

Gröna Bilister  
Josefsdalsvägen 38A  
733 37 Sala

Remissvar  
Fi2021/02192  
5 september 2021

Finansdepartementet

Skickat till:

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

[fi.ofa.ko@regeringskansliet.se](mailto:fi.ofa.ko@regeringskansliet.se)

## *Remissvar från Gröna Bilister gällande*

### **Promemoria Tillgång till information om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar**

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, till städers dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att lämna synpunkter på denna promemoria, och vi bistår gärna regeringen med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

## Innehåll

Generella synpunkter .....	2
Bakgrund .....	4
Förväntade effekter.....	5
Problem och möjligheter med livscykelperspektiv .....	5
Detaljerad skiss till miljödeklaration av nya bilar.....	7

## Generella synpunkter

Gröna Bilister är mycket positiva till ambitionen i denna promemoria – att garantera lättillgänglig och trovärdig miljörelaterad konsumentupplysning om nya bilar. Sverige har en stolt tradition av konsumentupplysning, men har halkat efter de flesta jämförbara länder just när det gäller konsumentinformation om bilar. Det är mer än tjugo sedan EU antog sitt fordonsmärkningsdirektiv 1999/94/EG (i promemorian kallat bränsleinformativdirektivet), men Sverige har ännu inte implementerat det i juridiskt bindande rättshandlingar.

EU kräver i sitt fordonsmärkningsdirektiv konsumentupplysning om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Flera länder, inklusive medlemslandet Finland, har dock obligatorisk fordonsmärkning som inkluderar mer miljörelaterad information än så, till exempel utsläpp av kväveoxider och andra luftföroreningar. Regeringen har i sitt regleringsbrev för år 2021 gett i uppdrag åt Energimyndigheten att ta fram *”förslag på en vägledning exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp, och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. Även luftföroreningar ska beaktas.”*

Regeringen bör ta hänsyn till behovet sådan bredare miljörelaterad konsumentupplysning om bilar i dessa förslag till ny lag och förordning. Deras namn kan förslagsvis ändras till *”lag/förordning om tillgång till miljöinformation vid marknadsföring av nya bilar”*. Detta namnval blir analogt med motsvarande krav på *”miljöinformation om drivmedel”* som beskrivs i drivmedelsförordningen (2011:346) 11 a §, som börjar gälla den 1 oktober 2021. Det naturliga sambandet mellan dessa två typer av konsumentupplysning lyfts därmed fram.

En sådan breddning av perspektivet bör även lyftas fram i författningsparagraferna, i synnerhet i bemyndigandena till Konsumentverket eller annan myndighet.

Här följer exempel på miljörelaterad information som Gröna Bilister anser bör finnas med på en etikett eller märkning som fästs på själva bilen. Ett mer detaljerat förslag på miljödeklaration, avsett som inspiration, beskrivs längre ned i detta remissvar.

- Bilens typ av drivlina eller det ur miljösynpunkt mest intressanta drivmedel som bilen är godkänd. I anslutning till denna information bör känslomässigt laddade symboler visas som ”nudging” för att skilja bilar som är godkända för alternativa drivmedel från de ”fossilbilar” som endast är godkända för bensen eller diesel.
- Avgasutsläpp, innefattande både koldioxid och andra emissioner som kan skada hälsa eller miljö
- Energiförbrukningen per körd sträcka bör visas med samma typ av klassificering som

används för EU:s energimärkningar enligt förordning (EU) 2017/1369, inklusive de sju färgade staplarna. Gröna Bilister anser att det är mer relevant och upplysande att lyfta fram energiförbrukningen på detta vis än koldioxidutsläppet. Här följer vi rekommendationen i den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84).

- Separat drivmedelsförbrukning för alla de drivmedel bilen är godkänd för. Behovet av bättre konsumentupplysning om laddhybridens separata förbrukning på el respektive bränsle är skriande.
- Separat räckvidd på alla de drivmedel bilen är godkänd för
- Koldioxidutsläppet ur avgasröret säger mycket lite om bilkörningens verkliga klimatpåverkan. Information bör därför ges om bilens klimatpåverkan vid körning med hänsyn tagen till drivmedlets hela livscykel (well-to-wheels). Möjligheten att formulera entydiga och trovärdiga påståenden om detta med hjälp av officiella data medför dock vissa begränsningar. Detta diskuteras mer i detalj nedan.
- Klimatpåverkan vid tillverkning och skrotning av bilen, samt graden av återvinning. Det finns ännu inga officiella data kring detta, men de kan komma inom några få år tack vare EU-kommissionens föreslagna batteriförordning COM(2020)798, och förordning (EU) 2019:631, där EU-kommissionen i artikel 7 (punkt 10) lovar att senast år 2023 har utvärderat möjligheten till en standardiserad metod för livscykelanalys av personbilar och lätta nyttofordon.

Den föreslagna lagen och förordningen föreskriver att Konsumentverket eller annan myndighet minst en gång om året ska utarbeta en översikt med information om alla nya bilmodeller, och att denna ska tillhandahållas i bilhallen vid förfrågan. Detta är utmärkt, eftersom det ger konsumenten möjlighet att på ett enkelt sätt jämföra olika bilmodeller. En sådan översikt bör ge förklaringar till alla data som visas på en märkning av själva bilen, och bör också innehålla kompletterande miljörelaterad information som inte får plats på en sådan märkning.

Konsumentverket erbjuder redan idag information av detta slag på sajten [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se). Den föreskrivna översikten integreras därför lämpligen med denna sajt. De fordonsdata som idag redovisas på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se) och liknande svenska sajter är tyvärr inte officiella, utan samlas ihop från sekundärkällor av företag som sedan säljer dem vidare. De är ofta ofullständiga och de innehåller många felaktigheter, vilket förtar en del av sajternas värde, och minskar möjligheten att jämföra bilmodeller på ett rättvist sätt.

Det måste därför tydliggöras att de data som visas på märkning och i kompletterande översikt i största möjliga mån ska vara officiella, det vill säga hämtas direkt ur intygen till bilmodellens typgodkännande. Lämpligen åläggs generalagenterna att själva att lägga in dessa data i en databas. En sådan ordning där producenten för in data i en offentligt tillgänglig databas med produktinformationsblad finns redan för de europeiska energimärkningarna, enligt förordning (EU)2017/1369.

## Bakgrund

Redan år 1958 trädde *Automobile Information Disclosure Act* i kraft i USA. Lagen krävde att alla nya bilar skulle bära klistermärken 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. Obligatorisk, standardiserad fordonsmärkning som liknar energimärkningarna på kylskåp och andra apparater finns i hälften av EU:s medlemsländer. Fordonsmärkningsdirektivet [utvärderades år 2016](#). Efterlevnaden av dess riktlinjer bedömdes vara 80 – 90 procent i de flesta medlemsländer, men lägre än 50 procent i Sverige.

I Sverige finns inga rättsligt bindande krav för miljörelaterad konsumentupplysning om bilar. I stället har vi Konsumentverkets *Allmänna råd om information om nya bilar bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp* [KOVFS 2010:3](#). Dess anvisningar är av typen *bör* i stället för *ska*. År 2013 utvärderade Trafikverket efterlevnaden av råden i 21 bilhallar i Mellansverige. Ingen bilhall följde dem till fullo. Bara tre följde mer än hälften av råden. I fyra av bilhallarna saknades en deklARATION på eller vid de utställda bilarna helt och hållet.

I den statliga utredningen *Fossilfrihet på väg* ([SOU: 2013:84](#), den så kallade FFF-utredningen) föreslogs en obligatorisk energimärkning av nya bilar av samma typ som EU:s energimärkningarna på andra apparater, preciserad genom rättsligt bindande föreskrifter. Detta förslag verkade glömmas bort.

Våren 2019 inledde Gröna Bilister därför en kampanj för att äntligen få en [vettig miljödeklARATION](#) av bilar till stånd, 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 Centern och Liberalerna (punkt 100). Föreliggande remiss och Energimyndighetens [utredningsuppdrag](#) är en fortsättning på detta politiska arbete.

## Förväntade effekter

Kommer miljödeklaration av bilar att snabba på omställningen till hållbar bilism? Det är svårt att avgöra empiriskt, eftersom vi inte kan jämföra två parallella verkligheter under en följd av år, en med och en utan miljödeklaration. EU:s [utvärdering](#) av fordonsmärkningsdirektivet gav värdefulla insikter kring troliga effekter och kring hur en optimal miljödeklaration bör utformas. EU bedömer också att energimärkningarna på apparater bidrar till betydande energieffektivisering och innovationer.

Den [franska fordonsmärkningen](#) är ambitiös. I en [vetenskaplig studie](#) uppskattades att denna märkning, i kombination med bonus-malus beskattning, låg bakom 29 procent av utsläppsminskningen från nya bilar i Frankrike mellan åren 2003 och 2008. Enbart fordonsmärkningen tillskrevs 14 procent av denna utsläppsminskning.

I ett bredare perspektiv bidrar konsumentupplysning till större medvetenhet om våra transporters miljöpåverkan. Detta kan sätta press på beslutsfattarna att minimera denna miljöpåverkan, till exempel genom att fasa ut bilar som endast är godkända för drivmedel som till stor del är fossila – och till slut förbjuda användningen av alla fossila drivmedel. Gröna Bilister vill inte ställa det personliga ansvaret mot det politiska. Det ena underlättar det andra.

## Problem och möjligheter med livscykelperspektiv

Gröna Bilister grundinställning är att de data som anges på en miljödeklaration av bilar ska gå att hänföra till själva bilens egenskaper, eller till ett väldefinierat val föraren av just denna bil kan göra.

Därmed avstår vi från att föreslå att klimatpåverkan per körd kilometer (g CO<sub>2</sub>e/km) anges på etiketten, där hänsyn tas till drivmedlets hela livscykel well-to-wheels (WTW). För en bil som kan köras på flera typer av drivmedel beror ett sådant mått på vilket drivmedel föraren väljer (till exempel etanol E85 eller bensin). Men det beror också på ursprunget hos det valda drivmedlet. Olika leverantörer erbjuder till exempel etanol gjorda av olika råvaror, och därmed med olika klimatpåverkan. Etanolens klimatpåverkan hos en och samma leverantör kan också variera från en tid till annan. Ett mått på bilens klimatpåverkan per körd sträcka blir därmed illa definierat, och en sådan siffra kan inte på ett objektivt och entydigt sätt tillskrivas en viss bil.

En annan sida av problemet är att ett sådant mått blandar ihop data av olika art och kvalitet, vilket alltid försvårar tolkning och riskerar att minska trovärdigheten. Klimatpåverkan per körd sträcka WTW är produkten av bilens energiförbrukning per körd sträcka (kWh/km) och

drivmedlets klimatpåverkan WTW per energienhet (g CO<sub>2</sub>e/kWh). Bilens energiförbrukning mäts enligt en väldefinierad procedur (WLTP) i laboratoriemiljö, medan drivmedlets klimatpåverkan beräknas med hjälp av översiktliga data enligt en teoretisk modell för livscykelanalys WTW, som bland annat är beroende av valet av systemavgränsning.

Ändå är det så klart värdefullt i många sammanhang att uppskatta klimatpåverkan WTW per körd sträcka, till exempel i forskning och som underlag för policybeslut. Att skaffa sig en uppfattning om storleksordningar och ungefärliga relationer mellan biltyper kan ge en vink om vilka drivlinor, drivmedel och råvaror som är värda att satsa på i omställningen till hållbar biltrafik.

Däremot bedömer vi att det är mindre lyckat för statsmakten att stämpla en bil med ett numeriskt mått av detta slag. Det kan ge en falsk känsla av exakthet. En möjlighet vore att deklarerat bilens klimatpåverkan WTW per körd sträcka som ett intervall av möjliga värden, men även detta intervalls exakta gränser blir svåra att slå fast.

Faran med att i en officiell miljödeklaration placera in alla nya bilar på samma skala för klimatpåverkan WTW per körd sträcka ligger främst i att det kan förleda konsumenten att tro att en given bil A av en viss typ är objektivt sett bättre för klimatet än en given bil B av annan typ, trots att detta inte alls är säkert. Om ursprunget hos de drivmedel som används i Sverige förändras med tiden kan detta innebära att nästa årsmodell av bilen A tilldelas en ny klimatpåverkan och plötsligt anses vara sämre för klimatet än B, trots att själva bilarna inte förändrats.

Ändå inser vi, som sagt, att bilens klimatpåverkan WTW är ett mycket relevant mått. Det bör därför lyftas fram på något vis. För att inte förleda konsumenten till tveksamma jämförelser mellan **olika bilmodeller** föreslår vi att klimatnyttan WTW vid drivmedelsbyte hos en **given bilmodell** som kan köras på ett fossilt och ett alternativt drivmedel anges på etiketten (se beskrivning nedan). Vi föreslår också att en ungefärlig klimatnytta WTW med att köra en elbil eller bränslecellsbil jämfört med motsvarande bensin- eller dieselbil beskrivs. Här måste språkbruket vara avsiktligt vagt för att undvika en exakthet som saknar täckning.

Som komplement till dessa uppskattningar av klimatnytta WTW som vi föreslår på miljödeklarationen anges redan ett klimatindex för alla bilmodeller på konsumentverkets sajt [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se). Det rankar klimatpåverkan WTW hos en enskild bil i relation till alla bilar på marknaden. En hänvisning dit bör finnas på etiketten.

Med hjälp av den klimatpåverkan WTW per energienhet drivmedel som redovisas på den separata [miljödeklaration av drivmedel](#) som snart blir obligatorisk kan bilisten också själv

uppskatta sin klimatpåverkan per körd sträcka WTW utifrån energiförbrukningen per km som anges i miljödeklarationen av hennes bil. Vi föreslår att en hänvisning dit görs på denna miljödeklaration av bilar.

För att ge en helhetsbild av bilens klimatpåverkan under hela dess livscykel måste vi också ta hänsyn till dess tillverkning och skrotning. Här föreligger inte samma problem med tvetydighet som för klimatpåverkan WTW hos de drivmedel som används under bilens livstid: tillverkningen och skrotningen är en process vars klimatpåverkan är väldefinierad i princip, och därför kan tillskrivas en viss bil. Problemet här är att det ännu inte finns någon officiell och standardiserad metod att beräkna denna klimatpåverkan. Det finns dock hopp om att EU ska anta sådana beräkningsregler inom kort. Se nedan för vidare diskussion.

### **Detaljerad skiss till miljödeklaration av nya bilar**

Här följer en beskrivning av en miljödeklaration av nya bilar som Gröna Bilister föreslår som inspiration. Våra rekommendationer ska inte ses som definitiva, vi kan komma att förändra dem framöver. Som exempel visar vi miljödeklarationer för åtta bilmodeller med varsin typ av drivlina eller varsin uppsättning möjliga drivmedel. Vi resonerar kring innehållet i de sju informationsfält vi delat upp den föreslagna etiketten i.

Etiketten är tänkt att klistras i en sido- eller framruta på alla nya bilar som ställs ut i bilhallar, och ska också finnas längst fram i instruktionsböckerna till alla nya bilar som säljs i Sverige.

En kortform av etiketten ska också visas i all marknadsföring av bilmodellen i fråga, såväl i tryckt som digital reklam, samt i reklamfilmer i TV, på sociala medier och på bio. Idéskisser till sådana minietiketter för de åtta bilmodeller vi använder som exempel visas längst ned i remissvaret.

Men miljödeklarationen ska inte bara bestå av etiketter. Både på den större och mindre etiketten ges en länk via QR-kod och webbadress till en databas med mer kompletta data om bilen, till exempel om ekonomi, utrymmen och säkerhet. Denna databas nås lämpligen på Konsumentverkets befintliga sajt [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se), där fyllig konsumentupplysning om alla bilar på den svenska marknaden ges redan idag.

De data som visas på etiketter och i den webbaserade databasen måste i största möjliga mån vara officiella, det vill säga hämtas direkt ur intygen till bilmodellens typgodkännande. Lämpligen åläggs generalagenterna att själva lägga in dessa data i databasen. En sådan ordning där producenten för in data i en offentligt tillgänglig databas med produktinformationsblad finns redan för de europeiska energimärkningarna, enligt förordning [\[EU\]2017/1369](http://europa.europa.eu/legislation/laws/energy/2017_1369.htm). (Denna förordning gäller formellt inte transportmedel för

personer eller varor, men bör ändå användas som inspiration för en svensk miljödeklaration av bilar.)

En fyllig publik databas med officiella fordonsdata med miljöfokus finns i USA på sajten [www.fueleconomy.gov](http://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](http://carlabelling.ademe.fr), som administreras av den statliga omställningsbyrån ADEME.

De fordonsdata som idag redovisas på svenska sajter som [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se) och liknande sajter med miljöfokus som [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se) är tyvärr inte officiella, utan samlas ihop från sekundärkällor av företag som sedan säljer dem vidare. De är ofta ofullständiga och de innehåller många felaktigheter, vilket förtar en del av sajternas värde, och minskar möjligheten att jämföra bilmodeller på ett rättvist sätt. Gröna Bilister vill inte döma någon för detta; vi vet av egen erfarenhet hur svårt det är att samla korrekt och fullständig information till vår årliga rapport [Miljöbästa Bilar](#). Ofta vet inte ens generalagenterna själva besked. Sakernas tillstånd i Sverige är ett systemfel som måste rättas till.



## Miljöinformation

Tesla Model 3  
RWD Standard Range Plus  
År 2021

Idé-  
skiss

OBS  
Data kan vara  
felaktiga



Mer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

## Drivmedel



EI

Klimatnyttan vid körning  
jämfört med motsvarande  
bensin- eller dieselbil  
kan vara över 95 % i Sverige.

## Energieffektivitet



## Avgasutsläpp

Koldioxid CO<sub>2</sub> 0 g/km

Utsläppsklass EI

Gränsvärde

Kväveoxider NO <sub>x</sub> (mg/km)	0
Partikelmassa PM (mg/km)	X
Partikelantal PN (# 10 <sup>11</sup> /km)	X

Data saknas ännu, men är på gång

## Biltillverkning och återvinning



Klimatpåverkan bil  
varav batteri 11,3 ton CO<sub>2</sub>e  
5,3 ton CO<sub>2</sub>e  
Återvunnet batteri X %

## Förbrukning och räckvidd



EI

14,9 kWh/100 km

Räckvidd

448 km

Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid tillverkning av laddbara bilar är idag högre än för bilar med förbränningsmotor. Sett över bilens hela livscykel blir dock klimatpåverkan hos en laddbar bil lägre än hos en bil som körs på bensin eller diesel. Då inkluderas körning med drivmedel som laddas eller tankas i Sverige. *Miljöinformation om drivmedel:* [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

## Fält 1: Namn och länk till vidareläsning

Titeln på miljödeklarationen av bilar kan med fördel vara *Miljöinformation*, i likhet med titeln på den nära besläktade [miljödeklarationen av drivmedel](#). Biltypen som miljödeklarationen gäller bör specificeras så noggrant som möjligt. Med andra ord bör olika varianter av samma bilmodell tilldelas olika miljödeklarationer. Antalet varianter är dock ofta så stort att angivna utsläpps- och förbrukningsdata måste anges som ett intervall på en och samma deklaration. Tillverkningsåret måste anges eftersom specifikationerna ofta förändras på nya årsmodeller.

Tydliga hänvisningar med QR-kod och webbadress ges till den mer fullständiga deklaration av bilen som erbjuds på Konsumentverkets sajt [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se), enligt diskussionen ovan.

## Miljöinformation

BMW X5  
M 50i  
År 2021

Idé-  
skiss

OBS  
Data kan vara  
felaktiga



Mer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

## Drivmedel



Bensin

## Avgasutsläpp

Koldioxid CO2 263 g/km

Utsläppsklass Euro 6d

Gränsvärde

Kväveoxider NOx (mg/km)	X
Partikelmassa PM (mg/km)	X
Partikelantal PN (# 10 <sup>11</sup> /km)	X

Data saknas ännu, men är på gång

## Biltillverkning och återvinning



Klimatpåverkan bil varav batteri	11,3 ton CO2e	N/A
Återvunnet batteri		N/A

## Energieffektivitet



## Förbrukning och räckvidd



Bensin

11,5 l/100 km  
99 kWh/100 km

## Räckvidd

720 km

Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid körning beror på drivmedlets ursprung.  
Se Miljöinformation om drivmedel [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

## Fält 2: Drivmedel

Väl synligt på etiketten bör den typ av drivlina eller det godkända drivmedel som är mest intressant ur miljösynpunkt anges. I våra idéskisser visas denna information i vänster nederkant av detta fält. I de åtta etiketterna vi visar som exempel finns en bil av varje typ som är aktuell på den svenska marknaden.

Alla bilar som är avsedda eller godkända för ett alternativt drivmedel bör tilldelas en symbol på etiketten som ger positiva associationer. Bilar som endast är godkända för bensin eller diesel bör tilldelas en symbol med negativa associationer. Den dag reduktionsplikten gör att bensin eller diesel till största delen blir förnybar blir denna symboliska uppdelning i bra och dåligt inte längre berättigad, och får tas bort. Detta symbolspråk kan ses som ett slags nudging.

Vi förespråkar dessutom en kvalitativ uppdelning mellan olika slags bilar avsedda för alternativa drivmedel. En sådan uppdelning kan sägas motsvara ett försök till rangordning av dessa biltyper, även om det inte går säga på ett kvantitativt entydigt sätt att den ena biltypen är miljömässigt bättre än den andra, till exempel vad gäller klimatpåverkan WTW. (Se diskussionen om detta ovan.) I våra idéskisser kastar vi fram följande uppdelning som en möjlighet.

1. Miljöbilar eller klimatbonusbilar tilldelas ett grönt blad med texten *Miljöbil*. Denna symbol kan i dagsläget tilldelas elbilar, laddhybrider, fordonsgasbilar och bränslecellsbilar.
2. Laddhybrider som inte definieras som miljöbilar eftersom de drar för mycket bränsle eller har för kort räckvidd på el tilldelas samma gröna blad, men utan text.
3. Övriga fossiloberoende bilar tilldelas en grön bränsledroppe med svart kontur. Det handlar i praktiken om etanolbilar och de dieslbilar som kan köras på förnybar diesel HVO/XTL.
4. Bilar som endast är godkända för konventionell bensin eller diesel tilldelas en svart oljedroppe.

I enlighet med direktiv [2014/94/EU](#) finns numera en  [uppsättning symboler](#) i tanklocket eller vid laddkontakten på alla nya bilar, som preciserar alla drivmedel som är möjliga att tanka eller ladda. De ska gå att matcha mot en motsvarande symbol på munstycket för drivmedlets påfyllnadsanordning. Dessa symboler anges också på miljödeklarationens etikett. Symbolerna bör förklaras på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se).

## Miljöinformation

SKODA OCTAVIA  
TGI G-TEC  
År 2021

Idé-  
skiss

OBS  
Data kan vara  
felaktiga



Mer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

## Drivmedel



Klimatnytta  
fordonsgas ← bensin

83%

Fordonsgas

medeltal år 2019

## Energieffektivitet



## Avgasutsläpp

Koldioxid CO<sub>2</sub> 106 g/km

Utsläppsklass Euro 6d

Gränsvärde

Kväveoxider NO <sub>x</sub> (mg/km)	X
Partikelmassa PM (mg/km)	X
Partikelantal PN (# 10 <sup>11</sup> /km)	X

Data saknas ännu, men är på gång

## Biltillverkning och återvinning



Klimatpåverkan bil  
varav batteri 6,8 ton CO<sub>2</sub>e  
N/A  
Återvunnet batteri N/A

## Förbrukning och räckvidd



Fordonsgas

3,9 kg/100 km  
54 kWh/100 km



Bensin

6,0 l/100 km

Räckvidd

410 km

+ 160 km

Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid körning beror på drivmedlets ursprung.  
Se Miljöinformation om drivmedel [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

## Fält 3: Avgasutsläpp

Här anges de utsläpp ur avgasröret som är mest väsentliga för miljö och hälsa.

EU:s fordonsmärkningsdirektiv (1999/94/EG) föreskriver att det officiella koldioxidutsläppet ur avgasröret ska anges som konsumentupplysning. Vi för därför in det måttet i detta fält. Det går dock att ifrågasätta dess relevans. Detta koldioxidutsläpp har ingen direkt relation till bilkörningens klimatpåverkan, eftersom denna bestäms av drivmedlets utsläpp i livscykelperspektiv WTW.

Koldioxidutsläppets främsta värde är att det ger en ungefärlig bild av energieffektiviteten hos bilar med förbränningsmotor, eftersom utsläppet per energienhet bränsle är ungefär detsamma hos flera bränsletyper. (Dock är koldioxidutsläppet per energienhet metan i fordonsgas hela 25 procent lägre än utsläppen per energienhet bensin.) Vi förespråkar dock

att fokusera på det mest relevanta och lyfta fram den faktiska energiförbrukningen snarare än koldioxidutsläppet i fält 5 (se nedan).

Vid testningen i samband med certifieringen av nya bilmodeller mäts utsläppen av kväveoxider (NO<sub>x</sub>), partikelmassa (PM), partikelantal (PN), olika slags kolväten (HC) och kolmonoxid (CO). Gröna Bilister föreslår att utsläppen av kväveoxider och partiklar anges numeriskt på etiketten, eftersom dessa utsläpp bidrar mest till hälsovådlig luft, främst i stadsmiljö. Faran med ultrafina partiklar med liten massa lyfts alltmer i forskning och debatt. Därför finns ett värde i att ange partikelutsläppen både i form av utsläppt partikelmassa per körd sträcka och i form av antalet utsläppta partiklar. Övriga utsläpp kan anges på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se).

En samlad bild av emissionerna ges i bilens utsläppsklass enligt [Euro-standard](#). Denna bör också anges på etiketten. De flesta bilar av samma typ och årsmodell tillhör samma utsläppsklass, men informationen kan ändå vara värdefull för att på ett enkelt sätt jämföra utsläppen från bilar av olika årsmodell. Utsläppsklasserna bör förklaras i detalj på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se).

Gröna Bilister föreslår att de olika typerna av emissioner också visas grafiskt som grå staplar vars längd sätts i relation till motsvarande övre gränsvärden enligt bilens utsläppsklass.

## Miljöinformation

Mercedes-Benz GLC  
300 d 4MATIC  
År 2021

Idé-  
skissOBS  
Data kan vara  
felaktigaMer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

## Drivmedel

B7



Diesel

## Avgasutsläpp

Koldioxid CO<sub>2</sub> 167 g/km

Utsläppsklass Euro 6d

Gränsvärde

Kväveoxider NO <sub>x</sub> (mg/km)	X
Partikelmassa PM (mg/km)	X
Partikelantal PN (# 10 <sup>11</sup> /km)	X

Data saknas ännu, men är på gång

## Biltillverkning och återvinning



Klimatpåverkan bil varav batteri	8,8 ton CO <sub>2</sub> e	N/A
Återvunnet batteri		N/A

## Energieffektivitet



## Förbrukning och räckvidd



Diesel

6,4 l/100 km  
63 kWh/100 km

## Räckvidd

780 km

Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid körning beror på drivmedlets ursprung.  
Se Miljöinformation om drivmedel [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

## Fält 4: Biltillverkning och återvinning

För att vara någorlunda rättvisande måste en miljödeklaration av bilar ge information om klimatpåverkan, miljöpåverkan och resursanvändning vid tillverkning och skrotning. Detta är särskilt viktigt för elbilar, där batteritillverkningen fortfarande är en stor utsläppspost. Ett sådant system för livscykelanalys (LCA) kräver dock att alla råvaror går att spåra, och att en standardiserad metod för LCA av fordon beslutas av EU, så att olika bilmodeller kan jämföras på ett rättvis sätt. Där är vi ännu inte, vilket gör att detta fält måste lämnas tomt tills vidare.

EU har dock en [batteriförordning](#) på gång. Obligatorisk rapportering av klimatpåverkan vid batteritillverkningen föreslås, liksom rapporteringskrav för andelen återvunnet material som använts. På längre sikt föreslås prestandaklasser för klimatpåverkan, med en långsiktig avsikt att införa maximalt tillåtna nivåer på koldioxidavtrycket. I förordning [\(EU\) 2019/631](#) lovar

också EU-kommissionen att senast år 2023 har utvärderat möjligheten till en standardiserad metod för LCA av personbilar och lätta nyttofordon. Läs mer om vad som är på gång och om bilföretagens inställning i Gröna Bilisters rapport [På väg mot transparens om biltillverkningens miljöpåverkan?](#)

När data finns tillgängliga föreslår Gröna Bilister att klimatpåverkan vid tillverkning och skrotning av bilen ska anges på etiketten, liksom klimatpåverkan vid tillverkningen av batteriet till laddbara fordon. Graden av återvinning av sådana batterier bör också anges. Alla tillgängliga LCA-data inklusive råvarornas ursprung bör anges på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se).

## Miljöinformation

Toyota RAV4  
Laddhybrid AWD-i  
År 2021

Idé-  
skiss

OBS  
Data kan vara  
felaktiga



Mer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

### Drivmedel



Laddhybrid

Klimatnytta  
el ← bensin

95%  
medeltal år 2019

### Avgasutsläpp Koldioxid CO2 22 g/km viktat

Utsläppsklass Laddhybrid	Gränsvärde
Kväveoxider NOx (mg/km)	X
Partikelmassa PM (mg/km)	X
Partikelantal PN (# 10 <sup>11</sup> /km)	X

Data saknas ännu, men är på gång

### Biltillverkning och återvinning

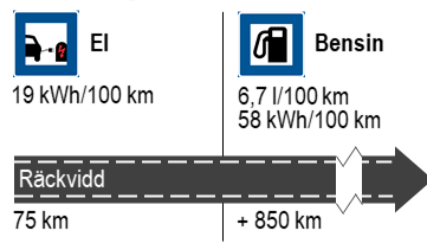


Klimatpåverkan bil  
varav batteri 11,0 ton CO2e  
1,4 ton CO2e  
Återvunnet batteri X %

### Energieffektivitet



### Förbrukning och räckvidd



Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid tillverkning av laddbara bilar är idag högre än för bilar med förbränningsmotor. Sett över bilens hela livscykel blir dock klimatpåverkan hos en laddbar bil lägre än hos en bil som körs på bensin eller diesel. Då inkluderas körning med drivmedel som laddas eller tankas i Sverige. *Miljöinformation om drivmedel* [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

**Fält 5: Energieffektivitet**

Den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (FFF-utredningen) föreslog en energimärkning efter bilens faktiska energiförbrukning per körd sträcka snarare än efter koldioxidutsläppet ur avgasröret. På så vis kan mer eller mindre energieffektiva elbilar skiljas åt. Om märkningen i stället utgår från koldioxidutsläpp hamnar alla elbilar i den bästa energiklassen, eftersom utsläppen ur det obefintliga avgasröret är noll.

Gröna Bilister föreslår att energiklass A motsvarar 0 – 15 kWh/km, energiklass B 15 – 30 kWh/km, och så vidare. Det ger en god spridning i klassificering av befintliga bilar på den svenska marknaden. Få elbilar hamnar idag i energiklass A, men det faktum att den förhållandevis stora Tesla Model 3 gör det visar att det är fullt möjligt att placera sin elbil där. Den föreslagna klassificeringen kan därmed utgöra ett incitament för att energieffektivisera elbilar.

Energiförbrukningen är inget angivet mätvärde i bilens typgodkännandeintyg, förutom för elbilar. Det bör beräknas som den angivna certifierade förbrukningen (Antal mängdenheter drivmedel/100 km) av de referensdrivmedel som används i testcykeln WLTP multiplicerat med energiinnehållet (kWh/mängdenhet drivmedel) i dessa referensdrivmedel.

Enligt förordning [\(EU\) 2017/1151](#) är detta fossil bensin med 9 – 10 volymprocent etanol (E10) för bensinbilar, fossil diesel med 6 – 7 volymprocent biodiesel FAME (B7) för dieselbilar, och etanol med 15 – 17 volymprocent fossil bensin (E85) för etanolbilar. För fordonsgasbilar används antingen referensgas G20 med 99 – 100 procent metan, eller gas G20 med 84 – 88 procent metan och resten kvävgas. Så vitt Gröna Bilister känner till används G20 vid testningen av de gasbilar som säljs i Sverige. För dieselbilar godkända för förnybar syntetisk diesel HVO/XTL används traditionell diesel B7 vid certifieringen, precis som för andra dieselbilar.

För laddhybrider föreslår Gröna Bilister att en energiklass anges vid körning på el, och en annan vid körning på bränsle.



## Miljöinformation

Hyundai Nexo

Idé-  
skissOBS  
Data kan vara  
felaktiga

År 2021

Mer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

## Drivmedel



Bränslecell

Klimatnyttan vid körning  
jämfört med motsvarande  
bensin- eller dieselbil  
kan vara över 90 % i Sverige.

## Avgasutsläpp

Koldioxid CO<sub>2</sub> 0 g/km

Utsläppsklass Euro 6d

Gränsvärde

Kväveoxider NO<sub>x</sub> (mg/km)

0

Partikelmassa PM (mg/km)

X

Partikelantal PN (# 10<sup>11</sup>/km)

X

Data saknas ännu, men är på gång

## Biltillverkning och återvinning

Klimatpåverkan bil  
varav batteri 10,8 ton CO<sub>2</sub>e  
N/A  
Återvunnet batteri N/A

## Energieffektivitet



## Förbrukning och räckvidd



Vätgas

1,0 kg/100 km  
33 kWh/100 km

Räckvidd

670 km

Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid körning beror på drivmedlets ursprung.  
Se Miljöinformation om drivmedel [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

## Fält 6: Förbrukning och räckvidd

Här anges förbrukning och räckvidd för det eller de drivmedel som bilen är godkänd för.

Uppgifter som hör till de primära drivmedel som bilen är certifierad för anges först, och sedan uppgifter om andra godkända drivmedel, som förnybar diesel HVO/XTL.

Förbrukningen av certifieringsdrivmedel anges både som mängd drivmedel per 100 km och energiförbrukning per 100 km. (För el är så klart endast energiförbrukningen aktuell.) Den senare uppgiften preciserar i siffror den energiklass som bilen tilldelas i fält 3.

Förbrukningen av ett certifieringsdrivmedel hämtas i typgodkännandeintyget eller beräknas enligt beskrivningen av fält 3 ovan. Förbrukningen av ett godkänt drivmedel som bilen inte är certifierad för beräknas utifrån det relativa energiinnehållet per mängdenhet hos detta drivmedel jämfört med certifieringsdrivmedlet.

För laddhybrider anges de separata certifierade förbrukningsvärdena för körning på el respektive bränsle i stället för de viktade förbrukningsvärden som idag oftast syns i marknadsföring och fordonsdatabaser. De viktade värdena är svåra att tolka och ger oftast en överdrivet optimistisk bild av laddhybridens förbrukning. Gröna Bilister har argumenterat för behovet att redovisa de separata förbrukningsvärdena i bloggposten [Vägra att köpa laddhybriden i säcken](#). Det är värt att notera att i de föredömliga [amerikanska miljödeklarationerna](#) är det just de separata förbrukningsvärdena som anges. De viktade förbrukningsvärdena kan redovisas som komplement på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se).

Om bilen är godkänd för två olika drivmedel A och B och dessa lagras i separata depåer (tank eller batteri) visas ett vertikalt streck mellan de uppgifter som rör dessa två drivmedel. Detta streck skär i så fall också den stiliserade vägsträcka som symboliserar bilens räckvidd i två delar. De två angivna räckvidderna ska då läsas som att bilen kan köra sträcka X på drivmedel A **plus** sträcka Y på drivmedel B.

Bilen kan å andra sidan vara godkänd för två drivmedel som lagras i samma tank. Det gäller etanol E85 och bensin, eller diesel och HVO/XTL. Då visas inget vertikalt streck enligt ovan. De två angivna räckvidderna ska i detta fall läsas som att bilen kan köra sträcka X på drivmedel A **eller** sträcka Y på drivmedel B.

Räckvidden på el hos en laddbar bil är en officiell uppgift som finns i intyget till typgodkännandet. Räckvidden hos en bil med förbränningsmotor eller bränsleceller beräknas som tankstorleken dividerat med förbrukningen.

## Miljöinformation

Ford Fiesta  
1.0T FlexiFuel E85  
År 2021

Idé-  
skiss

OBS  
Data kan vara  
felaktiga



Mer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

## Drivmedel



Etanol E85

Klimatnytta  
etanol E85 ← bensin

46%

medeltal år 2019

## Avgasutsläpp

Koldioxid CO<sub>2</sub> 118 g/km

Utsläppsklass Euro 6d

Gränsvärde

Kväveoxider NO <sub>x</sub> (mg/km)	X
Partikelmassa PM (mg/km)	X
Partikelantal PN (# 10 <sup>11</sup> /km)	X

Data saknas ännu, men är på gång

## Biltillverkning och återvinning



Klimatpåverkan bil varav batteri	5,8 ton CO <sub>2</sub> e	N/A
Återvunnet batteri		N/A

## Energieffektivitet



## Förbrukning och räckvidd

Etanol E85	Bensin
7,2 l/100 km	5,3 l/100 km
46 kWh/100 km	



Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid körning beror på drivmedlets ursprung.  
Se Miljöinformation om drivmedel [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

## Fält 7: Finstilt information

Det bör noteras på etiketten att utsläpp och förbrukning beror på körstil.

För laddbara bilar kan en kommentar ges om deras totala klimatpåverkan under bilens hela livscykel (tillverkning-körning-återvinning), och denna kan sättas i relation till motsvarande klimatpåverkan hos en bil med förbränningsmotor som körs på bensin eller diesel.

Forskningen är så pass entydig att Gröna Bilister anser att ett påstående kan göras att denna klimatpåverkan blir lägre för den laddbara bilen, om den laddas med el i Sverige. Däremot är det svårt att komma med mer precisa numeriska påståenden, av ungefär samma skäl som diskuterades ovan i samband med frågan hur bilens klimatpåverkan WTW bäst kan föras in i miljödeklarationen.

En kommentar bör föras in om att bilkörningens klimatpåverkan beror på drivmedlets

ursprung, och att mer information om detta finns på den separata *miljöinformationen om drivmedel*. Här ges lämpligen en länk till Energimyndighetens webbplats där mer information går att finna i detta ämne.

## Miljöinformation

Volvo V60  
B4 mildhybrid  
År 2021

Idé-  
skiss

OBS  
Data kan vara  
felaktiga



Mer information via QR-koden på [www.bilsvar.se](http://www.bilsvar.se)

### Drivmedel

B7 XTL



HVO/XTL

Klimatnytta  
HVO/XTL ← diesel

**83%**  
medeltal år 2019

### Avgasutsläpp

Koldioxid CO2 142 g/km

Utsläppsklass Euro 6d

Gränsvärde

Kväveoxider NOx (mg/km)	X
Partikelmassa PM (mg/km)	X
Partikelantal PN (# 10 <sup>11</sup> /km)	X

Data saknas ännu, men är på gång

### Biltillverkning och återvinning



Klimatpåverkan bil  
varav batteri 8,6 ton CO2e  
Återvunnet batteri N/A

### Energieffektivitet



### Förbrukning och räckvidd

Drivmedel	Förbrukning (l/100 km)	Effekt (kWh/100 km)
Diesel	5,4	53
HVO/XTL	5,7	





Förbrukning och utsläpp beror på körstil. Klimatpåverkan vid körning beror på drivmedlets ursprung.  
Se *Miljöinformation om drivmedel* [www.energimyndigheten.se/miljoinformation](http://www.energimyndigheten.se/miljoinformation)

## Kortfattad miljödeklaration för marknadsföring



Nedan visas ett förslag till kortform av miljödeklarationen av de åtta bilmodeller vi använt som exempel. Om ett reklaminslag gäller en bredare palett av varianter av en viss modell får data anges som intervall.

## GRÖNA BILISTER



### Tesla Model 3 RWD Standard Range Plus

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



### SKODA OCTAVIA TGI G-TEC

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



### Toyota RAV4 Laddhybrid AWD-i

Energi- klass <b>B/D</b>	CO2-utsläpp viktat 22 g/km Förbrukning eldrift 19 kWh/100 km, bensindrift 6,7 l/100 km Räckvidd el 75 km	 Laddhybrid	 bilsvar.se
--------------------------------	---	---	---



### Hyundai Nexo

Energi- klass <b>C</b>	CO2-utsläpp 0 g/km Vätgasförbrukning 1,0 kg/100 km Räckvidd 670 km	 Bränslecell	 bilsvar.se
------------------------------	--	--	---



### Ford Fiesta 1.0T FlexiFuel E85

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



### Volvo V60 B4 mildhybrid

Energi- klass <b>D</b>	CO2-utsläpp 142 g/km Dieselförbrukning 7,2 l/100 km Räckvidd diesel 1110 km	 HVO/XTL	 bilsvar.se
------------------------------	---	--	---

### BMW X5 M 50i

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

### Mercedes-Benz GLC 300 d 4MATIC

Energi- klass <b>E</b>	CO2-utsläpp 167 g/km, Dieselförbrukning 6,4 l/100 km Räckvidd 780 km	 Diesel	 bilsvar.se
------------------------------	--	---	---

### För Gröna Bilister

*Marie Pellas*

Marie Pellas, ordförande

*Per Östborn*

Per Östborn, projektledare Vi Vill Veta