

Stockholm 2020-06-05

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

Remiss av förslag till föreskrifter om ändring av Statens energimyndighets föreskrifter (STEMFS 2017:3) om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen. DNr:2020-011879

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

Sammanfattning

SPBI anser att en rapportering på pump måste vara lättförståelig för konsument och anser att rapporteringen skulle förenklas enligt förslag nedan.

- 1) Rapportering för bensin och diesel (på drivmedeltyp) och beräkningen enligt reduktionsplikten.
- 2) Utsläppsnivåer för de höginblandade biodrivmedlen såsom E85, HVO100, B100, ED 95, biogas rapporteras per produkt och märks enligt historisk nivå.
- 3) Vid pumpen finns en hänvisning till hemsidor där ursprung och typ av drivmedel redovisas.

Beräkning av växthusgasprestanda

I och med införandet av kravet på miljöinformation konstaterar SPBI att det blir ett tredje sätt som beräkningen av växthusgasprestanda införs.

- Reduktionsplikten beräknas på ett sätt där beräknings sättet finns i en separat lag, förordning och föreskrift.
- Beräkning av måluppfyllnaden för art 7a kravet som beskrivs i direktiv 2015/652/EU och ingår i denna föreskrift och omfattar alla drivmedel.
- Beräkning av miljöinformation enligt denna föreskrift och då uppdelad på produktnivå.

De är också olika volymer som omfattas av de olika beräknings sätten. Utöver detta tillkommer också den beräkning av andel förnybart på energibas i transportsektorn som medlemsstaten Sverige gör och rapporterar till EU. I den ingår möjligheten för medlemsstaten att dubbelräkna biodrivmedel från råvaror på Annex IX A listan.

SPBI avvisar att ett tredje beräkningssätt införs för miljöinformation och anser att det redan idag är överarbetat med två olika sätt för beräkning av reduktionsplikt och uppfyllnad av artikel 7a i bränslekvalitetsdirektivet. SPBI anser att beräkningarna är komplicerade och att då ha olika beräkningssätt för samma klimatfråga kommer att leda till förvirring. SPBI anser att motivet till införande av detta tredje beräkningssätt av växthusgasreduktion i drivmedel är oklart.

SPBI förordar att beräkningen görs enligt direktiv 2015/652/EU och enligt reduktionsplikten för bensin och diesel. Dessa beräkningssätt finns redan idag i dels denna föreskrift men också i föreskriften för reduktionsplikten.

Volymer

De tre olika beräkningssätten för växthusgasprestanda omfattar olika volymer och för beräkning av förnybar energi som medlemsstaten ytterligare en annan omfattning.

I art 7a beräkningen ingår alla drivmedel och summeras till ett enda värde för alla drivmedel som den aktörer passerat över skattepunkten.

I reduktionsplikten ingår all bensin och diesel (med undantag för grönfärgad diesel) oavsett var den används. För diesel är det en stor andel som används i arbetsmaskiner men som kommer att ingå i miljömärkningen på pump. Det är inte helt lätt att avgöra vilka volymer som används i vilken sektor eftersom även arbetsmaskiner tankas på station.

SPBI anser att det inte framgår ur föreskriften vilka volymer som rapporteringen för miljöinformation skall omfatta.

Rapportering

4 § I utsläppsrapporten ska samtliga produkter av drivmedel anges som drivmedelsleverantören har levererat och för vilket skattskyldighet har inträtt enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi under det år som rapporteringen avser, med uppgift om

När reduktionsplikten infördes började många aktörer att köpa skattad produkt för att inte behöva uppfylla reduktionsplikten och all den dokumentation och rapportering som krävs kring den. Denna paragraf behöver därför också innehålla information om hur den som köper en skattad vara skall uppfylla kravet på miljöinformation till konsument och hur Energimyndigheten skall meddela dessa hur de skall märka sina säljställen. Då bolagen säljer skattad produkt över skattepunkten så stannar informationen idag hos säljaren för redovisning enligt reduktionsplikt. Man säljer till kunden bara enligt specifikation.

Om tanken är att det bolag som levererar produkten skall ange samma information som man själv använder på sina stationer kommer det på märkningen synas vilka som levererat den skattade produkten. Det är normalt sekretess

(konkurrenslagstiftningen) kring vilka kunder som drivmedelsbolagen har och här behöver behovet av sekretess beaktas.

5 § I utsläppsrapporten ska samtliga fossila komponenter anges som ingår i levererade produkter av drivmedel enligt 4 § med uppgift om

- a) vilken produkt komponenten ingår i,
- b) typ av fossil komponent indelat efter råvarukälla och process enligt bi-laga 1,
- c) mängd,
- d) effektivt värmevärde och

Enligt direktiv 2015/652/EU bilaga 1 punkt 3 (c)

(i) Den erhålls från uppgifter som rapporterats enligt tabell 1 – punkt 17 d, f och o i bilaga I till förordning (EG) nr 684/2009. De räknas om till mängder biodrivmedel med ett lägre värmevärde enligt den densitet som fastställs i bilaga III till direktiv 2009/28/EG. Mängder bränslen av icke-biologiskt ursprung omvandlas till energiinnehåll baserat på det lägre värmevärdet enligt den energidensitet som fastställts i tillägg 1 till Gemensamma forskningscentret Eucar-Concawe (JEC) (1)-rapporten Well-to-Tank (version 4), juli 2013 (2).

Vid beräkningen skall enligt direktivet skall fastställda effektiva värmevärden för biodrivmedel användas ur förnybartdirektivet och för fossila komponenter skall effektiva värmevärden från JRC rapporten användas. SPBI uppfattar som dessa också är inlagda som fasta värmevärden i rapporteringsmallen. Därför kan detta krav på rapportering av effektiva värmevärden utgå då det ändå skall användas de fastställda värden i rapporteringsmallen.

e) råvarans ursprungsland

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 konsekvensutredningen till denna remiss. SPBI saknar motiv till varför detta överordnade regelverk inte anses gälla i denna punkt vad gäller ursprung. Då denna ändring görs i en i hela EU genom styrningsförordningen kan det innebära att uppgifterna inte kommer att finnas tillgängliga.

12a§

SPBI undrar om inte denna formel är felaktig. Vid rapportering enligt produkt så är tanken att varje produkt skall ha en egen beräkning. Eftersom denna formel summerar alla produkter som rapporterats kommer den inte ge resultatet per produkt. SPBI bedömer att summeringen av beräkningsformeln skall tas bort.

Konsekvensbeskrivning

1.3.1 Sammanfattning av förslag till ändringar och vilka ändringar som har konsekvensutretts inom ramen för denna utredning.

Energimyndigheten konstaterar att:

Generellt kan dock konstateras att rapporteringsbördan minskar på grund av detta genom att ett antal krav på rapportering av information tas bort ur föreskriften.

SPBI delar inte Energimyndighetens bedömning att rapporteringsbördan minskar genom att ett antal krav på rapportering tas bort. I denna bedömning saknas det nya införandet av rapportering per produktnivå vilket avsevärt ökar rapporteringsbördan. SPBI anser att den ökade administrativa bördan inte står i proportion till den hävdade klimatnytta som rapportering på produktnivå skulle innebära då bensin och diesel ingår i reduktionsplikten.

2.1 Alternativa lösningar

2.1.1 Rapportering

2. Rapportering och beräkningar på produktnivå, enligt förslag till ändringar i föreskrift

För att konsumenter ska kunna jämföra olika typer av produkter av drivmedel mellan varandra, t.ex. en diesel med hög andel förnybara råvaror och en med låg andel förnybara råvaror, krävs att informationen finns på produktnivå. Om informationen (rapportering och beräkningar) endast fanns på drivmedelsnivå skulle konsumenterna i förlängningen endast kunna få information om och jämföra genomsnittsvärden för drivmedel mellan leverantörer, inte leverantörers olika produkter. Problemet med att konsumenterna inte skulle ha tillgång till jämförbar information om olika produkter av drivmedel skulle då kvarstå, och uppfyllandet av syftet att ge relevant miljöinformation till konsumenterna för att de ska kunna göra ett aktivt val skulle minska eller gå om intet. Statens energimyndighet förordar därför alternativ två.

Ovan anges motivet till att rapportering skall göras på produktnivå. Samtidigt som man hänvisar till konsekvensbeskrivningen i den remiss om föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel. Om man läser den bedömningen från den konsekvensbeskrivningen för den remissen kan man se att myndigheten bedömer att detta motiv inte alls uppfylls då reduktionsplikten är konstruerad som en massbalans på aktör och kalenderår.

Ur konsekvensbeskrivningen till föreskrifter för skyldigheten att lämna miljöinformation om drivmedel. Sid 13, 4:e stycket

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.

SPBI anser att motivet till att utforma rapporteringen för miljöinformation per produkt är svagt och riskerar att konsumenten missleds i sitt val att tro sig göra ett aktivt klimatval. SPBI förordar att insamlingen av data för miljömärkningen skall göras enligt drivmedelstyp.

2.1.2 Beräkningar

Energimyndigheten förordar här att frånga det beräkningssätt för växthusgasreduktion som utarbetats av EU Kommissionen till att införa ett tredje beräkningssätt enligt nedanstående skäl.

Skälet till att välja alternativ två, vilket Statens energimyndighet förordar, är att det är mer i enlighet med syftet för miljöinformationen, dvs. att möjliggöra jämförbara beräkningar av växthusgasintensitet hos olika produkter.

SPBI anser att detta motiv är svagt. Eftersom klimatfrågan är en global fråga och metoden för beräkning av växthusgasminskning utarbetats av EU Kommissionen och beräkningssättet är lika för alla drivmedelbolag i hela EU väljer här Sverige att införa ett eget tredje och nationellt utarbetat beräkningssätt. Om Energimyndigheten anser att EU Kommissionen har gjort fel vid utarbetandet av direktivet är den rätta metoden att aktivt arbeta för att få till en ändring av direktivet och inte införa ett nytt nationellt parallellt system för beräkning av växthusgasprestanda.

SPBI anser att motivet till jämförelse är mellan bensin och diesel är svagt givet att reduktionsplikten uppfylls via massbalans och aktör och kalenderår.

7. Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

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 inträffat.

8.2.1 Rapportering

SPBI avvisar beräkningen om den extra kostnaden för rapporteringen. Samtidigt som Energimyndigheten konstaterar att de fyra största bolagen står för mer än 98% av volymen så fördelar man kostnaden till alla företag och drar ner den till ett genomsnitt 40 timmar.

Det är inte en relevant beskrivning av rapporteringsbördan för SPBI:s medlemsföretag som uppskattat tiden till denna extra rapportering till 80-100 timmar/år och företag. Det innebär att den beräknade kostnaden helt och hållet ligger på några få företag.

Johan G Andersson
VD

Ebba Tamm
Produkt- och miljöexpert