

Miljö- och energidepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

m.registrator@regeringskansliet.se
sebastian.carbonari@regeringskansliet.se.

Miljöinformation om drivmedel
Remiss av promemoria från Statens Energimyndighet,
Dnr M2017/01118/KI

Sammanfattning

2030-sekretariatet välkomnar att Regeringen bett Energimyndigheten om detta förslag. Konsumentinformation om miljöval är avgörande för möjligheten att göra sakliga och välmotiverade beslut.

Vi ser förslaget som ett bra första steg, men vill att myndigheten går längre.

Vi vänder oss starkt emot att information om ursprung och råvara bara ska finnas på en hemsida. Det är en avgörande information för kunden.

Vi har vid flera tillfällen framfört att kraven på de fossila bränslena ligger betydligt lägre än på de biobaserade, och har svårt att acceptera att de fossila bränslena inte skulle kunna spåras till ursprungsland. Om det av praktiska skäl, som depåsamarbete, är svårt att redogöra exakt varifrån bränslena i en enskild pump kommer ifrån kan man genom massbalansprincipen redogöra för bolagets inköp. Så sker idag i den årliga rapporteringen enligt drivmedelslagen.

1. Uppdragets omfattning

Regeringen har bett myndigheten lämna förslag på ett tydligt märkningssystem på alla drivmedel för vägtransporter, samt ”lämna förslag på hur en ändamålsenlig information bör utformas för att den ska vara lättillgänglig, tydlig och begriplig för konsumenter. Inom ramen för uppdraget ska Energimyndigheten särskilt analysera hur en uppdelning och värdering av drivmedel kan ske baserat på andelen biodrivmedel som drivmedel innehåller, drivmedlens råvaror, klimatutsläpp och ursprung”. Detta menar vi är ett heltäckande uppdrag som möter ett växande konsumentbehov.

Vi noterar att kommuner, regioner, fordonsföretag och flera drivmedelsföretag saknas från remisslistan. Miljömärkning är en svensk paradgren, en möjlighet för en påverkan långt utanför Sveriges gränser. Detta förslag är det första av sin slag. Därför bör regeringen bättre utnyttja den breda kompetensen som finns i Sverige för att spetsa förslaget ytterligare.

2. Märkning på pump

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. Vi misstror naturligtvis inte drivmedelsföretagen, tvärtom, men menar att konsumenten förtjänar direkt information vid tankningstillfället.

Energimyndigheten föreslår att märkningen på pump skall innehålla: *Märket bör ange drivmedlets namn, drivmedelsbolag, växthusgasutsläpp per energienhet, standard enligt infrastrukturdirektivet samt andel förnybart*. Till detta vill vi lägga ursprung för både fossil och förnybar råvara, samt vilken förnybar råvara som använts. Märkning av fordonets energianvändning, liksom emissioner av annat än koldioxid, är mycket viktig för konsumenten. Men den skulle komplicera märkningen onödigt, och lämpar sig bäst för märkning i bilhallen där valet av fordon görs.

På pumpen bör åtminstone de tre största ursprungsländerna och råvarorna anges vid pumpen, sedan bör samtliga ursprungsländer och råvaror finnas på hemsidorna enl. Energimyndighetens förslag för konsumenter som önskar mer information.

Energimyndigheten menar att miljöinformationen ska samordnas med Infrastrukturdirektivets märkningskrav. Detta krav kommer att införas senare, med oklart ikraftträdande. Vi ser hellre att miljömärkningen sker direkt, och oberoende av andra processer. Samordning, ja, men låt inte ett sent införande av annan märkning försena drivmedelsmärkningen.

Den variant av märkning, med ursprung i energimärkningen, som föreslås menar vi är mycket bra, med de tillägg vi gör i detta dokument.

Vissa drivmedelsbolag har angett att själva hanteringen av märkningen, i form av klistermärken som årligen ska sättas på macken, är omfattande och besvärlig. Vi har respekt för den administrativa och faktiska arbetsbelastningen, men vi menar att arbetsinsatsen är relativt ringa, inte minst i förhållandet till nyttan. Externa aktörer, som RISE som kröner pumpar, skulle kunna ta denna uppgift.

3. Massbalans

Massbalans är den enda rimliga principen. I analogi med Bra Miljöval El är det inte den enskilda elektronen eller molekylerna som är viktig, utan det ansvar respektive företag tar vid inköp av råvaran. Även om en produkt köps via raffinaderiet i Rotterdam, bör rimligtvis upphandlingskrav kunna ställas som säkrar ursprung. Om detta sedan blandas upp i raff eller depå är, i analogi med Bra Miljöval el, mindre intressant.

Det blir med nödvändighet förra årets inköp som avrapporteras, här håller vi med Energimyndigheten.

4. Ursprung

Ursprungsmärkningen bedömer vi har stor betydelse för konsumenten, som genom denna information aktivt kan välja t.ex. lokalt producerade drivmedel, men också aktivt välja bort produktion från t.ex. diktaturer. 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.

5. Råvaror

Inom ett par år kommer vi troligen att märka en efterfrågeökning av biodrivmedel i Europa. Det är därför viktigt att de större andelarna av råvaror anges. Som vi anger ovan, de tre största ursprungsländerna och råvarorna bör anges vid pumpen, sedan bör samtliga ursprungsländer och råvaror finnas på hemsidorna enl. Energimyndighetens förslag för konsumenter som önskar mer information.

Vi menar, precis som Energimyndigheten, att enstaka råvarubaser inte skall diskvalificera. Ett högt innehåll av palmolja eller PFAD är inte dåligt i sig, det är dåligt för att skogsskövling sker i exportländer. Det måste med kraft hanteras i annan lagstiftning.

Vi ser det också som logiskt att el, som blir allt vanligare drivmedel för bilar, ingår i märkningskravet, och att det följer elhandelsbolagens hittillsvarande redovisning enligt Energimarknadsinspektionens riktlinjer.

6. Frivilliga märkningar

En rad drivmedel uppfyller olika former av frivilliga märkningar, bl.a. miljömärket Svanen för vissa sorters biodiesel och biogas, samt Bra Miljöval för el och biogas. Därtill uppfyller olika råvaruströmmar hållbarhetsmärkningar som Roundtable on Sustainable Palmoil. Eftersom flera av dessa märkningar innehåller komponenter som delvis står i strid med Energimyndighetens inriktning, såsom Svanens förbud mot att använda palmolja, ser vi det som viktigt att hålla isär drivmedelsmärkningen från dessa frivilliga initiativ. Det kan bli aktuellt att i riktlinjer för hur märkningen sätts upp, markera att ett visst avstånd behöver hållas så att otydligheten gentemot konsumenten minimeras.

7. Avgränsningar

Energimyndigheten bygger förslaget på befintlig lagstiftning, och avgränsar därmed mot indirekt landanvändning (ILUC) och energiintensitet. Vi förstår och gillar avgränsningen, men betonar att det system som införs i Sverige måste kunna exporteras till andra EU länder, och därmed måste förhålla sig även till kommande lagstiftning. Det innebär inte att vi behöver acceptera alla de förslag som EU för fram. EUs inriktning på att fasa ut grödebaserat, som tyvärr påverkat både Miljömärkningen Svanen och Naturvårdsverkets bedömningar i

Klimatklivet, menar vi är felaktig. Vi bedömer att förslaget på revidering av Förnybartdirektivet kommer att ändras innan det antas och vi är mycket skeptiska till deras sätt att i förväg räkna in eventuella förändringar i EU-direktiven. Svanen är i detta sammanhang tyvärr ett dåligt exempel, där vi menar att man frångår klimatnytta och i stället använder EUs argumentation att grödebaserade drivmedel inte skulle vara acceptabla.

Det finns ett stort intresse i EU för vad Sverige gör när man lyfter frågan, bland annat har DG Energy uttryckt intresse. Deras första fråga är om detta system bygger på EUs egna beräkningsmodeller, och genom att göra just detta, men med frihet att applicera egna hållbarhetskrav, kan en märkning på pumpen påverka EUs syn på biodrivmedel i "svensk" riktning. Utnyttja det!

Alingsås den 15:e oktober 2017

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet