



**Vad säger remissinstanserna om  
Energimyndighetens promemoria  
*Miljöinformation om drivmedel?***

December 2017

## Innehåll

Inledning.....	3
Sammanfattning.....	4
Synpunkter uppdelade per typ av organisation.....	5
Myndigheter.....	5
Konsumentorganisationer.....	6
Miljöorganisationer.....	6
Organisationer som ansvarar för miljömärkning.....	6
Drivmedelsbranschen.....	7
Bilbranschen.....	9
Remissvar i alfabetisk ordning.....	10
2030-sekretariatet.....	10
BIL Sweden.....	10
Energigas Sverige.....	11
Gröna Bilister.....	12
Kommerskollegium.....	13
Konsumentverket.....	13
Miljömärkning Sverige AB.....	13
Motormännens riksförbund.....	14
Naturskyddsföreningen.....	14
Naturvårdsverket.....	15
St1 Sverige AB.....	15
Svebio.....	16
Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet.....	16
Trafikverket.....	18
Transportstyrelsen.....	18

## Inledning

Under parollen [Jag Vill Veta](#) har Gröna Bilister i flera år drivit på för att vi konsumenter ska få information om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung vid pumpen eller laddstationen. Regeringen gav förra året Energimyndigheten i uppdrag att utreda frågan, och i våras presenterade de sin promemoria [Miljöinformation om drivmedel](#). Nu har denna promemoria varit ute på [remiss](#). Här sammanfattar och analyserar Gröna Bilister remissvaren. Sammanlagt inkom 15 remissvar från de organisationer som inbjudits att lämna synpunkter.

I denna rapport ger vi först en övergripande sammanfattning av remissinstansernas synpunkter. Därefter grupperar vi remissvaren efter vilken typ av organisation de kommer från, för att ge en bild av hur olika samhällssektorer och intressen ser på saken. (Vissa remissinstanser förekommer i flera kategorier.) Tills slut går vi igenom alla remissvar i alfabetisk ordning efter svarande organisation. Vi beskriver särskilt intressanta synpunkter, eller synpunkter som sticker ut i jämförelse med dem som förs fram i andra remissvar.

Ibland lämnar vi också kommentarer till de synpunkter som förs fram, men bara i mer tekniska frågor. När det gäller Gröna Bilisters värderingar och åsikter kring Energimyndighetens promemoria, och kring hållbarhetsdeklaration av drivmedel i allmänhet, hänvisar vi istället till [Gröna Bilisters eget remissvar](#).

## Sammanfattning

Grunden i promemorians förslag är att alla drivmedels klimatpåverkan, ursprung och råvaror ska redovisas för konsumenten. Redovisningen ska i stor utsträckning vara släpande och motsvara bolagets hela försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år, enligt dess lagstadgade rapportering till Energimyndigheten.

Alla myndigheter, konsumentorganisationer och miljöorganisationer som svarat på remissen är positiva till en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av denna typ. Alla dessa organisationer understryker att informationen måste ut på macken för att få avsedd styrande effekt. De ser sig tvungna att poängtera detta eftersom ett alternativ som förs fram i promemorian är att informationen endast ska göras tillgänglig på drivmedelsbolagens eller Energimyndighetens hemsidor. På detaljnivå skiljer sig åsikterna hos dessa remissinstanser åt när det gäller vilken information som ska presenteras, och hur och var det ska ske. Naturvårdsverket anser att den närmare utformningen av hållbarhetsdeklarationen behöver testas mot konsumenter.

Drivmedelsbranschen är splittrad i sin syn på en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel. Branschorganisationen SPBI (Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet) avvisar den helt och hållet, men kan tänka sig att en mall tas fram för hur hållbarhetsinformation på frivillig basis ska presenteras på bolagens hemsidor. Energigas Sverige och Svebio välkomnar en obligatorisk hållbarhetsdeklaration, och poängterar att informationen måste ut på pumpen för att deklarationen ska fylla sitt syfte. St1 har en positiv grundinställning, men ser problem med att vid pumpen ange uppgifter som gäller bolagets försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år, istället för de droppar som faktiskt tankas. St1 förespråkar därför att information i standardiserad form endast ska finnas på respektive bolags hemsida.

Både SPBI och St1 ifrågasätter om det är lagligt att ge information vid pumpen som inte exakt speglar det drivmedel som tankas där. SPBI hänvisar vidare till ett stycke i EU:s bränslekvalitetsdirektiv som säger att de uppgifter om bränslenas ursprung som rapporteras av leverantörerna till medlemsstaterna ska vara konfidentiella. De efterlyser ytterligare utredning av rättsläget, trots att det ingick i [Energimyndighetens regeringsuppdrag](#) att utreda detta och endast lägga fram förslag som befanns vara förenliga med gällande svenska och europeiska regelverk.

2030-sekretariatet, Energigas Sverige och Transportstyrelsen avstyrker förslaget att samordna hållbarhetsdeklarationen med drivmedelsmärkningen enligt EU:s infrastrukturdirektiv, vars avsikt är att tydligt visa för konsumenten vilka drivmedel som går att tanka i deras fordon. 2030-sekretariatet och Transportstyrelsen framhåller att detaljerna i detta märkningskrav ännu inte är fastlagda, vilket antingen skulle kunna fördröja hållbarhetsdeklarationen eller leda till en felaktig märkning. Energigas Sverige menar att märkning enligt infrastrukturdirektivet stjälar plats på hållbarhetsdeklarationen.

Miljömärkning Sverige och Naturskyddsföreningen ansvarar för miljömärkningarna Svanen respektive Bra Miljöval. De betonar skillnaden mellan hållbarhetsdeklarationer av det slag som Energimyndigheten föreslår i sin promemoria och sådana frivilliga miljömärkningar. De förra ger hållbarhetsinformation om alla produkter, de senare ger en kvalitetsstämpel på vissa produkter. Av detta skäl anser de att ordet *märkning* bör reserveras för de frivilliga märkningarna, och att ordet *deklaration* konsekvent bör användas för att beskriva hållbarhetsinformation av det slag som Energimyndigheten vill föra ut till alla konsumenter.

## Synpunkter uppdelade per typ av organisation

### Myndigheter

([Kommerskollegium](#), [Konsumentverket](#), [Naturvårdsverket](#), [Trafikverket](#), [Transportstyrelsen](#))

Alla myndigheter är positiva till en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel, och alla myndigheter anser att informationen måste ut på macken för att få avsedd styrande effekt. De anser också alla att de uppgifter som bolagen rapporterar till Energimyndigheten enligt massbalansprincipen bör ligga till grund för hållbarhetsdeklarationen. Kommerskollegium nöjer sig med att notera att det liggande förslaget inte påverkar frihandeln, och därmed inte är anmälningspliktigt gentemot EU.

Konsumentverket menar att klimatpåverkan, såväl som ursprungsländer och råvaror, bör anges på en dekal vid pumpen. Naturvårdsverket vill att åtminstone klimatpåverkan och huvudsakliga ursprungsländer anges vid pumpen. Trafikverket för fram idén att informationen kan ges på macken via en QR-kod, eller på kvittot efter avslutad tankning. Transportstyrelsen anser att den dekal vid pumpen som föreslås i Energimyndighetens promemoria är för komplex. Istället skulle det på varje station kunna finnas en enda sammanställning av alla drivmedel som säljs där och deras hållbarhetsegenskaper.

Enligt alla myndigheter bör det ges en hänvisning på stationen till mer detaljerad hållbarhetsinformation. Alla myndigheter anser att denna kompletterande information om respektive bolags drivmedel samlas på ett och samma ställe, till exempel på Energimyndighetens webbplats. På så vis blir det lättare för konsumenterna att jämföra bolagen. De anser också att respektive bolag bör presentera motsvarande hållbarhetsinformation på sin egen hemsida.

Naturvårdsverket anser att den närmare utformningen av hållbarhetsdeklarationen behöver testas mot konsumenter. De bedömer också att hållbarhetsinformationens närmare innehåll är beroende av den parallellt pågående översynen av rapporteringskraven enligt 20 § i drivmedelslagen. Naturvårdsverket menar också att kraven på hållbarhetsdeklaration av drivmedel löpande bör ses över i takt med att den tillgängliga informationen utvidgas och förbättras.

Trafikverket för fram idén att informationen kan ges på macken via en QR-kod, eller på kvittot efter avslutad tankning. De ser en viss risk att informationen som ges på en hållbarhetsdeklaration kommer att misstolkas. Till exempel är det inte uppenbart för alla konsumenter att en deklarerad uppgift om klimatpåverkan per energienhet drivmedel inte kan översättas direkt till klimatpåverkan per körd sträcka. Det finns också en risk att vissa konsumenter blandar ihop en uppgift om att HVO-diesel har mycket låg klimatpåverkan med ett påstående om att den ger upphov till mycket små hälsovådliga avgasutsläpp.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att från början harmoniera hållbarhetsdeklarationen med drivmedelsmärkningen enligt EU:s infrastrukturdirektiv. Avsikten med den senare märkningen är att tydligt visa för konsumenten vilka saluförda drivmedel som går att tanka i deras fordon. Eftersom detaljerna i detta märkningskrav inte är fastlagda skulle det antingen kunna fördröja hållbarhetsdeklarationen eller leda till en felaktig märkning. Transportstyrelsen ser dock gärna samordning på längre sikt.

## Konsumentorganisationer

([Gröna Bilister](#), [Konsumentverket](#), [Motormännen](#))

Alla konsumentorganisationer är positiva till en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel, och de anser alla att informationen måste ut på pumpen för att få den avsedda upplysande och styrande effekten. De anser också att de uppgifter som bolagen rapporterar till Energimyndigheten enligt massbalansprincipen kan ligga till grund för hållbarhetsdeklarationen, precis som Energimyndigheten föreslår i sin promemoria.

Motormännen för fram idén att på varje pump bör en och samma dekal deklarerat klimatprestanda och innehåll för alla drivmedel som säljs på stationen. På så vis ges alla konsumenter kunskap om för och nackdelar med olika drivmedel, vilket till exempel kan ge vägledning i valet av nästa bil.

## Miljöorganisationer

([2030-sekretariatet](#), [Gröna Bilister](#), [Naturskyddsföreningen](#))

Alla miljöorganisationer som svarat på remissen är positiva till förslaget att alla drivmedel ska hållbarhetsdeklarerat, och de stöder de riktlinjer för en sådan deklaration som Energimyndigheten drar upp. Alla miljöorganisationer poängterar dock att hållbarhetsinformationen måste ut vid pump, där konsumenten handgripligen gör sitt val. Så här skriver 2030-sekretariatet:

*”Energimyndigheten menar att information i första hand skall vara tillgänglig via leverantörernas hemsidor. Detta vänder vi oss skarpt emot. Det finns oss veterligen inga bra exempel där konsumentinformation via en hemsida haft samma effekt som märkning på produkten eller som i detta fall direkt vid pumpen. Om den avskräckande cigarettmärkningen bara hade skett via tobaksbolagens hemsida hade effekten inte varit samma som dagens märkning.”*

Alla miljöorganisationer menar vidare att informationen vid pump bör innefatta klimatpåverkan såväl som översiktlig information om ursprungsländer och råvaror.

Både Gröna Bilister och Naturskyddsföreningen förespråkar att den detaljerade hållbarhetsinformation från alla drivmedelsbolag samlas på en och samma webbsida, så att konsumenten lättare kan göra jämförelser.

2030-sekretariatet ser en viss motsättning mellan en obligatorisk hållbarhetsdeklaration och frivilliga miljömärkningar. De menar att man kan behöva införa en regel som säger att bolagen inte får fästa en frivillig miljömärkning inom ett visst avstånd från den obligatoriska hållbarhetsdeklarationen. Naturskyddsföreningen föreslår tvärtom att det reserveras plats på själva deklarationen vid pumpen för frivilliga hållbarhetsmärkningar. På det viset kan fler aspekter av drivmedlets hållbarhet föras in i deklarationen, till exempel den sociala dimensionen, vilket gör det lättare för konsumenten att göra en helhetsbedömning av drivmedlet.

## Organisationer som ansvarar för miljömärkning

([Miljömärkning Sverige AB](#), [Naturskyddsföreningen](#))

Miljömärkning Sverige ansvarar bland annat för märket Svanen, som kan tilldelas hållbara flytande och gasformiga drivmedel. De är positiva till att branschen genomlysas och stöder promemorians förslag att information ges om drivmedlets klimatpåverkan, ursprung och råvaror på

Energimyndighetens eller bolagens hemsidor. Miljömärkning Sverige anser dock att förslaget på deklARATION vid pumpen innehåller för mycket information, och att denna information dessutom riskerar att vilseleda konsumenten eftersom den inte ger en heltäckande bild av drivmedlets miljöpåverkan.

Naturskyddsföreningen ansvarar bland annat för märkningen Bra Miljöval, som kan tilldelas drivmedel som till största del är förnybara. Naturskyddsföreningen är i huvudsak mycket positiv till det förslag på hållbarhetsdeklARATION av drivmedel som förs fram i Energimyndighetens promemoria. De poängterar att information om klimatpåverkan, ursprungsländer och råvara bör finnas ute vid pumpen. Naturskyddsföreningen föreslår att det reserveras plats på dekalen på pumpen för frivilliga hållbarhetsmärkningar. På det viset blir det lättare för konsumenten att göra en helhetsbedömning av drivmedlets hållbarhet.

Både Miljömärkning Sverige och Naturskyddsföreningen betonar skillnaden mellan hållbarhetsdeklARATIONER av det slag som Energimyndigheten föreslår i sin promemoria och frivilliga miljömärkningar av det slag de själva ansvarar för. De förra ger hållbarhetsinformation om alla produkter, de senare ger en kvalitetsstämpel till vissa produkter. Av detta skäl anser de att uttrycket "märkning" bör reserveras för frivilliga miljömärkningar. Naturskyddsföreningen menar att en dekal av det slag Energimyndigheten föreslår snarare bör kallas "deklARATION".

### **Drivmedelsbranschen**

([Energigas Sverige](#), [SPBI](#), [St1](#), [Svebio](#))

Drivmedelsbranschen är splittrad i sin syn på en obligatorisk hållbarhetsdeklARATION av drivmedel av det slag som föreslås i Energimyndighetens promemoria. Branschorganisationen SPBI (Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet) avvisar den helt och hållet, men kan tänka sig att en mall tas fram för hur hållbarhetsinformation på frivillig basis ska presenteras på bolagens hemsidor. Energigas Sverige och Svebio välkomnar en obligatorisk hållbarhetsdeklARATION, och poängterar att informationen måste ut på pumpen för att deklARATIONEN ska fylla sitt syfte. St1 har en positiv grundinställning, men ser problem med att vid pumpen ange uppgifter som gäller bolagets försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år, istället för de droppar som faktiskt tankas. St1 förespråkar därför att information i standardiserad form endast ska finnas på respektive bolags hemsida.

Energigas Sverige anser att åtminstone de tre viktigaste ursprungsländerna för förnybar respektive fossil komponent bör anges på dekalen vid pumpen. Saknas information om ursprungsland till den fossila komponenten ska "ursprung okänt" anges. Svebio skriver under på att ursprungsland ska uppges ute vid pump för både förnybara och fossila drivmedelskomponenter.

I normalfallet kommer de deklarerade uppgifterna att gälla föregående års försäljning enligt promemorians förslag. För att deklARATIONEN inte ska bli för baktung föreslår Energimyndigheten dock att drivmedelsleverantörer ska kunna marknadsföra nya drivmedel med deras aktuella klimatpåverkan, genom att deras beräkningsmodell offentliggörs. På liknande sätt menar Energigas Sverige att det borde vara möjligt att ange råvarans ursprung direkt när ett nytt drivmedel sätts på marknaden. Svebio vill gå ett steg längre och anser att man bör ta fram system som gör det möjligt att deklARERA *alla* drivmedels klimatnytta med aktuella uppgifter för innevarande år.

SPBI menar att en hållbarhetsdeklaration inte kommer att styra mot drivmedel med lägre klimatpåverkan. När reduktionsplikten införs kommer alla bolag enligt dem att lägga sig på samma maximalt tillåtna nivå för bensinens och dieselns klimatpåverkan. Skälet är, enligt SPBI, att det innebär en extra kostnad för bolagen att sänka klimatpåverkan mer än nödvändigt genom att öka andelen biodrivmedel ytterligare. Dessutom begränsas konsumentens valmöjligheter vid pumpen av den typ av bil hon har.

Både SPBI och St1 ifrågasätter om det är lagligt att ge information vid pumpen som inte exakt speglar det drivmedel som tankas där. St1 menar att detta kan strida mot marknadsföringslagen och konsumentköplagen och citerar i sitt remissvar utdrag ur dessa lagtexter. I marknadsföringslagen anförs bland annat anförs att marknadsföring inte får vara otydlig eller vilseledande. SPBI efterlyser en utredning kring de rättsliga betänkligheterna. Till dessa räknar de också ett stycke ur en bilaga till ett tilläggsdirektiv till EU:s bränslekvalitetsdirektiv, där det anges att de uppgifter om bränslenas ursprung som rapporteras av leverantörerna till medlemsstaterna ska vara konfidentiella.

#### *Gröna Bilisters kommentarer*

När det gäller det lagliga i att redovisa uppgifter som inte exakt speglar det drivmedel som tankas vid pumpen, så poängterar Gröna Bilister att det [måste framgå tydligt](#) på dekalen vid pumpen att denna motsvarar det aktuella bolagets försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år. Motsvarande redovisning gör elhandelsbolagen på alla fakturor. Denna redovisning speglar naturligtvis inte exakt de elektroner som farit genom kundens apparater föregående månad.

Gröna Bilister kan inte se att de stycken ur marknadsföringslagen och konsumentköplagen som citeras av St1 har direkt bäring på en hållbarhetsdeklaration vid pumpen där det tydligt framgår vad de deklarerade uppgifterna syftar på.

I Energimyndighetens regeringsuppdrag ingick att undersöka rättsläget för en hållbarhetsdeklaration av drivmedel. Energimyndigheten har inte redovisat några rättsliga hinder i sin promemoria. De har inte nämnt några konflikter med svensk lagstiftning eller EU-lagstiftning.

Under Gröna Bilisters [Almedalsseminarium sommaren 2017](#) om hållbarhetsdeklaration nämnde dock Karin Svensson Smith (Mp) att tveksamheter dykt upp på regeringskansliet huruvida det är förenligt med EU-rätten att redovisa drivmedlens ursprungsländer vid pumpen. Gröna Bilister bad därför Tobias Gustavsson, politisk sakkunnig hos miljöminister Karolina Skog, att undersöka saken. Enligt honom ansåg inte juristerna på regeringskansliet att så skulle vara fallet.

Gröna Bilisters tolkning av den skrivning om sekretess i direktiv (EU) 2015/652 som SPBI citerar är att det inte går att kräva, med stöd i detta direktiv, att drivmedelsbolagen lämnar ut information om ursprungsländer. Detta bör dock inte hindra att det införs nya regelverk som kräver att bolagen offentliggör dessa uppgifter, till exempel en förordning om hållbarhetsdeklaration om drivmedel. Drivmedelsbolagen redovisar redan i allt högre grad dessa ursprungsländer på hemsidor och i årsrapporter – något som Gröna Bilister applåderar!



**Bilbranschen**

[\(BIL Sweden\)](#)

BIL Sweden är positiva till att miljöinformation om drivmedel ges på Konsumentverkets hemsida och på drivmedelsleverantörernas hemsidor. De stöder dock inte den utformning på sådan information som föreslås i Energimyndighetens promemoria. Bland de skäl BIL Sweden anger för detta kan nämnas att en deklaration vid macken inte kommer att beskriva det aktuella drivmedlet i pumpen utan motsvara årsmedelvärden för föregående år. De menar också att en sådan deklaration inte kommer att vara avgörande för kundens val.

## Remissvar i alfabetisk ordning

### 2030-sekretariatet

[Direktlänk till remissvar](#)

2030-sekretariatet är positivt till förslaget att hållbarhetsdeklarera drivmedel. De anser att såväl klimatpåverkan som ursprungsländer och råvaror bör redovisas direkt vid pumpen eller laddstationen.

*”Energimyndigheten menar att information i första hand skall vara tillgänglig via leverantörernas hemsidor. Detta vänder vi oss skarpt emot. Det finns oss veterligen inga bra exempel där konsumentinformation via en hemsida haft samma effekt som märkning på produkten eller som i detta fall direkt vid pumpen. Om den avskräckande cigarettmärkningen bara hade skett via tobaksbolagens hemsida hade effekten inte varit samma som dagens märkning.”*

2030-sekretariatet föreslår att åtminstone de tre viktigaste ursprungsländerna och råvarorna anges vid pumpen, medan samtliga ursprungsländer och råvaror redovisas på hemsidorna enligt Energimyndighetens förslag. De har svårt att acceptera att fossila drivmedel ibland inte går att spåra.

*”För fossila drivmedel är ursprungsmärkningen svår, även om vi noterar att det för en annan av världens mest internationellt handlade råvara - kaffe - är relativt lätt att hålla reda på ursprungsland och mer detaljer än så. Men vi ser ett värde också i att det för fossilt ibland kan behöva stå ’ursprungsland okänt’, vilket i sig är en värdefull konsumentinformation.”*

2030-sekretariatet stöder promemorians förslag att redovisningen ska utgå från massbalansprincipen och gälla föregående års försäljning enligt bolagens redovisning till Energimyndigheten. De skriver också under på förslaget på att el ska innefattas i kravet på hållbarhetsdeklaration.

De avråder från att samordna hållbarhetsdeklarationen från infrastrukturdirektivets kommande märkningskrav, vars avsikt är att göra det lättare för kunden att skilja olika drivmedel åt och välja rätt drivmedel till sitt fordon. Skälet som 2030-sekretariatet anför är att det är oklart när detta direktiv träder i kraft. Att göra sig beroende av infrastrukturdirektivet skulle därför kunna försena införandet av hållbarhetsdeklarationen, vilket vore olyckligt.

2030-sekretariatet ser en viss motsättning mellan en obligatorisk hållbarhetsdeklaration och frivilliga miljömärkningar. De menar att man kan behöva införa en regel som säger att bolagen inte får fästa en frivillig miljömärkning inom ett visst avstånd från den obligatoriska hållbarhetsdeklarationen.

Slutligen betonar 2030-sekretariatet att en svensk hållbarhetsdeklaration bör vara harmonierad med EU:s regelverk. De rapporterar också att EU-kommissionens generaldirektorat för energi visat intresse för det svenska initiativet.

### BIL Sweden

[Direktlänk till remissvar](#)

BIL Sweden är positiva till att miljöinformation om drivmedel ges på Konsumentverkets hemsida och på drivmedelsleverantörernas hemsidor. De stöder dock inte den utformning på sådan information som föreslås i Energimyndighetens promemoria.

Bland de skäl BIL Sweden anger för detta kan nämnas att en deklaration vid macken inte kommer att beskriva det aktuella drivmedlet i pumpen utan motsvara årsmedelvärden för föregående år. De menar också att en sådan deklaration inte kommer att vara avgörande för kundens val. Det avgörande för att minska transportsektorns klimatpåverkan är enligt BIL Sweden ekonomiska styrmedel och regleringar, som den kommande reduktionsplikten.

BIL Sweden gör också ett par formella invändningar. De påtalar att Energimyndighetens promemoria hänvisar till en utgången version av EU:s energimärkningsdirektiv. BIL Sweden menar också att alla drivmedelskvaliteter inte skulle omfattas av det föreslagna kravet på hållbarhetsdeklaration eftersom promemorian hänvisar till drivmedelslagen, som inte omfattar fordonsgas eller el.

#### *Gröna Bilisters kommentarer*

Att promemorian hänvisar till en föråldrad version av EU:s energimärkningsdirektiv är irrelevant i sammanhanget. Energimyndighetens promemoria hänvisar till detta direktiv enbart som inspiration, och för att göra klart att det inte är tillåtet att använda samma grafiska utformning för att visa ett drivmedels klimatpåverkan som för att visa en varas energiförbrukning.

[Drivmedelslagen](#) definierar ett drivmedel som ”ett bränsle som är avsett för motordrift eller energi i annan form som också är avsedd för motordrift”. Både fordonsgas och el omfattas av denna definition. Biodrivmedel definieras som ”ett vätskeformigt eller gasformigt bränsle som är framställt av biomassa och avsett för motordrift”. Biogas omfattas uppenbarligen av denna definition. Både flytande och gasformiga drivmedel omfattas av rapporteringskravet enligt 20 §. Däremot stämmer det att det ännu inte finns några tydliga och konsekventa regler i Drivmedelslagen eller i andra regelverk för hur el ska rapporteras. Gröna Bilister har [efterlyst detta](#) i flera sammanhang.

I vilket fall som helst är Energimyndighetens avsikt att alla drivmedel inklusive el ska omfattas av kravet på hållbarhetsdeklaration: ”De drivmedel som omfattas föreslås vara samma som omfattas av drivmedelslagen. Vilket avser samtliga drivmedelskvaliteter och alternativa drivmedel inklusive el.”

## **Energigas Sverige**

### [Direktlänk till remissvar](#)

Energigas Sverige är positiva till en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel. De betonar att informationen måste finnas väl synlig ute vid pumpen såväl som på bolagens och Energimyndighetens hemsidor. Annars uppfyller inte förslaget sitt syfte att tillhandahålla lättillgänglig konsumentinformation.

Energigas Sverige anser att åtminstone de tre viktigaste ursprungsländerna för förnybar respektive fossil komponent bör anges på dekalen vid pumpen. Saknas information om ursprungsland till den fossila komponenten ska ”ursprung okänt” anges. Energigas Sverige anser att det är möjligt att ange råvarans ursprung direkt när ett nytt drivmedel sätts på marknaden; man behöver alltså inte vänta tills rapporteringen skett till Energimyndigheten året därpå.

Däremot menar Energigas Sverige att märkning enligt Infrastrukturdirektivet bör ske separat, för att inte stjäla plats på hållbarhetsdeklarationen som kan användas till att ange ursprungsländer.

Systemet för hur ett drivmedels klimatpåverkan rapporteras till Energimyndigheten har brister, enligt Energigas Sverige. Tillverkning av biogas kräver mycket elenergi. Även om förnybar el med ursprungsgarantier används så ska dess klimatpåverkan redovisas som Nordisk elmix. Detta missgynnar biogas jämfört med el som drivmedel, eftersom förnybar el vid laddstationen kan redovisas som om den inte påverkar klimatet alls. Energigas Sverige anser ändå att det är acceptabelt att klimatpåverkan på hållbarhetsdeklarationen redovisas enligt rapporteringen till Energimyndigheten. En utvärdering bör dock göras inom ett eller två år.

Energigas Sverige är positiva till en utökad särredovisning av olika saluförda drivmedelskvaliteter enligt promemorians förslag.

#### *Gröna Bilisters kommentarer*

Gröna Bilister instämmer i Energigas Sveriges kritik av de svenska och europeiska reglerna för beräkning av klimatpåverkan från el som används i drivmedelssammanhang. Vi har nyligen föreslagit ett bättre system för att beräkna elens klimatpåverkan vid tillverkning av drivmedel i ett [remissvar](#) kring förändrade föreskrifter om hållbarhetskriterier.

### **Gröna Bilister**

[Direktlänk till remissvar](#)

Gröna Bilister är positiva till en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel. Vi ser det som helt avgörande att informationen kommer ut på pumpen för att den ska uppfylla sitt syfte att ge oss konsumenter chansen att utöva vår konsumentmakt att styra utbudet av drivmedel i hållbar riktning. Dekalen vid pumpen bör visa såväl klimatpåverkan som översiktlig information om råvaror och ursprungsländer. Mer heltäckande information om råvaror och ursprungsländer bör finnas både på Energimyndighetens och på drivmedelsbolagens hemsidor.

Det är viktigt att klimatpåverkan redovisas på ett tilltalande och lättförståeligt sätt vid pumpen. Gröna Bilister föreslår redovisning i form av en stiliserad termometer med kategorier i olika färger.

Hög klimatpåverkan



Låg klimatpåverkan



En fullständig beskrivning av Gröna Bilisters förslag på utformning av dekal vid pumpen ges på [vår hemsida](#).

### **Kommerskollegium**

[Direktlänk till remissvar](#)

Kommerskollegium verkar för fri rörlighet av varor och tjänster inom EU. De ansvarar bland annat för att anmäla förslag på nya tekniska krav till EU-kommissionen. De bedömer att de förslag som förs fram i Energimyndighetens promemoria inte motsvarar nya tekniska krav, och att de därför inte behöver anmälas till EU.

### **Konsumentverket**

[Direktlänk till remissvar](#)

Konsumentverket är positivt till en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel. Myndigheten anser att den bör ta formen av en dekal vid pump. Här bör drivmedlets klimatpåverkan redovisas, samt översiktlig information ges om dess råvaror och ursprungsländer, med hänvisning till fullständig information på Energimyndighetens och på respektive drivmedelsbolags hemsidor.

### **Miljömärkning Sverige AB**

[Direktlänk till remissvar](#)

Miljömärkning Sverige ansvarar bland annat för märket Svanen, som kan tilldelas hållbara flytande och gasformiga drivmedel. De är positiva till att branschen genomlysas och stöder promemorians förslag att information ges om drivmedlens klimatpåverkan, ursprung och råvaror på Energimyndighetens eller bolagens hemsidor. Miljömärkning Sverige anser dock att förslaget på deklaration vid pumpen innehåller för mycket information, och att denna information dessutom riskerar att vilseleda konsumenten eftersom den inte ger en heltäckande bild av drivmedlets miljöpåverkan.

Miljömärkning Sverige anser vidare att det är olyckligt att använda ordet ”märkning” om en hållbarhetsdeklaration vid pumpen av den typ Energimyndigheten föreslår. Detta ordval riskerar att leda till sammanblandning med frivilla miljömärkningar av typ I med tredjepartskontroll, som avser att ge en kvalitetsstämpel i helhetsperspektiv av den märkta varan eller tjänsten.

#### *Gröna Bilisters kommentarer*

När det gäller ordval håller Gröna Bilister i princip med Miljömärkning Sverige. Den hållbarhetsdeklaration av drivmedel som föreslås i Energimyndighetens promemoria motsvarar en miljövarudeklaration av typ III (ISO 14025), vilket inte ska förväxlas med en miljömärkning av typ I (ISO 14024), där produkten måste uppfylla vissa krav för att få bära märkningen.

Syftet med dessa två slag av märkningar är olika. I bästa fall kompletterar de varandra när det gäller att ge konsumenten fullgod vägledning när det gäller att göra hållbara val.

Naturskyddsföreningen gör ett liknande påpekande om ordval i sitt remissvar (se nedan).

## Motormännens riksförbund

[Direktlänk till remissvar](#)

Motormännen ser enbart fördelar med en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel. De anser att den bör finnas tillgänglig i direkt anslutning till pumpen. Motormännen för fram idén att på varje pump bör en och samma dekal deklarerat klimatprestanda och innehåll för alla drivmedel som säljs på stationen. På så vis ges alla konsumenter kunskap om för och nackdelar med olika drivmedel, vilket till exempel kan ge vägledning i valet av nästa bil. Motormännen påpekar också att ett sådant system skulle minimera arbetsbördan för drivmedelsbolagen, eftersom samma dekal fästs på alla pumpar.

Motormännen önskar en tydligare mnemonik för att visa klimatpåverkan än i det förslag som ges i Energimyndighetens promemoria. De föreslår att samma system som för energimärkning används, med bokstavskategorier och liggande staplar från rött till grönt i olika längder.

### *Gröna Bilisters kommentarer*

Det är tyvärr inte tillåtet att kopiera energimärkningens utformning för annan typ av märkning, vilket Energimyndigheten klargör i sin promemoria. Gröna instämmer dock i Motormännens åsikt att en tydligare mnemonik behövs. Vi föreslår en stiliserad termometer med färgfält från grönt till rött och bokstavskategorier, i enlighet med skissen ovan.

## Naturskyddsföreningen

[Direktlänk till remissvar](#)

Naturskyddsföreningen ansvarar bland annat för märkningen Bra Miljöval, som kan tilldelas drivmedel som till största del är förnybara. Naturskyddsföreningen är i huvudsak mycket positiv till det förslag på hållbarhetsdeklaration av drivmedel som förs fram i Energimyndighetens promemoria. De poängterar att informationen om klimatpåverkan, ursprungsländer och råvara bör finnas ute vid pumpen, med möjlighet att fördjupa sig på en webbsida. De föredrar att informationen från alla drivmedelsbolag samlas på en och samma webbsida, så att konsumenten lättare kan göra jämförelser.

Mer specifikt önskar Naturskyddsföreningen att skalan för klimatpåverkan i Energimyndighetens förslag på dekal vid pumpen vänds upp och ned, så att hög klimatpåverkan visas högst upp (rött) och låg klimatpåverkan längst ned (grönt). De anser också att ett det för icke-spårbar fossil drivmedelskomponent bör stå att ursprunget är okänt. Vidare föreslår Naturskyddsföreningen att det reserveras plats på dekalen på pumpen för frivilliga hållbarhetsmärkningar. På det viset kan fler aspekter av drivmedlets hållbarhet föras in i deklARATIONEN, till exempel den sociala dimensionen, vilket gör det lättare för konsumenten att göra en helhetsbedömning av drivmedlet.

Liksom Miljömärkning Sverige poängterar Naturskyddsföreningen skillnaden mellan miljömärkning av typerna I och III (se Miljömärkning Sveriges remissvar ovan). Den märkning som diskuteras i Energimyndighetens promemoria är av typ III. För att undvika sammanblandning föreslår Naturskyddsföreningen att denna benämns "deklaration" snarare än "märkning".

*Gröna Bilisters kommentarer*

Naturskyddsföreningens förslag att vända skalan på klimatpåverkan upp och ned överensstämmer med Gröna Bilisters förslag att klimatpåverkan ska visas i form av en stiliserad termometer (se bild ovan.)

Se Gröna Bilisters kommentarer under Miljömärkning Sveriges remissvar när det gäller olika typer av miljömärkning.

**Naturvårdsverket**[Direktlänk till remissvar](#)

Naturvårdsverket är positivt till den typ av hållbarhetsdeklaration av drivmedel som föreslås i Energimyndighetens promemoria. De anser att krav ska ställas på att översiktlig information återfinns vid pump. Utöver klimatpåverkan bör denna information också omfatta huvudsakliga ursprungsländer. Den detaljerade hållbarhetsinformationen bör vara samlad, till exempel på Energimyndighetens webbplats, men också redovisas separat på leverantörernas egna webbplatser. Naturvårdsverket menar att detta åstadkommer en bättre tillgänglighet och jämförbarhet än om informationen endast redovisades på en av dessa platser. Vidare anser Naturvårdsverket att den närmare utformningen av hållbarhetsdeklarationen behöver testas mot konsumenter.

Naturvårdsverket bedömer att hållbarhetsinformationens närmare innehåll är beroende av den parallellt pågående översynen av rapporteringskraven enligt 20 § drivmedelslagen. Det gäller bland annat redovisningen av ursprungsländer, givet formuleringen i bränslekvalitetsdirektivet att dessa uppgifter ska vara konfidentiella.

Naturvårdsverket anser att kraven på hållbarhetsdeklaration av drivmedel löpande bör ses över i takt med att den tillgängliga informationen utvidgas och förbättras. Detta arbete kan lämpligen ske i de fora som redan etablerats med anledning av regeringsuppdraget "Smartare miljöinformation", där Naturvårdsverket, Energimyndigheten och andra aktörer samverkat.

*Gröna Bilisters kommentarer*

Se SPBI:s remissvar och Gröna Bilisters kommentarer till detta när det gäller den eventuellt konfidentiella naturen hos de inrapporterade uppgifterna om drivmedlens ursprungsländer.

**St1 Sverige AB**[Direktlänk till remissvar](#)

St1 är i grunden positiva till att hållbarhetsdeklarera drivmedel. De ser dock problem med att vid pumpen ange uppgifter som gäller bolagets hela försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år, eftersom det kan orsaka missförstånd. Kunden kan tro att uppgifterna gäller precis de droppar som tankas. St1 förespråkar istället standardiserad information på respektive bolags hemsida.

St1 menar att det kan strida mot marknadsföringslagen och konsumentköplagen att ange uppgifter på en pump som inte exakt speglar de droppar som kommer ur denna pump. De citerar i sitt remissvar stycken ur dessa lagtexter. I marknadsföringslagen anförs bland annat anförs att marknadsföring inte får vara otydlig eller vilseledande.

Vidare anser St1 att man inte bör ange procentandel förnybar energi på deklARATIONEN. Det är den sänkta klimatpåverkan som de förnybara drivmedlen ger upphov till som är det väsentliga att ge information om.

#### *Gröna Bilisters kommentarer*

När det gäller det lagliga i att redovisa uppgifter som inte exakt speglar det drivmedel som tankas vid pumpen, så poängterar Gröna Bilister att det [måste framgå tydligt](#) på dekalen vid pumpen att denna motsvarar det aktuella bolagets försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år. Motsvarande redovisning gör elhandelsbolagen på alla fakturor. Denna redovisning speglar naturligtvis inte exakt de elektroner som farit genom kundens apparater föregående månad.

Gröna Bilister kan inte se att de stycken ur marknadsföringslagen och konsumentköplagen som citeras av St1 har direkt bäring på en hållbarhetsdeklaration vid pumpen där det tydligt framgår vad de deklarerade uppgifterna syftar på.

## **Svebio**

### [Direktlänk till remissvar](#)

Svebio välkomnar den typ av hållbarhetsdeklaration av drivmedel som föreslås i Energimyndighetens promemoria. De ser det som självklart att informationen ska finnas vid pumpen, och anser att ursprungsland ska uppges för både förnybara och fossila drivmedelskomponenter. Till skillnad från Energimyndigheten menar Svebio att klimatpåverkan bör anges som procentuell klimatnytta jämfört med fossilt alternativ, snarare än som utsläpp per energienhet drivmedel.

Svebio anser vidare att man bör ta fram system som gör det möjligt att deklarerar alla drivmedels klimatnytta med aktuella uppgifter för innevarande år. Enligt förslaget i promemorian sker deklARATIONEN i normalfallet släpande med föregående års uppgifter enligt bolagens rapportering till Energimyndigheten. Bolagen ska dock kunna marknadsföra *nya* drivmedel så fort de introduceras med deras aktuella klimatpåverkan, genom att Energimyndigheten tillhandahåller sin beräkningsmetodik.

Svebio anser el *inte* ska omfattas av kravet på hållbarhetsdeklaration i ett första skede. Frågan hur elens klimatpåverkan ska bedömas bör utredas vidare.

## **Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet**

### [Direktlänk till remissvar](#)

Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) avvisar en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel av den typ som Energimyndigheten föreslår. De anser att drivmedelsbolagen ska fortsätta att lämna information på frivillig basis om sina drivmedels klimatpåverkan och ursprung på sina hemsidor, möjligtvis enligt en mall som de tar fram i samarbete med Energimyndigheten.



Som skäl anför de bland annat att de deklarerade uppgifterna på drivmedelsstationen inte ger en korrekt beskrivning av det drivmedel som faktiskt tankas, eftersom deklarationen kommer att motsvara medelvärden för bolagets hela försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år. SPBI menar också att konsumentens valmöjligheter vid pumpen begränsas av den typ av bil hon har, varför deklarationens styrande effekt blir liten. Dessutom menar SPBI att när reduktionsplikten införs kommer alla bolag att lägga sig på samma maximalt tillåtna nivå för bensinens och dieselnas klimatpåverkan. Skälet är, enligt SPBI, att det innebär en extra kostnad för bolagen att sänka klimatpåverkan mer än nödvändigt genom att öka andelen biodrivmedel ytterligare. En klimatdeklaration skulle därför bara spegla de lagstadgade nivåerna och skulle inte kunna användas för att skilja ett bolag från ett annat. Av dessa skäl menar SPBI att konsumentnyttan av en hållbarhetsdeklaration inte står i proportion till den administrativa kostnaden för bolagen.

SPBI menar liksom BIL Sweden att alla drivmedel inte kommer att omfattas av kravet på en obligatorisk hållbarhetsdeklaration enligt Energimyndighetens förslag, eftersom detta hänvisar till drivmedelslagen. SPBI menar att exempelvis biogas och el inte omfattas av drivmedelslagen.

Utöver dessa invändningar framför SPBI också rättsliga betänkligheter, och efterlyser en utredning kring dessa. Dessa betänkligheter rör främst sekretessen kring de uppgifter drivmedelsbolagen rapporterar in till Energimyndigheten, som kommer att ligga till grund för hållbarhetsdeklarationen. SPBI citerar i detta sammanhang ett stycke ur ett tilläggsdirektiv [(EU) 2015/652] till bränsle kvalitetsdirektivet.

*”De uppgifter som samlas in och rapporteras av leverantörerna till medlemsstaterna om bränslenas ursprung ska vara konfidentiella, men detta får inte hindra kommissionens offentliggörande av allmän information eller information i sammanfattad form som inte innehåller uppgifter om enskilda företag.”*

SPBI ifrågasätter också om det är lagligt att ge information vid pumpen som inte exakt speglar det drivmedel som tankas där.

#### *Gröna Bilisters kommentarer*

När det gäller frågan om promemorians hänvisning till drivmedelslagen innebär att vissa drivmedel inte skulle omfattas av kravet på hållbarhetsdeklaration hänvisar vi till Gröna Bilisters kommentarer under BIL Swedens remissvar.

I Energimyndighetens regeringsuppdrag ingick att undersöka rättsläget för en hållbarhetsdeklaration av drivmedel. Energimyndigheten har inte redovisat några rättsliga hinder i sin promemoria. De har inte nämnt några konflikter med svensk lagstiftning eller EU-lagstiftning.

Under Gröna Bilisters [Almedalsseminarium sommaren 2017](#) om hållbarhetsdeklaration nämnde dock Karin Svensson Smith (Mp) att tveksamheter dykt upp på regeringskansliet huruvida det är förenligt med EU-rätten att redovisa drivmedlens ursprungsländer vid pumpen. Gröna Bilister bad därför Tobias Gustavsson, politisk sakkunnig hos miljöminister Karolina Skog, att undersöka saken. Enligt honom ansåg inte juristerna på regeringskansliet att så skulle vara fallet.

Gröna Bilisters tolkning av den skrivning om sekretess i direktiv (EU) 2015/652 som SPBI citerar är att det inte går att kräva, med stöd i detta direktiv, att drivmedelsbolagen lämnar ut information om

ursprungsländer. Detta bör dock inte hindra att det införs nya regelverk som kräver att bolagen offentliggör dessa uppgifter, till exempel en förordning om hållbarhetsdeklaration om drivmedel. Drivmedelbolagen redovisar redan i allt högre grad dessa ursprungsländer på hemsidor och i årsrapporter – något som Gröna Bilister applåderar!

I fråga om det lagliga i att redovisa uppgifter som inte exakt speglar det drivmedel som tankas vid pumpen, så poängterar Gröna Bilister att det måste framgå tydligt på dekalen vid pumpen att denna motsvarar det aktuella bolagets försäljning av det aktuella drivmedlet föregående år. Motsvarande redovisning gör elhandelsbolagen på alla fakturor. Denna redovisning speglar naturligtvis inte exakt de elektroner som farit genom kundens apparater föregående månad.

## Trafikverket

[Direktlänk till remissvar](#)

Trafikverket är positivt till en hållbarhetsdeklaration av drivmedel av den typ som föreslås i Energimyndighetens promemoria. Informationen bör finnas tillgänglig visuellt i någon form på tankstationen. I annat fall bedömer Trafikverket att den får begränsat genomslag. Informationen bör också ges digitalt på de enskilda bolagens hemsidor. Uppgifter för alla bolag bör också samlas på ett och samma ställe, till exempel på Energimyndighetens hemsida, för att konsumenterna lättare ska kunna göra jämförelser. Trafikverket för fram idén att informationen kan ges på macken via en QR-kod, eller på kvittot efter avslutad tankning.

Trafikverket ser en viss risk att informationen som ges på en hållbarhetsdeklaration kommer att misstolkas. Till exempel är det inte uppenbart för alla konsumenter att en deklarerad uppgift om klimatpåverkan per energienhet drivmedel inte kan översättas direkt till klimatpåverkan per körd sträcka. Det finns också en risk att vissa konsumenter blandar ihop en uppgift om att HVO-diesel har mycket låg klimatpåverkan med ett påstående om att den ger upphov till mycket små hälsovådliga avgasutsläpp.

## Transportstyrelsen

[Direktlänk till remissvar](#)

Transportstyrelsen är positiv till att det ställs krav på att bolagen informerar oss konsumenter om drivmedlens klimatpåverkan, ursprung och råvaror. För att informationen ska komma alla till del bedömer Transportstyrelsen att det är nödvändigt att information förs ut på drivmedelsstationerna.

Myndigheten anser dock att den dekal som föreslås i Energimyndighetens promemoria är för komplex. Istället för en dekal vid varje pump skulle det på varje station kunna finnas en sammanställning av alla drivmedel som säljs och deras hållbarhetsegenskaper. Detta skulle också minska arbetsbördan för drivmedelsbolagen. En sådan sammanställning kan kombineras med en mobilapplikation som ger ytterligare information.

Transportstyrelsen bedömer att hållbarhetsinformation för alla bolags drivmedel bör samlas på Energimyndighetens webbplats. På detta sätt blir det enklare för konsumenten att göra jämförelser. Dessutom bör varje enskilt bolag deklarerera sina drivmedel på sin egen webbplats.

Vidare anser Transportstyrelsen att det är bra att bolagen ges möjlighet att marknadsföra nya drivmedel genom att ange deras aktuella klimatnytta så som den beräknas av Energimyndigheten, så att bolagen slipper vänta in den släpande deklARATIONEN från föregående år. Transportstyrelsen tillstyrker därmed promemorians förslag att Energimyndigheten ska publicera sin beräkningsmetod.

Transportstyrelsen avstyrker däremot förslaget att från början harmoniera hållbarhetsdeklarationen med drivmedelsmärkningen enligt EU:s infrastrukturdirektiv. Avsikten med denna märkning är att tydligt visa för konsumenten vilka saluförda drivmedel som går att tanka i deras fordon. Eftersom detaljerna i detta märkningskrav inte är fastlagda skulle det antingen kunna fördröja hållbarhetsdeklarationen eller leda till en felaktig märkning. Transportstyrelsen ser dock gärna samordning på längre sikt.