

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 STOCKHOLM

Remissvar
Dnr 2018-017282
25 maj 2020

Statens energimyndighet

Skickat till:

registrator@energimyndigheten.se
katarina.handel@energimyndigheten.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande **förslag till föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel**

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en grön bilism 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 har verkat för klimat- och ursprungsdeklaration av drivmedel i mer än sju år under devisen [Jag Vill Veta](#). Vi har läst på, tänkt, formulerat förslag, och diskuterat ämnet med i stort sett alla aktörer med intresse i frågan. Vi anser oss därför ha goda möjligheter att komma med välgrundade synpunkter på denna remiss.

Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på dessa förslag till föreskrifter, och vi bistår gärna Statens energimyndighet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

Detta remissvar hänger nära ihop med Gröna Bilisters remissvar på förslag till *föreskrifter om ändring av Statens energimyndighets föreskrifter (STEMFS 2017:3) om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen* (Dnr 2020-011879). De båda remissvaren läses med fördel tillsammans för att få en helhetsbild av Gröna Bilisters synpunkter i detta ämne.

1 Bakgrund

Den hållbarhetsrelaterade konsumentinformationen om drivmedel har hittills varit bristfällig jämfört med andra varuslag, till exempel livsmedel. De föreskrifter om miljödeklaration av drivmedel som föreslås i denna remiss är ett betydelsefullt steg för att förbättra situationen.

Miljödeklaration av drivmedel gör det möjligt för leverantörer att konkurrera med hållbarhet på ett rättvist sätt. Omställningen till hållbara drivmedel skyndas på när privatbilister och upphandlare ges större möjlighet att utöva sin konsumentmakt. Leverantörer kommer att tänka sig för i sina val av råvaror när de vet att de snart måste skylta med dem på macken. På längre sikt kan deklARATIONEN bidra till att vi medborgare blir mer medvetna i våra val av fordon och färd sätt, och till att vi sätter större press på våra politiker att styra drivmedelsmarknaden i hållbar riktning genom andra, mer kraftfulla åtgärder.

Den deklarerade informationen kommer att gälla den volym av en given drivmedelsprodukt som en viss leverantör sålde i Sverige föregående år. Leverantören rapporterar denna information till Energimyndigheten, som kontrollerar och godkänner rapporteringen. På detta vis blir miljödeklarationen av drivmedel mer lik den släpande ursprungsdeklarationen av el på våra elräkningar än ursprungsdeklarationen av kött eller fisk, som gäller just den vara konsumenten håller i handen. Det finns både för- och nackdelar med en släpande deklARATIONEN. En fördel är att den på ett kvalitetssäkrat sätt skapar konkurrens på en relevant övergripande nivå, mellan olika leverantörer och olika drivmedelsprodukter.

Ett syfte med miljödeklarationen är att bidra till en minskad klimatpåverkan från de drivmedel som säljs i Sverige. Vi har redan en reduktionsplikt som föreskriver hur snabbt klimatpåverkan hos vår bensin och diesel ska minska genom inblandning av förnybara drivmedel. Miljödeklarationen kan dock genom konsumentmakten bidra till att drivmedlens klimatpåverkan sjunker ännu snabbare än vad reduktionsplikten kräver. Den ökar till exempel möjligheten för drivmedelsleverantörerna att ta ut högre pris för en hållbar produkt som är dyrare att tillverka. Här kan man jämföra med ekologisk mat.

Miljödeklarationen har dock ett vidare syfte. Genom att ge information om råvarorna och deras ursprungsländer sätter den fokus även andra hållbarhetsaspekter än klimatpåverkan. Vi kan ta problematiken med palmolja produkter i förnybar diesel HVO som ett exempel. Även när reduktionsplikten spelat ut sin roll år 2030 och våra drivmedel blivit förnybara kommer en miljödeklaration av drivmedel att fylla en viktig funktion.

2 Synpunkter på underliggande förordning

Föreliggande förslag till föreskrifter utgår från den underliggande drivmedelsförordningen 2011:346. De ändringar som görs i denna förordning i samband med införandet av miljödeklaration av drivmedel har inte skickats ut på remiss, så vitt Gröna Bilister vet. Vi tar därför tillfället i akt att komma med två synpunkter.

Datum för ikraftträdande

Gröna Bilister anser att datum för ikraftträdande av ändringarna i drivmedelsförordningen har flyttats alltför långt fram i tiden i den senaste versionen, nämligen ända till 1 oktober 2021. Regeringen har motiverat detta med att drivmedelsbranschen ska hinna anpassa sig till de nya kraven. I sin konsekvensutredning av det remitterade förslaget till föreskrifter skriver Energimyndigheten att beslut om föreskrifter om miljödeklarationens utformning kan och bör fattas i slutet av år 2020, för att träda i kraft senast våren 2021. Energimyndigheten skriver vidare att leverantörerna ska *"ha god tid att upphandla tjänsten för utformning av deklARATIONEN."* Det är dock svårt att förstå varför denna process ska ta mer än nio månader, efter det att en detaljerad mall för denna deklARATION beslutats av Energimyndigheten. Gröna Bilister anser att det är mycket rimligare och bättre att ändringarna i drivmedelsförordningen träder i kraft 1 juni 2021.

I en interpellationsdebatt med Jens Holm (V) den 17 april 2020 sade miljöminister Isabella Lövin (Mp) att regeringen fattat beslut om fördröjningen efter det att synpunkter inhämtats från drivmedelsbranschen. Här måste man hålla i minnet att de stora drivmedelsföretagen i flera år motsatt sig miljödeklARATION vid pump, och att det ligger i deras eget intresse att förhålla införandet så långt som möjligt.

Ett betydande problem med att fördröja ändringarna i förordningen ända till hösten 2021 är att de data som då deklarerats kommer att vara ganska gamla redan då systemet introduceras. De kommer att beskriva de drivmedel som såldes under helåret 2020. Detta kan ge miljödeklARATIONEN en mindre lyckad start. Det är värt att påminna om att en tidigare fördröjning av förordningen om miljödeklARATION från 1 januari 2020 till 1 maj 2020 motiverades på just detta sätt: att data ska vara aktuella då de först deklarerats. Först i slutet av april finns nämligen rapporterade och kontrollerade data för föregående år att tillgå.

MiljödeklARATION på små och stora mackar

I den nya paragraf 11 b § i drivmedelsförordningen står: *"Informations skyldigheten i 11 a § gäller inte ett säljställe med en årlig försäljningsvolym som understiger 1 500 kubikmeter flytande drivmedel eller 1 000 000 kubikmeter gasformigt drivmedel."*

Det kan vara rimligt att små säljställen slipper skyldighet att fästa miljödeklarationer på sina påfyllnadsanordningar, men ovanstående formulering måste förtydligas och volymgränserna bör sänkas.

Begreppet "säljställe" måste definieras tydligare. Kan ett och samma säljställe sälja olika typer av drivmedel, till exempel både flytande och gasformiga? Rent logiskt slipper i så fall ett stort säljställe som säljer långt över 1 500 000 kubikmeter flytande drivmedel, men bara lite fordonsgas, att fästa några miljödeklarationer på sina bensin- och dieselpumpar. Olika leverantörer som erbjuder olika typer av drivmedel samsas ofta på samma plats. Räknas denna plats då som ett säljställe?

Volymgränsen för flytande drivmedel är hämtade från den så kallade "pumplagen", som tvingar alla större tankställen att tillhandahålla ett förnybart drivmedel. År 2013 uppskattade regeringen att cirka hälften av landets tankställen undantas från detta krav, eftersom de säljer mindre än 1 500 kubikmeter bensin och diesel. I det fallet är gränsen rimligt satt, eftersom det innebär en stor investering i förhållande till inkomsterna från en liten mack att arrangera försäljning av förnybara drivmedel. Men i föreliggande fall handlar det bara om att fästa klistermärken på pumphusen en gång om året. Därmed finns det inga ekonomiska skäl till att undanta hälften av landets mackar från kravet på miljödeklaration. Enligt Gröna Bilisters uppgifter finns mycket få tankställen för fordonsgas där försäljningen överstiger 1 000 000 kubikmeter per år. Därmed skulle fordonsgas i praktiken undantas från kravet på miljödeklaration. (Denna slutsats kan dock påverkas av definitionen av "säljställe", enligt diskussionen ovan.)

3 Övergripande synpunkter på föreliggande föreskrifter

Gröna Bilister anser att deklARATIONEN som ska fästas på påfyllnadsanordningarna är i huvudsak väl utformad. Vi delar Energimyndighetens bedömning att klimatpåverkan är den parameter som bör framhävas mest. Det är ett gott val att visa denna klimatpåverkan grafiskt som en visare som sveper kontinuerligt över sex färgkodade utsläppsklasser i en liggande stapel.

I Energimyndighetens tidigare utkast ökade klimatpåverkan från vänster till höger i denna stapel, motsvarande en färgskala från grön till röd. Nu är skalan spegelvänd. Gröna Bilister anser att den ursprungliga riktningen är mer intuitiv. För att maximera åskådligheten bör de sex färgklasserna grön-röd kompletteras med sex bokstavsklasser A-F.

Gröna Bilister delar Energimyndighetens bedömning att miljöinformationen bör ges på produktnivå snarare än på drivmedelnivå för att öka dess relevans för konsumenten och

maximera den styrande effekten.

Föreskrifterna bör precisera var miljödeklarationen ska placeras på påfyllnadsanordningen, gärna frontalt ovanför munstyckets fäste.

De föreslagna föreskrifterna uppfyller inte kravet i drivmedelsförordningen att miljöinformationen ska presenteras i sin helhet på leverantörens webbplats.

Ursprungsdeklaration

Gröna Bilister beklagar att information om råvarornas ursprungsland inte visas på deklarationen vid påfyllnadsanordningen, trots att detta var regeringens ursprungliga avsikt. I konsekvensutredningen till föreskrifterna skriver Energimyndigheten att EU-kommissionen gjorde klart i ett utlåtande att ursprungsländerna får visas på webben, men inte deklarerar vid pump.

Detta är en tveksam beskrivning. I sitt detaljerade utlåtande från oktober 2019 skriver kommissionen att ursprungsländer inte får deklarerar, eftersom detta utgör ett indirekt handelshinder, och eftersom regeringen inte motiverat tillräckligt väl varför det är relevant konsumentupplysning. Kommissionens resonemang är generellt och gör ingen skillnad mellan deklaration vid pump och publicering på webben. Kommissionen poängterar också att den endast vänder sig mot att deklarerar råvarans ursprungsland om detta är ett medlemsland i EU/EES. Fältet skulle alltså vara fritt att deklarerar ursprungsländer om alla medlemsländer klumpades ihop till "EU/EES".

Regeringen skickade ett svar till EU-kommissionen i januari 2020, där man gav en bättre motivering till ursprungsländernas relevans ur miljösynpunkt. I detta svar backade dock regeringen till synes självmant från ursprungsdeklaration vid pump och föreslog publicering på webben.

Inte heller i den efterföljande skriftväxlingen mellan regeringen och EU-kommissionen har Gröna Bilister funnit något utlåtande från kommissionen som drar en skiljelinje mellan publicering av ursprungsländer på webben och ursprungsdeklaration vid pump, och förklarar varför det ena är acceptabelt, men inte det andra.

Gröna Bilisters slutsats är att möjligheten för ett enskilt medlemsland att kräva ursprungsdeklaration av en handelsvara vid säljstället, i de fall detta är relevant ur hållbarhetssynpunkt, inte är ordentligt prövad enligt EU-rätten. Regeringen bör ta tillfället i akt till en sådan prövning. Utslaget skulle vara av principiellt intresse, och skulle kunna möjliggöra en förbättrad miljödeklaration av drivmedel i en snar framtid.

4 Detaljerade synpunkter på föreliggande föreskrifter

Miljödeklarationens placering

4 § i de föreslagna föreskrifterna anger att *”Varje anordning avsedd för konsumenters påfyllnad av drivmedel ska vara märkt med den deklaration som tillhandahållits [...]. Deklarationen ska vara fäst på ett sådant sätt att den är väl synlig för konsumenten. En deklaration ska finnas för varje saluförd produkt.”*

Det är av stor vikt att deklarationerna fästs på ungefär samma ställe på påfyllnadsanordningen hos alla leverantörer, så att konsumenterna vet var de ska söka dem med blicken. Det är också viktigt att som konsument enkelt kunna associera en given deklaration med munstycket för motsvarande produkt. För att säkerställa detta anser Gröna Bilister att ovanstående paragraf bör preciseras.

En möjlighet är att föreskriva att deklarationen ska vara placerad frontalt ovanför fästet för motsvarande munstycke, och så nära detsamma som möjligt. Enligt Gröna Bilisters inventering är en sådan placering möjlig på alla påfyllnadsanordningar hos alla leverantörer i Sverige. Alla bensin- och dieselpumpar har till exempel en vertikal ”pelare” ovanför munstyckets fäste med gott om plats för information. Ett exempel visas i nedanstående bild. Om en sådan placering skulle vara omöjlig kan andra- och tredjehandsalternativ preciseras enligt bilden.



Alternativ 1: strax ovanför fästet på produktens munstycke

Alternativ 2: På munstycket

Alternativ 3: I en hållare på slangen precis under munstycket.

Deklaration av råvaror vid pump

Enligt mallen på miljödeklarationen i Bilaga 1 till de föreslagna föreskrifterna ska förnybara råvaror deklarerar för sig bredvid stapeln som illustrerar andelen förnybar energi, och de fossila för sig bredvid stapeln som illustrerar andelen fossil energi. Enligt 4 § b (bör vara 4 § d i korrigerad lista) ska dock endast de råvaror som bidragit med minst 10 procent av produktens energiinnehåll deklarerar på påfyllnadsanordningen.

Dessa regler innebär att om en produkt innehåller mindre än 10 procent förnybar energi kommer inga förnybara råvaror att deklarerar. Det gäller till exempel vanlig bensin MK1, där vi inte kommer att få se vid pump vad de fem volymprocenten etanol är gjorda av. På samma sätt kommer vi inte att få se några fossila råvaror om produkten innehåller mindre än 10 procent fossil energi. Det gäller till exempel fordonsgas, som ofta innehåller mer än 90 procent biogas.

För att undvika denna situation föreslår Gröna Bilister att minst en förnybar och en fossil råvara alltid ska deklarerar på påfyllnadsanordningen. Om endast en förnybar råvara deklarerar ska det vara den som bidragit med störst andel energi, och om endast en fossil råvara deklarerar ska det vara den som bidragit med störst andel energi.

Deklaration av råvaror på webben

Enligt 5 § d i de föreslagna föreskrifterna ska samma regler gälla vid presentation av produktens råvaror på webbplatsen som vid deklarationen på påfyllnadsanordningen. Det innebär att råvaror som bidragit med mindre än 10 procent av produktens energiinnehåll kategoriseras som *övriga*.

Gröna Bilister vill understryka att detta går på tvärs mot anvisningarna i den nya paragraf 11 a § i drivmedelsförordningen. Den säger att de uppgifter som rapporterats av leverantören till Energimyndigheten ska *”presenteras i sin helhet på drivmedelsleverantörens webbplats”*. Därmed måste alla rapporterade råvaror presenteras på webben, oavsett hur mycket energi de bidragit med.

På leverantörens webbplats finns inga begränsningar i utrymmet som motiverar en förkortad redovisning. Energimyndigheten skriver själv i sin konsekvensutredning av föreliggande föreskrifter att *”[h]är finns utrymme att presentera fler råvaror och vilket ursprungsland/ursprungsländer dessa har.”*

Kategorisering och benämning av råvaror

Vissa drivmedel kan tillverkas av många olika råvaror. Till exempel kan biogas rötas av ett mycket stort antal substrat. För att skapa överblick för konsumenten i detta virrvarr bör

Energimyndigheten ta fram föreskrifter eller vägledning kring hur råvaror eller substrat ska samlas i kategorier som presenteras på miljödeklarationen och eventuellt också på webben. Dessa kategorier bör sedan ges enhetliga namn för att skapa jämförbarhet mellan leverantörer och över tid.

Deklaration av ursprungsländer på webben

Gröna Bilister anser att det är en god idé att redovisa ursprungsländerna för varje enskild råvara till varje drivmedelsprodukt separat, precis på det sätt som anges i 5 § e i de föreslagna föreskrifterna. Det gör det enklare för konsumenten att koppla ihop råvaror och ursprungsländer på ett korrekt sätt.

Precis som i fallet med redovisning av råvaror anser dock Gröna Bilister dessa föreskrifter går på tvärs mot anvisningarna i drivmedelsförordningen när de anger i 5 § e att ”[u]rsprungsländer vars totala andel är lägre än 10 procent av kan kategoriseras som övriga.” Förordningen säger nämligen tydligt och klart att redovisningen av rapporterade uppgifter ska vara fullständig på webben. (Bestämningen som anger *vilken* andel som avses har dessutom fallit bort i texten i denna paragraf. Menas ”lägre än 10 procent av den enskilda råvaran till den aktuella produkten”?)

Föreskrifterna bör precisera vilken formulering som ska användas när det saknas uppgift om råvarans ursprungsland, för att göra upplysningen lätt att förstå för konsumenten och öka jämförbarheten mellan leverantörer. Gröna Bilister föreslår uttrycket *Okänt ursprungsland*.

Deklaration av drivmedelskomponenter på webben

Enligt föreliggande föreskrifter ska klimatpåverkan, råvaror och ursprungsländer redovisas separat för varje saluförd produkt på leverantörens webbplats. Detta är god konsumentupplysning eftersom redovisningen då delas upp i utifrån de val konsumenten faktiskt kan göra på macken.

Man kan också dela upp redovisningen på ett annat sätt, nämligen utifrån de sammanlagda mängder drivmedelskomponenter av olika slag som leverantören sålde under föregående år. Då skulle till exempel klimatpåverkan, råvaror och ursprungsländer hos all försåld HVO redovisas tillsammans, oavsett om denna HVO låginblandades i diesel MK1, eller såldes i ren form som HVO100. En sådan redovisning skulle göra det lättare för konsumenten att jämföra hållbarhetsarbetet hos olika leverantörer.

I linje med en sådan redovisning skulle den genomsnittliga klimatpåverkan och den förnybara andelen hos alla drivmedel leverantören sålde föregående år kunna redovisas.

Gröna Bilister föreslår att föreskrifter för en redovisning av detta slag på leverantörens webbplats tas fram. Även om många leverantörer redan idag gör denna typ av redovisning helt eller delvis, skulle enhetliga föreskrifter öka jämförbarheten mellan leverantörerna och öka informationsvärdet för konsumenten. Ett krav på en sådan redovisning ligger i linje med drivmedelsförordningens anvisning att de uppgifter som rapporterats av leverantören till Energimyndigheten ska *”presenteras i sin helhet på drivmedelsleverantörens webbplats.”*

Färgskala för klimatpåverkan

I Bilaga 2 beskrivs den liggande färgkodade stapel som ska visa drivmedlets klimatpåverkan på miljödeklarationen. Alla utsläppskategorier har vidden 16 g CO₂e/MJ utom en, som har vidden 15 g CO₂e/MJ. I denna skala blir gränserna mellan motsvarande färgfält 16-32-48-63-79. Varför används inte de jämnt fördelade gränserna 16-32-48-64-80? Finns det en avsikt eller är det ett misstag?

I Energimyndighetens första utkast ökade klimatpåverkan från vänster till höger i denna stapel, motsvarande en färgskala från grön till röd. Nu är skalan spegelvänd. Gröna Bilister anser att den ursprungliga riktningen är mer intuitiv. På andra liggande visare, till exempel hastighetsmätare, brukar magnituden öka i läsriktningen från vänster till höger.

För att maximera åskådligheten bör de sex färgklasserna grön-röd kompletteras med sex bokstavsklasser A-F. Detta associerar till den välbekanta klassificeringen på energideklarationer. En sådan lösning skulle kunna se ut som följer.

Klimatpåverkan



För Gröna Bilister

Per Östborn, drivmedelsansvarig