

Stockholm 2023-05-22

Klimat- och näringslivsdepartementet
Att: Romina Pourmokhtari

Kopia: Konsumentverket

Drivkraft Sverige hemställer om utveckling av miljöinformation för att ge konsumenten relevant information och avveckling av miljöinformationskravet i dess nuvarande form som är vilseledande

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att Sverige ska bli klimatneutralt senast 2045.

Drivkraft Sverige hemställer om:

- Utveckling av bestämmelser kring miljöinformation för att ge konsumenten relevant information
- Avveckling av bestämmelserna kring miljöinformation i dess nuvarande lydelse då den är vilseledande för konsumenten
- Att Energimyndigheten får i uppdrag att i samarbete med drivmedelsbranschen utarbeta ett system för miljöinformation/klimatinformation på bolagens webbplatser i syfte att ge konsumenter korrekt och relevant information samt uppfylla kraven på information i förnybartdirektivet i likhet med det krav som nu också omfattar el, värme och kyla.

Bakgrund

Från 1 oktober 2021 finns det krav på att drivmedelsbolagen på sina stationer som säljer mer än 1500 m³ bensin och diesel per år skall klistra upp dekalmer med miljöinformation på drivmedelspumparna.

Bestämmelserna om miljöinformation finns i drivmedelslagen, SFS 2011:319, drivmedelsförordningen, SFS 2011:349 samt i energimyndighetens föreskrifter (STEMFS 2017:3 och STEMFS 2021:1).

Remisser kring miljöinformation

Drivkraft Sverige (då SPBI) har besvarat nedan uppräknade remisser om miljöinformation och i samtliga fall varit kritiska mot hur dessa krav har utformats. Dessa synpunkter gäller än idag men det har tillkommit nya regelverk och insikter som ytterligare visar på hur vilseledande denna miljöinformation enligt regelverket är. Dessa nya tillkommande skäl redovisas i den här hemställan. Remissvaren till tidigare remisser om miljöinformation bifogas i bilagorna 1 - 3.

- Remiss av promemorian från Statens energimyndighet – Miljöinformation om drivmedel. Dnr: M2017/0118/Kl, Remiss från Miljödepartementet. 2017-10-13. *Se bilaga 1.*
- Remiss av förslag till föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel. Dnr:2018-017282 Remiss från Energimyndigheten. 2020-06-05. *Se bilaga 2.*
- Remiss av förslag till föreskrifter om ändring av Statens energimyndighets föreskrifter (STEMFS 2017:3) om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen. Dnr:2020-011879. Remiss från Energimyndigheten. 2020-06-05. *Se bilaga 3.*

Utveckla ett nytt system för att lämna relevant miljöinformation till konsumenter

I alla remissvar har SPBI, idag Drivkraft Sverige, varit positiva till att utveckla ett system som ger relevant information till konsument och denna vilja finns än idag. Drivkraft Sverige anser att information på respektive bolags hemsida är en betydligt bättre kommunikationskanal samt att utformningen av miljöinformation som skall lämnas kan förbättras. Informationen skulle kunna kommuniceras till konsumenterna betydligt snabbare och på ett mer relevant sätt samt samtidigt som bolagen uppfyller kraven i 2018/2001/EU. Se nedan.

Det som idag kallas miljöinformation är i egentlig mening ingen miljöinformation utan klimatinformation. Drivkraft Sverige anser att det nya systemet skulle kunna kallas för klimatinformation som bättre beskriver vad informationen visar.

Krav på miljöinformation i Förnybartdirektivet 2018/2001/EU,

Utdrag ur artikel 30 p3

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. Medlemsstaterna ska i aggregerad form överlämna den information som avses i första stycket i denna punkt för kommissionen. Kommissionen ska offentliggöra denna information på den plattform för e-rapportering som avses i artikel 28 i förordning (EU) 2018/1999 i sammanfattad form, med respekt för confidentialiteten hos kommersiellt känsliga uppgifter.

Enligt information från Energimyndigheten började krav på miljöinformation gälla från den 1 juni 2023 för verksamheter som levererar el, värme och kyla till

konsumenter. Det är bara de som är skyldig att ha ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 - 4 lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen som omfattas av kravet.

De skall på sin webbplats informera om vilken typ av biobränsle som använts, samt bränslets geografiska ursprung (land). Informationen ska vara baserad på de biobränslen de använt för 2022 och redovisat i sin rapportering till Energimyndigheten.

Drivkraft Sveriges medlemmar står till förfogande med både kunskap och idéer i utformande av ett nytt bättre regelverk för att lämna miljöinformation /klimatinformation som kan ge relevant information som kan komma konsumenterna till nytta.

Drivkraft Sverige hemställer därför om att Energimyndigheten får i uppdrag att i samarbete med branschen utarbeta ett system för miljöinformation på webbplatser för att ge konsumenter korrekt och relevant information samt uppfylla kraven i förnybartdirektivet i likhet med det krav som nu också omfattar el, värme och kyla.

Proposition 2017/18:229

I prop. 2017/18:229 (sid 18) var regeringens uppfattning ”att det finns behov av att se över miljöinformationen och avser att utvärdera effekterna av informationsskyldigheten. Drivkraft Sverige anser att det är bra att utvärdera effekterna av informationsskyldigheten och att det bör göras i samband med aktuell hemställan.

Tillkommande argument för omarbetning av kraven på miljöinformation och som inte fanns då Miljöinformationsrapporteringen infördes.

Reduktionsplikten har utvecklats sedan den infördes den 1 juli 2018 och med det har det tillkommit flera argument som ytterligare har lett till att kravet på hur miljöinformation skall lämnas blivit än mer vilseledande. Bestämmelserna för miljöinformation är baserad på rapporteringen enligt drivmedelslagen. Bestämmelserna kring reduktionsplikten är annorlunda och därför blir det krockar med de flexibilitet som byggts in för att effektivisera reduktionsplikten.

Biodrivmedel med ökad växthusgasminskning

Reduktionsplikten ger aktören möjlighet att välja att uppfylla reduktionsplikten genom att blanda i:

- en mindre mängd hållbara biodrivmedel med hög växthusgasminskning eller
- en större mängd hållbara biodrivmedel med lägre växthusgasminskning

Drivmedelsbolagen väljer i största möjligaste mån alternativet där man minimera volymen biodrivmedel och maximerar växthusgasminskningen. Därmed har reduktionsplikt varit ett bra styrmedel för att gynna de bästa biodrivmedlen med de högsta växthusgasminskningar. Vad gäller den nuvarande bestämmelserna om miljöinformation kan det innebära att den som köpt de bästa hållbara biodrivmedlen

med högst växthusgasreduktionen därmed har den lägsta andelen % förnybar energi på etiketten för miljöinformation. Detta uppmärksammades särskilt också i remissvaren. Miljöinformationen stämmer därmed inte överens med reduktionspliktens konstruktion och syfte.

Flex-kvot, försäljning av överskott och sparat överskott

Enligt bestämmelserna i reduktionspliktlagen, SFS 2017:1201 §7 gäller följande:

7 § Den som har reduktionsplikt och har minskat utsläppen för ett visst drivmedel på det sätt som anges i denna lag och mer än vad som krävs enligt 5 eller 5 a § får använda överskottet för att uppfylla reduktionsplikten eller överlåta överskottet till någon annan som därefter får använda det för att uppfylla sin reduktionsplikt.

Ett överskott får användas för att uppfylla reduktionsplikten för

- 1. diesel, om överskottet avser bensin eller diesel,*
- 2. bensin, om överskottet avser bensin,*
- 3. bensin, om överskottet avser diesel och om minst 6 procentenheter av plikten för bensin redan har uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel eller genom användning av ett överskott som avser bensin, eller*
- 4. flygfotogen, om överskottet avser flygfotogen.*

Ett överskott får användas enligt denna paragraf endast om det har uppkommit

- 1. samma kalenderår, eller*
- 2. kalenderåret dessförinnan, i den utsträckning som regeringen föreskriver. Lag (2022:1217).*

Flex-kvot

I §7 p3 finns en möjlighet att använda överskott från bl.a. diesel att uppfylla reduktionsplikten för bensin, s.k. flex-kvot då man nått 6% reduktionsplikt.

Enligt bestämmelserna för rapporteringen av miljöinformation måste volymen enligt drivmedelslagen rapporteras i den produkt som den återfinns i. Ett överskott från reduktionsplikten för diesel men som använts för att uppfylla reduktionsplikten för bensin kommer att märkas på pumpen som om den fanns i dieseln. För bensin kommer det dock märkningen ange en lägre procent förnybar energi än vad konsumenten faktiskt både fått och betalt för.

Spara överskott till kommande år

Enligt §16 i reduktionspliktlagen (2017:1201), förordning SFS 2018:195, §10a och föreskrift STEMFS 2021:1 får aktörer spara överskott upp till 10% av den totala reduktionsplikten. Det innebär då att dessa växthusgasminskningar och volymer av hållbara biodrivmedel redovisas på fel år då rapporteringen inom miljöinformationen gäller levererade volymer under året och inte växthusgasminskning. Detta är ett ytterligare exempel på hur miljöinformationen enligt bestämmelserna innebär vilseledande information till konsumenterna.

Handel med överskott

Handel med överskott mellan aktörer av växthusgasminskning gör att den som säljer överskottet får ha kvar fördelen i miljöinformationen av att ha passerat dessa volymer

hållbara biodrivmedel över skattepunkten. Den aktör som köpt och betalt för växthusgasminskningen får inte tillgodoräkna sig växthusgasminskningen eller volymen i miljöinformationen av de hållbara biodrivmedlen som de köpt men inte fysiskt haft i sina produkter.

Denna problematik uppmärksammades av Energimyndigheten i arbetet med Kontrollstation 2022 (ER2022:07) och redovisades under 4.5.3.

4.5.3 Rapportering och miljöinformation

Branschaktörer uppmärksammar att det finns en diskrepans mellan hur drivmedelslagen (2011:319) och reduktionsplikten (2017:1201) fungerar utifrån hur rapporterade uppgifter används inom respektive regelverk. Detta påverkar bland annat miljöinformationen som ger information till konsument om företagets drivmedelsförsäljning, bland annat genom uppgifter vid drivmedelspump. Som lagstiftning kring drivmedel idag är utformad finns det enligt branschen risk för vilseledande miljöinformation om drivmedel och dess klimatprestanda. Detta sker bland annat vid (1) handel med drivmedelsvolym där olika bolag för en volym över skattepunkt respektive säljer drivmedel till slutkonsument, (2) hantering av överskott mellan bensin och diesel, samt (3) handel av överskott av utsläppsminskningar mellan olika drivmedelsleverantörer. Miljönyttan av dessa drivmedelsmängder tillgodoräknas idag miljöinformationen för den som för drivmedlet över skattepunkt och inte nödvändigtvis till den som säljer samma mängder vid drivmedelspump eller tillgodoräknar sig nämnda utsläppsminskningar vid handel av överlåtelse. Företag som behöver anskaffa överlåtelse för att klara reduktionsplikten, eller inhandlar delmängder drivmedel som redan är förda över skattepunkt, innebär det att de drivmedel som företaget säljer till slutkonsument har högre utsläppsnivåer enligt miljöinformationen än vad det egentligen har. För bolag som säljer överlåtelse, eller säljer skattat drivmedel till annan drivmedelsleverantör, uppstår den motsatta effekten. Uppfyllande av reduktionsplikt innebär generellt en merkostnad för minskade utsläpp per volym sålt drivmedel. Vid handel med överskott mellan drivmedelsleverantörer framgår inte denna miljönytta och merkostnad för slutkonsument. Miljöinformationen för den drivmedelsleverantör som säljer överlåtelse visar en bättre klimatprestanda för drivmedel jämfört med bolagets merkostnad för minskade utsläpp, och vice versa.

HVO97

Villkoret för skattebefrielse för det höginblandade biodrivmedlet HVO är att den måste bestå av minst 98% vol produkt med ursprung i biomassa.

Det finns en produkt på marknaden som kallas ”HVO97” och uppfyller inte kravet för skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel. HVO97 ingår därför i reduktionsplikten och kommer därför att uppfylla reduktionsplikten för diesel och kanske också genom Flex-kvotsmöjligheten, reduktionsplikten för bensin. HVO97 används bland annat att täcka upp reduktionsplikten för de aktörer som av olika skäl vill köpa en diesel utan inblandning av FAME. Dessa skäl kan vara att det är riktigt kallt eller om dieseln skall lagras länge. FAME-tillsatsen innebär en begränsning i hur länge produkten kan lagras utan att försämrats.

HVO97 medför inte en klimatnytta utöver reduktionsplikten. Däremot innebär kravet i rapporteringen per produkt för miljöinformationen att den får en gynnsam märkning med en hög klimatnytta genom en hög procent förnybar energi på etiketten. Detta vilseleder konsumenten som därmed tror sig ha gjort ett aktivt val med hög växthusgasminskning.

Miljöinformation för El – gäller bara de aktörer som säljer >1500 m³/år av bensin och diesel

Drivkraft Sveriges medlemmar som säljer mer än 1500 m³/år av bensin och diesel måste även märka den el som de säljer via sina laddplatser. Andra aktörer som har laddplatser men inte säljer någon bensin eller diesel behöver inte märka elen på sina enligt samma krav. Drivkraft Sverige anser att detta är snedvridande konkurrens då det ger andra aktörer full frihet att utforma eventuell information på ett annorlunda och eget sätt. Det leder också till att informationen inte är jämförbar och kan vara vilseledande konsumentinformation

Förslag från EU Kommissionen till direktiv som reglerar ”green claims”

För närvarande remissbehandlas ett förslag till direktiv från EU Kommissionen om: *”Direktiv om verifiering och kommunikation om uttryckliga miljöpåståenden”* s.k. ”[green claims](#)”

I skälen bakom detta föreslagna direktiv står följande:

In the European Green Deal the Commission committed to ensure that consumers are empowered to make better informed choices and play an active role in the ecological transition. More specifically, the European Green Deal sets out a commitment to tackle false environmental claims by ensuring that buyers receive reliable, comparable and verifiable information to enable them to make more sustainable decisions and to reduce the risk of ‘green washing’.

Regeringskansliet har tagit fram en [Faktapromemoria 2022/23:FPM80](#) om ”Direktiv om verifiering och kommunikation om uttryckliga miljöpåståenden”

I denna Faktapromemoria anges följande:

”Regeringen välkomnar ambitionen att harmonisera kraven på miljömärkning och motverka vilseledande miljöpåståenden. Direktivet behöver enligt regeringen utformas så att det säkerställer en hög klimat- och miljöambition. ”

Drivkraft Sverige bedömer att de nu gällande bestämmelserna för miljöinformation inte uppfyller syftet med detta direktiv. Dessa krav träffar näringsidkaren som gör miljöpåståenden om sina produkter och även vid försäljning till företag. Det behöver utredas om bestämmelserna som en näringsidkare måste följa för rapportering och märkning av miljöinformation innebär att drivmedelsbolagens märkning av drivmedelspumparna blir vilseledande för konsumenten i strid med detta förslag till direktivet.

Enligt förslaget till direktiv får medlemsstaterna fortsätta att användas befintliga offentligägda regionala och nationella miljömärkningssystem efter att direktivet träder i kraft. De måste dock uppfylla kraven i direktivet. Drivkraft Sverige bedömer att bestämmelserna för rapportering av miljöinformation inte uppfyller kraven enligt detta direktiv och måste därför ses över. Drivkraft Sverige anser att lagstiftningen kring miljöinformation behöver utvärderas mot det kommande EU regelverket kring verifiering och kommunikation om uttryckliga miljöpåstående.

Leveranser till kunder med egna stationer

Eftersom reduktionsplikten tillåter massbalanser blir drivmedelsleverantörer som levererar till andra återförsäljare skyldiga att informera återförsäljarna vad deras produkter verkligen får för inblandning av biodrivmedel. I ett massbalanssystem är det svårt att fysiskt veta vilken inblandning som varje liter verkligen har. Det kan finnas flera leverantörer till samma pump men vid olika tidpunkter.

Miljöinformation på Drivkraft Sveriges medlemsbolag hemsidor

Nedan återfinns länkar om miljöinformation på Drivkraft Sverige medlemsbolags hemsidor.

[St1](#)

[Shell](#)

[OKQ8](#)

[Circle K](#)

[Preem](#)

Jessica Alenius
VD

Ebba Tamm
Produkt- & Miljöexpert