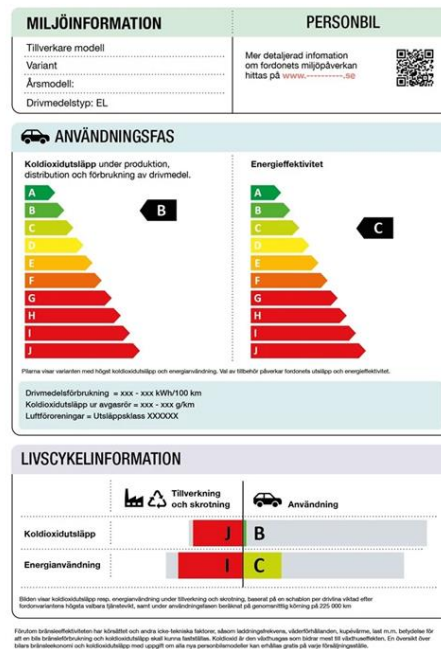


PM: Miljödeklaration av bilar – sammanfattning av och synpunkter på Energimyndighetens förslag

Den 3 juni 2022 presenterade Energimyndigheten sitt förslag till miljödeklaration av lätta fordon. Gröna Mobilister har i flera år påtalat behovet av god miljörelaterad konsumentupplysning om bilar. Här ger vi synpunkter på [Energimyndighetens förslag](#)¹ och uppmuntrar regeringen att ta itu med frågan.



Inledning

En miljödeklaration av det slag som [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.

Liberalerna förespråkar just en sådan miljödeklaration av fordon i sin klimatmotion [2021/22:4199](#), och inget parti i regeringsunderlaget motsatte sig förslaget enligt Gröna Mobilisters [valenkät](#). Kristdemokraterna [uttryckte stöd för idén](#) redan år 2019. Regeringen har dock ännu inte tagit ställning till hur den ska gå vidare med frågan, enligt uppgift till Gröna Mobilister.

¹ Energimyndigheten, nyhet 3 juni 2022: *Förslag till ny märkning ska underlätta nybilsköpare att göra hållbart val.* <https://www.energi.se/nyhetsarkiv/2022/forslag-till-ny-markning-ska-underlatta-nybilskopare-att-gora-hallbart-val/>

Vi ser fram emot att Energimyndighetens förslag skickas ut på remiss, så att vi får möjlighet att skriva ett formellt remissvar. De synpunkter som presenteras här ska ses som en förövning.

Sammanfattningsvis är Energimyndighetens förslag ambitiöst och bra. Deklarationen av klimatpåverkan vid körning kräver dock ytterligare eftertanke. Bränsleförbrukningen hos en laddhybrid då elen är slut bör redovisas, liksom alla bilmodellers förbrukning vid verklig körning. Sådana data ska snart börja samlas in vid besiktningen. Fordonets räckvidd på alla drivmedel det är godkänt för bör också visas på miljödeklarationen.

Sist men inte minst bör tillverkare som använder fossilfri el vid produktion av bilar eller elbilsbatterier få 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.

Möjligheten att låta sådana insatser komma till uttryck i miljödeklarationen ökar möjligheten att ta ut ett något högre pris, ungefär som det går att ta ut ett högre pris på ekologisk mat tack vare kravmärkningen.

I den förra [klimathandlingsplanen](#) enligt klimatlagen utlovades en analys av miljödeklaration av bilar. Nu är analysen utförd. Låt den nya klimathandlingsplan som ska färdigställas år 2023 innehålla ett löfte att införa sådan miljödeklaration under mandatperioden.

Bakgrund

Redan år 1958 trädde *Automobile Information Disclosure Act* i kraft i USA. Lagen krävde att alla nya bilar skulle 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 Centern och Liberalerna.

En fullödig 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.

Energimyndighetens förslag

Vinjettbilden ovan 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. Det ska också finnas en sajt som gör det möjligt att söka och jämföra fordon med utgångspunkt i informationen på miljödeklarationen.

I visuellt reklammaterial ska en symbol som visar bilens energiklass visas, enligt bilden nedan. Vid marknadsföring på webben föreslås att den kompletta miljödeklarationen 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.



ENERGIEFFEKTIVITET

Klimatpåverkan vid användning

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 bränsle 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, och klimatpåverkan WTW hos alternativa drivmedel ändras också med tiden, och beror också 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.

Energieffektivitet vid användning

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 finns 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.

Drivmedelsförbrukning

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.

Koldioxidutsläpp ur avgasröret

Dessa certifierade CO₂-utsläpp ska också anges vid marknadsföring enligt fordonsmärkningsdirektivet (1999/94/EG). Laddhybrider tilldelas ett enda certifierat värde, som motsvarar en viktning av körning på el och bränsle enligt den användningsfaktor som är fastställd enligt WLTP.

Utsläpp av luftföroreningar

Fordonets utsläppsklass ska anges på miljödeklarationen. Utsläppskraven från EU skärps med tiden. I dagsläget är utsläppsklass Euro 6d standard för bilar med förbränningsmotor. De flesta modeller av en given årsmodell har samma utsläppsklass.

EU:s kriterier 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.

Klimatpåverkan under bilens hela livscykel

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, i första hand för elbilsbatterier.

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 ovan med en total förväntad körsträcka på 22 500 mil.

Energi användning under bilens hela livscykel

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.

Synpunkter på Energimyndighetens förslag

Klimatpåverkan vid användning

Det uppstår ett dilemma när klimatpåverkan vid körning ska deklarerars: valet står mellan att redovisa ett objektivt korrekt 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 energieffektivitet 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 deklarerar bör uppdatering ske varje år.

Under tre år hinner mycket förändras. Reduktionspliktens 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 deklarerar 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.

Energieffektivitet vid användning

Det är bra att Energimyndigheten föreslår att energiklassificeringen baseras på den slutliga energin i själva drivmedlet, snarare än att addera den primära energi som behövs för att producera detta drivmedel. 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 ska 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 [Vägra köpa att 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 el. Vissa laddhybrider går inte alls att köra enbart på el.

Även om vi godtar dessa argument är det önskvärt att deklarerar 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.

En möjlighet är att redovisa två energiklasser för laddhybrider: 1) motsvarande den viktade drivmedelsförbrukningen, och 2) motsvarande 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.

Drivmedelsförbrukning

Fler än ett värde bör anges för att deklarerar en laddhybrids förbrukning på ett åskådligt och informativt sätt, på samma sätt som vid klassningen av energieffektiviteten. Se föregående avsnitt för en generell 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 i största möjliga mån på el, och 3) förbrukningen vid blandad körning då bilen startas

med tomt batteri. 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.

Drivmedelsförbrukning vid verklig körning

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 bilmodellens 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.

Klimatpåverkan under bilens hela livscykel

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 helt 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.

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 fossilfri 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.

Räckvidd

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

Exponering av miljödeklarationen

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 reklammaterial där det saknas plats för fullständig miljödeklaration bör det framgå att den mindre symbolen som visar energiklass innehåller en länk till denna miljödeklaration.

Webbplats med fördjupande miljöinformation

Eftersom Konsumentverket är på väg att lägga ned sajten bilsvar.se måste en ny landningssida med fördjupande miljöinformation om nya bilar skapas. Det är av stor vikt att denna nya webbplats bygger på certifierade data 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.

En ordning där producenten för in data i en offentligt tillgänglig databas med produktinformationsblad finns redan för de europeiska energimärkningarna, enligt förordning ([EU](http://europa.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.

Gröna Mobilisters kontaktperson: Per Östborn, projektledare [Vi Vill Veta](mailto:per.ostborn@gronamobilister.se),
per.ostborn@gronamobilister.se