

Stockholm 2020-06-05

Energimyndigheten  
Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet  
och statistik  
Att: Katarina Händel

## **Remiss av förslag till föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel. DNr: 2018-017282**

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

### **Sammanfattning**

SPBI och dess medlemsföretag anser att miljöinformation på respektive bolags hemsida är en betydligt bättre kommunikationskanal, och anser att märkningen med dekal på pump är både ineffektiv och kostsam, då den uppdateras årligen. Som bransch är vi måna om att våra kunder får ta del av den information som de kräver och kan ha nytta av i sina val av produkter. Dock måste informationen vara relevant, uppdaterad och till hjälp i konsumentens beslutsprocess. Inget av detta skulle dagens förslag uppfylla. Vi vill också tillägga att vi som bransch självklart står till förfogande med både kunskap och idéer i utformandet av nytt bättre förslag som kan komma konsumenterna till nytta.

### **Allmänt**

#### **Referensgrupp**

Energimyndigheten startade upp en referensgrupp med representanter från branschen och andra organisationer för att diskutera utformning av miljöinformationen och hur rapporteringen skulle gå till. Det hölls ett antal möten under första halvåret 2019 men har sedan maj 2019 inte haft någon som helst aktivitet. SPBI anser att det har varit olyckligt då utformningen av märkningen enligt bilaga 1 inte utarbetats i samråd med branschen.

#### **Konsumentundersökning**

I referensgruppen diskuterades att Energimyndigheten avsåg att genomföra en konsumentundersökning av hur denna märkning uppfattades av konsumenten. Undersökningen genomfördes via web och där deltagarna fick se dekalen på en skärm och inte i verklig storlek eller i rätt miljö.

Energimyndigheten har valt att inte redogöra för resultatet av denna kundundersökning i konsekvensanalysen.

I enkäten fanns bildexempel på förslaget till miljöinformation och respondenten ombads föreställa sig att man läste informationen på en bränslepump medan man tankar, det vill säga att man läser/tittar på den under en begränsad tid på någon till några minuter.

Från undersökningen kan man se att det var låga siffror i förståelse av märkningen och erfarenheten talar för att det tar lång tid innan den ökar. Resultatet i konsumentundersökningen var en 1/3 negativ, 1/3 neutral, och 1/3 är positiv och då är det en felaktig slutsats att tro att resultatet är just positivt. Underlaget var också ganska litet samt att balansen i kundkategorierna inte återspeglar verkligheten vad gäller bensin jämfört diesel som exempel.

Eftersom denna undersökning genomfördes via web skiljer det också från miljön vid en tankstation som är mindre lugn vid tanktillfället, har varierande grad av belysning och flera störande moment och konkurrerande information. Vid tankstället kommer miljöinformationen vara i storlek 70 x 126 mm som ju är avsevärt mindre än på en skärm. Det finns också upp till fem olika kvaliteter och dekaler vid pumptillfället. Detta kommer att minska förståelsen ytterligare i verkliga livet. Webpaneler ger en grov uppskattning och slutsatser måste dras med försiktighet.

Branschen har redan idag en omfattande informationsskyldighet med konkurrerande information på pump såsom märkning enligt kraven i SS-EN 16942, hälso- och säkerhetsinformation om drivmedel, kröningsinformation samt 'egen' information som bolagen har för att informera kunderna om deras produkter.

När bolagen testar olika "reklambudskap" använder man alltid flera varianter. Om man då får ett resultat, som i denna undersökning, hade man omarbetat förslagen och gjort en ny kundundersökning. Det gäller särskilt när det handlar om en "informationstjänst" till kunderna. Det gör endast en marginell nytta om endast ett fåtal förstår den.

Gör man en undersökning ska man dra nytta av den. Här visar svaren på en stor otydlighet för konsumentens förståelse av budskap och nytta.

### **Utformning av dekalen enligt bilaga 1**

Texten på dekalen är väldigt liten och som minst font 8 vilket är mycket litet och begränsar läsbarheten. SPBI förstår att man är tvungen att begränsa storleken på pumpdekalen då det finns begränsat utrymme på pumpen men här riskerar eventuell information att vara svår att läsa.

## Synpunkter på föreskriften

Dessa föreskrifter skall gälla rapporteringen för volymer som satts på marknaden under år 2020. Det kan vara svårt att följa en föreskrift som inte var känd vid ingången av 2020 och att det kan vara så att uppgifterna som krävs enligt denna föreskrift inte finns tillgängliga i rätt format. Bolagens uppföljning idag sker inte på produktnivå och skulle därmed innebära en utökad administrativ börda i form av att behöva gå bakåt för hela året för att kunna rapportera korrekt på produktnivå.

SPBI har redan under 2019 informerat Energimyndigheten om vikten att föreskrifterna måste vara klara innan första rapporteringsåret.

## Uppdelning på produkt

SPBI avisar uppdelning av miljöinformationen per produktnivå och anser att om miljöinformation skall finnas skall den vara per typ av drivmedel. Kravet på uppdelning enligt produkttyp leder till en ökad administrativ börda för de rapporterade bolagen. SPBI delar inte Energimyndigheten bedömning i konsekvensutredningen för rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen att denna uppdelning leder till minskad administrativ börda för bolagen. Att några krav tas bort ur rapporteringen samtidigt som man utökar rapporteringen till produkttyp ökar den administrativa bördan.

## Bensin och diesel

SPBI anser att rapportering på produktnivå inte ger den klimateffekt som förespeglas. Bolagen har olika inblandningar av biodrivmedel (eller egentligen växthusgasreduktion) i sina produkter på olika stationer och ibland också i olika pumpar på samma station. Eftersom reduktionsplikten gäller per aktör och kalenderår så kommer en ökad inblandning av biodrivmedel på en ort och i en ”produkt” motsvaras av en annan produkt i ett annat område med lägre inblandning av biodrivmedel (eller egentligen mindre växthusgasreduktion). Inblandningen kan också variera under året vilket också gör att det man tror är en klimatåtgärd vid den aktuella tankningen inte är det i praktiken. Bolagen försöker att så långt som möjligt nå den fastställda reduktionspliktsnivån för året men inte under- eller överskrida den.

Den som överskrider reduktionspliktsnivå sätter en dyrare (kostnad) produkt än deras konkurrenter på marknaden och därför fungerar kvotplikten så att man försöker nå kravet, men inte överskrida det. Att inte uppfylla reduktionsplikten innebär å andra sidan sanktionsavgifter, vilket bolagen vill undvika, och inte heller leder till reduktion av växthusgaser.

Enligt Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten föreslås att eventuella överskridanden av reduktionsplikten kan få föras över till nästkommande år.

SPBI bedömer att detta kan innebära vilseledande information till konsument. Om konsumenten aktivt väljer en högre inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel

för att därigenom göra en klimatinsats så motsvaras det av en mindre mängd växthusgasminskning, eller inblandning av biodrivmedel, vid någon annan drivmedelsstation inom samma bolag.

Denna miljöinformation riskerar därför att leda till att konsumenten blir felinformerad om den klimatåtgärd som konsumenten tror sig göra. Denna fråga bör utredas om detta är förenligt med konsumentköplagen.

SPBI anser att detta måste kommuniceras till konsumenten och ställer sig frågande till hur Energimyndigheten avser att lösa den problematiken.

### E85, HVO100, ED 95, B100 och biogas

Så länge dessa höginblandade biodrivmedel inte ingår i reduktionsplikten kan miljöinformation ge extra information.

Eftersom det för användning av dessa höginblandade biodrivmedel krävs att fordonstillverkare uttryckligen gett sitt godkännande för användningen i fordonet har konsumenten redan där gjort ett aktivt val att tanka ett höginblandat biodrivmedel.

SPBI anser inte att en märkning baserad på historisk information via miljöinformationen ger ett mervärde för konsumenten.

### **Typ av drivmedel**

SPBI har i samband med flera tidigare remisser inom andra områden uppmanat till revision av drivmedelslagens §12 (E85), §13 (FAME) och §14 (ED95) då dessa §§ inte är uppdaterade. Skulle dessa §§ följas för att man skall få placera produkterna i miljöklass 1 skatt så uppfylls inte standarderna för produkten som gör att fordonstillverkarna inte godkänner dessa för användning. Om man uppfyller standarderna uppfylls inte drivmedelslagens paragrafer.

Syftet med specifikationerna i drivmedelslagen (DML) är att specificera parametrar som är viktiga ur miljö- och hälsosynpunkt samt också för fordonens avgasreningskrav. När §§12-14 infördes lade man till alltför många parametrar som sen under åren utvecklades till standarder, antingen svenska eller europeiska.

Det är inget problem för dessa föreskrifter i dagsläget då man kan hänvisa till standarder men om skattebefrielse inte längre godkänns för höginblandade biodrivmedel och det blir aktuellt av skatteskal att klara paragraferna blir detta en än viktigare fråga.

### **Miljöinformation på anordning för påfyllnad av drivmedel**

*4 § Varje anordning avsedd för konsumenters påfyllnad av drivmedel ska vara märkt med den deklaration som tillhandahållits av drivmedelsleverantörerna, enligt 11 c § drivmedelsförordning (2011:346). Deklarationen ska vara fäst på ett sådant sätt att den är väl synlig för konsumenten. En deklaration ska finnas för respektive saluförd produkt.*

SPBI anser att föreskriften skall utformas på ett sådant sätt att den inte hindrar att använda moderna kommunikationsmetoder som t.ex. en elektronisk utrustning och/eller digitala kanaler istället för att klistra dekalerna på pumparna. I förlängningen bör konsumenten kunna få informationen t.ex. via appar. Idag kan konsumenten vid flera drivmedelsbolag tanka med mobilappar och då kan man tänka sig att informationen om produkten kommuniceras via samma app.

Vad avses med påfyllnad av drivmedel? Den föreslagna märkningen enligt bilaga 1 får inte plats på pumphandtaget och SPBI anser därför att detta krav hellre formuleras i ”anslutning till” påfyllnad av drivmedel.

#### **§4**

Namn­givningen med två a och b bör ses över.

*b. Produktens klimatpåverkan i form av utsläpp av växthusgaser från hela livs­cykeln. Klimatpåverkan ska anges i gCO<sub>2</sub>e/MJ (LCA) samt visualiseras i ett stapeldiagram i enlighet med skalan som anges i bilaga 2.*

Rent tekniskt är det WTW som avses i denna då det för LCA också oftast definieras att det även omfattar material och växthusgasutsläpp för produktion av anläggningen där produkten producerats. För biodrivmedel och fossila drivmedel används det mer kända begreppet well-to-wheel, eller vaggan-till-graven dels för att man i andra sammanhang använder endast en del av WTW såsom TTW (tank-to wheel) vid beräkning av koldioxidskatten. Där ser man tydligast att biodrivmedel inte har någon belastning vid TTW då de inte anses bidra till växthusgasutsläppen.

Idag kommunicerar bolagen med sina kunder och rapporterar då TTW och i kg CO<sub>2</sub>/liter. Nu blir detta ytterligare ett begrepp att kommunicera till kund.

*a. Andel av produkten som utgörs av förnybar energi respektive fossil energi. Andelarna ska anges i procent i förhållande till energiinnehållet.*

Namn­givningen med två a och b bör ses över.

SPBI undrar om information om att en lägre energiandel av förnybart kan vara en mer klimatsmart produkt än en högre andel anges som information till konsumenten vid någon plats? Se resonemang nedan under punkten Konsekvensbeskrivning och punkt 1.3.

### **Miljöinformation på webbplats**

**5 §** Miljöinformationen ska presenteras på den webbplats drivmedelsleverantören angivit på den deklaration som finns på anordning för påfyllnad av drivmedel. Miljöinformationen på webbplats ska innehålla följande uppgifter om varje produkt:

*e) För varje råvara som använts ska respektive ursprungs-land/ursprungsländer anges. Råvarornas ursprung ska även anges*

Enligt styrningsförordningen ((EU) 2018/1999) togs kravet på att rapportera ursprung för fossila produkter bort ur 2015/652/EU. Här krävs trots denna, till Sverige överordnade lagstiftning, att ursprung skall rapporteras på webbplats. SPBI ställer sig frågande till varför denna ändring som finns i styrningsförordningen inte genomfördes. Det faktum att denna ändring görs i en i hela EU genom styrningsförordning kan innebära att uppgifterna inte kommer att finnas tillgängliga.

### **Nya produktnamn**

Bolagen utvecklar kontinuerligt nya produkter som de väljer att marknadsföra med nya namn på pumpen. Det betyder att det under innevarande år kan inträffa att pumpen har ett annat produktnamn än det som stod på pumpen under föregående år.

SPBI anser att detta kan hindra utvecklingen av nya produkter och efterlyser någon form av flexibilitet för att kunna uppdatera produktnamnet på dekalen. Om denna uppdatering inte är möjlig riskerar dekalen att ha ett annat produktnamn än det som drivmedelbolagen bytt till under året för att marknadsföra en ny produkt. SPBI anser att föreskrifterna skall utformas på ett sådant sätt att denna utveckling inte förhindras.

### **Årlig uppdatering**

*7 § Informationen ska uppdateras senast 1 oktober årligen eller det senare datum som Statens energimyndighet bestämmer.*

SPBI saknar en uppgift på när Energimyndigheten skall vara klar med sammanställningen av resultatet av denna rapporteringen enligt denna föreskrift. SPBI anser att föreskriften skall kompletteras med ett sista datum för när Energimyndigheten skall vara klar med uppgifterna till respektive aktör. Detta för att aktörerna skall kunna utforma, beställa dekaler samt upphandla entreprenör för uppklistring av dessa dekaler. Eftersom det är fler utformningar som bli aktuella vid produktrapportering behöver bolagen ha minst 3 månader på sig för att hinna med förberedelserna för uppmärkning på station. Detta betyder att uppgifterna från Energimyndigheten skall vara aktörerna tillhanda senast den 30 juni året efter rapporteringsåret. Alla drivmedelsbolag måste få uppgifterna samtidigt då det kan vara en viktig fråga i samband med upphandlingar.

### **Rapportering enligt art 30 p3, 2:a stycket i 2018/2001/EU**

*De skyldigheter som fastställs i denna punkt ska gälla oberoende av om biodrivmedlen, de flytande biobränslena, och biomassabränslena, de förnybara flytande eller gasformiga*



*drivmedlen av icke-biologiskt ursprung eller de återvunna kolbaserade bränslena produceras inom unionen eller importeras. Information om geografiskt ursprung och typ av bränsleråvara när det gäller biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen per bränsleleverantör ska göras tillgänglig för konsumenter på operatörers, leverantörers eller berörda behöriga myndigheters webbplatser och ska uppdateras årligen.*

SPBI undrar hur Energimyndigheten kommer att samordna rapporteringen för denna miljömärkning med kravet i förnybartdirektivets krav på miljöinformation enligt artikel 30 p3 2:a stycket. För att minska den administrativa bördan för aktörerna anser SPBI att detta krav skall samordnas med kraven i denna föreskrift.

## **Konsekvensutredning**

### **1.2 Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå**

*Sverige har som mål att minska utsläppen från transportsektorn (utom inrikes flyg) med minst 70 procent till 2030 och att uppnå klimatneutralitet senast 2045. Takten i omställningen går än så länge för sakta och scenarier visar att nuvarande åtgärder och styrmedel inte kommer att ta oss i mål utan att vi bara kommer att nå ungefär halvvägs<sup>2</sup>. För att nå målet krävs att fordon och farkoster framöver drivs av energi som har lägre klimatpåverkan än de har idag.*

*Genom att konsumenterna får ökad kunskap och möjlighet att jämföra olika drivmedels miljö- och klimatpåverkan på ett enhetligt sätt förväntas de göra mer medvetna val som leder till ökad användning av drivmedel med lägre klimatpåverkan än idag.*

Det huvudsakliga styrmedlet för att drivmedel skall bidra till målet inom transportsektorn är reduktionsplikten. Konsumentvalet för bensin och diesel gör ingen skillnad mot uppfyllanden av detta mål. Om konsumenten väljer en högre inblandning av biodrivmedel för bensin och diesel så motsvaras detta val av en lägre inblandning på annat ställe inom samma bolag. Följaktligen leder miljöinformation för bensin och diesel inte till någon ökad måluppfyllnad för transportsektorn.

För de höginblandade kan situationen för närvarande vara lite annorlunda genom att de ligger utanför reduktionsplikten och en ökning av dessa kan bidra till måluppfyllnaden. Framtiden för de flytande höginblandade biodrivmedlen (E85, ED95, HVO100, B100) är idag osäker vad gäller fortsatt skattebefrielse. Skulle Sverige inte beviljas fortsatt statsstödsgodkännande för dessa är framtiden för dessa höginblandade biodrivmedel oviss. Om de höginblandade läggs in i reduktionsplikten blir resultatet detsamma som för bensin och diesel och en ökad försäljning av dessa produkter leder inte till en ökad och snabbare måluppfyllnad.

SPBI anser därför att konsekvensbeskrivningen inte korrekt beskriver att miljö- och klimatmärkningen (som i praktiken är en klimatmärkning) kommer att bidra till vad man vill uppnå.

Tvärtom ger detta konsumenterna en missledande information som kan leda till att konsumenten tror sig göra ett klimatsmart val men i praktiken inte gör det.

### 1.3 Förslaget i korthet

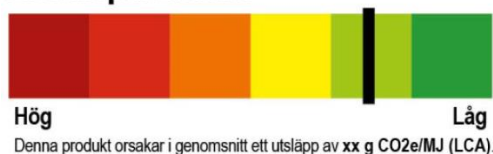
c) Andel av produkten som utgörs av förnybar energi respektive fossil energi. Andelarna ska anges i procent i förhållande till energiinnehållet.

Syftet med reduktionsplikten är att premiera biodrivmedel med hög växthusgasminskning.

Konstruktionen av reduktionsplikten är sådan att aktörerna får välja att blanda i

- en lägre volym av biodrivmedel med hög växthusgasreduktion
- eller
- en högre volym av biodrivmedel med lägre växthusgasreduktion

#### Klimatpåverkan



#### Råvaror

Förnybar energi xx %		Namn på råvara XX %
		Namn på råvara XX %
		Namn på råvara XX %
		Namn på råvara XX %
Fossil energi xx %		Namn på råvara XX %
		Namn på råvara XX %

Det leder då till att aktörerna försöker minimera inblandningen av förnybar energi och maximera växthusgasminskningen. Konsumenten måste kunna avgöra vad som är bäst vilket kan då vara att vid samma värde på klimatpåverkan är det bättre biodrivmedlet den med lägst % förnybar energi.

Energimyndigheten beskriver inte hur denna information skall förklaras för konsumenten på ett tydligt sätt så att konsumenten gör ett informerat val.



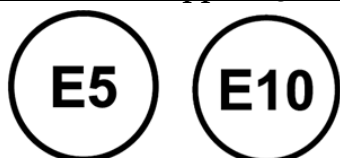
## Pumpmärkning enligt SS-EN 16942

Pumpmärkning för att hjälpa konsumenten att välja drivmedel med högre inblandning av biodrivmedel infördes i oktober 2018. Märkningen av de bensin och diesel ser ut enligt nedan.

Diesel upp till 7%vol FAME



Bensin med upp till 5%vol etanol respektive upp till 10%vol



För att nå en växthusgasreduktion enligt reduktionsplikten kan drivmedelbolagen behöva blanda i upp till exempel 7,5% förnybart på energibas. Energimyndigheten har i sin konsekvensbeskrivning inte bedömt en möjlig förvirring av en märkning av en E5 pump som sen har en miljömärkning som säger 7,5%andel förnybar energi. Att det är olika % tal som avses är sannolikt inte något som konsumenten har en kunskap att avgöra.

## Ursprung av fossila produkter

Kravet på rapportering av ursprung utgår med hänvisning till *Artikel 56 i Styrningsförordningen (EU) 2018/1999*, vilken innebär att kravet enligt gällande EU-rätt inte finns kvar. Konsekvenserna av denna ändring har inte införts i rapporteringskravet och SPBI anser att en sådan anpassningen av föreskrifterna är till följd av ändringar överordnat regelverk måste genomföras.

Det görs ändringar med just hänvisning till överordnat regelverk i den remiss om föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelagen (STEMFS 2017:3). SPBI ställer sig undrande till varför detta överordnade regelverk inte anses gälla i denna remiss vad gäller ursprung och inköpsställe av fossila produkter. Det faktum att denna ändring görs i en i hela EU genom styrningsförordning kan innebära att uppgifterna inte kommer att finnas tillgängliga.

## 2.1 Information på produktnivå alternativt på drivmedelsnivå

Statens energimyndighet rekommenderar att informationen ges på produktnivå, vilket motiveras nedan.

För att konsumenter vid köptillfället ska kunna jämföra olika typer av produkter av drivmedel mellan varandra, till exempel en diesel med hög andel förnybara råvaror och en med låg andel förnybara råvaror, krävs att informationen anges på den nivå som drivmedlet saluförs på, dvs. på produktnivå. Om informationen bara skulle ske per typ av drivmedel, skulle konsumenterna inte kunna jämföra de (eventuellt) olika produkter som saluförs vid påfyllnadsanordningen. Det skulle då minska incitamenten för dem att ändra sitt kortsiktiga beteende dvs. att göra ett val när de fyller på drivmedel, vilket är syftet med miljöinformationen.

Att ge information på drivmedelsnivå skulle göra att konsumenter kan jämföra olika drivmedelleverantörer med varandra, men den jämförelsen görs troligtvis lättas genom att jämföra information digitalt, inte direkt vid påfyllnadsanordningen då informationen blir väldigt geografiskt spridd.

För att informationen om produkten och drivmedlen ska bli relevant för konsumenterna i det ögonblick de har ett val att göra bedömer Statens energimyndighet därför att informationen bör vara på produktnivå.

Det kan noteras att den klimatstyrande effekten av detta styrmedel påverkas av andra styrmedel, såsom reduktionsplikten. Nuvarande reduktionsplikt innebär att alla drivmedelsleverantör varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats. Reduktionsplikten omfattar inte höginblandade drivmedel, där finns istället en skattenedsättning. **Det finns en risk att även om efterfrågan på produkter med hög klimatprestanda köps av fler konsumenter än idag tack vare miljöinformationen så tas den efterfrågan ut av att andra aktörer erbjuder produkter med lägre klimatprestanda och att klimatpåverkan för bensin och diesel på så vis ändå främst styrs av reduktionsplikten.**

Vid utvärdering av både reduktionsplikt och miljöinformation bör denna risk följas upp och tas hänsyn till.

SPBI noterar att Energimyndigheten i sin konsekvensbeskrivning tydligt anger att denna miljöinformation på produktnivå inte har någon som helst klimateffekt vad gäller bensin och diesel. SPBI anser att Energimyndigheten måste arbeta med information till konsumenterna för att miljöinformation inte blir en grön målning av märkningen.

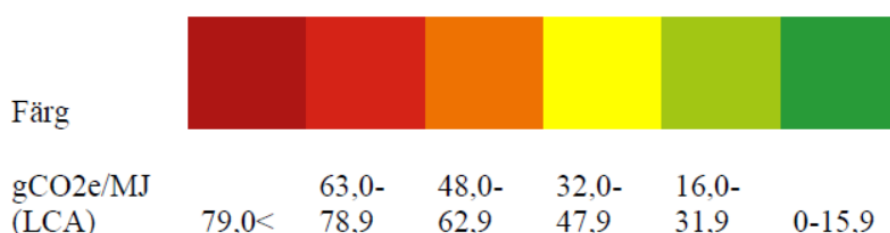
Eftersom fortsatt skattenedsättning för höginblandade är osäker, och enligt vad SPBI förstår, så utreder Regeringskansliet en s.k. flexibel kvot där de höginblandade skulle ingå i reduktionsplikten. SPBI anser att Energimyndigheten skall beakta denna möjliga förändring och vad det kan innebära detta för rapporteringen av märkningen på drivmedel respektive produktnivå?

SPBI anser att det finns ett stort behov av att Energimyndigheten tar fram information om hur konsumenten skall tolka informationen på dekalen.

## 2.2 Utformning av information vid påfyllnadsanordning

Skalan för klimatprestanda har tagits fram med utgångspunkten att en helt fossil bensin eller diesel eller sämre ska placeras i den lägsta kategorin för klimatprestanda. Skalan har sex klasser och utgår från normalvärdet på fossil bensin om 95g CO<sub>2</sub>e/MJ enligt tilläggsdirektivet 2015/652/EU<sub>4</sub>

Normalvärdet för bensin enligt direktiv 2015/652/EU är 93,3 g CO<sub>2</sub> eq/MJ och för diesel är den 95,1 g CO<sub>2</sub>/MJ. SPBI undrar om det gör någon skillnad för skalans utformning för bensin respektive diesel?



Bensin är mycket mer komplex produkt än diesel och kommer att nå den tekniskt möjliga inblandningen av biodrivmedel vid en mycket lägre nivå (högre växthusgasutsläpp) än för diesel. Det innebär då att bensin uppskattningsvis kommer att ligga kvar på den röda delen av kurvan medan den högre möjliga inblandningen av HVO i diesel gör att den hamnar mer på den gröna sidan.

Eftersom bensin och diesel har så olika förutsättningar att nå bra klimatprestanda visar märkningen med klimatskalan att diesel är den bästa produkten att föredra före bensin. Enligt konsekvensbeskrivningen anger också Energimyndigheten att miljömärkningen eventuellt långsiktigt bidrar till ökad medvetenhet vid köp av fordon. Det innebär att miljömärkningen kan leda till val av dieselfordon vilket skiljer sig från det som Bonus-Malus systemet valt att premiera.

### 5.1.1 Företag respektive hushåll/konsumenter

Vid beräkningen av konsekvenserna har Energimyndigheten endast räknat kostnaden för att begära in uppgifter på produktnivå. Detta är långt ifrån hela kostnaden för denna märkning och informationsinsamling. Här kan man ledas att tro att det är den enda kostnaden för konsumenten.

Miljöinformationsmärkningen består av

- Rapporteringen för miljöinformation kräver extra information utöver den vanliga rapporteringen.

- Etikettbeställning
- Etikettkostnad, upp till 4-5 olika
- Entreprenörer som skickas ut för uppklistring av dekal
- Information på web

SPBI anser därför det direkt missvisande att endast konsekvensutreda den tillkommande kostnaden för rapportering på produktnivå.

SPBI har i remissvaret i oktober 2017 räknat på vad miljöinformationen kostar och har då uppskattat det årligen till cirka 9-15 MSEK. När förslaget sedan lades undantogs säljställen under 1500 m<sup>3</sup>/år vilket minskar kostnaden. Rapportering på produktnivå var inte aktuell vid det remissvaret och detta ökar kostnaden. SPBI anser att det är en hög kostnad sett i förhållande till klimatnyttan.

## 5.2 Miljömässiga konsekvenser

Denna märkning är en klimatinformation och ingen miljöinformation. Därför bör namnet på föreskriften ändras till föreskrifter om skyldighet att lämna klimatinformation.

---

Johan G Andersson  
VD

---

Ebba Tamm  
Produkt- och miljöexpert