

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Rapporten Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp

KN2023/00697

Utgångspunkter

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden. Yttrandet följer den struktur och de rubriker som används i betänkandet.

Energimyndigheten fick i 2021 i uppdrag av regeringen att ta fram förslag på en vägledning för lätta fordon, exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp, och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. I rapporten presenteras Energimyndighetens förslag.

2.3 Svårigheter beträffande data

I rapporten redovisas att det i dagsläget trots ökande intresse från konsumentsidan ännu saknas allmänt erkända beräkningsmodeller för miljöpåverkan vid tillverkning av fordon. Några erkända metoder för livscykelanalyser av fordon finns inte heller. Därför föreslås det att basera märkningen på schabloner som svenska miljöinstitutet IVL tagit fram för olika fordonskategorier och som ska vara representativa för fordon som säljs på den svenska marknaden. Schablonvärdet avser energiåtgång per kg producerad bil och multipliceras sedan med det specifika fordonets tjänstevikt.

Konkurrensverket anser att den föreslagna märkningsmetoden kan ha önskad effekt, och på så vis påverka konkurrensen i önskad riktning, vid valet *mellan* olika fordonskategorier. Konkurrensverket befarar dock att schabloniseringen *inom* kategorier riskerar att snedvrider konkurrensen mellan fordonstillverkare inom en och samma kategori, och att påverka utvecklingen av livscykelutsläpp i oönskad riktning. Detta eftersom schablonisering innebär att tillverkare med



resurssnålare metoder i märkningen inte kan utmärka sig gentemot tillverkare med större energiåtgång per viktenhet. Om de mer energieffektiva tillverkarna vill utmärka sig måste de argumentera emot den officiella märkningen, vilket kan bli svårt och kostsamt om konsumenterna litar på den föreslagna märkningen. Det innebär att mindre energieffektiva tillverkare får en konkurrensfördel, eftersom det kostar att investera i energieffektivisering medan konsumenter sannolikt värderar sådan. Det innebär även framgent minskade incitament för alla tillverkare att investera i åtgärder som reducerar miljöpåverkan vid tillverkning, vilket går emot märkningens syfte. Förslagets nettoeffekt är således svår att bedöma och beror på om kunderna främst substituerar inom eller mellan kategorier.

Konkurrensverket vill också framhålla att EU:s Fit for 55-paket innebär att emissionshandeln inom EU kommer att stramas åt och utvidgas, samt en miljö tull (Carbon Border Adjustment Mechanism) införs. Båda dessa åtgärder kommer att fördyra produktion med större livscykelutsläpp och kan därmed styra köpbeteendet i önskad riktning även utan den föreslagna märkningen. Innan ovan nämnda EU-reformer har genomförts är behovet av kompletterande reglering på nationell nivå oklart.

I rapporten nämns vidare att det internationella konsortiet Green NCAP¹ för närvarande tar fram information om fordons miljöpåverkan utifrån ett livscykelperspektiv, och hittills har utfört analyser på 61 fordon totalt. Det kan vara ändamålsenligt att avvakta utfallet av det initiativet i syfte att senare införa en mer konkurrensneutral, modellspecifik och incitamentsmässigt väl avvägd märkning.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören Rikard Jermsten. Föredragande har varit ekonområdet Mark Bernard.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och yttrandet saknar därför namnunderskrift.

Rikard Jermsten

¹ <https://www.greenncap.com/>