

Klimat- och näringslivsdepartementet  
KN2023/00697

**Diarienummer**  
Utr 2023/14  
**Datum**  
2023-05-03

## Yttrande över Energimyndighetens rapport "Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp"

För att Sverige ska nå sina utsläppsmål och åtaganden gentemot EU anser Trafikanalys att det finns skäl för staten att reglera vilken information om energianvändning och koldioxidutsläpp som finns tillgänglig vid försäljning och marknadsföring av lätta fordon. Statens energimyndighet (vidare Energimyndigheten) har utifrån sina uppdragsdirektiv och olika överväganden lagt fram förslag på hur en sådan vägledning kan utformas. Huvudsakligen består vägledningen av en märkning och en QR-kod som leder vidare till en webbplats med mer fördjupad information.

Trafikanalys presenterar i det följande vår syn på förslagen rörande vägledningen. Synpunkterna går i vissa delar emot de direktiv Energimyndigheten hade för uppdraget.

### Trafikanalys sammanfattande synpunkter

Det är bra om märkningen utgår från något som är bekant för konsumenten. Därför välkomnar Trafikanalys förslaget att utgå från en energimärkning liknande den som redan finns för exempelvis kylskåp.

Trafikanalys instämmer i förslaget att genomföra en konsumentundersökning för att testa en vägledning innan en sådan implementeras. Däremot ser Trafikanalys behov av att justera Energimyndighetens förslag redan innan genomförandet av en sådan undersökning. Justeringarna rör tre aspekter:

- De koldioxidutsläpp som avser fordonets användning bör spegla utsläppen från avgasröret och inte som Energimyndigheten föreslår well-to-wheel.
- Trafikanalys bedömer att Energimyndigheten inte lyckats i uppdragets del att skapa en lättförståelig vägledning för konsumenten. Visualiseringen av livscykelinformationen är allt för komplex och svårbegriplig även för den insatte.
- Frånsett problem med visualiseringen bedömer Trafikanalys att förutsättningarna inte är mogna för att kunna vägleda konsumenten ur ett livscykelperspektiv. Det kan också ifrågasättas om det är lämpligt att märkningen ska omfatta livscykelperspektiv. Utsläpp från och energianvändning vid produktion och skrotning av fordon kan regleras mer effektivt genom andra styrmedel än konsumentinformation.

Energimyndigheten lägger inte riktigt fram konkreta förslag på vad en webbplats bör innehålla och hur den bör utvecklas. Trafikanalys anser att det behöver tas ett större och djupare grepp om detta, bland annat i ljuset av att tjänsten bilsvar.se, som Energimyndigheten nämner som möjlig utgångspunkt, numera är nedlagd.

Energimyndigheten har valt att fokusera på nybilsförsäljningen men det är viktigt att den vägledning som slutligen implementeras också är användbar för andrahandsmarknaden.

Trafikanalys befarar att Energimyndigheten överskattar den effekt vägledningen har på omställningen av fordonsflottan.

## **Trafikanalys mer detaljerade synpunkter**

### **Instämmer inte i förslaget om WTW som mått för koldioxidutsläpp**

Energimyndigheten redogör föredömligt för nackdelar och fördelar med att redovisa koldioxidutsläpp i användningsfasen på olika sätt, antingen genom måttet "utsläpp från avgasröret" eller genom måttet "well to wheel" (WTW). Trafikanalys landar dock i en annan slutsats och förespråkar i motsats till Energimyndigheten att måttet "utsläpp från avgasröret" bör användas i denna del av märkningen. Skälen till detta är flera.

- Utsläpp från avgasröret är ett mått som är känt sedan tidigare för konsumenter. Uppgiften används för att beräkna fordonsskatten, den har använts som kriterium för om ett fordon varit berättigat till en bonus i bonus–malus-systemet eller tidigare former av miljöbilspremier. Att utgå från utsläpp från avgasröret skulle göra märkningen mer lättförståelig för konsumenten.
- Måttet utsläpp från avgasrör är till skillnad från WTW inte förknippat med några ytterligare beräkningar utan uppgiften fås direkt från den standardiserade testmetoden WLTP.
- Vid beräkningar av WTW-utsläpp skulle vi dessutom endast få en bild av hur utsläppen såg ut under produktion och distribution av drivmedlet vid tidpunkten då fordonet en gång tillverkades. Med exempelvis olika nivåer av inblandning av biodrivmedel i drivmedel för förbränningsmotorer eller med varierande elmix kommer det faktiska WTW-utsläppet variera under ett fordonens livstid. Märkningen som Energimyndigheten föreslår kan därför på sätt och vis vara vilseledande.
- Trafikanalys ser det som ett mindre problem att alla elfordon skulle hamna i den bästa utsläppsklassen, klass A, när måttet "utsläpp från avgasröret" används. Det kan tvärtom ses som en fördel. Konsumenter får dessutom information om fordonens relativa energieffektivitet genom den energideklaration som föreslås.

### **Instämmer i förslaget om slutlig energi som mått för energieffektivitet**

Trafikanalys håller med Energimyndigheten om att energieffektivitet bör redovisas baserat på slutlig energi. Det ger en för ändamålet relevant styrning.

Trafikanalys anser också att den komprimerade bilden över energieffektivitet är bra och med fördel kan användas i reklammaterial.

### **Livscykelinformationen är för komplicerad och baseras på osäkra uppgifter**

Den visualisering av livscykelinformation som Energimyndigheten föreslår går inte att förstå ens för oss som är insatta i frågan. Det är svårt att förstå hur bilden ska tolkas

även med hjälp av Energimyndighetens beskrivning i rapportens löptext. Exempel på frågor som dykt upp när tjänstemän på Trafikanalys har studerat bilden i sammanfattningen är:

- Vad speglar längden på de grå blocken?
- Varför är de grå blocken ibland olika långa, som i exemplet i sammanfattningen, medan de på ett annat ställe i rapporten är lika långa (s. 82)?
- Hur kan ett block motsvarande klass J vara kortare än ett block motsvarande klass I?

Det är möjligt att det vore lättare att tolka informationen om Energimyndigheten presenterat fler exempel, men märkningen måste gå att förstå direkt utan sådana jämförelser.

Frånsett problemet med visualiseringen bedömer Trafikanalys att förutsättningarna inte är mogna för att kunna vägleda konsumenten ur ett livscykelperspektiv.

Energimyndigheten är tydlig med att det idag inte finns standardiserade metoder, utan att beräkningarna av utsläpp från och energianvändning vid produktion och skrotning av fordon måste baseras på schabloner. Det finns inga officiella uppgifter som schablonerna kan baseras på utan det måste göras en bedömning om vad som anses vara den senaste forskningen.

Ytterligare en nackdel med att utgå från schabloner är att de i likhet med beräkningar av WTW-utsläpp ger en ögonblicksbild av energiåtgång och utsläpp vid produktion respektive skrotning av fordon. Metoden ger ingen fördel för de företag som arbetar med gröna processer, så som att använda fossilfritt stål.

Det är vidare vanskligt att införa ett system som man redan vid införandet ser behöver uppdateras inom kort.

Det kan också ifrågasättas om det ens är lämpligt att märkningen ska omfatta livscykelperspektiv. Utsläpp och energianvändning vid produktion och skrotning av fordon kan regleras mer effektivt genom andra styrmedel än konsumentinformation. I EU finns exempelvis handel med utsläppsätter.

Intentionerna med ett livscykelperspektiv är goda men Energimyndighetens utredning och analys har visat på svårigheterna att såväl visualisera analysen som att få fram underliggande uppgifter som belyser perspektivet på ett adekvat och trovärdigt sätt. Vi är medvetna om att direktivet efterfrågade en vägledning med ett livscykelperspektiv men anser av angivna skäl att denna del av märkningen bör utgå.

### **Önskar djupare analys om webbplats**

Energimyndigheten presenterar många tankar på vad en fordonsspecifik webbplats kan omfatta. Några exakta förslag presenteras inte men myndigheten menar att fokus bör ligga på energieffektivitet och koldioxidutsläpp. Det är rimligt men det är också viktigt att ha i åtanke att konsumenterna väljer bil utifrån många aspekter och vid jämförelser mellan fordon är det värdefullt om så många som möjligt av dessa kan belysas. Sett till detta är det relevant att göra en djupare analys om vilken roll staten ska ta för att tillhandahålla

verktyg för sådana fordonsjämförelser. Konsumentverket har inget sådant uppdrag idag och har valt att lägga ner sin tjänst bilsvar.se bland annat av den anledningen.<sup>1</sup>

Trafikanalys noterar att Energimyndigheten föreslår att webbplatsen kan bygga på Konsumentverkets informationstjänst bilsvar.se. Tjänsten som var finansierad av Konsumentverket och Energimyndigheten lades som indikerats ovan ner i mitten av december 2022. Förutom att den inte var framtagen ur ett specifikt uppdrag var en bakomliggande orsak till nedläggningen att den inte ansågs vara tillräckligt användarvänlig och dessutom menar Konsumentverket att de redan har mycket bra och relevant information om att köpa bil i deras upplysningstjänst Hallå konsument.<sup>2</sup>

Ju mer komplex webbplatsen och dess funktioner är desto mer kostsam blir den att ta fram och underhålla. En möjlighet är att QR-koden endast leder till en generell information om märkningen på Hallå konsument. Oavsett lösning är det viktigt att den testas grundligt i en konsumentundersökning.

### **Viktigt att vägledningen fungerar även på andrahandsmarknaden**

Oavsett utformning anser Trafikanalys att vägledningen även måste fungera för den som köper ett fordon på andrahandsmarknaden. Eftersom energieffektivitet och koldioxidutsläpp värderas också på andrahandsmarknaden påverkar det andrahandsvärdet och gör således energieffektiva fordon mer attraktiva på förstahandsmarknaden. Det är också viktigt att sådan information kan hjälpa köpare på andrahandsmarknaden att hitta en bil som svarar upp mot deras behov. Korrekt information kan bland annat göra att personer med långa körsträckor i första hand väljer fordon med bättre utsläppsegenskapen och energieffektivitet, vilket bidrar till att de samlade utsläppen och energianvändningen minskar.

### **Överskattas konsekvenserna på flottans omställning?**

Energimyndigheten bedömer att märkningen leder till en omställning av fordonsflottan till mer energieffektiva fordon och fordon med lägre utsläpp. Baserat på resultat från en utländsk konsumentundersökning bedömer myndigheten att år 2025 fås runt 5 procentenheter högre andel elbilar jämfört med om märkningen inte införs. Trafikanalys befarar att det är en överskattning av effekten. Trafikverket har tidigare låtit genomföra en analys av den i november 2022 borttagna bonusen för lätta fordon. Analysen genomfördes med den så kallade bilparksmodellen och landade i att borttagen bonus minskar andelen elbilar i nybilsförsäljningen med cirka 4 procentenheter.<sup>3</sup> Trafikanalys bedömning är att bonusen i bonus-malus-systemet var ett kraftfullare styrmedel än vad en vägledning för konsumenter kan vara och att effekten av en märkning troligen är lägre än Energimyndighetens bedömning.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Pia Sundbergh. Som ett led i beredningen av ärendet har ett avdelningsövergripande

---

<sup>1</sup> Mejlkonversation med Konsumentverket, 2023-04-06, diarienummer Utr 2023/14.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Algers (2023) Bilparksprognos för Trafikverket Basscenario samt scenario utan bonus, version 3.

internseminarium arrangerats vid Trafikanalys. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

*Mattias Viklund*

Mattias Viklund (May 3, 2023 12:27 GMT+2)

**Mattias Viklund**  
Generaldirektör

# Remissvar KN2023\_00697\_Trafikanalys\_slutlig

Final Audit Report

2023-05-03

Created:	2023-05-03
By:	Monica Johnsson (monica.johnsson@trafa.se)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAABkOqc9jq45VA47SBxGcBWaJxPz-4YDyz

## "Remissvar KN2023\_00697\_Trafikanalys\_slutlig" History

-  Document created by Monica Johnsson (monica.johnsson@trafa.se)  
2023-05-03 - 10:16:40 AM GMT- IP address: 212.247.100.138
-  Document emailed to mattias.viklund@trafa.se for signature  
2023-05-03 - 10:17:05 AM GMT
-  Email viewed by mattias.viklund@trafa.se  
2023-05-03 - 10:26:27 AM GMT- IP address: 104.47.0.254
-  Signer mattias.viklund@trafa.se entered name at signing as Mattias Viklund  
2023-05-03 - 10:27:29 AM GMT- IP address: 212.247.100.138
-  Document e-signed by Mattias Viklund (mattias.viklund@trafa.se)  
Signature Date: 2023-05-03 - 10:27:31 AM GMT - Time Source: server- IP address: 212.247.100.138
-  Agreement completed.  
2023-05-03 - 10:27:31 AM GMT