

Näringsdepartementet
Per Anders Widell
Energi
103 33 Stockholm

Stockholm

2010-12-15

Vår referens

R. Källström

Dnr

N2010/5461/E

Remissvar – Departementspromemorian En ny energimärkningslag (2010:34)

Företagarna har fått rubricerade departementspromemoria på remiss från Näringsdepartementet och får med anledning härav anföra följande.

Kort om förslaget

I promemorian lämnas förslag till en ny lag om märkning av energirelaterade produkter. Lagen syftar till att genomföra det reviderade energimärkningsdirektivet. Man föreslår att lagen även används för tillsynen av att föreskrifterna i däckmärkningsförordningen följs. Dessutom föreslås att lagen om ekodesign utvidgas till att inte bara omfatta energianvändande produkter, utan även *energirelaterade* produkter.

Energimärkningsdirektivet

Avsikten med energimärkningsdirektivet är att öka energieffektiviteten och minska resursåtgången vid användningen av produkterna. Det ska ske genom att slutanvändaren inför köpet får tillgång till ett så bra beslutsunderlag som möjligt angående produktens energiåtgång. Genom att konsumenten i större utsträckning väljer produkter som kräver mindre energi motiveras tillverkarna att framställa resurssnåla produkter.

Ett annat syfte är harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning på området, så att den fria rörligheten inte skadas och riskerna för särskilda krav i olika länder minskar.

Företagarna är givetvis inte emot de ovan nämnda goda syftena. Dock saknar vi en konsekvensanalys av förslagen, samt en kostnads-nyttoanalys. Det enda som skulle kunna tolkas som något av en konsekvensanalys är stycket där man skriver att den administrativa bördan för företagen kan begränsas genom att kraven på energimärkning och ekodesignkraven samordnas inom kommissionen. Det säger dock inget om vilka kostnader som kan förväntas vara förenliga med märkningsdirektivet. De små företagens situation bör särskilt uppmärksammas. Troligen behöver de extra vägledning och stöd från exv. Energimyndigheten, vilket man bör säkerställa att det finns resurser för.

Företagarna skulle vilja se en annan utformning av märkningssystemet än dagens skala från A till G. Ett sådant märkningssystem blir förbisprunget av tiden, vilket vi ser tydliga exempel på för exv. tvättmaskiner där tillverkarna på eget initiativ infört klasserna A+ och A++. Även om märkningen revideras kontinuerligt kommer man aldrig helt ligga i fas med teknikutvecklingen och ständigt återkommande revideringar kommer därför krävas. Ett system med siffror där en högre siffra representerar bättre energieffektivitet än en lägre är ett alternativ att överväga.

EU- förordning om däckmärkning

Förordningen innebär ett obligatoriskt krav på att alla nya däck för personbilar och lastbilar ska vara märkta med en etikett där drivmedelseffektivitet, väggreppsförmåga vid vått väglag samt bullernivå framgår. Däckmärkningen kompletterar en nyligen antagen lagstiftning om typgodkännande av däck som omfattar minimikrav för rullmotstånd, väggrepp på vått underlag och buller. Minimikraven börjar gälla 1 oktober 2012 och märkningskraven införs för däck tillverkade efter 1 juli 2012 och som säljs efter 1 november 2012. Märkningskraven antas driva fram ytterligare förbättringar på energieffektiva däck och enligt beräkningar tros märkningen på sikt innebära drivmedelsbesparingar på ca 5 procent.

Företagarna ser en del praktiska problem med däckmärkning som vi vill lyfta. På grund av att däck är en komplex produkt som ska tillgodose många olika krav brukar man kalla dem en "kompromissprodukt". De olika kraven är inte alltid förenliga, vilket gör att ett tydligt informationssystem är svårt att utforma. En uppenbar risk är att tillverkarens FoU - insatser styrs mot sådant som märkningen visar, medan andra viktiga parametrar kommer i skymundan. Vi menar att man även här bör göra en ordentlig kostnads-nyttoanalys och redovisa hur de olika parametrarna, rullmotstånd, väggrepp och buller, påverkar sådant som trafiksäkerhet etc. Allt för att undvika oönskade konsekvenser.

Med samma motivering som ovan angående märkningsskalan från A till G på etiketterna anser vi att man borde valt ett annat system för att beskriva rullmotstånd, väggrepp och buller.

Ett ytterligare praktiskt problem i länder med nordiskt klimat är att dubbade vinterdäck undantas, vilket är olyckligt. De bör inkluderas i förordningen om däckmärkning. Vilka parametrarna ska vara för vinterdäck måste beslutas utifrån en avvägning mellan vad som är väsentligt för att bedöma vinterdäckens karaktär, utan att för den skull förvirra konsumenten med onödigt mycket information.

Företagarna

Lars Jagrén

Chef, Analys & Opinion

Rebecca Källström

Miljö- och energianalytiker