

Stockholm 2017-10-13

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten

Remiss av promemoria från Statens energimyndighet – Miljöinformation om drivmedel; DNr: M2017/01118/K1

SPBI har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande synpunkter:

Sammanfattning

SPBI avvisar det krav som Energimyndigheten föreslår skall införas på drivmedelsleverantörerna att tillhandahålla miljöinformation om samtliga saluförda drivmedel till konsument.

SPBI tillstyrker till att lämna information på frivillig basis på exempelvis på medlemsföretagens hemsidor.

Sådan information lämnas redan idag av flera av drivmedelsföretagen. Man kan tillsammans med Energimyndigheten utveckla en mall hur sådan information kan se ut. På stationerna kan då anges en hänvisning för ytterligare information till drivmedelsbolagens hemsidor.

1. Märkningen på station kommer aldrig att stämma med vad kunden verkligen tankar. SPBI ställer sig frågande till hur förslaget förhåller sig till lagstiftning kring konsumentinformation och hur bl.a. Konsumentverket ställer sig till att lagstiftning ställer krav på aktörer att lämna information som man vet inte är korrekt då kunden gör sitt val.
2. Konsumentens valmöjlighet vid pump är begränsad. Har man en bilsbil kan man inte välja att köpa dieselbränsle bara för att den har en lägre klimatpåverkan. Denna typ av information skall lämpligen finnas där fordonet säljs. Det är vid försäljningstillfället som fordonets energiförbrukning avgörs för de kommande ca 17 åren.
3. Reduktionsplikten för bensin och diesel kommer sannolikt innebära att samtliga aktörer har samma växthusprestanda som lagstiftningen fastställer om målet har uppfyllts genom biodrivmedel. Det medför att informationen till kund uppgår till den nivå som riksdagen fastställt.

4. Reduktionsplikten innebär ett krav på drivmedelsleverantören att uppfylla reduktionspliktskravet för bensen- respektive dieselpoolen som helhet för hela landet för kalenderåret. Det ger aktörerna frihet att välja var, när och vilka volymer som biodrivmedlen blandas in i bensen och dieselbränslet. Det kan precis som idag innebära att det i vissa delar av landet, av logistiska eller andra skäl, har högre andel av biodrivmedel medan andra har lägre andel biodrivmedel i drivmedlet. Vilket innebär att informationen på pump sannolikt inte kommer vara korrekt för den sålda litern utan mer representera ett genomsnitt i landet.
5. Eftersom informationen om växthusgasprestandan för ett företags drivmedel utgörs av genomsnittet i drivmedlet under året innan kommer informationen på företagets alla egna pumpar utgöras av samma information för respektive drivmedel. Därför är det mer kostnadseffektivt att företagets växthusgasprestanda i så fall anges på företagets hemsida. De gör det också lättare för konsumenten att göra valet via drivmedelsleverantörens hemsidor om denna aspekten är avgörande för konsumentens val av drivmedelsleverantör.
6. Depåsamarbetena mellan medlemsföretagen har utvecklats under åren och är omfattande. Antalet depåer har minskat samtidigt som transporterna har effektiviserats och minskat. Ett få antal depåer innebär dock en något minskad flexibilitet och huruvida möjligheter för alla bolag att få tillgång till hög andel förnybart på alla depåer är inte säkert. Andelen förnybart kan därför variera för bolagen i olika områden beroende på tillgängligheten av förnybara inblandningskomponenter. Vilket återigen innebär att informationen på pump sannolikt inte kommer vara korrekt för den sålda litern mer utan representera ett genomsnitt i landet.
7. Branschen tvingas att minska inblandningen av vissa biodrivmedel i framförallt diesel vintertid för att säkerställa godtagbara köldegenskaper. Vilket är viktigt av säkerhetsskäl och ett viktigt kundkrav. Inblandningen kommer således att variera över året. Det innebär att en information på pump inte kommer att vara korrekt under året.
8. SPBI efterlyser en utredning och slutsats kring frågan om förslaget i förhållande till EU-rätten.
9. SPBI efterlyser en utredning och slutsats kring förslaget i förhållande till såväl nationella som EU-rättsliga sekretesslagar.
10. Förslaget inkluderar inte alla drivmedel.

11. SPBI menar att den nytta en konsument får ut av förslaget inte på något sätt står i proportion till den administrativa kostnaden.
12. PM:en saknar konsekvensbeskrivning.

Synpunkter i detalj på promemorian Miljöinformation

2.1 Uppdraget

EU rätten

Enligt direktiven skall utredningen bedöma hur ett sådant krav följer EU rätten. PM innehåller inte en sådan bedömning. Då PM föreslår att denna information skall baseras på den information som tas in via drivmedelslagens rapportering som måste följa direktivet 2015/652/EU innebär det att i bilaga I, del 2, punkt 2 anges också följande om hur de inrapporterade uppgifterna får hanteras av medlemsstaten:

”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.”

Energimyndigheten sammanställer uppgifterna från denna rapportering och rapporterar till EU men gör också en årlig svensk rapport om drivmedel (ER 2017:12). Den är dock i summerad form över aktörer i Sverige – vilket egentligen inte enligt direktivet 2017/652/EU är tillåtet. SPBI anser dock att denna rapport är bra. SPBI menar att detta omöjliggör användningen av den informationen för annat syfte än rapportering till Kommissionen. SPBI saknar en analys av hur detta förslag till krav på miljöinformation stämmer med EU rätten.

Sekretessregler

Kan man kräva att aktörer tvingas ange ursprung på varor och redovisa per företag? SCB tillämpar sekretess och frågan är hur den föreslagna miljöinformationen harmoniserar med sekretessregelverket. SPBI anser att detta bör utredas.

2.3 Bakgrund

Här anger Energimyndigheten att informationskrav har efterfrågats av branschen. SPBI menar att någon sådan efterfrågan om bestämmelser kring informationskrav inte efterfrågats av branschen. Tvärtom har branschen tydligt uttalat sitt motstånd mot konsumentinformation till konsument på pump med argument som återfinns i detta remissvar. Branschen har förespråkat att aktörerna på eget initiativ kan ge information via sina hemsidor.

3.1 Bränslekvalitetsdirektivet och drivmedelslagen

Samtliga levererade drivmedelskvaliteter kan räknas in.

Om detta skall genomföras skall samtliga levererade drivmedelskvaliteter räknas in oavsett om de finns med i drivmedelslagen eller inte. Bl.a. finns inte biogas och el med i drivmedelslagen och måste också inkluderas.

Massbalans

Massbalans innebär att alla kundsegment ingår i respektive drivmedelsvärden. Dvs inte bara de som säljs vid drivmedelsstationer. Här kan man, om det tillåts att rapportera flera olika kvaliteter, av exempelvis dieselbränsle allokera biodrivmedelsvolym till stationsnätet genom att kalla det vid ett annat namn. Under 3.1. nämns att två olika dieselbränslen MK1 med olika inblandning av biodrivmedel skall rapporteras under en och samma kvalitet Mk1 diesel. Detta anser SPBI är korrekt och det ska inte vara möjligt att rapportera olika kundsegment för sig och därmed allokera efter eget val bäst prestanda. Massbalans är nödvändigt att använda per drivmedelskvalité. Det finns annars en stor risk för att rapporteringen på pump blir vilseledande och för optimistisk gällande andelen förnybart då företag kan välja att allokera biodrivmedelsvolym till stationsmarknaden. Se även under punkt 4.2 nedan.

Sid 9, 2:a stycket

Att bensin och diesel uppfyller tvingande standarder tillses av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen tillsyn över bensin och diesel omfattar de parametrar som ingår i bränslekvalitetsdirektivet och inte hela standarderna. En standard är inte en tvingande lagstiftning utan drivmedelsbolagen uppfyller dessa för att säkerställa funktionen på den svenska marknaden.

3.4 Förslag om reduktionsplikt för bensin och diesel

Sid 11, 2:a stycket

Uppfyllandet av reduktionsplikten ska ske för totala leveranser av bensin och diesel per kalenderår. Det kommer därför att vara möjligt för leverantörer att saluföra olika typer av bensin och diesel med olika andelar förnybart och växthusgasutsläpp. Miljöinformation om drivmedel kan därför ha en betydelse även om en reduktionsplikt införs.

Resonemanget är inte relevant. Vid en reduktionsplikt kommer en högre andel av biodrivmedel till en specifik kund eller geografiskt område innebära en lägre andel biodrivmedel hos annan kund eller annan del av landet. Reduktionsplikten gäller för bensin respektive dieselpoolen i hela landet och under ett kalenderår. Dessutom kommer g CO₂ eq/MJ värdet vara samma för respektive drivmedel för alla aktörer om måluppfyllnaden åstadkommit genom biodrivmedel.

4. Förslag till utformning av ett krav på miljöinformation om drivmedel

De drivmedel som omfattas föreslås vara samma som omfattas av drivmedelslagen. Vilket avser samtliga drivmedelskvaliteter och alternativa drivmedel inklusive el.

Genom denna avgränsning kommer inte biogas, LPG, fordonsgas och el att omfattas då dessa inte omfattas av drivmedelslagen. SPBI anser att om detta skall genomföras måste alla transportdrivmedel som tillhandahålls till konsument omfattas av kravet.

4.1 Principer om massbalans

Ett informationskrav bör inte utformas så att det ställer krav på rapportering av uppgifter utan att beakta massbalansen, eftersom detta skulle försvåra den effektiva hanteringen av drivmedelsdepåer och gasnät.

SPBI anser att det är bra att depåsamarbetsproblematiken uppmärksammas och anser att detta är en viktig princip som måste följas.

4.2 Underlag till miljöinformationen

Istället ska leverantörerna vid rapportering särredovisa uppgifter för alla sina saluförda drivmedel, inklusive de som faller inom en specifikation enligt drivmedelslagen. Det kan exempelvis vara en diesel med en högre inblandning av HVO. Drivmedlet ska rapporteras under det namn som drivmedlet saluförs mot konsument.

Denna skrivning stämmer inte med vad som föreslogs under punkten 3.1. sid 8, 2:a stycket.

Som ett exempel levereras två alternativa dieslar MK1, en med upp till 25 procent HVO och en med upp till 50 procent, där båda saluförs som diesel och uppfyller specifikationen för diesel. Vid rapportering enligt drivmedelslagen så rapporteras de båda alternativa dieslarna under samma kvalitet, diesel MK1.

Se resonemang under Massbalans ovan.

Sid 13, sista stycket

För el levererat som drivmedel föreslås att om leverantörer kan visa, med hjälp av ursprungsgarantier, att viss produktionsmix av el har levererats så ska växthusgasutsläppen beräknas utifrån den.

Detta stämmer inte mot det krav på redovisning av el som föreskrivs enligt direktivet 2015/652/EU vilket skulle kräva en separat redovisning jämfört med det som är kravet i drivmedelslagens rapportering.

Även Energimyndighetens resonemang om rapportering av E5 och E10 leder till en ökad administrativ börda jämfört med den rapportering som krävs enligt bränslekvalitetsdirektivet.

SPBI anser att detta leder till en ökad administration som inte kan accepteras.

4.2.1 Uppgifter om råvaror och ursprung

Under detta stycke förs ett resonemang om svensk produktion av drivmedel och hur en allokering bör göras.

De råvaror som allokeras till drivmedel som används inom landet kommer att fördelas ut på respektive raffinaderis produktion över hela året.

Då en stor del av de drivmedel som används i Sverige (ca 60%) inte produceras i Sverige kommer detta att bli direkt felaktigt då det inte finns något krav på att ange råvaror vid införsel/import av drivmedel. Energimyndigheten föreslår då en informationsplikt av vilken typ av råolja som använt som använts för produktion av importerade fossila drivmedel. Det är normalt inte möjligt för ett drivmedelsbolag som köper drivmedel utanför Sverige att få tillgång till denna uppgift. Detta är inte heller något krav enligt drivmedelslagens rapportering enligt direktivet 2015/652/EU vilket då skulle bli, om det ens vore möjligt, ytterligare en administrativ börda. SPBI avvisar detta förslag.

5. Information mot konsument

Energimyndigheten föreslår att informationen om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp samt ingående råvaror och ursprung i första hand ska tillgängliggöras för konsumenter via leverantörernas hemsidor.

Flera drivmedelsleverantörer lägger ut information om sina drivmedel på hemsidorna som en del av marknadsföringen av sina drivmedel. SPBI anser att det är bra att Energimyndigheten inte förordar märkning på pumpen.

Energimyndigheten resonerar dock vidare om utformningen av en sådan märkning om den trots allt skall genomföras varför SPBI också väljer att kommentera detta i detalj.

SPBI tillstyrker att en eventuell information som ställs till konsument ska finnas på respektive aktörs hemsida.

5.3.1. Redovisning av växthusgasutsläpp

Sid 20, 1:a stycket

Årsmedelvärdena av växthusgasutsläpp för olika drivmedel kan variera från år till år, beroende på klimatprestandan hos de råvaror som ingår.

Samt

Sid 20, 2:a stycket

Om syftet med märkningen även ska påverka leverantörerna i att utveckla drivmedel med en lägre utsläppsvärden så är en kategorisering att föredra.

I och med införandet av en reduktionsplikt för bensen och diesel kommer detta värde att vara lika med den reduktionspliktnivå som lagstiftningen fastställer för varje år om man uppfyller kravet genom tillsats av biodrivmedel. Denna uppgift kommer då inte att variera mellan olika drivmedelsbolag vilket inte ger konsumenten den valmöjlighet mellan drivmedelsbolagen som förslaget åsyftar.

Energimyndigheten hänvisar till att erfarenheterna från energimärkning är att man strävar efter att utveckla produkter i syfte att hamna i en bättre kategori.

Då alla biodrivmedel är dyrare än de fossila drivmedlen blir detta inte relevant för drivmedel då det bolag som har en bättre växthusgasprestanda i sina drivmedel än sina konkurrenter också har högre kostnad för sin produkt och tappar då i konkurrenskraft. SPBI:s erfarenhet så långt i frågor som denna är att få konsumenter är villiga att betala mer för produkter med bättre klimatprestanda.

5.3.2 Redovisning av råvaror och ursprung

Energimyndigheten resonerar kring problematiken kring palmolja. SPBI kan konstatera att det idag enligt EU:s regelverk är tillåtet att använda palmolja som uppfyller EU:s hållbarhetskriterier. Medlemsstaten har inte rätt att ställa ytterligare krav utöver EU:s hållbarhetskriterier.

5.3.3 Exempel på märkning vid pump

Om en märkning vid pump ska införas måste märkningen först testas mot konsument för att säkerställa att konsumenten uppfattar den korrekt.

SPBI saknar ett resonemang om vilken information konsumenten vill ha och vad som kan uppfattas av konsumenten. Detta bör vid ett eventuellt genomförande undersökas närmare innan någon sådan märkning genomförs.

Märkning på pump

SPBI noterar och tillstyrker att Energimyndigheten inte förordar en märkning på pump. Om regeringen ändå väljer att gå vidare med en märkning på pump lämnar SPBI nedanstående synpunkter på den grafiska pumpmärkningen.

Vilseleder konsumenten

Föreslagen märkning vilseleder konsumenten. Den etablerade energimärkning på individuella enheter som t.ex. kylskåp, frysar eller annat skiljer sig fundamentalt från den föreslagna märkning av drivmedel som till sin beskaffenhet är en kontinuerligt tillförd bulkvara. Den etablerade märkningen av apparater är absolut. Föreslagen pumpmärkning av drivmedel är beroende. Märkningen visar produkten och utelämnar beroenden av fordonstyper vilket vilseleder konsumenten. Vidare kan innehållet av olika skäl, av skäl som framförts på olika håll i detta svar, komma att variera till den grad att märkningen blir helt irrelevant. Frågan berörs under 5.5 i PM men lösningen som föreslås med information på konsumentverkets hemsidor löser inte problemet med att konsumenten vid pumpen vilseleds.

Beskriver inte verkligheten

Märkningen beskriver inte verkligheten och ger inte vederhäftig information. Märkningen på pumpen är ett genomsnitt av det som levererades ut året innan. Det drivmedel som kunden tankar från pumpen innehåller med alla sannolikhet något annat än det märkningen informerar om. Det kan också vara så att informationen på pumpen under första halvåret kan vara baserad på nästan två år gammal information.

Reduktionsplikten

Reduktionsplikten skall uppfyllas per kalenderår och produkt vilket gör att bioandelen av logistikskäl kan i samma typ av drivmedel variera över landet. Dessutom är %vol förnybar andel missvisande eftersom reduktionsplikts målet är att sträva efter att gynna biodrivmedel med hög GHG prestanda. Den som då blandar i ett biodrivmedel med bra GHG prestanda behöver blanda i en mindre mängd för att nå reduktionsplikts målnivåer medan den som köper ett biodrivmedel med lägre GHG prestanda (lägst 50% GHG reduktion) måste köpa en större volym för att uppnå reduktionsplikts målet. Här kan då förledas till att tro att en hög %andel förnybart är bättre.

Svår att förstå för konsumenten

Konsumenten har ingen relation till begreppet g CO₂ eq/MJ. För en icke insatt är detta inte ett känt begrepp. I det här fallet anger g CO₂eq/MJ hur mycket växthusgaser som drivmedlet gett upphov till i genomsnitt per MJ under föregående år. Om alla bolag väljer att uppfylla reduktionsplikten med att blanda i biodrivmedel kommer alla bolag att ha samma värde på pumpen. För 2018 blir då 19,3%

reduktionsplikt för diesel ger 76,8 g CO₂eq/MJ och bensin med en reduktionspliktnivå av 2,6% blir 90,9 g CO₂eq/MJ.

Vid den traditionella användningen av denna typ av grafisk märkning för t.ex. kylskåp innebär en högre märkning mot A, A+ etc. att apparaten har bättre energieffektivitet. Biodrivmedel har i de flesta fall ett lägre energiinnehåll än dess fossila motsvarighet innebär då att en hög vol% förnybart innebär att drivmedlet har ett lägre energiinnehåll vilket för konsumenten innebär en högre drivmedelsförbrukning. Dvs det visar därför direkt motsatt information mot vad denna märkning en gång togs fram för.

Valmöjlighet vid pump är begränsad

Konsumentens valmöjlighet vid pump är begränsad. Har man en bensinbil kan man inte välja att köpa dieselbränsle bara för att den har en lägre klimatpåverkan. Denna information skall lämpligen finnas där fordonet säljs. Det är vid försäljningstillfället som fordonets energiförbrukning avgörs för de kommande ca 17 åren.

Kostnaden för årlig ommärkning av pumparna

Energimyndigheten valde att inte ge någon kostnadsbild för vad en föreslagen märkning kan kosta för drivmedelsbranschen. Det är en information som naturligtvis måste tas fram för att kunna värdera om kostnaden motsvarar en kundnytta som inte kan uppnås på ett annat sätt.

En översiktlig kostnadsuppskattning baserat på ett genomsnitt:

3000 stationer x (3000-5000kr/station) = 9-15 MSEK/år

Informationen





Eftersom informationen om växthusgasprestandan för ett företags drivmedel utgörs av genomsnittet i drivmedlet under året innan kommer informationen på företagets alla egna pumpar utgöras av samma information för respektive drivmedel. Därför är det mer kostnadseffektivt att företagets växthusgasprestanda anges på företagets hemsida. De gör det också lättare för konsumenten att göra valet via drivmedelsleverantörens hemsidor om denna aspekten är avgörande för konsumentens val av drivmedelsleverantör.

Är detta rent juridisk ett korrekt sätt?

Då det redan innan ett eventuellt införande står klart att informationen på pumpen inte kommer att överensstämja med det konsumenten köper bör en juridisk analys av förslaget göras för att säkerställa att det inte står i strid med någon annan lagstiftning.

Infrastrukturdirektivets märkning

En Europastandard, EN 16942:2016, har utvecklats för att uppfylla kraven i infrastrukturdirektivets (2014/94/EU) art 7 och krav på märkning. Alla nya fordon skall i närheten av tanklocket ha en märkning som anger vilka drivmedel som fordonet är kompatibelt med. Motsvarande märkning skall konsumenten kunna hitta på drivmedelspumpen samt på pumphandtaget. Denna märkning kommer att finnas och se likadan ut i hela EU.

Drivmedel	Bolagslogga
Diesel MK1	
Förnybar andel	5 vol.%
Klimatpåverkan*	
	
<p>92.7 gCO₂/MJ</p>	
Kan tankas i fordon typgodkända mot:	
Ursprung och råvara: www.oilab.se/miljoinfo	
	Rapporterat 2016

Med en reduktionsplikt blir vol% biodrivmedel irrelevant eftersom drivmedelsleverantören kan välja att köpa hög GHG reduktion och liten volym eller tvärtom – dvs ju bättre GHG reduktion desto lägre volym – inte helt lätt att förklara och här kan man ledas att tro att hög volym är bra.

Detta värde blir samma som målet för reduktionsplikten och lika för alla bolag om man uppfyller kravet genom att tillsätta biodrivmedel;
Bensin: 90,9 g CO₂/MJ vid 2,6% reduktionspliktnivå
Diesel: 76,8 g CO₂/MJ vid 19,3% reduktionspliktnivå

Den skall enligt standarden vara minst 3 cm och här måste man titta i standarden om man får kombinera den med annan märkning.

Ulf Svahn

Ebba Tamm