

Datum
2017-10-12Dnr/Beteckning
TSG 2017-1996Ert datum
2017-07-12Er beteckning
M2017/01118/KI

Kopia till

sebastian.carbonari@regeringskansliet.se

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm
m.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över promemoria från Statens energimyndighet - Miljöinformation om drivmedel, M2017/01118/KI

Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar möjligheten att få ge synpunkter på de förslag som Statens energimyndighet ger sin promemoria. Utredningens korta tid medgav små möjligheter för Statens energimyndighet (i det följande Energimyndigheten) att fullständigt konsekvensutreda förslagen och för oss övriga myndigheter att samråda.

Transportstyrelsen tillstyrker följande förslag i Energimyndighetens promemoria.

- Transportstyrelsen är positiv till att det införs krav på att drivmedelsleverantörerna ska informera konsumenter om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp samt ingående råvaror och ursprung. Då informationen i framtiden eventuellt kan få en mer styrande funktion för upphandlande myndigheter och miljöcertifierade företag är det viktigt att kriterierna är väl grundade i vetenskap så att de inte styr fel eller leder till oönskade sidoeffekter exempelvis vad beträffar utsläpp av hälsoskadliga ämnen, påverkan på biologisk mångfald, säker hantering med mera.
- Transportstyrelsen håller också med om att det sannolikt innebär minst administration för såväl Energimyndigheten som drivmedelsleverantörerna om informationen baseras på de uppgifter om drivmedlen som drivmedelsleverantörerna redan idag rapporterar in till Energimyndigheten. Transportstyrelsen instämmer att det är rimligt att de drivmedel som föreslås omfattas är samma som omfattas av drivmedelslagen.

- Transportstyrelsen bedömer att det är en fördel om fullständig information både finns på drivmedelsbolagens webbplatser och samlat hos Energimyndigheten för att konsumenterna på ett enkelt sätt ska kunna jämföra egenskaperna hos de olika drivmedel som finns på marknaden. Transportstyrelsen bedömer att det är bra om konkurrens uppstår genom detaljerade redogörelser på drivmedelsleverantörernas webbsidor om det samtidigt leder till att konsumenterna kan göra ett bättre drivmedelsval. Sådan konkurrens är inget problem, utan kan sannolikt tvärtom sporra leverantörerna att utveckla drivmedel med lägre utsläppsvärden.
- Transportstyrelsen bedömer att det är nödvändigt med information av enklare sort på det enskilda tankstället. Detta mot bakgrund av att miljöinformationen ska nå ut till alla konsumenter och inte bara de som bemödar sig om att i förväg gå in på drivmedelsbolagens och Energimyndighetens webbplatser, vilka Transportstyrelsen bedömer som få. Informationen på tankstället behöver inte nödvändigtvis vara i form av de märken som Energimyndigheten föreslår i figur 5 på sidan 22. Istället för dessa märken skulle det på stationen exempelvis kunna finnas en grafisk sammanställning över vilka drivmedelsalternativ den enskilda stationen erbjuder och miljöinformation för dessa. Denna information skulle då också kunna kombineras med någon form av mobilapplikation. Om information bara finns tillgänglig via internet är det svårt att se att det kommer att få några stora effekter för den enskilde konsumentens val. Men det behövs först en dialog med leverantörerna kring dessa alternativ för miljöinformation på enskilda tankställen.
- Transportstyrelsen håller med om att det är bra om en beräkningsmetod för att räkna ut växthusgasutsläppen för nya drivmedel tillgängliggörs för leverantörerna via Energimyndighetens webbplats. På så vis möjliggörs att drivmedelsleverantörerna använder samma beräkningsgrund för sina växthusgasutsläpp.
- Transportstyrelsen anser att de författningsförslag som ges i Energimyndighetens promemoria framstår som rimliga. Transportstyrelsen vill dock tillägga att Energimyndigheten i sin promemoria inte redogör för om författningsförslagen överensstämmer med gällande EU-rätt, om det där finns krav på att en drivmedelsleverantör ska informera konsumenter om varje drivmedels utsläpp av växthusgaser.

Transportstyrelsen avstyrker nuvarande utformning av följande förslag då de behöver utredas vidare innan de eventuellt kan tillämpas.

- Transportstyrelsen anser att formuleringen *Kan tankas i fordon typgodkända mot* bör tas bort från de exempel på märkning som återfinns i figur 5 på sidan 22. Formuleringen *Kan tankas i fordon typgodkända mot* tar inte hänsyn till avsaknad av internationella regler på området. Att införa sådana här regler kan leda till problem då möjligheterna för typgodkännande av avgaser från personbilar idag är begränsade, vilket i sin tur kan innebära en risk för att drivmedel med höga inblandningar av förnybara drivmedel inte kommer med. Det kan knappast vara syftet med förslaget i synnerhet som det för vanliga personbilar idag inte finns någon möjlighet att få ett typgodkännande för HVO eller högre inblandning av FAME än 7 procent. Den möjligheten finns idag endast för tunga fordon som är godkända enligt Euro VI. Förutom att typgodkännandet inte på långa vägar täcker in alla drivmedel och fordon på marknaden så anser Transportstyrelsen att formuleringen *Kan tankas i fordon typgodkända mot* på märket på pumpen inte heller är rimlig av ett annat skäl, nämligen att det är ytterst få konsumenter som känner till systemet för typgodkännande av avgaser. Förslagets nuvarande utformning kommer därmed inte att leda till ökad medvetenhet för den enskilde konsumenten.
- Transportstyrelsen anser att utformningen av information vid tankstället måste bli enklare än den föreslagna märkningen i figur 5 på sidan 22. Idag marknadsförs som jämförelse Svanenmärkta drivmedel mot konsument. Energimyndigheten redogör i sin promemoria för att beräkningsmetoden för Svanenmärkningen avviker från den som används i drivmedelslagen. Däremot redogör man inte för om ett liknande och enklare märke även skulle kunna vara möjligt för den miljöinformation som här avses.
- Transportstyrelsen håller med om att miljöinformationen gärna på sikt kan samordnas med infrastrukturdirektivets kommande krav om det är tillämpligt för att underlätta för konsumenter. Men då det pågår ett internationellt arbete att samordna införlivandet av kraven i infrastrukturdirektivet, liksom att inga nationella föreskrifter ännu finns framme, avstyrker Transportstyrelsen de grafiska bränslesymbolerna av typen E85 och E7 i märkningsexemplen i figur 5 på sidan 22. Ett ytterligare skäl till att inte direkt tillämpa bränslesymbolen B7 exempelvis är att få konsumenter idag vet vad detta betyder.

- Transportstyrelsen anser vidare att konsekvenserna av Energimyndighetens förslag om ytterligare stöd till konsumenterna genom att information om växthusgasutsläpp per km för respektive motoralternativ tillhandahålls för olika typer av drivmedel, via Konsumentverkets webbplatser Bilsva alternativt Hallå konsument, är otillräckligt utredda. Förslaget nuvarande utformning kommer inte att leda till ökad medvetenhet för den enskilde konsumenten. Det är viktigt att hålla isär drivmedlets klimatpåverkan, motorns verkningsgrad och fordonets utsläpp. Redovisar man växthusgasutsläpp per km för respektive motoralternativ för olika drivmedel, då kommer man att otydliggöra fordonets utsläpp och energieffektivitet i sig.

En närmare redogörelse för Transportstyrelsens ställningstaganden återfinns under respektive rubrik nedan.

Transportstyrelsens synpunkter på de frågor som regeringen särskilt vill ha remissinstansernas synpunkter på

De exempel på märkning som Energimyndigheten redogör för i promemorian i figur 5 på sidan 22

Transportstyrelsen avstyrker nuvarande utformning av förslagen på märkning. Märkningens exakta utformning behöver utredas vidare innan en eventuell tillämpning.

Transportstyrelsen bedömer att den information som finns i exemplen i figur 5 på sidan 22 i promemorian kan bli för detaljerad för att alla konsumenterna i en verklig tanksituation på stationen ska hinna göra ett väl övervägt val. Den medvetne konsumenten fattar sannolikt sina beslut om drivmedelsleverantör och drivmedel redan innan tankningen genom att exempelvis studera webbsidor. Den mindre medvetna konsumenten gör sannolikt sitt val först på stationen. Då är det viktigt att informationen är lättförståelig. Mindre mängd information av rätt och lättbegriplig sort på stationen är troligtvis bättre än mycket och detaljerad information. Idag marknadsförs som jämförelse Svanenmärkta drivmedel mot konsument. Energimyndigheten redogör i sin redovisning för att beräkningsmetoden för Svanenmärkningen avviker från den som används i drivmedelslagen. Däremot redogör man inte för om ett liknande och enklare märke även skulle kunna vara möjligt för den miljöinformation som här avses.

Man bör också fråga sig om det som alternativ till ett märke på stationen på en tavla eller motsvarande skulle kunna finnas en grafisk sammanställning över vilka drivmedelsalternativ den enskilda stationen erbjuder och miljöinformation för dessa. Denna information skulle då också kunna

kombineras med en mobilapplikation vilket ökar chanserna att nå de konsumenterna som inte brukar ta del av information på webbplatser. Om information bara finns tillgänglig via internet är det svårt att se att det kommer att få några stora effekter för den enskilde konsumentens val. Till detta kommer att Energimyndigheten bedömer att märkena på stationen skulle innebära en administration av 16000 märkningar årligen för drivmedelsleverantörerna. Exempelvis digitala visningar på stationen kan då vara enklare för leverantörerna att administrera.

Vad beträffar följande skrivning på märket; *Kan tankas i fordon typgodkända mot:* följt av en symbol för drivmedelsstandard, befarar Transportstyrelsen att skrivningen kommer att innebära en risk för att drivmedel med höga inblandningar av förnybara drivmedel inte kommer med då möjligheterna för typgodkännande av avgaser i dessa fall är begränsade. För vanliga personbilar finns idag inte någon möjlighet att få ett typgodkännande för HVO eller högre inblandning av FAME än 7 procent. Den möjligheten finns idag endast för tunga fordon som är godkända enligt Euro VI. Dessutom är det osäkert om dessa drivmedel alls uppfyller kraven för avgasgodkännandet. HVO kan eventuellt fungera, men inte RME. Förutom att typgodkännandet på långa vägar inte täcker in alla drivmedel och fordon på marknaden så anser Transportstyrelsen att formuleringen *Kan tankas i fordon typgodkända mot* på märket på pumpen inte är rimlig också av ett annat skäl, nämligen att det är ytterst få konsumenterna som känner till systemet för typgodkännande av avgaser. Förslagets utformning kommer inte att leda till ökad metvetenhet hos konsumenten.

Energimyndigheten har också valt att på märket intill frasen *Kan tankas i fordon typgodkända mot:* som alltså i sig inte helt stämmer, att nu direkt införa en grafisk symbol för E85 och B7. Enligt vad Transportstyrelsen förstår härstammar dessa symboler från *standard SS-EN 16942:2016 Bränslen – Identifiering av fordons kompatibilitet – Grafiskt uttryck för konsumentinformation* som den europeiska standardiseringsorganisationen nyligen tagit fram för att uppfylla krav i artikel 7 Användarinformation enligt EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (infrastrukturdirektivet). Transportstyrelsen har några invändningar mot detta. För det första förstår säkert ytterst få konsumenterna vad exempelvis den grafiska symbolen B7 betyder. För det andra finns det krav i standarden på att den grafiska symbolen för placering på pumpen i sig ska ha en storlek av minimum 30 mm i diameter, vilket gör att det resulterande informationsmärket som här föreslås behöver vara betydligt större än så. Just nu är förslaget på den grafiska symbolen på märket för liten. En förstoring av den grafiska symbolens enligt de föreskrivna kraven kan leda till att det resulterande miljöinformationsmärket helt enkelt inte

skulle få plats på pumparna tillsammans med alla andra märkningar som också måste finnas där.

För det tredje har Transportstyrelsen i remissen Tillsyn över installationer för alternativa drivmedel, N2017/00472/MRT föreslagits att få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter. Transportstyrelsen har också föreslagits att få utöva tillsyn över sådana föreskrifter. Detta handlar om ett införlivande av förutnämnda krav i artikel 7 Användarinformation i infrastrukturdirektivet 2014/94/EU. Det är för tidigt att redan nu, innan några sådana föreskrifter har beslutats, direkt ange att ett märke ska innefatta de grafiska symboler som anges i standarden. Detta kan eventuellt försvåra ett kommande föreskriftsarbete. Dessutom pågår ett internationellt arbete med att samordna införandet av dessa krav i medlemsstaterna.

Transportstyrelsen noterar också att det på förslaget till märkning i figur 5 står att det gäller *Medelvärde för den totala försäljningen under året* samtidigt som Energimyndigheten i promemorians sammanfattning föreslår att *Det bör framgå att informationen är baserad på leverantörens totala försäljning av det aktuella drivmedlet under föregående år.*

Val av webbplats

Energimyndigheten föreslår att information om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp samt ingående råvaror och ursprung i första hand ska tillgängliggöras för konsumenterna via leverantörernas hemsidor. Om det även ska införas en märkning vid pump bör huvudsyftet vara att ange drivmedlens växthusgasutsläpp per energienhet med en tydlig hänvisning till leverantörens hemsida där den fullständiga informationen om råvaror och ursprung finns att tillgå.

Transportstyrelsen håller med om att drivmedelsleverantörernas webbsidor liksom Energimyndighetens webbsida är viktiga platser för denna information till konsumenterna. Transportstyrelsen bedömer att det även behövs information av enklare sort på tankstället, *se under rubriken De exempel på märkning som Energimyndigheten redogör för i promemorian i figur 5 på sidan 22.* Men det behövs först en dialog med leverantörerna kring detta.

Huruvida myndighetens förslag om att den detaljerade redogörelsen av drivmedelsinformation ska finnas på berörda drivmedelsleverantörers webbplatser kan skapa konkurrensproblem. Tanken med att ha detaljerad drivmedelsinformation på drivmedelsbolagens webbplatser och den mer övergripande på stationerna syftar till att öka

konkurrensen mellan bolagen, så att konsumenter kan göra bättre miljöval. Transportstyrelsen anser inte att det är ett problem med att öka konkurrensen avseende detta. Det är snarare en möjlighet om informationen ger mer miljönytta. Det skulle även kunna bidra till att sporra leverantörerna att utveckla drivmedel med lägre utsläppsvärden.

Transportstyrelsens synpunkter på författningsförslagen

Förutsatt att ett sådant här system införs framstår författningsförslagen i sig som rimliga. Transportstyrelsen har i det här läget inga direkta invändningar mot formuleringarna. Transportstyrelsen vill dock tillägga att Energimyndigheten i sin promemoria inte redogjort för om författningsförslagen överensstämmer med gällande EU-rätt, om det där finns krav på att en drivmedelsleverantör ska informera konsumenter om varje drivmedels utsläpp av växthusgaser.

Transportstyrelsens övriga synpunkter på de förslag som Energimyndigheten ger i promemorian

Information om samtliga saluförda drivmedel

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att det införs ett krav på drivmedelsleverantörer att tillhandahålla miljöinformation om samtliga saluförda drivmedel till konsument. Informationen mot konsument ska vara lätt att tillgå och det ska tydligt framgå vilket drivmedel informationen avser.

Transportstyrelsen delar utredningens syn att det är viktigt med information till konsumenter så att de kan göra så bra val som möjligt av drivmedel utifrån det fordon samt den geografiska tillgång till tankstationer och det sortiment som tankstationerna har.

Innehållet i miljöinformationen

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att miljöinformationen ska baseras på de uppgifter som idag rapporteras enligt drivmedelslagen. Den årliga rapporteringen enligt drivmedelslagen bygger på principer om massbalans. Det innebär att den information som årligen rapporteras bygger på hur varje leverantörs totala försäljning av olika drivmedel sett ut under det föregående året. De leverantörer som omfattas av kravet att tillhandahålla miljöinformationen är enligt Energimyndigheten samma som omfattas av drivmedelslagen. De drivmedel som omfattas föreslås vara samma som omfattas av drivmedelslagen. Det vill säga samtliga drivmedelskvaliteter och alternativa drivmedel inklusive el. Transportstyrelsen vill dock tillägga att då förutom drivmedel till vägfordon även drivmedel för mobila

maskiner, fritidsbåtar och mindre luftfartyg, liksom dieseldrivna lok kan komma att omfattas, kan eventuellt särskild hänsyn i de fallen krävas i samband med att informationen ges. Förslaget att basera informationen till konsumenterna på de uppgifter om växthusgaser, råvaror och ursprung som redan idag årligen rapporteras av leverantörerna till Energimyndigheten förenklar sannolikt ur administrativ synpunkt, både för drivmedelsleverantörerna och Energimyndigheten.

Samordning med infrastrukturdirektivet

Transportstyrelsen håller med om att miljöinformationen gärna på sikt kan samordnas med infrastrukturdirektivets kommande krav om det är tillämpligt för att underlätta för konsumenterna. Förslaget avstyrks dock just nu, se under rubriken *De exempel på märkning som Energimyndigheten redogör för i promemorian i figur 5 på sidan 22.*

Beräkningsmetod på Energimyndighetens webbplats

Energimyndigheten föreslår att beräkningsmetoden för att räkna ut växthusgasutsläpp för nya drivmedel tillgängliggörs för leverantörerna via Energimyndighetens hemsida. Transportstyrelsen anser också att det kan vara bra att tillgängliggöra beräkningsmetoden för att räkna ut växthusgasutsläpp för nya drivmedel via Energimyndighetens hemsida, för att på så vis möjliggöra att drivmedelsleverantörerna använder samma beräkningsgrund för sina växthusgasutsläpp.

Förslag om ytterligare stöd till konsumenterna på Konsumentverkets webbplatser


Som ytterligare stöd till konsumenterna föreslår Energimyndigheten att information om växthusgasutsläpp per km för respektive motoralternativ bör tillhandahållas för olika typer av drivmedel. Diesel- och elmotorns högre verkningsgrad gör en väsentlig skillnad vad avser växthusgasutsläppen per fordon skriver Energimyndigheten. Energimyndigheten föreslår mer specifikt att Konsumentverkets hemsida Bilsvaret alternativt Hallå konsument bör utvecklas med information om växthusgasutsläpp per km för olika fordonstyper och olika drivmedel.

Transportstyrelsen avstyrker att nuvarande utformning av ovanstående förslag om växthusgasutsläpp per km för olika fordonstyper och olika drivmedel tillhandahålls på Konsumentverkets webbplats Bilsvaret alternativt Hallå konsument. Det är viktigt att hålla isär utsläpp av växthusgaser och utsläpp av förorenande ämnen samt tydliggöra eventuella målkonflikter mellan dessa. Det är också viktigt att hålla isär drivmedlets klimatpåverkan och fordonets energieffektivitet. Redovisar man växthusgasutsläpp per km

för respektive motoralternativ för olika typer av drivmedel, så kommer man att ottydliggöra fordonets utsläpp och energieffektivitet i sig. Utsläppen av växthusgaser är i princip av samma storleksordning oavsett om motorn körs på fossil diesel eller 100 procent förnybar HVO, och kan därför vilseleda konsumenten. Samtidigt får man varierande resultat beroende på var man tankar och vilket drivmedel man tankar. Transportstyrelsen anser därför att det är olyckligt och missvisande att redovisa klimatutsläpp från fordon och drivmedel samtidigt på Konsumentverkets hemsida Bilsva alternativt Hallå konsument.

En annan fråga som aktualiserats den senaste tiden vid sidan om klimatfrågorna, är hur framförallt diesel påverkar människors hälsa på grund av utsläppen av partiklar och kväveoxider. Frågor som rör den personliga hälsan har i allmänhet stor genomslagskraft hos konsumenter. Det kan vara något som en eventuell information till konsumenter i framtiden också kan behöva ta hänsyn till.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf väg- och järnvägsdirektör Petra Wermström, sektionschef Pär Norling, jurist Cecilia Malm och utredare Ulrika Ågren, den senare föredragande.



Ingrid Cherfils
Ställföreträdande generaldirektör