



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

3. oktober 2022

2022-4045

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. juni 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Christian Schmidt (V).

Spørgsmål nr. 565:

Vil ministeren tage initiativ til at få EU til også at indregne udledningerne ved at producere og transportere en bil i vurderingen af den klimabelastende udledning fra bilen, så der kommer sammenlignelige tal, hvormed det ikke længere vil fremstå ens, om en bil kommer fra f.eks. Japan eller fra Tyskland? Som kontekst henvises til materiale fra foretræde fra De Danske Bilimportører vedrørende beslutningsforslag B 147 om bilreklamer (TRU alm. del – bilag 332).

Svar:

Jeg er enig i ønsket om at skabe adgang til yderligere information om den samlede klimabelastning for forskellige typer af køretøjer, og at energimærkningen følger den teknologiske udvikling.

Færdselsstyrelsen, der administrerer reglerne på området, har på den baggrund fokus på, hvordan livcyklusanalyser kan tænkes ind i en revision af EU-reglerne. Ændringer i forbrugerinformationer og krav til energimærkningen for personbiler bør således som udgangspunkt ske på EU-niveau henset til samhandlen mellem lande.

Færdselsstyrelsen har, forelagt spørgsmålet, supplerende oplyst følgende:

”Færdselsstyrelsen forstår spørgsmålet således, at der i spørgsmålet ved ”sammenlignelige tal, som er udregnet ud fra udledningerne ved at producere og transportere en bil”, menes en bils livscyklusanalyse.

Den relevante regulering på området fremgår af direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999. Direktivet fastsætter krav til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i



forbindelse med markedsføring af nye personbiler. Direktivet gælder ikke for andre typer af biler, herunder varebiler.

Direktivet fastsætter blandt andet krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at alt reklamemateriale indeholder dataene for det officielle brændstofforbrug og de officielle specifikke CO₂-emissioner for de personbilmodeller, som direktivet omhandler.

Direktivet fastsætter derimod ikke krav om oplysninger om livscyklusanalyser.

Direktivet er implementeret i færdselsloven og bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler¹. De nationale regler gælder således både for personbiler og varebiler.

De nationale regler indeholder ligesom direktivet ikke krav om livscyklusanalyser, hvilket svarer til tilgangen til energimærkning af andre produkter. Ved energimærkning af andre produkter end køretøjer angår mærkningen således produkternes energieffektivitet, forbrug af energi og af andre ressourcer under anvendelse. Ligesom ved energimærkningen af køretøjer gælder mærkningen for andre produkter dermed også først, når ejeren har taget produktet i brug, men ikke forud for.

Dataene til brug for en beregning af et køretøjs livscyklus vedrører alt fra bilens produktion og et eventuelt batteris produktion til brændstofproduktion og udstødning fra fossile brændstofmotorer i betragtning i hele bilens levetid. Herunder regnes der på, hvor stor CO₂-udledning, der har været ved produktionen af bilen, og for eksempel hvilken type energi (vedvarende m.v.) der er blevet brugt ved produktionen. Størrelsen på en elbils batteri indgår også i beregningen, da der er større CO₂-udledning ved produktion af større batterier. Transport af en produceret bil hen til salgssted indgår også i beregningen. Men selve fragten af den producerede bil hen til salgsstedet har mindre betydning i udregningen, da eksempelvis produktion af bilen og dens udledning under kørsel er langt større CO₂-poster set over hele bilens levetid.

Kun nogle - og ikke alle fabrikanter - oplyser selv om bilens CO₂-udledning fra produktion, fragt af bilen samt dens komponenter,

¹ Bekendtgørelse nr. 655 af 20. juni 2012 om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1625 af 18. december 2018 om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler.



indtil køber er i besiddelse af bilen. Dataene kan endvidere være forskellige fra model til model, da der kan være forskel på eksempelvis, hvor produktionen foretages, og hvor lang produktionstiden er. Når dataene oplyses, oplyses de som regel i tons CO₂. Det er alene fabrikanterne, der har adgang til dataene på nuværende tidspunkt. Færdselsstyrelsen og andre aktører har ikke direkte adgang til dataene selv.

For et mindre antal køretøjsmodeller har en afdeling af The European New Car Assessment Programme (Euro NCAP), kaldet Green NCAP, fået fremstillet livscyklusanalyser og sammenligninger af de pågældende køretøjers totale CO₂-udledning. De producerer selv den data, de bruger, samt analyser, som er baseret på offentlig tilgængelige data om generiske globale forsyningskæde, og betragter ikke produktions- eller genbrugsprocesser fra specifikke fabrikanter. Det er forventningen, at antallet af køretøjer, som man kan sammenligne på Green NCAPs hjemmeside, vil stige, efterhånden som efterspørgslen på livscyklusanalyser stiger. Det vurderes umiddelbart, at Green NCAPs stjernebaserede system over tid kan opnå samme anerkendelse som Euro NCAP har for bilers sikkerhed. På sigt kan Green NCAPs stjernerangering derfor muligvis finde vej til energimærket, som i dag er tilfældet med Euro NCAPs stjernerangering for bilers sikkerhed.

Europa-Kommissionen har i 2021 fået udarbejdet en række anbefalinger og forslag til revision og udvidelse af det gældende direktiv. Færdselsstyrelsen vurderer, at oplysninger om livscyklusanalyser skal komme fra bilfabrikanterne, og det er mest hensigtsmæssigt, at sådanne krav stilles i EU-reguleringen, såfremt det skal være påkrævet i de nationale energimærker.

Derudover er Færdselsstyrelsen på nationalt plan ved at undersøge, om der kan indhentes tilstrækkeligt og dækkende data til, at der kan udarbejdes livscyklusanalysevejledninger for køretøjsgrupper (eksempelvis SUV'er) i stedet for enkelte modeller. Tanken er, at vejledning skal kunne bistå forbrugeren i forståelsen af klimabelastningen ved køb af ny type af bil. Vejledningen vil i så fald være baseret på gennemsnitlige resultater fra livscyklusanalyser for en bestemt køretøjsgruppe og ikke det enkelte køretøj. Det var tanken, at denne information kunne være til stede, indtil der eventuelt fastsættes nærmere EU-regulering.

Det bemærkes endvidere, at der i dansk ret i forhold til energimærkningen af personbiler og varebiler er krav om, at der ved salg af det enkelte køretøj og i reklamer skal bruges energipile som indikator for brændstofforbrug for km. pr. liter. Energipilene er tænkt



at skulle skabe gennemsigtighed og genkendelighed for forbrugere. Energipilene er fra en tid, hvor køretøjer med el eller brint, som drivmiddel ikke var så udbredt og almindeligt. Energipilene er derfor baseret på beregninger, hvor drivmidlerne er benzin og diesel. Den måleenhed, som energipilene angives i, er ikke egnet til angivelse i forhold til køretøjer drevet af el eller brint, da resultatet vil blive misvisende. Energipilene er derfor ikke egnet til at sammenligne køretøjer drevet af el eller brint med køretøjer drevet af fossile brændstoffer.

Kravene om energipile er alene et nationalt krav og har således ikke sit ophæng i direktivet. Det er derfor muligt at ændre kravene om energipilene nationalt.

Henset til udviklingen i brugen af køretøjer med andre drivmidler end benzin og diesel, vurderer Færdselsstyrelsen, at det vil være formålstjenstligt at tilføje eller udskifte energipilesymboler for angivelse af brændstofforbruget fra kilometer pr. liter til CO₂-emissionen i gram pr. kilometer. Det vil muliggøre, at plug-in hybridbiler, elbiler og biler, der anvender gas som drivmiddel, kan medtages i samme energimærke som personbiler, der anvender fossile brændstofmotorer. Dette ville kunne give forbrugeren et mere retvisende og sammenligneligt billede, når denne skal købe ny bil. Færdselsstyrelsen er ved at undersøge, hvordan en sådan ændring af energipilene kan lade sig gøre. Tanken er, at energimærket fortsat vil skulle ligne mærket i dag (altså være energipile), men parameteren for energipilene ville skulle ændres. Færdselsstyrelsen vil samtidig undersøge, hvordan de resterende data i energimærket ville skulle tilpasses til plug-in hybridbiler, elbiler, og biler, der anvender gas som drivmiddel, så energimærket som helhed bliver retvisende.”

Jeg vil afvente Færdselsstyrelsens undersøgelse af, om der kan publiceres forbrugerinformation om livscyklusanalyser for personbiler og varebiler nationalt, samt at Færdselsstyrelsen undersøger muligheder for at skabe adgang til oplysninger om livscyklusanalysebetragtninger på energimærket. Herefter kan det vurderes, om det skal blive et krav.

Jeg har desuden bedt Færdselsstyrelsen om at igangsætte se en generel opdatering af den gældende nationale regulering, bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler, så det sikres, at bekendtgørelsen er opdateret i takt med den nuværende udvikling og fokus på energiforbrug ved personbiler og varebiler.



Side 5/5

Med venlig hilsen

Trine Bramsen

Trine Bramsen