

Klimat- och näringslivsdepartementet

## Angående remiss av Energimyndighetens rapport - Vägledning om lätta fordonas energianvändning och koldioxidutsläpp

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och lämnar i det följande våra synpunkter.

### Sammanfattande position

- Mobility Sweden anser att Energimyndighetens förslag till energimärkning av lätta fordon i stora delar är bra och väl genomarbetat.
- Vi motsätter oss däremot föreslagen användning av schabloner baserade på globala genomsnitt för miljöpåverkan vid fordonas tillverkning och demontering.
- Mobility Sweden vill i första hand se EU-gemensamma regler för energimärkning av lätta fordon och inte nationellt tvingande regler. Många av våra medlemsföretags fordon omsätts på EU:s inre marknad varför ett gemensamt regelverk är att föredra.
- Energimyndighetens förslag till energimärkning av lätta fordon bör kunna utgöra en bra utgångspunkt i arbetet med att skapa ett gemensamt regelverk inom EU.
- I avvaktan på en EU-gemensam energimärkning av lätta fordon fyller den enklare formen av energimärkning, baserad på deklarerade CO<sub>2</sub>-utsläpp, en viktig funktion inom de medlemsstater som introducerat denna form av märkning.

### Allmänna synpunkter

Mobility Sweden betraktar energimärkning som ett viktigt verktyg i syfte att synliggöra produkters energianvändning. Genom energimärkning skapas goda möjligheter för slutanvändare att på ett enkelt sätt göra aktiva och energismarta val i samband med inköp av nya produkter. Mobility Sweden introducerade i början av 2023 en egen form av energimärkning av personbilar tillsammans med MRF, som dels liknar energimärkning för andra konsumentprodukter i Sverige, men även andra länder som redan infört energimärkning av fordon. Syftet med den märkning vi introducerade är att på ett enkelt sätt ge konsumenter vägledning vid köp av personbil, i avsaknad av en internationellt harmoniserad energimärkning av lätta fordon.

Mobility Sweden har tidigare, i samband med Energimyndighetens arbete kring det nu remitterade förslaget till energimärkning, inkommit med synpunkter. Vi har under arbetet bl.a. framfört att Energimyndighetens förslag kan betraktas som allt för komplicerat och att även en enklare form av energimärkning skulle fylla ett värdefullt syfte. Vi är givetvis medvetna om att det ligger i sakens natur att energimärkning av fordon lätt blir komplex, då moderna fordon i sig utgör en mycket komplex produkt. Tillverkning, användning och återvinning av fordon sker dessutom med mycket varierande förutsättningar beroende på var i världen de olika stadierna av ett fordons livscykel äger rum. Då fordon många gånger är en produkt som omsätts globalt är kunskapen om energianvändningen under ett fordons hela livscykel av flera skäl ännu inte fullständigt känd.

Vi anser dock att Energimyndighetens förslag till vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp i grunden är väl genomarbetat och utgör en bra grund för en framtida energimärkning, i takt med att kunskapen kring resurs- och energianvändning under ett fordon's hela livscykel växer. Mobility Sweden ser dock en risk för att Sverige ensidigt inför en tvingande nationell energimärkning av lätta fordon som inte harmoniserar med övriga EU. Vi ser också en risk med att introducera en form av energimärkning som, i avsaknad av tillgängliga ingångsdata, till viss del bygger på schabloner. Metoden som sådan kan, åtminstone teoretiskt, bidra till falsk noggrannhet i märkningen. Då fordonstillverkarna har flera produktionsorter i olika världsdelar med olika energimix och använder flera olika leverantörer som i sin tur har olika produktionsorter, så kommer samma modell ge helt olika resultat även om nyttjande och återvinning sker i Sverige.

I dessa avseenden anser vi att den av oss introducerade, och frivilliga, energimärkningen av personbilar fyller ett viktigt syfte i avvaktan på en EU-gemensam metod för energimärkning av fordon. I den processen kan givetvis Sverige, och i synnerhet Energimyndigheten, ha en viktig roll i att påverka utformningen med målet att erhålla en så väl fungerande energimärkning som möjligt inom EU. Mobility Sweden bidrar givetvis gärna i det arbetet.

### **Synpunkter på specifika delar i Energimyndighetens förslag**

#### *Märkningens utformning*

Mobility Sweden anser att märkningens föreslagna utformning är bra. Informationen om utsläpp och energieffektivitet under användningsfas ger i kombination med livscykelinformationen konsumenten en första och relativt enkel vägledning vid val av fordon ur hållbarhetssynpunkt. Det är också positivt att konsumenten kan erhålla fördjupad information via den landningssida som konsumenten når via dekalens QR-kod. Energimärkningsetiketten bör vara så enkel och överskådlig som möjligt.

Vi delar myndighetens uppfattning om vikten av att hålla personbilar och lätta lastbilar separerade genom olika märkningar och ställer oss bakom de skäl som anges. Dessutom bör tilläggas att lätta lastbilar övervägande köps av företag i syfte att användas inom näringsverksamhet, medan konsumenter företrädesvis köper personbilar. Även detta anser vi vara ett motiv till att hålla de olika typerna av fordon separerade från varandra.

Förslaget att utöka den vedertagna energimärkningsskalan från sju till tio klasser bedömer vi vara relevant i syfte att ta höjd för fortsatt utveckling av alltmer energieffektiva fordon inom ramen för befintlig skala. Målsättningen bör vara att hitta en energimärkning som är hållbar över tid då revidering och ändrad skala kan uppfattas som förvirrande och inkonsekvent av konsumenterna. För tillverkare och deras representanter innebär övergången till en ny skala en inte obetydlig mängd administrativt arbete. Energimyndighetens strävan att utforma en skala som ska kunna hålla i minst tio år anser vi vara bra.

Idén om att fordon som kan drivas på mer än ett bränsle kan erhålla dubbla pilar i skalorna anser vi i grunden vara bra. Det är dock viktigt att detta sker på ett sätt som bibehåller enkelheten och bidrar till god överblick. Fördjupad information kan givetvis erhållas via landningssidan även om vi ser det som en fördel om landningssidan endast behöver utnyttjas undantagsvis.

#### *Val av parametrar/indikatorer för utformning av skalor*

Mobility Swedens uppfattning är att Energimyndighetens ansats och tillvägagångssätt vid utformning av användningsfasens skalor bra. Vår uppfattning är att användning av primärenergifaktorer ger upphov till diskussioner i många sammanhang. Med de fossila bränslenas relativt låga primärenergifaktorer tenderar denna parameter många gånger att styra bort från det man vill uppnå. Inte desto mindre är det viktigt att synliggöra förhållandet

och istället motivera varför man väljer bort denna parameter till fördel för en annan. Vi anser att Energimyndigheten gör detta och vi ställer oss bakom förslaget att utgå från slutenergianvändning istället för primärenergianvändning för att beskriva energianvändningen under användningsfasen. Detta synsätt främjar biodrivmedel samtidigt som myndighetens simuleringar tyder på en bättre differentiering av olika drivlinor mellan de olika klasserna i energimärkningsskalan.

Vi delar även Energimyndighetens uppfattning om vikten av att så enkelt som möjligt kunna erhålla en differentiering mellan elfordon. Ur vår synvinkel är det därför relevant att välja bort parametern CO<sub>2</sub>-utsläpp ur avgasrör och istället utgå från CO<sub>2</sub>-utsläpp under produktion, distribution och användning av drivmedel, WTW.

#### *Bristen på fakta kring fordons LCA kontra användning av schabloner*

Mobility Sweden betraktar förslaget till information om ett fordon's hela livscykel som den största svagheten i Energimyndighetens förslag som helhet. Området håller som bäst på att utforskas och myndigheten konstaterar att det i dagsläget inte finns några standardiserade metoder för att beräkna LCA för fordon, varför det heller inte finns någon fordonsspecifik information om tillverkning och demontering att tillgå.

Att synliggöra resursanvändning och miljöpåverkan vid tillverkning och demontering av fordon anser Mobility Sweden vara av växande betydelse i takt med att fordonen blir fler i kombination att utsläppen tenderar att flyttas bort från användningsfasen. Förslaget till visualisering av energianvändning respektive koldioxidutsläpp under tillverkning och demontering, vid sidan av användningsfasen, anser vi i sig vara bra.

Myndighetens förslag att använda sig av vedertagna schabloner avseende globala genomsnitt för olika drivlinors miljöpåverkan under livscykeln betraktar vi dock som tveksam. Att med utgångspunkt från schabloner och tjänstevikter kunna presentera information om "miljöpåverkan per kilo" ter sig förvisso lockande. Däremot bör man sätta värdet av denna information i relation till graden av uppskattning vid utformningen av schablonerna.

När det gäller metoderna för att definiera CO<sub>2</sub>-utsläpp och energieffektivitet under användningsfas lyfter Energimyndigheten fram att det finns osäkerheter kopplade till valda parametrar, t.ex. genom att reduktionsplikten förväntas bidra till att de fossila drivmedlen med tiden innehåller allt större andel förnybara drivmedel. En potentiell felkälla är således känd, samtidigt som myndigheten gör bedömningen att märkningens värde inte påverkas nämnvärt som helhet. Det finns, som Energimyndigheten skriver, en konflikt mellan målet att visa konsumenten så korrekt och aktuell information som möjligt, och behovet av att ha en så stabil märkning som möjligt.

I fråga om miljöpåverkan vid tillverkning och demontering ser vi dock en betydligt större risk för att även små felaktiga antaganden vid fastställande av schablonerna kan få stor inverkan på informationen till konsument. Dessutom baseras schablonerna, oavsett antaganden, på globala genomsnitt. Detta väcker frågan om huruvida schablonerna kan anses som representativa för våra medlemsföretag. Många av våra medlemsföretag har en betydande del av sin tillverkning och demontering förlagd till Europa. Enligt vår uppfattning är EU:s avfalls- och kemikalielagstiftning så pass långtgående att det helt enkelt riskerar att bli missvisande att basera LCA-analysen på schabloner utifrån globala genomsnitt.

Energimyndigheten skriver att standardisering eller lagstiftning som rör hela fordonets miljöpåverkan förhoppningsvis etableras på EU-nivå inom en snar framtid. Mobility Sweden delar denna förhoppning och anser att tillämpningen av myndighetens förslag till energimärkning avvaktar till dess att denna lagstiftning är på plats.

En ytterligare fördel med att avvakta denna utveckling är ökade möjligheter att erhålla en EU-gemensam energimärkning för fordon, snarare än en nationell märkning. Då merparten av våra medlemsföretag agerar på EU:s inre marknad vore harmoniserade regler för energimärkning mer värdefullt än ett stort antal nationella regler för märkning.

Utformningen av en EU-gemensam energimärkning för fordon skulle dessutom ge möjligheter att gå i den riktning som Energimyndigheten föreslår i fråga om CO<sub>2</sub>-utsläpp under användningsfasen för att därigenom lämna fokus på CO<sub>2</sub>-utsläpp ur avgasrör vilket många länders, inklusive vår egen introducerade, metod bygger på.

Vad gäller ett fordons totala körsträcka under sin livscykel antar Energimyndigheten att denna i genomsnitt uppgår till 225 000 km för ett lätt fordon. Mobility Sweden noterar att livslängden för fordon (M1, N1 och M2), motorer och utsläpps begränsande anordningar, enligt kommissionens förslag till Euro 7, uppgår till 200 000 km eller tio år beroende på vilket som inträffar först (Bilaga IV, tabell 1). Beroende på hur förslaget till Euro 7 faller ut, kan det möjligen finnas anledning att harmoniera energimärkningen till emissionslagstiftningen.

#### *Aktörsroller m.m.*

Energimyndigheten föreslår att tillverkaren eller tillverkarens auktoriserade representant ansvarar för att förse distributören med en korrekt märkning, alternativt den information som är nödvändig för att ta fram en korrekt märkning för de fordon som ska föras med en märkning i en bilhall, samt ansvarar för att märkningen är korrekt. Vidare föreslås att distributören är ansvarig för att förse varje nytt lätt fordon med märkningen.

Mobility Sweden ställer sig bakom dessa förslag vid tillämpningen av en framtida EU-gemensam energimärkning av fordon. Under dessa förutsättningar ställer vi oss även bakom förslaget att Energimyndigheten får rollen som tillsynsmyndighet, liksom förslaget att Energimyndigheten tillhandahåller erforderlig märkningsgenerator. Det är viktigt att märkningsgenerators har ett enkelt och effektivt användargränssnitt även om de bakomliggande beräkningarna är omfattande.

#### *Författningsförslag och avslutande kommentarer*

Mobility Sweden väljer att inte lämna några specifika synpunkter på förslaget till författningsförslag. Anledningen är att vi anser att Sverige i första hand bör verka för skapandet av en EU-gemensam energimärkning för lätta fordon, vilken blir tillämplig med samma förutsättningar inom samtliga medlemsstater.

Vi betraktar Energimyndighetens förslag till energimärkning som en värdefull och bra utgångspunkt vid utformningen av en EU-gemensam energimärkning för lätta fordon. Att den gemensamma processen sannolikt tar längre tid än att införa en nationell energimärkning är dessutom inte nödvändigtvis negativt. Utvecklingen av lätta fordon befinner sig för närvarande mitt i ett unikt tekniksprång, samtidigt som kunskapen om fordons hela livscykel kontinuerligt växer. Förutsättningarna för att skapa en gemensam märkning som dessutom har möjlighet att bli hållbar över tid betraktar vi därför som goda.

Den förenklade form av "energimärkning" som i praktiken bygger på deklarerade CO<sub>2</sub>-utsläpp ur avgasrör, och som redan tillämpas av ett antal medlemsstater, kan under en övergångsperiod förväntas bidra till att synliggöra fördelarna med hybrid- och elfordon. I takt med att elfordon blir alltmer dominerande i fordonsflottan kommer givetvis även behovet av att differentiera elfordonen sinsemellan att öka. Detta kommer också bli möjligt genom att de uppgifter om fordons miljöpåverkan vid tillverkning och demontering som idag saknas, blir kända. Mobility Sweden anser därför att Energimyndighetens förslag till energimärkning av lätta fordon är värdefullt, men i första hand om det används i syfte att skapa harmoniserade förutsättningar för energimärkning av lätta fordon inom hela EU.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,  
Teknisk samordnare, nationella lagkrav