

Yttrande över Energimyndighetens rapport: Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på ovanstående remiss.

Sammanfattning

VTI anser att en fordonsmärkning av denna typ är ett mycket viktigt och bra initiativ. Trots de många brister som finns i dataunderlaget bör en sådan märkning införas. Det finns ett stort behov av forskning för att förbättra livscykelinformationen.

Dock anser vi att märkningen så som den är utformad i förslaget kan upplevas som missvisande på grund av att de två skalorna för koldioxidutsläpp och energieffektivitet presenteras bredvid varandra med samma avstånd mellan klasserna. Skillnaderna mellan klasserna är procentuellt sätt mycket större för koldioxid, vilket inte framgår tydligt och kan leda till minskad styreffekt.

VTI anser också att det krävs en rigorös kontroll för att undvika fusk inom fordonsbranschen och behålla förtroendet för märkningen.

Nedan beskrivs våra kommentarer mer detaljerat:

Generella synpunkter

- VTI anser att en sådan märkning som föreslås i regeringsuppdraget är ett mycket viktigt och bra initiativ.
 - Det kompletterar och utvidgar direktiv 99/94, både genom att förbättra synligheten av märkningen och göra den obligatorisk och genom att införa livscykelinformation
 - Att livscykelinformation införs anser VTI mycket viktigt för att styra även fordonet och inte bara bränslet mot lägre miljöpåverkan. Det bidrar till att styra mot en mer hållbar produktion, minskad energiförbrukning och mindre resurskrävande bilar
 - En märkning är viktigt för att öka konsumenternas kunskap och påminna om konsumentmakten.
- Det finns ett stort behov av forskning för att fylla de kunskapsluckor som finns kring livscykelinformationen. Det finns många obesvarade frågor, såsom om uttjänta bilbatterier kan användas i andra tillämpningar, hur mycket av materialen som kan återvinnas, hur lång elmotorernas och batteriernas livslängd är osv. Mycket forskning pågår även kring alternativa

material för både motorer och batterier. Det är viktigt att denna typ av information inkluderas i märkningen i framtiden, när standarder för rapportering av livscykelutsläpp finns tillgängliga.

- Det har varit flera kontroverser gällande utsläppen från personbilar, bl.a. dieselgate, höga utsläpp vid verklig körning jämfört med mätning enligt den äldre NEDC-mätcykeln och stora utsläpp för laddhybridfordon jämfört med normvärden. Därför bör Sverige överväga att ha en egen kontroll av rapporterade värden och standarder eller verka för att kontroll genomförs i EU:s regi. Vi är inte medvetna om hur det görs i nuläget. Kontroll behövs för att märkningen ska ge en rättvisande bild av utsläppen, fusk undvikas och för att konsumenter ska ha tillit till märkningen.
- Det anges i rapporten att ingen revidering av klasserna i märkningen ska ske inom tio år, vilket vi frågar oss om det är rimligt. Det sker en snabb utveckling av fordon och fordonskomponenter i nuläget. Bland annat utvecklas batterier med olika kemi-tekniker som kan förändra batterikapaciteten och deras livscykelutsläpp. Tekniker som batteribyte eller elvägar kan komma att bli mer populära och har då potentialen att minska batteriernas storlek drastiskt och därmed även livscykelutsläppen.
- Trots de problem med bristande kunskap som tas upp i utredningen, anser VTI att det är så pass viktigt att införa en märkning av denna typ att det bör göras trots att kunskapsläget är osäkert och mycket mer forskning behövs som också tar hänsyn till den snabba utvecklingen.

Märkningens utformning

- Det är positivt att ha med både koldioxidutsläpp, energieffektivitet och livscykelinformation på märkningen eftersom alla dessa parametrar är viktiga och kompletterar varandra. Eventuellt skulle utsläpp av luftföroreningar kunna få en mer framträdande roll på själva märkningen för att tydligt visa att det är stora skillnader i utsläpp av luftföroreningar mellan elbilar och bilar med förbränningsmotor.
- VTI anser att både koldioxidutsläpp och energieffektivitet är viktiga parametrar som bör finnas med i en märkning. Som förslaget är nu presenteras dock de två parametrarna som likvärdiga, med lika stora avstånd mellan klasserna. Procentuellt sätt är det dock mycket större skillnad mellan klasserna för koldioxidutsläpp än för energieffektivitet, vilket är missvisande av flera skäl. Eftersom skalorna presenteras bredvid varandra och ser likvärdiga ut gör det att de upplevs som lika viktiga och att avstånden mellan klasserna är lika stora. Risken är att man väljer fordon utifrån endera skalan, trots att det procentuellt sätt är mycket större värde i att välja en bil i den övre delen av skalan för koldioxid än för energieffektivitet. Den stora skillnaden mellan en elbil och bil med förbränningsmotor framgår inte heller tydligt på koldioxidskalan och risken är att det inte anses så viktigt att hamna högt upp på skalan. VTI anser att det bör utredas hur detta kan visas på ett mer rättvisande sätt. Möjliga alternativa sätt att visa detta är att göra en markering på en glidande skala, så som visas i livscykelinformationen eller att låta staplarna i färgskalan motsvara klassernas längd.
- En aspekt som det läggs mycket vikt på i rapporten är att det ska vara en differentiering mellan klasserna för bilar av samma typ. Detta är en viktig aspekt eftersom det motiverar tillverkare att arbeta för att minska utsläppen även inom en viss fordonstyp. Dock ger det här upphov till att avstånden mellan klasserna i den övre delen av koldioxidskalan blir väldigt små. Det kan ge intrycket att en förbättring från ex. B till A är lika stor som F till E. Kan det finnas andra sätt att differentiera mellan fordon så att koldioxidskalan blir mer rättvisande?

- Angående livscykelinformation på märkningen, så kan det vara bra att förtydliga att den vänstra delen i diagrammet handlar om bilens tillverkning, så att man inte tror att det handlar om bränslets tillverkning.
- På s. 80 anges att det kan vara svårt för konsumenter att förstå vilken variabel som är viktigast av koldioxidutsläpp och energianvändning i livscykelinformationen och att eventuellt endast en av dessa parametrar kan väljas. VTI anser dock att koldioxidutsläpp är nödvändigt att ha med eftersom enbart energianvändning inte säger något om vilken energikälla som används och därmed inte alls styr mot koldioxidneutralitet.

Landningssidan

- VTI anser att det är en mycket bra idé att ha en landningssida där mer information kan ges
- VTI anser att de punkter som föreslås ingå på landningssidan är viktiga att ha med, med ett undantag: prognoser för hur utsläpp kommer förändras över tid. Det anges inte i rapporten varför detta skulle vara viktigt att ha med i en konsumentvägledning och VTI anser inte heller att det behöver finnas med. Prognoser är mycket osäkra, de ger inte information som hjälper en konsument att välja en bil över en annan och det är inte heller säkert att det motiverar till ett bättre val. Prognoser kan också uppfattas som att de är styrande och att det inte spelar någon roll vilken bil man köper.
- Ytterligare information som kan vara intressant att ha med på landningssidan är att avståndet i kilometer som man behöver köra innan livscykelutsläppen blir lägre än för en motsvarande fossildriven bil. Detta för att göra informationen om livscykelutsläpp lättare att ta till sig. Det finns en risk att konsumenten annars tänker att utsläppen under produktion och skrotning är så pass höga för en elbil eller hybridbil att det inte är någon idé att köpa en sådan.
- Det är viktigt att poängtera tydligt att koldioxidutsläppen för en hybridbil bygger på ett antagande om en viss fördelning mellan eldrift och förbränningsmotordrift och att de faktiska utsläppen beror helt på hur den egna fördelningen ser ut, vilket också nämns i rapporten
- VTI ställer sig också positiva till att det skapas en produktdatabas där det går att hitta miljöinformation om fordon och där även begagnade fordon finns med.

Luftföroreningar

- Det är viktigt att märkningen inte är för komplicerad, och därmed är det bra att utgå från den reglering som finns, dvs euro-klasser. Om möjligt kan informationen om luftföroreningar få en mer framträdande roll på märkningen, så att det blir tydligt att det är en skillnad i utsläpp mellan elfordon och fordon med bränslemotor. På landningssidan kan mer information anges, däribland de exakta utsläppen enligt WLTP och vad som påverkar utsläpp (ex. körstil, hastighet, extrautrustning, kallstarter osv).
- VTI instämmer att informationen om skillnader i slitagepartikelutsläpp mellan olika bilar i dagsläget är väldigt begränsad och därmed inte bör finnas med. När standardiserade mätmetoder tas i bruk kan dock mer information införas i märkningen. Det vore också bra att på landningssidan nämna att nämna att alla fordon, inklusive elfordon, orsakar utsläpp av slitagepartiklar.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Nina Svensson. I beredningen har även avdelningschef Jonas Jansson och senior forskare Roger Pyddoke deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI