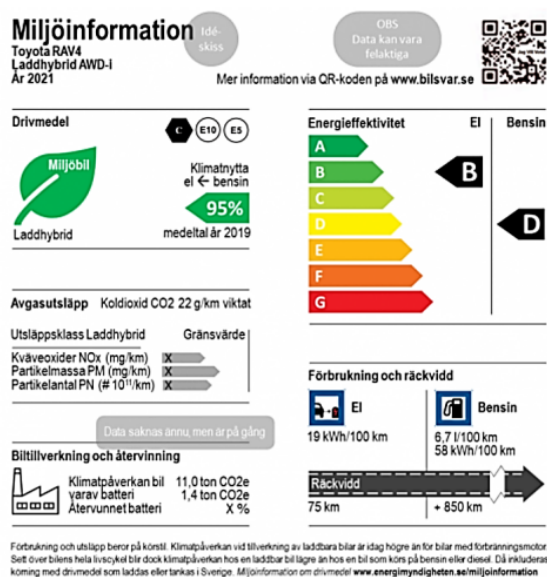
Utformning / information:

Gröna Mobilister har lanserat ett eget förslag (nedan vänster) och Mobility Sweden börjat arbeta med ett annat (nedan höger). Vi menar att Gröna Mobilisters förslag har flera förtjänster:

- Märkningen bör vara en och samma, varför förbrukningssiffror bör finnas med
- Räckvidd efterfrågas av många konsumenter och kan vara värdefull att ha med
- Att med symboler klargöra vilka drivmedel bilen är godkänd för är relevant särskilt för bensinbilar (nivå etanol) och dieselfordon (HVO100 eller ej).

Däremot menar vi att uttryck som "klimatnytta" leder tanken fel, och menar att siffror om partikelantal inte hör hemma på denna märkning, särskilt som det med kommande Euro 7 får ses som ett i huvudsak hanterat problem.

Mobility Swedens märkning har vi svårare att se förtjänsterna med, där varje steg (utom A) omfattar två bokstäver, och där först utsläpp från 126 g CO₂/km börjar få en orange färg som antyder att det inte är acceptabelt. Annan väsentlig information saknas på märkningen, och QR-koden går bara till generell drivmedelsinformation från Energimyndigheten.



Tillsyn:

Dagens upplysning om utsläpp och förbrukning hanteras genom Konsumentverkets allmänna råd, som inte är bindande, och vars efterlevnad varit undermålig. Därför är det utmärkt att direktivet nu genomförs i lag.

Landningssida:

Utredningen föreslår att kompletterande information via en QR-kod läggs på en "landningssida" på webben. Vi konstaterar att teknikval snabbt kan bli obsoleta, och föreslår att lösningen hålls flexibel med fokus på vad som är tillgängligt för konsumenten. Därtill bedömer vi, i enlighet med den tidigare diskussionen om "märkning vid pump", att det är helt centralt att huvuddelen av informationen finns tillgänglig direkt för kunden, utan behov av aktiv handling.

För 2030-sekretariatet den 10 maj 2023

Mattias Goldmann