

Politik och kommunikation
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på rapporten vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Energiföretagen Sverige ("Energiföretagen") har tagit del på rapporten "vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp" och vill framföra följande synpunkter.

Generella synpunkter

Energiföretagens bedömning är att Energimyndigheten har gjort en gedigen analys och utformning av energimärkning utifrån den givna uppdragsbeskrivningen. Vi ser dock utmaningar med förslaget om energimärkning av fordonets livscykel eftersom det idag, precis som nämns i rapporten, inte finns standardiserade metoder för att presentera fordonsspecifik information om tillverkning och skrotning. Förslaget att använda drivmedelsspecifika globala schabloner ger kunderna en viss generell uppfattning om ett fordon's totala miljöpåverkan vilket är positivt, det ger dock inte nödvändigtvis en sann bild av ett specifikt fordon's koldioxidpåverkan och det skapar inte incitament för fordonstillverkare att gå före och utveckla bättre tillverkningsmetoder. Det bör utvärderas om implementeringen av denna del av energimärkningen kan avvakta till dess att standardiserade metoder har etablerats på EU-nivå som kan ge fordonsspecifik information om fordonets miljöpåverkan vid tillverkning och skrotning.

Mot bakgrund av att fordon utvecklas, tillverkas och marknadsförs på en internationell marknad vore det lämpligt med en internationell harmonisering av energimärkningen. Sverige bör verka för EU-gemensamma krav och Energimyndighetens rapport kan fungera som en värdefull analys till arbetet med att utforma en EU-gemensam energimärkning.

Specifika synpunkter

- Energiföretagen tillstyrker förslaget avseende energieffektivitet där energianvändning under användningsfasen baseras på slutlig energi. Detta skapar förutsättningar för en tydlig jämförelse mellan olika sorters drivlinor samt tydliggör även skillnaden i energieffektivitet mellan olika elbilsmodeller.
- Utredningen resonerar på ett tydligt sätt kring koldioxidutsläpp under användningsfasen och föreslår att beräkningen baseras på *Well-to-Wheel*. Detta är lovvärt utifrån ambitionen att beskriva drivmedlets livscykelperspektiv. Det går dock att ifrågasätta, precis som lyfts fram i rapporten, hur korrekt detta blir för en specifik fordonsmodell i och med att drivmedlets koldioxidintensitet kan variera över tid och mellan olika platser. Särskilt gäller detta för eldrivna fordon där en och samma fordonsmodell kommer att få olika värden baserat på den aktuella elmixen. Det finns uppenbara risker att kunderna missförstår denna del av energimärkningen, därför blir det viktigt att tydligt informera om orsaken till dessa variationer.
 - Vi noterar också att det i rapporten argumenteras för att en beräkning baserat på *Well-to-Wheel* behövs för att differentiera mellan olika elbilsmodeller, denna differentiering bör dock framgå genom ovan nämnda energimärkning för energieffektivitet baserad på slutlig energi.
- Den föreslagna energimärkningen gäller per fordon. Med utgångspunkt i vilket transportarbete som fordonet kan utföra skulle det kunna utvärderas om beräkningen av energiprestanda även bör kompletteras med antalet möjliga passagerare i fordonet. Ett fordon med exempelvis sju säten kan framföra fler personer än ett fordon med fem, eller enbart två, säten vilket skulle kunna generera en bättre energiprestanda utifrån det utförda transportarbetet.



Åsa Pettersson
VD Energiföretagen Sverige