



Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister

## Märkning och standarder för energianvändning

*(Directive of the European Parliament and of the Council on the indication by labeling and standard product information of the consumption of energy and other resources by energy-related products)*

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken.

Gröna Bilister har systematiskt arbetat med märkning och standarder som konsumentinformation för att påskynda omställningen till grönare bilism. Vi är övergripande positiva till att EU:s energimärkningsdirektiv (ELD) föreslås vidgas till andra produkter än hushållsprodukter, och ser sådan märkning som ett viktigt komplement till lagstiftning med minimikrav på energi-effektivitet.

För en konkretiserad bild av hur vi ser på användandet av energimärkningsdirektivet, se bl.a. vårt remissvar angående förslaget till energimärkning av däck. För en fördjupad bild av vilka krav vi önskar för offentliga fordonsinköp etc., se bl.a. vårt remissvar angående myndigheters bilval. Dessa återfinns på vår webbplats.

I detta remissvar utvecklar vi på vilka områden vi ser förbättringspotential för energimärkningsdirektivet, med huvudfokus på de områden som berör grön bilism.

### Förslaget – Utvidgning

Förslaget innebär att energimärkningsdirektivet vidgas från "household appliances" till "energy-related products". Vi är positiva till en sådan utvidgning och noterar att den i praktiken delvis redan skett, eftersom däck knappast kan ses som en hushållsvara.

Dock menar vi att avgränsningen till produkter är beklaglig, eftersom en allt större del av vår konsumtion är tjänster. Dessutom är gränsen mellan produkt och tjänst ofta oklar (en cd-skiva är en produkt medan nerladdad musik troligen är att betrakta som en tjänst). Slutligen är övergången från produkt till tjänst ofta miljömässigt positiv och bör underlättas genom att energimärkningen omfattar båda aspekter.

Förslaget innebär också att man inte längre i märkningen enbart ska ange energianvändning, utan också "other essential resources". Vi är positiva till en sådan utvidgning, eftersom en minskad energianvändning inte får ske på bekostnad av andra viktiga miljövärden. Dock bör utvidgningen ske med måtta, så att inte märkningen blir för svår att använda för konsumenten.

Vidare konstaterar vi att märkningen redan idag omfattar annat än energianvändning och "other essential resources", kylskåp har med information om frysboxens storlek, förslaget till däck-

märkning har med buller och våtgrepp. Vi bedömer viktiga naturresurser som en lämplig avgränsning och föreslår att annan information finns på annan plats.

I det slutliga direktivet bör göras tydligare skillnad mellan olika typer av energi, så att förbrukningen av x mängd förnybar energi (t.ex. biogas eller vindkraftsalstrad el) inte jämföras med samma mängd fossil energi. I en energiklassning av fordon (om en sådan skulle införas, se nedan), bör man t.ex. ge bilar som framförs på förnybara drivmedel en bättre klassning än de som framförs på fossila – utifrån respektive bränsles klimatnytta.

## Förslagets avgränsning av produkter

Förslaget innebär att utvidgningen till nya produktgrupper ska styras av vilka som har en betydande användning av energi och (där så är relevant) andra viktiga resurser i konsumentledet. Vi är skeptiska till detta utifrån att:

- Skillnader i energianvändning i produktionsledet bör finnas med som kriterium, så att produkter som använder mycket energi vid tillverkningen men liten eller ingen i användarledet också kan märkas.
- Också energianvändning i destruktionsåtervinningsledet bör finnas med som kriterium.
- Också produkter med negativ energianvändning, dvs. sådana som alstrar energi bör finnas med (t.ex. solpaneler) vilket nuvarande skrivning inte medger.

Direktivet föreslås avgränsas så att det inte gäller några ”second-hand products” och inte heller några transportslag för personer eller gods. Vi är starkt kritiska mot dessa avgränsningar utifrån att:

- Begagnade produkter ofta lämpar sig lika väl för märkning som nya. Det finns t.ex. ingen anledning till att den som går till bilhallens begagnat-avdelning inte ska få samma information om bränsleförbrukning som den som överväger en ny bil – standardiserade testmetoder finns sedan åtskilliga år tillbaks.
- Transporter står för en mycket stor del av vår klimatpåverkan och byte av transportmedel (t.ex. från bil till cykel eller flyg till tåg) är bland det viktigaste vi kan göra för att minska vår energiåtgång. Därför är det centralt att ha med detta.
- I övrigt likvärdiga personbilars energiåtgång och klimatpåverkan kan skilja med över 100 procent, varför en energimärkning är mycket viktig på detta område. Konsumentverket lanserade för flera år sedan ett förslag till märkning som utgår ifrån EU:s vitvarumärkning (A-G), och den används redan av Toyota, vilket visar att det är praktiskt genomförbart med en sådan märkning.

## Förslaget – informationsplikt

Förslagets fjärde artikel avser hur informationen ska utformas. Vi är positiva till att detta regleras så utförligt bl.a. eftersom det underlättar för såväl den granskande myndigheten som för oberoende intresseorganisationer som oss att granska efterlevnaden. Vi menar dock att förslaget bör förändras ur följande aspekter:

- Märkningen bör även vara fysisk på produkten, som komplement till det klistermärke som föreslås. Detta skulle bl.a.

- Minimera risken för fusk – att byta klistermärke på produkten är lätt, medan den fysiska märkningen är svår att ändra.
- Säkerställa information också till den som köper produkten begagnad; klistermärket är troligen borta sedan länge medan en fysisk märkning finns kvar.
- Informationskravet avser endast marknadsföring och litteratur (broschyrer etc.) om själva produkten. En sådan avgränsning innebär att den som köper en annan, mer omfattande produkt där den märkta produkten är en delmängd, bil troligen får begränsad eller obefintlig information om energianvändningen för densamma. Därför bör informationskravet kompletteras med att information ska finnas också i säljmaterial etc om mer övergripande produkter där denna är en delmängd (t.ex. ska däckens rullmotståndsklassning finnas med i bilbroschyren, vitvarornas energianvändning ska finnas med i prospektet om lägenheten). Det skulle också i sig påskynda en omställning till mer energieffektiva produkter.
- Utformningen av klistermärket är noga reglerat, inklusive storlek och färgval. Motsvarande reglering av hur informationen ska utformas i annan marknadsföring saknas, vilket är allvarligt eftersom vi vet att t.ex. snart sagt all marknadsföring av personbilar har minimerat storleken på den obligatoriska informationen om bilars CO<sub>2</sub>-utsläpp så att den i praktiken inte varit tillgänglig för konsumenten. Vi föreslår att informationen ska vara skriven med samma typsnitt och i samma storlek som övrig information i annonser, försäljningslitteratur, etc.

## Förslaget – verifiering

I artikel 5 anges att ”Suppliers are responsible for the accuracy of the labels and fiches that they supply”.

Vi bedömer förslaget som otillräckligt ur konsumentperspektiv. Exempelvis har såväl kommuner som facktidningar rapporterat om däck som inte uppfyller de angivna specifikationerna, om stora variationer beroende på produktionsort och om ”dopade däck” som används för tester. Vi förutsätter att EU i direktiven för respektive produkt tydliggör ansvarsförhållandet, men är utifrån det nyligen publicerade förslaget om märkning av däck (se vårt remissvar angående detta) osäkra på om EU fullt ut säkerställer att de angivna energiprestanda verkligen är korrekta.

Vidare är vi skeptiska till att testerna hittills endast omfattar helt nya produkter. De bör kompletteras med produkter som använts motsvarande minst ett års bruk (där så är relevant; det gäller normalt inte mindre produkter och knappast alls tjänster), eftersom vi vet att åtskilliga produkters prestanda försämras över tid). Standardiserade metoder för att göra detta finns för många produkter (t.ex. ”rullande landsväg”. för fordon).

## Uppföljning och revidering

Direktivet anger att alla nya beslut om energimärkning ska inkludera livslängd märkningen samt när den ska ses över för eventuell skärpning och komplettering. I detta ska man ta med ”hastigheten i den tekniska utvecklingen”.

Vi är skeptiska till i vad mån EU-kommissionen rätt kan bedöma den tekniska utvecklingen; hittillsvarande erfarenhet av EU:s miljömärkning är att man underskattat hur snabbt omställningen kan gå om rätt incitament ges. Vidare är det osäkert hur EU bör agera om omställningen går väldigt olika fort i olika medlemsländer; hur man i sådana lägen ut-

formar/omformar stegen i en märkning är inte självklart eftersom den både ska stimulera en fortsatt snabb omställning i de ”avancerade” länderna och stimulera de första stegen i de ”eftersläpande” länderna.

Vi uppmanar kommissionen att i normalfallet genomföra förnyade bedömningar vart annat eller vart tredje år och i dessa säkerställa att ideella organisationers bedömningar ges tungt inflytande, eftersom de sker utan hänsyn till tillverkarnas egenintressen.

## Offentlig upphandling

I förslaget anges (artikel 9) att offentlig upphandling inte får gälla produkter som inte uppfyller minimikraven för respektive produktgrupps energiförbrukning. Minimikraven ska baseras på kostnadseffektivitet, relevans, hur troligt det är att kraven påskyndar en önskad omställning och behovet av ”tillräcklig konkurrens”.

EG-domstolen har i en uppmärksammas dom (”de finska bussarna”) slagit fast att man som offentlig uppköpare kan ställa långtgående miljökrav också om mycket få eller till och med bara en producent uppfyller dessa. Därmed saknas laglig grund att ta hänsyn till ”tillräcklig konkurrens”, och det bör tas bort ur direktivet. Tvärtom är det viktigt att offentlig sektor uppmanas ställa tuffa miljökrav som driver fram produkter som ännu inte finns på marknaden, eller som i nuläget enbart erbjuds av få producenter, för att därigenom vidga utbudet för privata konsumenter och påskynda omställningen i miljövänlig riktning.

## Andra vägar att nå målet

Enligt artikel 11 ska kommissionen ta med i beräkningen andra sätt att nå samma mål snabbare eller till en lägre kostnad. I dessa ingår lagstiftning, självreglering från marknadens aktörer inklusive frivilliga avtal.

Vi gläds åt att kommissionen gällande personbilars utsläpp konstaterat att den frivilliga överenskommelsen med tillverkarna (egentligen flera separata överenskommelser) var otillräcklig för att nå de utsläppsminskningar man önskat, men konstaterar att en tidigare tvingande reglering hade betytt att de utsläppsmål som nu beslutats för år 2015 kunnat nås betydligt tidigare. Vi uppmanar därför kommissionen att endast undantagsvis förlita sig på frivilliga överenskommelser med branschen.

I de ”andra sätt” som räknas upp saknas helt nationella och regionala miljömärkningar. Nordiska ministerådets Svanen-märkning har varit framgångsrik på många produktområden och vidgades nyligen till att också omfatta fordonsbränsle. Svenska Naturskyddsföreningens Bra Miljöval (”Falken”) har haft motsvarande betydelse på andra områden. Sådana initiativ bör finnas med i kommissionens bedömningsgrunder; där en fungerande märkning av sådant slag redan finns är det mindre angeläget med en EU-gemensam märkning än där märkning helt saknas eller saknar praktiskt genomslag.

Vidare efterfrågar vi den klimatmärkning som EU aviserat och som det svenska Miljöstyrningsrådet gett förslag till. En ensidig fokusering på energieffektivitet är inte med nödvändighet bra ur klimatsynpunkt, varför tydlig klimatinformation för konsumenten behövs.

## Slutord

Gröna Bilister är positiva till förslaget att utvidga energimärkningen till andra produkter, med ett antal invändningar och ifrågasättande som preciseras ovan. Vi står till myndigheternas, regeringens, Europaparlamentets, EU-kommissionens och övriga intressenters förfogande såväl

när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

För Gröna Bilister den 21 januari 2009

Mattias Goldmann