

Klimat- och näringslivsdepartementet

Diariennr. KN2023/00697

## Remissvar gällande Energimyndighetens rapport – Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter i hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att EU ska nå netto-noll senast 2045.

Drivkraft Sverige har getts möjlighet att till Miljödepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda rapport.

### Sammanfattning

Drivkraft Sverige är positiva till att på längre sikt införa en teknikneutral energimärkning som tar hänsyn till lätta fordons koldioxidutsläpp och energianvändning ur ett livscykelperspektiv.

Vi stöder dock inte Energimyndighetens förslag till energimärkning då det är en nationell märkning som använder schabloniserade livscykelvärden. Sverige bör istället driva på för en europeisk energimärkning som även tar hänsyn till den kommande revisionen av direktivet om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp. Det reviderade direktivet kommer även att inkludera lätta lastbilar. När det väl finns standardiserade metoder för LCA-beräkningar för fordon på plats kan sådana värden införas i märkningen. Förslaget är mycket ambitiöst men har tyvärr lett till att den föreslagna märkningen blir krånglig och svårförståelig för konsument.

### Bakgrund

Energimyndigheten redovisar i sin rapport "Regeringsuppdraget - om obligatorisk energimärkning av lätta fordon". I uppdraget ingick att ta fram ett förslag på en vägledning, exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. Även luftföroreningar ska beaktas. Vägledningen ska vara lättförståelig för konsumenten och Energimärkningsförordningen föreslås utgöra en utgångspunkt för arbetet.

Energimyndighetens förslag till förbättrad vägledning till konsumenter gällande lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring går i korthet ut på att:

- Införa en nationell färgkodad märkning som till utseendet liknar den europeiska energimärkningen för konsumentprodukter (reglerad i EU-förordning 2017/1369)
- Märkningen är nationell och avviker från EU-förordningen och är inte heller harmoniserad med någon annan nationell färgkodad märkning för fordon inom EU.
- Den föreslagna märkningen ger dels information om koldioxidutsläpp (WTW) och energianvändning under användningsfasen dels livscykelinformation om tillverkning/skrotning
- Utredningen föreslår att märkningen ska utformas så att den uppfyller och kompletterar direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar och som implementerats i Sverige genom Konsumentverkets KOVFS 2018:3

### **Drivkraft Sveriges synpunkter**

Drivkraft Sverige är positiva till att på längre sikt införa en teknikneutral energimärkning som tar hänsyn till lätta fordons koldioxidutsläpp och energianvändning ur ett livscykelperspektiv. Vi stöder dock inte förslaget på märkning av följande skäl:

- Förslaget är inte EU-harmoniserat. Sverige bör följa EU-förordningen som reglerar den europeiska energimärkningen för konsumentprodukter. Man bör även avvakta den revision av direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp som är aviserad och även ska inkludera lätta lastbilar
- Det finns ännu inget erkänt harmoniserat regelverk för livscykelanalys för fordon på EU-nivå
- Det används schabloniserade LCA-värden för fordonstillverkning, baserade på genomsnittlig energiåtgång och genomsnittliga växthusgasutsläpp på global nivå. Detta hjälper inte kunden att fatta ett välgrundat beslut för ett specifikt fordon från en särskild tillverkare.
- Eftersom standardiserade metoder för LCA-beräkningar än så länge inte finns för fordon bör man avvakta med att införa märkning baserad på LCA-värden.
- Den föreslagna märkningen tar ej hänsyn till primärenergi vid tillverkning under livscykelinformation med hänvisning till att slutlig energi ”ger bättre differentiering inom drivlinor”, dvs premierar elfordon. Man bör givetvis ta hänsyn till primärenergi för att ha en teknikneutral märkning.

- I uppdragsbeskrivningen ingick att överväga åtgärder på EU-nivå vilket inte berörs i Energimyndighetens rapport
- Förslaget att inkludera en QR-märkning för mer detaljerad information är bra och borde utnyttjas mer för att förenkla märkningen.
- Förslaget är mycket ambitiöst men komplicerat och svårförståeligt för en konsument. Förslaget till märkning bör istället förenklas. Förslaget kräver enligt Energimyndigheten ytterligare utredningar.

Vi stöder inte Energimyndighetens förslag till energimärkning då det är en nationell märkning som använder schabloniserade livscykelvärden. På längre sikt bör dock en mer ambitiös energimärkning för fordon införas. Vi medverkar gärna i det arbetet.

Stockholm den 10 maj 2023

Drivkraft Sverige

Anders Norén  
Hållbarhetschef