



Gröna Mobilister
Kornellgatan 18
256 68 Helsingborg

Remissvar
Dnr KN2023/00697
2 maj 2023

Klimat- och näringslivsdepartementet

Skickat till:
kn.remissvar@regeringskansliet.se
anton.olsson@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Mobilister gällande **Energimyndighetens rapport - Vägledning om lätta fordoners energianvändning och koldioxidutsläpp**

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Mobilister är tacksamma för möjligheten att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Klimat- och näringslivsdepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

1 Sammanfattning

En väl genomförd miljödeklaration av fordon kan påverka såväl konsumenter som tillverkare, och därmed bidra till att styra bilbranschen i hållbar riktning.

En liknande styrning har redan skett till följd av energimärkningen av vitvaror och märkningen av bilar utifrån trafiksäkerhet, vilket Liberalerna påpekade när de förde fram förslaget om en miljödeklaration av fordon med livscykelperspektiv i sin [klimatmotion](#) år 2021.

Energimyndighetens förslag till miljödeklaration av lätta fordon är ambitiöst och bra. Förslaget bör dock utvecklas på flera punkter.

- Deklarationen av klimatpåverkan i användningsfasen kräver ytterligare eftertanke.
- Åskådliga, värdeladdade symboler bör visa om fordonet är en miljöbil, om det är godkänt att köras på ett mestadels förnybart drivmedel, eller om det endast är avsett för konventionell bensin eller diesel.
- Bränsleförbrukningen hos en laddhybrid då den startas med tomt batteri bör redovisas.
- Alla bilmodellers förbrukning vid verklig körning bör visas. Sådana data ska snart börja samlas in vid besiktningen.
- Fordonets räckvidd på alla drivmedel det är godkänt för bör visas.
- Den klimatpåverkan hos batteriet i elbilar eller laddhybrider som ska deklarerar enligt EU:s kommande batteriförordning bör visas på miljödeklarationen av hela fordonet.
- Tillverkare som använder förnybar el vid produktion av bilar eller elbilsbatterier får tillgodoräkna sig detta när klimatpåverkan vid biltillverkning och skrotning beräknas.
- Detsamma gäller de tillverkare som använder fossilfritt stål. Ett alternativ är att visa sådana insatser som en stämpel eller märkning på miljödeklarationen.
- En webbplats med officiella, kvalitetssäkrade data om alla nya bilmodeller måste inrättas, så att konsumenten enkelt kan göra jämförelser.
- Exponeringen av miljödeklarationen är viktig för dess effekt. Reglerna för var och hur miljödeklarationen ska visas bör kompletteras och förtydligas.

En miljödeklaration av det slag [Energimyndigheten föreslår](#) bryter ny mark: den skulle bli den första fordonsmärkning i världen som redovisar utsläpp från bilens hela livscykel.

Chansen är stor att en sådan miljödeklaration sprids till fler länder, och den kan också inspirera EU till ett nytt fordonsmärkningsdirektiv. Den kan dessutom bidra till att skynda på processen inom EU att standardisera livscykelanalys av fordon.

Det finns prejudikat att i väntan på standardisering använda schabloner för utsläppen vid fordonets tillverkning: EU:s förnybartdirektiv ger nämligen möjlighet att använda så kallade *normalvärden* för utsläppen i produktionskedjan för biodrivmedel snarare än *faktiska värden* för den specifika processen.

Innehåll

1 Sammanfattning	1
2 Bakgrund	4
3 Märkningens utformning.....	6
4 Klimatpåverkan vid användning	11
5 Energieffektivitet vid användning	15
6 Drivmedelsförbrukning.....	16
7 Koldioxidutsläpp ur avgasröret	17
8 Utsläpp av luftföroreningar.....	18
9 Klimatpåverkan under bilens hela livscykel.....	19
10 Energianvändning under bilens hela livscykel	21
11 Fordonets räckvidd	22
12 Exponering	22
13 Webbplats med fördjupande information	23
14 Koppling mellan miljödeklaration och ekonomiska styrmedel.....	24

2 Bakgrund

Redan år 1958 trädde *Automobile Information Disclosure Act* i kraft i USA. Lagen kräver att alla nya bilar ska bära ett klistermärke på rutan med officiell information om bilen. Klistermärkena kom att kallas *Monroney stickers* efter lagens upphovsman, senator Mike Monroney. Numera [innehåller de](#) uppgifter om energiförbrukning och miljöpåverkan.

År 1999 antog EU sitt så kallade fordonsmärkningsdirektiv [1999/94/EG](#). Riktlinjerna är ganska vaga, vilket medfört att ambitionsnivån skiljer sig mycket åt mellan olika medlemsländer. En [utvärdering av EU-kommissionen](#) år 2016 visade att efterlevnaden av direktivets riktlinjer är 80 – 90 procent i flertalet av EU:s medlemsländer. Sverige stack ut i negativ bemärkelse, med en efterlevnad på mindre än 50 procent.

Obligatorisk, standardiserad fordonsmärkning som liknar energimärkningarna på kylskåp och andra apparater finns i hälften av EU:s medlemsländer. Märkningarna innehåller information om förbrukning och koldioxidutsläpp vid körning, och ibland ytterligare data som utsläppen av luftföroreningar.

I Sverige finns ingen obligatorisk fordonsmärkning av detta slag. Det finns inga rättsligt bindande krav alls för miljörelaterad konsumentupplysning om bilar. I stället har vi Konsumentverkets *Allmänna råd om information om nya bilar* *bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp* (KOVFS 2018:3). Dess anvisningar är av typen *bör* i stället för *ska*. En utvärdering av Trafikverket år 2013 visade att efterlevnaden var dålig.

Samma år föreslog den statliga utredningen *Fossilfrihet på väg* (SOU 2013:84), den så kallade FFF-utredningen, en obligatorisk energimärkning av nya bilar av samma typ som EU:s energimärkningar på apparater, preciserad genom rättsligt bindande föreskrifter. Detta förslag verkade glömmas bort.

Våren 2019 inledde Gröna Mobilister därför en kampanj för att äntligen få till stånd en [vettig miljödeklaration](#) av bilar, under parollen [Vi Vill Veta](#). Redan samma sommar uttryckte [en stor del av riksdagspartierna](#) stöd för idén. En analys utlovades i december 2019 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan, som togs fram i samarbete med Centerpartiet och Liberalerna.

En fullödlig miljödeklaration innehåller information om klimatpåverkan och

råvaruanvändning under bilens hela livscykel, innefattande tillverkning, körning, skrotning och eventuell återvinning.

Sedan år 2018 beräknar Gröna Mobilister de nominerade bilarnas klimatpåverkan i sådant livscykelperspektiv i sin tävling [Miljöbästa Bil](#). En schablon för livscykelanalys (LCA) används som beror på bilens drivlina och vikt och bygger på vetenskapliga studier. Tillverkarna ombeds dessutom att visa upp sina egna livscykelanalyser av de nominerade modellerna. I tävlingen [Miljöbästa Bil 2023](#) tog föreningen ytterligare ett steg och använde för första gången klimatpåverkan i LCA-perspektiv som urvalskriterium vid nomineringen.

Gröna Mobilister har lyft frågan om LCA ytterligare i rapporterna [Tillverkas våra bilar på ett hållbart sätt?](#) från år 2019 och [På väg mot transparens om biltillverkningens miljöpåverkan?](#) från år 2021. Samma år tog Gröna Mobilister också fram ett [förslag till miljödeklaration](#) av bilar som innefattar LCA.

I sitt [regleringsbrev för 2021](#) gav regeringen Energimyndigheten ett uppdrag att ta fram förslag på vägledning för konsumenter som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. Även luftföroreningar ska beaktas. Vägledningen ska finnas både vid försäljning och marknadsföring. Uppdraget redovisades till Miljödepartementet i slutet av maj 2022 och rapporten [Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp](#) publicerades den 3 juni 2022.

Parallellt med Energimyndighetens utredning verkade den förra regeringen år 2021 plötsligt inse att Sverige blivit mer än 20 år försenat med att införa EU:s fordonsmärkningsdirektiv i nationell lagstiftning. Ett [lagförslag](#) på en enkel märkning utifrån direktivets baskrav på redovisning av koldioxidutsläpp och drivmedelsförbrukning lades fram.

Samma år lade Liberalerna i sin klimatmotion [2021/2022:4199](#) fram ett förslag till miljödeklaration av bilar som innefattar livscykelanalys av tillverkningen. Inget parti i regeringsunderlaget motsatte sig ett sådant förslag i Gröna Mobilisters [valenkät](#) sommaren 2022. Kristdemokraterna [uttryckte stöd för idén](#) redan år 2019.

Det finns ännu ingen standardiserad metod för livscykelanalys av lätta fordon, men saker och ting är på väg att hända. I år ska EU-kommissionen lämna över en utvärdering till Europaparlamentet av möjligheterna till standardiserad livscykelanalys av alla lätta fordon säljs i EU, enligt förordning [\(EU\) 2019/631](#),

Artikel 7, punkt 10.

Som en del av Europaparlamentets och rådets [överenskommelse](#) om målet att alla bilar ska vara utsläppsfria år 2035 finns ett krav att EU-kommissionen år 2025 ska presentera en metod för livscykelanalys av bilar tillsammans med lämpliga lagkrav.

Från år 2025 ska alla elbilsbatterier klimatdeklareras, enligt EU:s kommande [batteriförordning](#). Det är naturligt att visa denna deklaration på en miljödeklaration av hela fordonet.

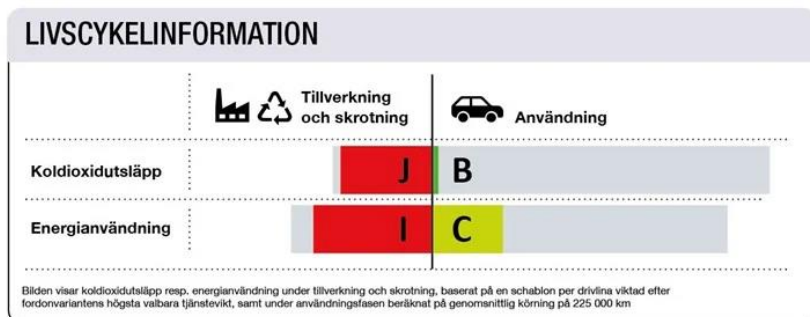
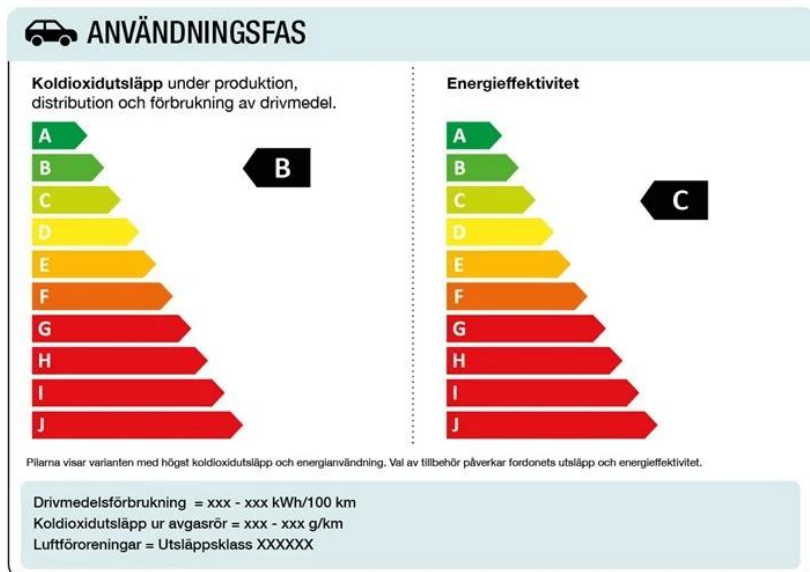
I avvaktan på att allt detta kommer på plats har IVL, Svenska Miljöinstitutet, på Energimyndighetens uppdrag tagit fram en [schablonmodell](#) för hur ett fordons klimatpåverkan i livscykelperspektiv kan anges på miljödeklarationen. Modellen bygger på aktuellt vetenskapligt underlag.

3 Märkningens utformning

3.1 Energimyndighetens förslag

Nedanstående bild visar Energimyndighetens förslag till miljödeklaration av en elbil. En sådan deklaration ska vara fäst på bilen i bilhallen. En QR-kod leder till en landningssida med fördjupad information (se avsnitt 13). På denna sajt ska det vara möjligt att söka och jämföra fordon med utgångspunkt i informationen på miljödeklarationen.

MILJÖINFORMATION	PERSONBIL
Tillverkare modell	Mer detaljerad information om fordonets miljöpåverkan hittas på www.-----.se
Variant	
Årsmodell:	
Drivmedelstyp: EL	



Förutom bränsleeffektiviteten har körsättet och andra icke-tekniska faktorer, såsom laddningsfrekvens, väderförhållanden, kupévärm, last m.m. betydelse för att en bils bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp skall kunna fastställas. Koldioxid är den växthusgas som bidrar mest till växthuseffekten. En översikt över bilars bränsleekonomi och koldioxidutsläpp med uppgift om alla nya personbilmodeller kan erhållas gratis på varje försäljningsställe.

I visuellt reklammaterial ska en symbol som visar bilens energiklass visas, enligt bilden nedan.



ENERGIEFFEKTIVITET

3.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Miljödeklarationens grafiska utformning är harmonisk och logisk, vilket gör att den kan härbärgera mycket information utan att framstå som rörig eller överlastad. Det är en bra och väl genomförd idé att dela upp informationen i användningsfas och livscykelinformation, och för vardera av dessa kategorier fokusera på energianvändning och klimatpåverkan.

Rubriken *Koldioxidutsläpp* på klimatpåverkan från drivmedlet i well-to-wheelsperspektiv (WTW) bör bytas ut mot just *Klimatpåverkan* eller *Växthusgasutsläpp*, eftersom dessa utsläpp kan bestå av andra gaser än koldioxid, till exempel lustgas eller metan. Samma rubrik bör användas både för användningsfasen och för livscykelinformationen.

Gröna Mobilister föredrar rubriken *Klimatpåverkan*, eftersom detta ord bäst motsvarar det mått som faktiskt visas: de klimatpåverkande nettoutsläpp som förväntas tillkomma som en följd av produktionen och användningen av drivmedlet.

Begreppet *växthusgasutsläpp* med samma innebörd är gängse, men kan lättare misstolkas som de bruttoutsläpp som sker, där alla utsläpp vid förbränning av biomassa eller respiration hos levande varelser räknas in. En sådan feltolkning görs ofta i den offentliga debatten, trots att dessa bruttoutsläpp inte har någon direkt relation till klimatpåverkan.

I konsekvensens namn bör rubriken *Energieffektivitet* i användningsfasen bytas mot samma rubrik *Energianvändning* som används i livscykelinformationen.

Gröna Mobilister anser att ett väsentligt element saknas i den föreslagna miljödeklarationen: tydliga och värdeladdade symboler som visar om fordonet är avsett att köras på ett alternativt, mestadels förnybart drivmedel, eller om det endast är godkänt för konventionell bensin eller diesel, det vill säga med ett slarvigt uttryck är en "fossilbil".

Den senaste versionen av [Gröna Mobilisters eget förslag](#) till miljödeklaration av bilar togs fram år 2021, innan Energimyndigheten presenterade sitt förslag. Där används tre olika symboler av detta slag:

- Ett grönt löv med det infällda ordet *Miljöbil* visar att fordonet definieras som en miljöbil enligt den senaste statliga definitionen. Denna definition

motsvarar idag begreppet *klimatbonusbil*, och innefattar elbilar, vissa laddhybrider, bilar avsedda för fordonsgas (biogas) och bränslecellsbilar. Eftersom klimatbonusen togs bort hösten 2023 är framtiden för miljöbilsbegreppet oklar. Det fyller en viktig funktion i ett konsumentupplysningsperspektiv. Se diskussion nedan.

- En grön bränsledroppe visar att fordonet är godkänt för ett alternativt drivmedel som till största delen är förnybart. Det kan gälla bilar med Ottomotor godkända för etanol E85 eller dieslbilar godkända för förnybar diesel HVO (XTL).
- En svart bränsledroppe visar att fordonet endast är godkänt för konventionell bensin eller diesel.



Laddhybrid



El



Fordonsgas



Bränslecell



Etanol E85



HVO/XTL



Diesel



Bensin

Begreppet *miljöbil* definieras i förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar som en *klimatbonusbil*. En sådan bil definieras i sin tur i förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar. Denna förordning upphävs den 1 april 2024 genom förordning SFS 2023:26, som en följd av att regeringen avskaffade klimatbonusen hösten 2023. Framtiden för begreppet *miljöbil* är därmed osäker.

Oavsett dessa oklarheter föreslår Gröna Mobilister att olika fordonstyper bör bedömas i miljöhänseende enligt en tregradig skala som åskådliggörs med tre symboler som liknar de ovanstående. Ett alternativ är att visa bedömningen som trafikljus: *grön*, *gul* eller *röd*.

I stället för att utgå från den nuvarande miljöbilsdefinitionen kan den bästa

kategorin motsvara elbilar, fordonsgasbilar och bränslecells-bilar. Fordonsgasbilar platsar i denna kategori eftersom de har en så liten bensintank att de oftast körs på gas. Fordonsgasen i Sverige består till mer än 95 procent av förnybar biogas med mycket låg eller obefintlig klimatpåverkan WTW.

I sektionen Livcykelinformation bör det för laddbara bilar göras plats för att redovisa klimatpåverkan specifikt för batteriet, eventuellt som en del i stapeln som visar hela bilens klimatpåverkan. Det bör också göras plats för att visa andelen återvunnet material i batteriet.

Skälet är att EU:s kommande batteriförordning förväntas innehålla krav på att dessa data ska deklarerar på stora batterier redan år 2025. Det vore ett missat tillfälle om dessa allra första standardiserade livscykeldata om biltillverkning inte lyftes upp på en miljödeklaration av hela bilen, vars uttalade mål är att anlägga ett livscykelperspektiv så långt det är möjligt. Se vidare avsnitt 9.

För mer detaljerad diskussion om innehållet i miljödeklarationen hänvisar vi till avsnitten som följer.

Gröna Mobilister anser att den symbol för energiklass som ska visas i visuellt reklammaterial enligt Energimyndighetens förslag måste utvecklas och innehålla mer information för att tillhandahålla en acceptabel konsumentupplysning. Redan idag anges koldioxidutsläpp och förbrukning i all svensk reklam, i enlighet med riktlinjerna i EU:s fordonsmärkningsdirektiv.

Förutom energiklassen föreslår vi att dessa data ska visas i en kortform av miljödeklarationen, liksom räckvidden på det minst miljöskadliga drivmedlet fordonet är godkänt för – samt dessutom någon av de tre symboler vi presenterade ovan. Det bör dessutom finnas en QR-kod som leder till den fullständiga miljödeklarationen på landningssidan med fördjupad information, samt gärna en webbadress till denna sida. I digitalt material bör kortformen innehålla en aktiv länk till den fullständiga miljödeklarationen, och detta bör framgå.

Nedanstående exempel på en sådan kortform av miljödeklarationen är hämtade från [Gröna Mobilisters förslag](#) från 2021.

Tesla Model 3 RWD Standard Range Plus

Energi- klass	CO2-utsläpp 0 g/km Elförbrukning 14,9 kWh/100 km Räckvidd 448 km		
A		El	bilsvar.se

SKODA OCTAVIA TGI G-TEC

Energi- klass	CO2-utsläpp 106 g/km Gasförbrukning 3,9 kg/100 km Räckvidd gas 410 km		
D		Fordonsgas	bilsvar.se

Ford Fiesta 1.0T FlexiFuel E85

Energi- klass	CO2-utsläpp 118 g/km E85-förbrukning 7,2 l/100 km Räckvidd E85 580 km		
D		Etanol E85	bilsvar.se

BMW X5 M 50i

Energi- klass	CO2-utsläpp 263 g/km, Bensinförbrukning 11,3 l/100 km Räckvidd 720 km		
G		Bensin	bilsvar.se

Energimyndigheten föreslår att klimatpåverkan vid fordonets användning ska visas med hjälp av liggande, färgkodade staplar av olika längd, precis som energianvändningen. Gröna Mobilister noterar att en sådan grafisk utformning undveks för att redovisa klimatpåverkan hos drivmedel vid pump i regelverket om miljöinformation om drivmedel. Skälet var att förordning (EU) 2017/1369 om fastställande av en ram för energimärkning anger följande i Artikel 6:

”Leverantörer och återförsäljare får inte, när det gäller produkter som inte är energirelaterade, tillhandahålla eller visa etiketter som efterliknar de etiketter som föreskrivs i denna förordning eller i delegerade akter.”

Innan utformningen av miljödeklarationen av lätta fordon beslutas bör det kontrolleras om den överensstämmer med EU:s regler kring vilka produkter och vilka storheter som den klassiska europeiska energimärkningen får användas till.

Ett alternativ är att visa en färgkodad stapel med kategorier från grönt till rött av samma slag som visas i miljödeklarationen av drivmedel enligt föreskrift STEMFS 2021:1 och STEMFS 2021:5, kanske i stående form.

4 Klimatpåverkan vid användning

4.1 Energimyndighetens förslag

Fordonets klimatpåverkan per körd sträcka visas i en färgskala med tio klasser. Klimatpåverkan motsvarar växthusgasutsläppen well-to-wheels (WTW), som innefattar produktionen och distributionen av drivmedlet, förutom utsläppen vid själva körningen. Dessa senare utsläpp antas ha klimatpåverkan noll då ett fossilfritt drivmedel används.

En bil som är godkänd att köras både på bensin och ett alternativt drivmedel som etanol E85 eller fordonsgas tilldelas två olika klimatklasser, en för varje drivmedel. Den genomsnittliga klimatpåverkan WTW per energienhet bensin ändras med tiden genom reduktionsplikten. Klimatpåverkan WTW hos alternativa drivmedel ändras också med tiden, och beror dessutom på leverantören. Nationella genomsnitt ska användas som uppdateras vart tredje år utifrån data i Energimyndighetens drivmedelsrapporter.

Det är ännu inte angivet i Vägtrafikregistret om en diesebil är godkänd för förnybar diesel HVO100. Tillverkarna märker dock entydigt sådana bilar med ett klistermärke med texten XTL i tanklocket. Det är oklart om utredningen föreslår att dessa dieserbilar ska tilldelas två olika klimatklasser beroende på val av drivmedel.

Laddhybrider tilldelas en enda klimatpåverkan som motsvarar ett viktat värde, där en viss andel av körningen antas ske på el och den andra på bränsle. Denna så kallade användningsfaktor fastställs enligt certifieringsprotokollet WLTP, och beror på laddhybridens räckvidd på el.

4.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Det uppstår ett dilemma när klimatpåverkan vid körning ska deklarerars: valet står mellan att redovisa ett objektivt sett korrekt värde, eller ett meningsfullt värde. Det certifierade koldioxidutsläppet ur avgasröret är väldefinierat och jämförbart, men säger nästan ingenting om den egentliga klimatpåverkan hos det drivmedel som används.

Det gör däremot dess klimatpåverkan well-to-wheels. Problemet är att denna klimatpåverkan beror dels på val av drivmedelstyp, dels på detta drivmedels råvaror och ursprung. Det beror även på sannolikheten att fordonet kommer att framföras på ett alternativt drivmedel. En gasbil körs till exempel oftast på fordonsgas på grund av den lilla bensintanken, medan en etanolbil ofta körs på bensin och en diesebil ofta körs på diesel, trots att den är godkänd för HVO100.

En miljödeklaration av ett fordon bör egentligen fokusera på egenskaper hos själva fordonet. På motsvarande sätt fokuserar den redan införda [miljödeklarationen av drivmedel](#) på själva drivmedlets egenskaper, genom att redovisa dess klimatpåverkan WTW per energienhet.

Genom att ange klimatpåverkan på körd sträcka blandas däremot bilens och

drivmedlets egenskaper ihop: bilen påverkar detta mått genom sin energi-effektivitet och drivmedlet genom sin inneboende klimatpåverkan per energienhet.

För att i möjligaste mån undvika denna sammanblandning föreslog Gröna Mobilister år 2021 en [miljödeklaration av bilar](#) som visar vilka drivmedelstyper som bilen är godkänd för, där en positivt laddad grön symbol visar att den går att köra på ett alternativt, till största delen fossilfritt drivmedel. För bilar som kan köras på både ett konventionellt och ett alternativt drivmedel föreslogs att den ungefärliga klimatnyttan att byta från det ena till det andra redovisas, med en avsiktligt vag formulering för att undvika en precision som saknar täckning.

Trots dessa överväganden anser Gröna Mobilister att Energimyndighetens förslag har betydande förtjänster. Att få en uppfattning av klimatpåverkan per körd sträcka är mycket meningsfullt. Förslaget möjliggör också en åskådlig jämförelse mellan klimatpåverkan vid bilens tillverkning och dess användning. Det uppstår också en naturlig symmetri mellan de data om klimatpåverkan och energieffektivitet som redovisas för dessa båda faser i bilens livscykel.

För att klimatdeklarationen ska bli så korrekt som möjligt, och för att den stora betydelsen av valet av drivmedel ska framgå, är det dock nödvändigt att två olika klimatklasser visas för bilar som kan köras på både ett konventionellt och ett alternativt drivmedel.

Energimyndigheten föreslår en sådan dubbel klimatdeklaration för bensinbilar som kan köras på etanol E85 respektive fordonsgas. Det är oklart om detsamma ska gälla dieslbilar som är godkända för HVO100. Energimyndigheten skriver uttryckligen att det *inte* bör gälla för laddhybrider.

Här uppstår ett godtycke som skadar miljödeklarationens trovärdighet och kan leda till onödig kritik. Varför ska en bensinbil som kan köras på E85 redovisas på ett annat sätt än en diesebil som kan köras på HVO, eller en laddhybrid som kan köras både på bränsle och el?

Anledningen till att uppdateringen av den klimatpåverkan hos drivmedel per energienhet som ligger till grund för miljödeklarationen endast föreslås ske vart tredje år är att en årlig uppdatering bedöms medföra för stor administrativ börda och för stora kostnader. Detta är mindre lyckat. Ska klimatpåverkan per körd sträcka deklarerat bör uppdatering ske varje år.

Under tre år hinner mycket förändras. Reduktionsplikts fortsättning är osäker, men skulle kunna innebära att klimatdeklarationen av en bensin- eller diesebil tilldelas en klimatklass A – J som hinner bli felaktig vid försäljningstillfället. En detaljerad klimatklassificering med tio klasser kräver att tillförlitligheten i klassificeringen är minst lika stor som spannet på en enskild klass. Annars skadas tilltron till klimatdeklarationen, vilket kan gå ut över tilltron till hela miljödeklarationen.

En möjlighet är att deklarerat möjligheten till drift på alternativt bränsle och motsvarande klimatnytta ungefär som Gröna Mobilister föreslog år 2021, men att behålla Energimyndighetens visuella uppskattning av klimatpåverkan vid körning under bilens hela livstid i fältet för livscykelinformation. Denna är värdefull som jämförelse med klimatpåverkan vid tillverkning, men är redan till sin definition ungefärlig eftersom den beror på en uppskattad total körsträcka.

Frågan vilken typ av deklaration av klimatpåverkan vid fordonets användning som är mest lämplig saknar entydigt svar. Gröna Mobilister landar i att föreslå följande:

- Om fordonet är godkänt både för konventionell bensin eller diesel och ett annat alternativt drivmedel visas två olika klimatklasser. Detta gäller för fordonsgasbilar, bensinbilar godkända för etanol E85, dieslbilar godkända för HVO/XTL, samt laddhybrider.
- För laddhybrider motsvarar de två klimatklasserna körning vid start med tomt batteri respektive "viktad körning", det vill säga körning med andelen elektrisk drift enligt den användningsfaktor som antas i certifiering enligt WLTP.
- Klimatklasserna uppdateras årligen enligt rapporteringen till Energimyndigheten av klimatpåverkan hos de drivmedlen som såldes i Sverige föregående år, där nationella medelvärden för respektive drivmedel används.
- Det görs klart på miljödeklarationen eller på landningssidan att den verkliga klimatpåverkan per körd sträcka beror på drivmedlets råvaror och tillverkningsprocess, och därmed kan variera med tiden och bero på vilken leverantör som valts. Det bör också framgå att klimatpåverkan per körd sträcka beror på körstilen.

5 Energieffektivitet vid användning

5.1 Energimyndighetens förslag

Fordonets energiförbrukning per körd sträcka visas i en färgskala med tio klasser, på samma sätt som dess klimatpåverkan. Den förbrukade energi som avses är den slutliga energi som är lagrad i själva drivmedlet.

Laddhybrider tilldelas en energiklass som motsvarar ett viktat värde, där en viss andel av körningen antas ske på el och den andra på bränsle. Denna användningsfaktor bestäms enligt certifieringsprotokollet WLTP, och beror på laddhybridens räckvidd på el.

5.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Det är bra att Energimyndigheten föreslår att energiklassificeringen baseras på den slutliga energin i själva drivmedlet, snarare än att den primära energi som behövs för att producera detta drivmedel adderas. Utöver de skäl till valet som Energimyndigheten framför kan tilläggas att en sådan energideklaration av bilar harmonierar väl med den befintliga klimatdeklarationen av drivmedel. Vi har nämligen

Klimatpåverkan hos en bil per körd sträcka = förbrukning av slutlig energi per körd sträcka × drivmedlets klimatpåverkan WTW per slutlig energienhet

Klimatpåverkan well-to-wheels (WTW) definieras så att den tar hänsyn till de utsläpp som är förknippade med produktion och bearbetning av den primära energin, men redovisas alltid per slutlig energienhet.

Det är däremot olyckligt att Energimyndigheten föreslår att endast en klass på energieffektiviteten hos laddhybrider deklarerar, den klass som motsvarar den viktade drivmedelsförbrukningen. Denna viktning är svår att förstå, och utgår från en användningsfaktor på el som i dagsläget är orimligt hög för de flesta användare. Därmed blir också den deklarerade energieffektiviteten alltför god.

Gröna Mobilister har förespråkat separat deklaration av drivmedelsförbrukning hos laddhybrider vid körning på el respektive bränsle, bland annat i artikeln [Vågra att köpa laddhybriden i säcken](#) från år 2021. En obligatorisk [deklaration av laddhybrider](#) av sådant slag finns bland annat i USA.

Energimyndigheten argumenterar för att det kan vara vilseledande att deklarerar

energieffektiviteten på el hos laddhybrider, eftersom det bara är möjligt att köra dem en kortare sträcka på el. Vissa laddhybrider går inte alls att köra enbart på el.

Även om vi godtar dessa argument är det önskvärt att deklarerat energieffektiviteten då laddhybriden körs på bränsle, det vill säga startar med tomt batteri. Denna energieffektivitet är mycket relevant, eftersom den sorterar ut de laddhybrider som förvandlas till stora, tunga och onödigt bränsletörstiga bilar om de inte laddas.

Gröna Mobilister föreslår att två energiklasser visas för laddhybrider, motsvarande

1. den viktade drivmedelsförbrukningen,
2. förbrukningen vid blandad körning vid start med tomt batteri.

En obligatorisk [deklaration av liknande slag](#) görs i Storbritannien. Den första klassen motsvarar ett optimalt men realistiskt användande av laddhybriden, den andra det sämsta tänkbara sättet att använda den.

Den information som är nödvändig för att redovisa energiklass 2) finns i [Addendum till EG-typgodkännandeintyg](#), punkt 2.5.3.4. Tillverkare och generalagenter använder ibland själva förbrukningen vid start med tomt batteri i sin marknadsföring, även om den viktade siffran används mycket oftare, eftersom den är lägre.

6 Drivmedelsförbrukning

6.1 Energimyndighetens förslag

Förbrukningen av drivmedel per körd sträcka ska anges vid marknadsföring enligt fordonsmärkningsdirektivet (1999/94/EG). Ett enda värde ska visas för laddhybrider, motsvarande den viktade förbrukning som bestäms vid certifieringen enligt WLTP. Den innebär att en förutbestämd andel av körningen antas ske på el.

6.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Fler än ett värde bör anges för att deklarerat en laddhybrids förbrukning på ett åskådligt och informativt sätt, på samma sätt som vid klassningen av energieffektiviteten. Se föregående avsnitt för diskussion.

Förbrukningsvärdena är finstilt information i Energimyndighetens förslag. Därför kan man kosta på sig att ange tre värden för fullständighets skull:

1. den viktade förbrukningen,
2. förbrukningen vid blandad körning då bilen startas med tomt batteri,
3. förbrukningen vid blandad körning i största möjliga mån på el.

Alla underlagsdata är tillgängliga i *EG-intyget om överensstämmelse* eller *Addendum till EG-typgodkännandeintyg*, enligt förordning ([EU](#) 2017/1151). Vart och ett av dessa tre förbrukningsvärden används ibland i tillverkarnas marknadsföring.

Enligt nya regler från EU ska den verkliga drivmedelsförbrukningen avläsas i våra bilar vid besiktningen. Gröna Mobilister har lämnat [synpunkter på en remiss](#) om hur regelverket ska införas i Sverige.

Vi föreslår att insamlade data om svenskregistrerade fordon inte bara ska användas som underlag till användningsfaktorer för laddhybrider och för aggregerad redovisning på EU-nivå, utan också till att ge konsumentupplysning om enskilda bilmodellers verkliga drivmedelsförbrukning. Informationen kan antingen ges på själva miljödeklarationen eller på webbplatsen med fördjupande information.

Vid sådan konsumentupplysning måste det framgå att den verkliga drivmedelsförbrukningen beror på flera faktorer, som körstil, och därmed går att påverka. Det måste också framgå att den verkliga bränsleförbrukningen hos laddhybrider i stor utsträckning bestäms av hur ofta fordonet framförs på el, och därmed varierar mycket beroende på förarens beteende.

7 Koldioxidutsläpp ur avgasröret

7.1 Energimyndighetens förslag

Dessa certifierade koldioxidutsläpp ska också anges vid marknadsföring enligt fordonsmärkningsdirektivet (1999/94/EG). Energimyndigheten föreslår att detta utsläpp endast ska anges som finstilt information. Laddhybrider tilldelas ett enda certifierat värde, som motsvarar en viktning av körning på el och bränsle enligt den användningsfaktor som är fastställd enligt WLTP.

7.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Gröna Mobillister anser att det är en god idé att endast redovisa koldioxidutsläppet finstilt, precis som Energimyndigheten föreslår. Det har ingen direkt relation till klimatpåverkan vid fordonets användning. Koldioxidutsläppet ger däremot en ungefärlig bild av fordonets energieffektivitet.

Det är dock mycket bättre att direkt lyfta fram energieffektiviteten grafiskt än att gå omvägen via koldioxidutsläppet. Annars hamnar alla elbilar automatiskt i den bästa klassen, eftersom avsaknad av avgasrör så klart innebär noll i lokala utsläpp. Fokus på energiförbrukning ger elbilar möjlighet att konkurrera med varandra med energieffektivitet. Detta resonemang ledde till att fokus på energieffektiviteten förordades redan i den statliga utredningen [Fossilfrihet på väg](#) år 2013.

8 Utsläpp av luftföroreningar

8.1 Energimyndighetens förslag

Fordonets utsläppsklass ska anges på miljödeklarationen. Utsläppskraven från EU skärps med tiden. I dagsläget är utsläppsklass Euro 6d standard för bilar med förbränningsmotor.

8.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Även om de flesta bilar av samma typ och årsmodell tillhör samma utsläppsklass, kan informationen vara värdefull för att på ett enkelt sätt jämföra utsläppen från bilar av olika årsmodell. Det gradvisa arbetet för att göra avgaserna mindre skadliga åskådliggörs. Skillnaden mellan en gammal och ny dieselbil blir tydlig, där det omfattande fusk vid avgastestningen som uppdagades år 2015 ledde till skärpta krav och införandet av tester av utsläppen vid verklig körning (RDE) år 2019. För att säkert klara dessa RDE-tester är i princip alla nya dieselbilar som säljs i Sverige utrustade med så kallad SCR-katalysator med AdBlue.

EU:s avgaskriterier omfattar ännu så länge endast utsläpp ur avgasröret, vilket innebär att miljödeklarationen inledningsvis inte kommer att säga något om utsläpp av partiklar från bromsar och däck. Alltmer forskning tyder på att partikelutsläppen från däcken kan vara mycket allvarligare än dem från avgasröret, i synnerhet från tunga bilar.

På grund av att partikelutsläppen från däcken inte räknas in, och att

utsläppskriterierna numera är så stränga, blir det mindre relevant att utöver utsläppsklassen deklarerar numeriska värden på utsläppen av kväveoxider, partikelmassa (PM) och partikelantal (PN). Värden av dessa data som urvalsinstrument vid nybilsköp har minskat. De bör trots allt deklarerar bland annan fördjupande information på webben.

9 Klimatpåverkan under bilens hela livscykel

9.1 Energimyndighetens förslag

Det finns ännu ingen standardiserad metod för livscykelanalys (LCA) av bilar som gör det möjligt att på ett trovärdigt sätt jämföra enskilda modellers klimatpåverkan vid tillverkning, skrotning och återvinning. Det pågår arbete inom EU med sådan standardisering som mål (se avsnitt 2).

I väntan på standardisering föreslås att fordonet tilldelas en klimatpåverkan vid tillverkning och skrotning enligt en schablon som beror på bilens storleksklass och drivlina. I en [underlagsrapport](#) till Energimyndighetens utredning har IVL tagit fram vetenskapligt förankrade schabloner av detta slag. För varje kombination av storleksklass och drivlina bestäms klimatpåverkan per viktenhet bil, vilket gör det möjligt att ange en klimatpåverkan som är proportionell mot bilens vikt.

Klimatpåverkan vid tillverkning och skrotning relateras grafiskt till klimatpåverkan vid bilens användning under hela dess livstid. För att beräkna denna multipliceras klimatpåverkan per körd sträcka enligt beskrivningen i avsnitt 4 med en total förväntad körsträcka på 22 500 mil.

9.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Eftersom klimatpåverkan hos de flesta komponenter i en bil grovt räknat är proportionell mot dess vikt är det önskvärt att viktberoendet införlivas i schablonen för klimatpåverkan vid tillverkning och skrotning, precis som Energimyndigheten föreslår. Miljödeklarationen bör premiera lätta bilar, inte minst med tanke på den olyckliga trenden att vikten hos nya bilar i Sverige [ökar i accelererande takt](#).

Gröna Mobilister har sedan år 2018 använt enkla schabloner för att uppskatta klimatpåverkan vid tillverkning och skrotning för de bilmodeller vi nominerar till [Miljöbästa Bil](#). Schablonvärdet beror på typ av drivlina och är proportionellt mot

bilens vikt. Ingen generalagent eller tillverkare har invänt mot vår metod, några har uttryckt uppskattning, och flera har meddelat att schablonen överensstämmer ganska väl med den klimatpåverkan de själva har beräknat.

Att låta en schablon ligga till grund för en obligatorisk miljödeklaration är något annat än att låta den ligga till grund för Gröna Mobilisters tävling, men den positiva respons vi mött antyder att schablonen kan accepteras i väntan på en standardiserad metod att redovisa modellspecifik klimatpåverkan. Den schablon som Energimyndigheten föreslår är dessutom mer förfinad än Gröna Mobilisters i så måtto att den särskiljer bilar av olika storleksklasser och hämtar underlagsdata om dessa klasser i den senaste vetenskapliga litteraturen.

Att använda schabloner för beräkning av livscykelutsläpp är inget nytt i svensk och europeisk rätt. Förnybartdirektivet (EU) 2018/2001 ger möjlighet att använda så kallade *normalvärden* för klimatpåverkan hos biodrivmedel well-to-wheels (WTW), när den rapporteringsskyldige inte kan beräkna de faktiska WTW-utsläppen från sin produkt. Normalvärdena representerar i stället en typisk produktionskedja för det aktuella biodrivmedlet, och anges i direktivet för biodrivmedel av olika slag, tillverkade av olika råvaror. Analogin med schablonutsläpp från fordon av olika slag är uppenbar. Reglerna för hur normalvärden kan användas i beräkningen av utsläppen hos biodrivmedel är införda i svensk författning genom Energimyndighetens föreskrifter STEMFS 2021:7 (6 kap, 1 §).

Tidsglappet mellan Sveriges införande av obligatorisk miljödeklaration av lätta fordon och tillgången till standardiserad LCA för bilar kan bli kort. Redan år 2025 ska EU-kommissionen presentera en metod för livscykelanalys av bilar tillsammans med lämpliga lagkrav. Samma år införs klimatdeklaration av elbilsbatterier, enligt EU:s kommande [batteriförordning](#).

Med tanke på prejudikatet i förnybartdirektivet att använda schabloner (normalvärden) vore det mycket olyckligt om Sverige väljer att passivt vänta in dessa reformer och inledningsvis avstår från livscykeldata i miljödeklarationen av fordon, för att sedan justera regelverket för att innefatta livscykelanalys kort därefter. Att aktivt föregripa EU:s standardiserade livscykelanalys kan vara ett sätt att påskynda dess införande. Livscykeldata för batterierna till elbilar och laddhybrider kommer förmodligen att finnas till hands redan då miljödeklarationen införs.

Gröna Mobilister förespråkar med andra ord att Miljödeklarationen av lätta fordon redan från början anpassas för att visa livscykeldata, enligt Energimyndighetens förslag där de vetenskapligt förankrade schabloner som tagits fram av IVL används i ett inledande skede.

Den klimatpåverkan hos batteriet i elbilar eller laddhybrider som ska deklarerar enligt EU:s kommande batteriförordning bör visas på miljödeklarationen av hela fordonet. I sektionen *Livcykelinformation* bör det för laddbara bilar därför göras plats för att redovisa klimatpåverkan specifikt för batteriet, eventuellt som en del i stapeln som visar hela bilens klimatpåverkan. Det bör också göras plats för att visa andelen återvunnet material i batteriet.

Det är önskvärt att biltillverkare som inför åtgärder som minskar klimatpåverkan vid produktionen kan räkna sig dessa till godo redan innan en standardiserad metod för livscykelanalys införs. Det skulle kunna ske med schablonmässiga reduktionsfaktorer i schablonen för klimatpåverkan. Ett alternativ är att visa sådana insatser som en stämpel eller märkning på miljödeklarationen.

Sådana utsläppsminskande åtgärder skulle kunna innefatta användandet av förnybar el i produktion av bil eller elbilsbatteri, eller användandet av fossilfritt stål. Möjligheten att låta sådana insatser komma till uttryck i miljödeklarationen ökar möjligheten att ta ut ett något högre pris, ungefär som det är möjligt att ta ut ett högre pris på ekologisk mat tack vare kravmärkningen.

Förnybartdirektivet och STEMFS 2021:7 ger prejudikat även åt idén att kombinera användandet av schablonutsläpp med faktiska (lägre) utsläpp i vissa led i produktionskedjan – som då förnybar el används i en fabrik eller då stålet i bilens kaross produceras fossilfritt. På drivmedelssidan talar man då om att kombinera så kallade *delnormalvärden* med *faktiska värden*.

10 Energianvändning under bilens hela livscykel

10.1 Energimyndighetens förslag

Energiåtgången vid tillverkning och skrotning bestäms och åskådliggörs på samma sätt som motsvarande klimatpåverkan. I IVL:s [underlagsrapport](#) återfinns vetenskapligt förankrade schabloner för denna energiåtgång, uppdelat per storleksklass och drivlina.

10.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Gröna Mobilister förespråkar att de vetenskapligt förankrade schabloner som tagits fram av IVL används på miljödeklarationen, precis som Energimyndigheten föreslår, i väntan på standardiseringen av livscykelanalys inom EU. Skälen till att föregripa EU:s standardisering diskuteras i avsnitt 9.2.

11 Fordonets räckvidd

11.1 Energimyndighetens förslag

Energimyndighetens förslag till miljödeklaration innehåller ingen information om bilens räckvidd på det eller de drivmedel den är godkänd för.

11.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Räckvidden har inget direkt samband med bilens hållbarhetsrelaterade egenskaper. Däremot kan information om räckvidden på el eller andra alternativa drivmedel skingra farhågor om begränsad användbarhet för bilar avsedda för sådana drivmedel. Därmed kan ett incitament skapas att välja dessa bilar, med minskad miljöbelastning och klimatpåverkan som följd.

Gröna Mobilister föreslår att räckvidden för vart och ett av de drivmedel som en bilmodell är godkänd för ska redovisas ungefär som i föreningens eget [förslag till miljödeklaration](#). Räckvidden redovisas i flera länders miljödeklarationer av bilar, till exempel i [USA](#).

12 Exponering

12.1 Energimyndighetens förslag

Vid marknadsföring på webben föreslås att den kompletta miljödeklarationen i avsnitt 4.1 ska visas. Ett alternativ som nämns är att endast symbolen för energieffektiviteten behöver visas, men att den innehåller en aktiv länk som leder till den kompletta miljödeklarationen vid klick eller touch.

12.2 Gröna Mobilisters synpunkter

För att miljödeklarationen ska ge styrande effekt måste den exponeras så mycket som möjligt. Miljödeklarationen bör inte bara fästas på bilen i bilhallen, utan också

bladas eller klistras in i instruktionsboken. Den bör finnas i allt visuellt reklammaterial där det finns tillräckligt med plats, som webbsidor där bilmodellen presenteras, samt i broschyrer som trycks eller publiceras digitalt i PDF-format.

I allt reklammaterial där det saknas plats för fullständig miljödeklaration bör en kortversion av deklarationen visas, enligt diskussionen i avsnitt 4. I digitalt material bör det framgå att denna kortform innehåller en aktiv länk till den fullständiga miljödeklarationen på landningssidan med fördjupande information.

13 Webbplats med fördjupande information

13.1 Energimyndighetens förslag

Utredningen föreslår att en landningssida som liknar bilsvar.se etableras, där det går att söka och jämföra fordon. Där ska dessutom kompletterande information om det specifika fordonet finnas, tillsammans med generell information om olika fordons miljöpåverkan.

13.2 Gröna Mobilisters synpunkter

Eftersom Konsumentverket har lagt ned sajten bilsvar.se måste en ny landningssida skapas. Ett alternativ är att en redan existerande webbplats med miljörelaterad information om fordon byggs ut och får en officiell roll. En naturlig kandidat är sajten miljofordon.se, som är väl etablerad sedan många år och drivs av Stockholms, Göteborgs och Malmö stad.

Det är av stor vikt att den officiella webbplats som kopplas till miljödeklarationen använder certifierade fordonsdata som rapporteras in av bilföretagen, snarare än data som tillhandahålls av företag som samlar dessa data från sekundärkällor. Databaser som skapas på det senare sättet innehåller tyvärr en hel del felaktigheter.

De många misstagen beror delvis på att data blivit komplexa när flera olika fordonstekniker och likartade tekniska mått med olika innebörd samsas på marknaden. Det kan skapa problem både för personal hos generalagenter som ska sätta samman informationsmaterial för allmänheten, och för anställda på databasföretag som ska tolka detta informationsmaterial. Ofta förväxlas till exempel den viktade elförbrukningen hos en laddhybrid med elförbrukningen då den körs på el i största möjliga mån. Det kan också uppstå förvirring kring enheter:

är förbrukningen hos en fordonsgasbil uttryckt i kilogram eller normalkubikmeter?

En ordning där producenten för in data i en offentligt tillgänglig databas med produktinformationsblad finns redan för de europeiska energimärkningarna, enligt förordning ([EU](#))2017/1369. Denna förordning gäller formellt inte transportmedel för personer eller varor, men bör ändå användas som inspiration för en svensk miljödeklaration av bilar.

En sökbar publik databas med officiella fordonsdata med miljöfokus finns i USA på sajten www.fueleconomy.gov, som hanteras av DOE och EPA, deras motsvarigheter till Energimyndigheten och Naturvårdsverket. En sådan databas finns också i Frankrike på sajten carlabelling.ademe.fr, som administreras av den statliga omställningsbyrån ADEME, och i [Storbritannien](#), där sajten sköts av Vehicle Administration Agency. Dessa kan tjäna som inspiration.

14 Koppling mellan miljödeklaration och ekonomiska styrmedel

År 2016 presenterade EU-kommissionen en [utvärdering](#) av fordonsmärkningsdirektivet 1999/94/EC. Utvärderingen påvisade värdefulla synergier mellan fordonsmärkning och fordonsbeskattning, vilka visat sig bland annat i Frankrike, Storbritannien och Danmark. Det kan därför vara en god idé att anpassa svenska skatteklasser för fordon till klasserna i en kommande miljödeklaration.

Energimyndigheten föreslår att klimatpåverkan och energieffektivitet vid både tillverkning och användning av fordonet ska deklarerars i skalor med 10 klasser A – J. Vi får därmed fyra skalor som kan användas för skatteklassning som styr fordonsflottan i hållbar riktning.

Att beskatta bilar efter klimatpåverkan vid tillverkningen styr till exempel mot lättare bilar, eftersom denna klimatpåverkan grovt räknat är proportionell mot bilens vikt. En sådan beskattning skulle fylla samma funktion som den [viktavgift](#) på nya bilar i Norge som infördes den 1 januari 2023, och uppgår till 12,5 kr för varje kg av deras vikt som överstiger 500 kg.



Den svenska bonus/malus-beskattningen har utgått från koldioxidutsläppet ur avgasröret. En miljödeklaration av det slag Energimyndigheten föreslår ger möjlighet att införa beskattning som styr utifrån mer väsentliga mått.

Med tanke på att regeringen hösten 2022 avskaffade bonusdelen av bonus/malus-systemet har ett gyllene tillfälle öppnat sig att i grunden modernisera fordonsbeskattningen i samklang med miljödeklarationen.

För Gröna Mobilister

Jesper Johansson, ordförande

Per Östborn, projektledare för kampanjen Vi Vill Veta