

## Miljömålsrådet

Slutrapportering av samverkansåtgärd

## Utveckla Bilsva – underlätta för konsumenter att jämföra bilmodellens klimatpåverkan

### Kortfattad beskrivning av åtgärden

Bilsva.se är en webbtjänst där nya och begagnade bilmodeller kan jämföras utifrån bland annat teknik, ekonomi, miljö och energiförbrukning. Samverkansåtgärden har fokuserat på att tjänsten ska ge bättre underlag för och information om miljöaspekter vid bilköp genom att bland annat ett klimatindex förs in. Sen finns även möjligheten att se effekterna av olika drivmedel.

Vidare har tjänsten justerats så att fordon med bättre miljöaspekter visas först (exempelvis elbilar och laddhybrider). I redovisningen av fordonsdata finns ett avsnitt om miljö, vilket också placerats tidigt. Avsnittet innehåller bland annat information om klimatindex, utsläppsklass, bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energianvändning. Utgångspunkten är aktuella drivmedel på marknaden, där växthusgasutsläppen beräknas över livscykeln.

### Myndigheter som deltog

Det huvudsakliga samarbetet med Bilsva sker mellan Konsumentverket och Energimyndigheten, men inom ramen för utvecklingsåtgärden i Miljömålsrådet har även Naturvårdsverket och Transportstyrelsen deltagit i arbetet.

### Syftet med åtgärden

Det mer övergripande syftet med åtgärden var att minska miljöpåverkan från konsumenters bilanvändning.

Det mer näraliggande syftet med åtgärden var att förbättra möjligheterna för konsumenter att jämföra olika bilmodellens miljöegenskaper jämte andra aspekter vid val av bil.

En tänkt effektkedja för att knyta ihop dessa syften kan illustreras enligt följande:

- I webbtjänsten bilsvar.se skapas förbättrade möjligheter för konsumenter att jämföra olika bilmodellens miljöegenskaper jämte andra aspekter vid val av bil ⇒
- Den ökade användbarheten i tjänsten bidrar till ett ökat användande av tjänsten ⇒
- Konsumenters användande av tjänsten bidrar till bättre beslut vid köp av bilar, i termer av att bilar som ger upphov till mindre miljöpåverkan väljs i ökad utsträckning ⇒
- Bilparkens sammansättning förändras i riktning mot bilar med mindre miljöpåverkan.

### **Berörda miljömål**

Följande miljö kvalitetsmål är huvudsakligen berörda av åtgärden:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft

### **Resultat**

Samverkansåtgärden har resulterat i att webbtjänsten bilsvar.se har utvecklats när det gäller vilken information den ger som stöd för att väga in miljöaspekter i jämförelser mellan olika bilmodeller.

Myndigheterna har räknat ut hur bilens klimatpåverkan ser ut i vardagsbruk i förhållande till alla andra bilar på marknaden, vilket nu redovisas i Bilsvar. Den bil som har absolut minst klimatpåverkan per hundra kilometer får värdet hundra och den med mest påverkan får värdet noll.

För att alla bilar ska kunna jämföras med varandra har man även beräknat klimatindex för bilar med el som drivmedel, laddhybrider och elbilar. Laddhybrider har olika räckvidd på el vilket gör att procentuell fördelning mellan el- och förbränningsmotor varierar. I Bilsvar beräknas laddhybriderna med samma fördelning som viktningen för respektive modell enligt körcykeln. Det innebär att en laddhybrid med en lång räckvidd på el får en större andel el som bränsle i sin beräkning än en med låg. För el som drivmedel följer vi EU:s krav på redovisning av utsläpp vid elproduktion. Det är de krav EU-kommissionen ställer för el som drivmedel enligt bränslekvalitetsdirektivet.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:SV:PDF>

Klimatindex ska ses som en fingervisning om en bilmodells klimatpåverkan i förhållande till andras, när de drivs med de drivmedel som finns på marknaden.

I samband med lansering av de nya funktionerna i Bilsvär i mars 2018 skickades ett pressmeddelande ut. <sup>2</sup>

### **Varför klimatindex?**

Vid de första arbetsmötena uppstod en diskussion kring begreppet miljö. Begreppet miljöpåverkan visade sig vara problematiskt då det innebar olika saker hos oss myndigheter; innerstadsmiljö, bullermiljö, trafikmiljö etc. Arbetsgruppen enades om att klimat och klimatpåverkan var ett bättre ord då det tolkades lika av oss alla inom gruppen.

### **Mottagande och statistik**

Överlag har klimatindex tagits emot bra bland våra användare. Kommentarer från konsumenter har oftast varit positiva men funderingar finns kring hur indexet räknas ut.

Trafiken till webbplatsen har ökat något sedan lanseringen men framför allt syns en tydlig ökning i antalet återvändande besökare. Även tiden en besökare stannar på webbplatsen och antalet sidor den besöker har ökat markant, vilket är särskilt glädjande.

### **Analys av åtgärdens betydelse för miljömålen**

Åtgärden ger konsumenter ett stöd för att bättre kunna jämföra olika typer av bilar. Med det beslutsunderlaget och med sådan kunskap kan (fler) konsumenter göra mer miljöanpassade konsumtionsval vid köp av bil.

Hur stor betydelse just denna åtgärd har för att nå miljömålen är svårt att bedöma men sedan lanseringen av nya Bilsvär i slutet av mars har knappt 140 000 besökare hittat till webbplatsen och därmed med största sannolikhet också exponerats för klimatindex. Indexet visas också för besökaren på de flesta sidor och används flitigt i filtreringen på bilkorten.

### **Utveckling**

Sedan lanseringen i mars har nya lagar trätt i kraft som krävt insatser på webbplatsen. Bonus redovisas nu under fliken ekonomi där konsumenten kan se hur stor premie som betalas ut till den som köper en ny, mer miljöanpassad bil. Likaså redovisas den extra

---

<sup>2</sup> <https://www.konsumentverket.se/aktuella-konsumentproblem/nyheter-och-pressmeddelanden/pressmeddelanden/2018/myndigheter-infor-klimatindex-for-bilar/>

skatten malus i anslutning till den ordinarie skatten för att påvisa skillnaden vid köp av en ny bil som drivs av bensin eller diesel.

På bilkortet redovisas nu om koldioxidutsläppen beräknats enligt NEDC- eller WLTP-körcykeln.

Tidigare har önskemål diskuterats om att införa en möjlighet för användaren att själv kunna välja vilket bränsle bilen kör på. Detta ansågs svårt att genomföra inom tidsplanen men kan vara något att titta på i vidare utveckling av webbplatsen.

Att räkna om klimatindexet för en enskild bil vid byte av bränsle (till exempel flexifuel), att se olika index om du kör på E85 respektive bensin och en redovisning av bilar som kan köras på både diesel och HVO låg alla som önskvärda utvecklingspunkter vid byggnationen av nya Bilsva. Problemet var att många bilmodeller som kan köras på fler bränslen än ett saknar körcykeldata för mer än ett bränsle (primärt bränsle). Då tid och pengar saknades för att bygga beräkningsmoduler för att kalkylera ny bränsleförbrukning på alternativt bränsle, få dessa testade och kvalitetssäkrade, ströks detta men finns med som önskvärt i eventuell framtida utveckling.

Andra tankar som uppkom i ett tidigare skede var kring möjligheten att inkludera LCA (livscykel)-perspektivet. Nu fokuserar klimatindexet enbart på LCA-bränsle och inte på LCA-bil inklusive bränsle. Att beräkna bilar ur ett livscykelperspektiv (LCA) är helt klart önskvärt men är svårt i dagsläget då det saknas data. Bilar sätts samman av komponenter tillverkade i många olika delar av världen vilket gör det svårt att räkna fram LCA för en enskild bilmodell.

Ett annat område som bör nämnas i ett framtida utvecklingsarbete är möjligheten att redovisa räckvidd för elbilar i kallt och varmt klimat. Elbilstillverkare kan idag leverera räckviddsdata för varmt klimat men inte alltid för kallt. Studier i kallt klimat genomförs för tillfället i Sverige på utvalda bilmärken och modeller.