



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMCGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
anton.olsson@regeringskansliet.se
KN2023/00697

Stockholm 2023-05-10

Remissvar – KN2023/00697 – Energimyndighetens rapport - Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige ser positivt på Energimyndighetens förslag på en miljödeklaration för möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring.

En märkning som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel är information som är aktuell då många konsumenter är ute efter att göra ett hållbart val. Utgångspunkten i energimärkningsförordningen bidrar sannolikt till en hög grad av igenkänning.

Den snabba utvecklingen och omställningen som sker är förstås mycket positiv, och vi ska komma ihåg att det är bilköpare och konsumenter som bidrar till utvecklingen genom valet av bil. Det är därför självklart att ha med hela livscykelperspektivet, från tillverkning till användning och skrotning.

Omställningen

Vägtrafikens omställning utgår i allt väsentligt från att fasa ut användningen av fossila drivmedel. Även om det kan förekomma debatt om klimatpåverkan från exempelvis biodiesel, övertrumfar det huvudsakliga syftet att fasa ut den fossila komponenten ofta många av de nackdelar som kan finnas med det ersättande drivmedlet.

I samband med märkningens införande är det viktigt att det inte införs nya och mer komplicerade begrepp. Konsumenten och bilköparen i allmänhet skulle ha svårt att förstå vad som avses med

exempelvis primärenergifaktor, jämfört med slutlig energianvändning, eller varför biogas inte ges lika höga betyg jämfört med vad man normalt kan förstå när man talar om den utsläppsminskning som uppstår, alltså i hur utsläppen från förbränning av fossila drivmedel ersätts av förnybara. Detta skulle vara till nackdel för förståelsen och igenkänningen.

Viktigt att visa på potentialen i drivmedel

Det är stora skillnader i potentialen att minska utsläppen genom att byta drivmedel. Exempelvis i en bensinbil jämfört med en diesebil, där den senare har betydligt större potential att kunna köras på andra drivmedel. En diesebil som biltillverkaren godkänt för användning av HVO100 skulle till exempel behöva vara möjlig att identifiera genom informationen på deklARATIONEN, även om det samtidigt behöver vara tydligt att det förutsätter att bilen körs på ett visst drivmedel.

Samma potential kan finnas i en etanolbil, men som också kan köras på bensin. Idag har E85-bränsle en nackdel i att priset inte gör det möjligt att åstadkomma någon besparing jämfört med att köra på bensin. Men det förhållandet kan förändras och då är det viktigt att ta höjd för att det i framtiden kan vara just E85 som blir det primära drivmedlet. Miljödeklarationen behöver vara tillräckligt transparent för att belysa allt detta och inte baseras på exempelvis historiska data eller andra ovidkommande uppgifter om hur sådana fordon i genomsnitt körs, just eftersom det även tidigare varit avhängigt av prisbilden på de olika drivmedlen.

Laddhybriden

Det är som rapporten belyser svårt för konsumenter att förutse vilken förbrukning det egna körmönstret innebär om man köper och kör en laddhybrid. Den som oftast klarar körningen nästan uteslutande på el och kan ladda bilen billigt hemma får låga utsläpp och låga kostnader. Det blir också en bil vars teknik kan nyttjas fullt ut och den skulle bidra till vägtrafikens mål om sänkta utsläpp.

Däremot skulle en laddhybrid som sällan laddas eller som körs långa sträckor inte bli lika klimateffektiv. Den skulle förbränna betydligt mer bensin eller diesel, och bränsleförbrukningen skulle kunna motsvara den i en bil utan laddhybrid-teknik.

WLTP har som rapporten påvisar en komplicerad och inte särskilt tydlig körcykel som ger en indikation på så kallad viktad förbrukning. Den kan i bästa fall ses som en möjlighet att jämföra olika bilar, men ger ingen tillförlitlig bild av vad förbrukningen faktiskt landar på för den enskilda föraren.

Det är svårt att se hur en miljödeklaration skulle kunna se ut på något annat sätt än att man visar information både för lägsta respektive högsta möjliga utsläpp, enligt de körcykler som finns eller kommer att finnas tillgängliga för biltypen.

QR-kod

Vi ser inte att det via länk / QR-kod blir möjligt att locka särskilt många bilköpare till att på eget initiativ läsa ytterligare information eller detaljer om aktuella fordons klimatprestanda. Ett liknande försök har genomförts när det gäller drivmedelsinformation ute på bensinstationerna. Sannolikt är det försvinnande få bensinstationskunder som aktivt och genom eget intresse tar reda på information utöver den som visas på dekalen/bränsledeklarationen, genom att plocka upp sin mobil och skanna QR-koden.

Det är viktigt att all den information och data som rapporten pekar ut som väsentlig är med på deklARATIONEN, eller möjligtvis dess baksida, och inte genom en QR-kod. Det innebär ett extra steg och en för stor tröskel för att tillgängliggöra det som är deklARATIONENS syfte.

Slutsats

M Sverige ser positivt på en miljödeklARATION enligt det förslag som visas i rapporten och som har sin utgångspunkt i energimärkningsförordningen vilket bidrar till hög igenkänning.

Det är i hög grad bilköpare och konsumenter som bidrar till vägtrafikens utsläppsminskningar genom valet av bil. Livscykelperspektivet behöver därför finnas där och all väsentlig information måste finnas tillgänglig på deklARATIONEN, inte gömmas bakom en QR-kod.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle