

Gröna Bilister  
Box 7070  
103 87 STOCKHOLM

Remissvar  
M2017/01118/KI  
11 oktober 2017

Miljö- och energidepartementet

Skickat till:  
m.registrator@regeringskansliet.se  
sebastian.carbonari@regeringskansliet.se

## **Remissvar från Gröna Bilister gällande Energimyndighetens promemoria *Miljöinformation om drivmedel***

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en grön bilism som är anpassad till planetens gränser, till städernas dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget intresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Under parollen Jag Vill Veta<sup>1</sup> har Gröna Bilister under flera år drivit på för att de svenska drivmedelsbolagen ska ange klimatpåverkan och ursprung hos sina drivmedel ute vid pumpen eller laddstationen. Bolagen har också förbättrat sin konsumentinformation de senaste åren, men det har blivit uppenbart att de inte har viljan att redovisa all relevant information på ett enhetligt, lättillgängligt sätt.

Gröna Bilister är därför glada att regeringen som ett led i sin strategi för hållbar konsumtion tillkännagivit sin avsikt att införa en obligatorisk hållbarhetsdeklaration av drivmedel ute vid mack. Energimyndigheten fick i uppdrag att utreda hur en sådan deklaration kan utformas. Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på deras promemoria, och vi bistår gärna regeringen med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

---

<sup>1</sup> <http://www.gronabilister.se/jagvillveta>

## Sammanfattning

Gröna Bilister är positiva till de flesta förslag som förs fram i Energimyndighetens promemoria. Vi har två huvudsakliga invändningar.

1) Energimyndigheten svävar på målet om informationen om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung ska finnas på ett klistermärke vid pumpen, eller enbart på drivmedelsbolagens hemsidor. Genom föreskrifter måste det göras klart att informationen ska finnas ute vid pumpen, där vi handgripligen väljer drivmedel. Först då når den alla bilister, inte bara dem som redan är intresserade av hållbarhetsfrågor och själva söker upp information. Först då får vi oss alla en tankeställare varje gång vi tankar. Först då blir det enkelt att utöva vår konsumentmakt, vilket är hela idén med att införa en hållbarhetsdeklaration. Forskningen visar att informationen måste ges där vi gör våra val för att den ska påverka vårt beteende.

2) Om det ska fästas ett klistermärke vid varje pump föreslår Energimyndigheten att detta endast ska visa klimatpåverkan och förnybar andel, medan ursprungsländer och råvaror redovisas på bolagens hemsidor. Gröna Bilister menar att översiktlig information om råvaror och ursprungsländer bör ges redan vid pumpen, medan den fullständiga redovisningen passar bäst på Energimyndighetens eller drivmedelsbolagens hemsidor.

## Dispositionen hos detta remissvar

Gröna Bilister har under årens lopp diskuterat klimat- och ursprungsdeklaration av drivmedel med många representanter för drivmedelsbransch, myndigheter, politiker, allmänhet och föreningsliv. Många har varit positiva, medan andra uttryckt tveksamhet om nyttan med en sådan deklaration, eller lyft fram praktiska problem. Därför diskuterar vi nytta och tänkbara problem innan vi för fram våra mer detaljerade synpunkter på Energimyndighetens promemoria. På så vis kan Gröna Bilister kanske förekomma några synpunkter som inkommer i remissvar från andra organisationer.

Avslutningsvis beskriver Gröna Bilister i Bilaga 1 sitt eget förslag på hur en klimat- och ursprungsdeklaration vid pumpen kan utformas. Detta förslag har hämtat inspiration från Energimyndighetens promemoria och bygger på samtal med många personer med intresse i frågan. Det är en vidareutveckling av de förslag Gröna Bilister tidigare fört fram.

## Varför hållbarhetsdeklarera drivmedel?

### ***Rättvis konkurrens***

Efterfrågan på information om drivmedels klimatpåverkan och ursprung har varit stor på senare år, både bland allmänheten och hos upphandlare. Drivmedelsbolagen har reagerat på detta genom att ta fram eget underlag och egna siffror. Olika leverantörer har dock använt olika beräkningsmetoder och presenterat uppgifter om ursprung på olika vis. En standardiserad hållbarhetsdeklaration skulle göra uppgifterna enklare att jämföra.

### ***Mer hållbara förnybara drivmedel***

En sådan deklaration ger bolagen möjlighet att konkurrera med varandra genom att skylta med de mest hållbara biodrivmedlen eller den grönaste elen, vilket kommer att påverka hela den förnybara marknaden i hållbar riktning. Det kommer att ta emot att tanka bensin i sin etanolbil eller gasbil när man inte kan undgå att läsa vid pumpen att bensinens klimatpåverkan är mer än dubbelt så hög. Har vi ingen fossiloberoende bil inspireras vi att skaffa en sådan nästa gång vi byter. Det gör vi även när vi tvingas se hur mycket råolja som kommer från Ryssland, med den miljöförstöring i Sibirien som följer i dess spår via läckande oljeledningar.

### ***Fuloljan dras fram i ljuset***

Bolagen säger att de idag inte har något annat val än att importera olja från Ryssland och Nigeria eftersom Nordsjöoljan sinar. Snart kommer de inte att ha några andra val än att importera tjärsandsolja eller olja från det känsliga Arktis. Om detta framgår svart på vitt vid pumpen vänder vi dessa pumpar ryggen. Omställningen till fossilfrihet påskyndas.

### ***Folkbildning***

I slutändan handlar hållbarhetsdeklaration av drivmedel om folkbildning. Om vi ges kunskap om konsekvenserna av våra val gör vi oftast bättre val. Denna kunskap leder också till ett större engagemang i ett vidare perspektiv om den nödvändiga omställningen till fossilfria transporter.

## Några invändningar och problem

### ***Svag styreffekt?***

Många menar att en hållbarhetsdeklaration inte skulle påverka omställningsarbetet så mycket, att ekonomiska styrmedel och regleringar är mycket effektivare verktyg. Gröna Bilister svarar att vi måste använda alla verktyg vi har och låta dem verka tillsammans om vi ska ha en chans att nå 2030-målet. Och oavsett hur stor eller liten effekten av en

hållbarhetsdeklaration blir så finns inget skäl att undanhålla oss konsumenter standardiserad information om sådant vi tar för givet när det gäller andra varuslag. Det har till exempel blivit självklart för oss att vi kan läsa på förpackningen i mataffären varifrån köttet och fisken kommer.

### ***Svårt att spåra fossilerna***

Ett konkret problem med en ursprungsdeklaration är att de drivmedelsbolag som importerar färdiga fossila drivmedel ibland saknar möjlighet att spåra råoljans ursprung. I sådana fall finns ingen annan möjlighet än att ange "ursprung okänt" på deklarationen. Denna svaghet kan vändas till en styrka. Om de begränsade möjligheterna att spåra råoljans ursprung medför att det ibland står "ursprung okänt" på klisterlappen vid pumpen kan detta bidra till att ge frågan plats i det allmänna medvetandet. Då blir det lättare att skapa ett tryck för att ta fram system som förbättrar spårbarheten. Sedan kan också hållbarhetsdeklarationen förbättras.

### ***Missvisande?***

En annan begränsning hos hållbarhetsdeklarationen är att den inte kommer att kunna tala om exakt varifrån dropparna vi tankar kommer från och vilken klimatpåverkan de har. Istället kommer de att spegla hela bolagets försäljning av det givna drivmedlet föregående år. Detta är dock inget problem så länge som det anges tydligt på deklarationen vilket urval drivmedel uppgifterna syftar på, så att ingen känner sig lurad. Vi konsumenter är redan vana vid att välja grön el hos elhandelsbolaget utan att få garantier för att just de elektroner som far genom våra apparater kommer från ett vindkraftverk eller en solcellspanel. Uppgifterna på vår elräkning om elens ursprung och klimatpåverkan gäller bolagets hela försäljning föregående år, precis som på den tilltänkta hållbarhetsdeklarationen av drivmedel.

### ***Jobbigt att sprätta post?***

Det sista "problemet" med att kräva hållbarhetsdeklaration vid macken sätter Gröna Bilister inom citationstecken. Både drivmedelsbranschen och Energimyndigheten beskriver det som en påtaglig börda för bolagen att en gång om året fästa en klisterlapp vid varje pump eller ladduttag. Ett större svenskt drivmedelsbolag har kanske 500 mackar. Det innebär utskick av 500 standardiserade postförsändelser, som fylls med klistermärken så att det räcker och blir över. (Gröna Bilister skickar varje år ut mångdubbelt fler brev till sina medlemmar.) En anställd på macken öppnar sedan kuvertet och går runt till de olika pumpfundamenten och fäster kanske fyra klistermärken på varje. Det blir mindre än en halvtimmes arbete per år. Om detta lyfts fram som ett "problem", då finns det sannerligen inga problem att tala om när det gäller att hållbarhetsdeklarera drivmedel.

## Synpunkter på Energimyndighetens promemoria

### ***Bra samordning med infrastrukturdirektivets krav***

Allt fler alternativa drivmedel säljs på samma mackar. För att undvika förvirring kring vilka drivmedel vi kan tanka i vår bil kräver EU:s infrastrukturdirektiv att alla drivmedel ska märkas utifrån givna kategorier, för att göra det tydligt vilka drivmedel det egna fordonet är typgodkänt för. Energimyndigheten föreslår att denna märkning integreras i en tilltänkt hållbarhetsdeklaration vid pumpen. Bra!

### ***Bra att hålla fast vid massbalansprincipen***

Som vi diskuterade ovan kan man tycka att det är en svaghet att hållbarhetsdeklarationen inte kommer att syfta på precis de bränsledroppar som kommer ut ur pumpen. Men om vi krävde redovisning av alla fysiska bränsledroppar skulle drivmedelsbolagen inte längre kunna ha depåsamarbeten eller idka byteshandel med drivmedelspartier. Detta skulle minska effektiviteten i distributionssystemet och öka dess miljö- och klimatpåverkan. Då är det bättre att hålla fast vid det system som nu används, där man håller koll på hur stora volymer drivmedel med givna hållbarhetsegenskaper som köps och säljs. Energimyndigheten föreslår följdriktigt att bolagen fortsätter att använda sig av denna så kallade massbalansprincip vid den rapportering som ligger till grund för hållbarhetsdeklarationen.

### ***Bra att följa alla EU-direktiv***

För att en svensk lag om hållbarhetsdeklaration av drivmedel vid mack ska accepteras av EU bör den bygga på beräkningsmodeller och rapportering enligt EU:s förnybartdirektiv och bränslekvalitetsdirektiv. Att fortsätta att använda massbalansprincipen är ett exempel på sådan följsamhet gentemot EU. En följd blir att hållbarhetsdeklarationen blir släpande och visar föregående års uppgifter. En annan följd kan bli att den deklarerade klimatpåverkan från ett och samma biodrivmedel plötsligt ändras om EU:s beräkningsmetoder för klimatpåverkan skulle förändras. Oavsett vad man skulle tycka om dessa förändringar anser Gröna Bilister att deklarationen bör anpassas därefter.

En svensk hållbarhetsdeklaration vid pump av detta slag skulle enkelt kunna exporteras till övriga EU-länder. Då skulle Sverige bli en verklig föregångare när det gäller konsumentupplysning om drivmedel.

### ***Bra med mer detaljerad rapportering till Energimyndigheten***

Hittills har rapporteringen inte skilt mellan olika kvaliteter av samma drivmedel, till exempel diesel med olika andel förnybar råvara. Nu föreslår Energimyndigheten att bolagen ska särredovisa alla olika kvaliteter som saluförs under eget varunamn. Därmed skulle det till exempel framgå på hållbarhetsdeklarationen att Preems Evolution diesel innehåller mer förnybar diesel och har lägre klimatpåverkan än Preems övriga diesel. Med ett sådant

system skulle drivmedelsbolagen lättare kunna använda hållbarhetsdeklarationen i sin marknadsföring. Det borde göra tanken på en obligatorisk hållbarhetsdeklaration på macken mer lockande för bolagen.

### ***Bra möjlighet att informera om nya drivmedel direkt när de lanseras***

Ett annat förslag i utredningen som gör hållbarhetsdeklarationen lättare att använda i marknadsföringssyfte är att Energimyndigheten ska tillgängliggöra sin beräkningsmetod för klimatpåverkan. Då kan drivmedelsbolagen deklarerat ett nytt drivmedels klimatpåverkan så fort det lanseras. Däremot kommer råvarorna och deras ursprungsländer inte att kunna deklarerat på ett sanktionerat sätt förrän året därpå.

### ***Bra att el inkluderas***

Energimyndigheten föreslår att alla drivmedel som omfattas av drivmedelslagen ska hållbarhetsdeklarerat. Detta innefattar el, vilket är nödvändigt för att framtidssäkra hållbarhetsdeklarationen med tanke på att de laddbara bilarna snabbt blir fler och antalet publika laddstationer växer i accelererande takt. En standardiserad hållbarhetsdeklaration där man kan jämföra el med bränslen kommer att visa elens fördelar och kan därför bidra till en påskyndad elektrifiering. När energimängden el som används som drivmedel blir betydande blir det viktigt att kunna skilja grön el med ursprungsgarantier från ospecificerad residuelel. Bara då kan det skapas ett marknadstryck så att den tillkommande elproduktion som krävs blir förnybar och hållbar. Detta kommer hållbarhetsdeklarationen att möjliggöra.

### ***Följ etablerad standard för hur elens klimatpåverkan beräknas***

I sin promemoria föreslår Energimyndigheten att klimatpåverkan för den el som sålts utan ursprungsgarantier ska beräknas i livscykelperspektiv utifrån ”en för året bestämd nationell profil”. Vi är inte säkra på vad som menas med detta. Gröna Bilister föreslår hur som helst att elens klimatpåverkan på hållbarhetsdeklarationen beräknas på samma sätt som i elhandelsbolagens redovisning av klimatpåverkan till konsumenterna enligt Energimarknadsinspektionens föreskrifter. Då redovisas el på samma sätt oavsett hur den används, vare sig det är som drivmedel, för att värma upp hus, eller i något annat syfte. Detta skulle innebära att elens klimatpåverkan motsvarar nordisk residualmix om drivmedelsbolagen inte kan uppvisa ursprungsgarantier.

### ***Välj intuitiv grafik för att visa klimatpåverkan***

I Gröna Bilisters ursprungliga idéskiss på en hållbarhetsdeklaration användes samma grafiska profil för att visa klimatpåverkan som används för att visa energiförbrukning på den standardiserade energimärkning som vi vant oss vid att se på alla nya kylskåp. Sju liggande staplar från kort till lång är färgkodade från grönt till rött. EU:s bestämmelser gör det dock omöjligt att använda denna grafiska profil för andra syften än för energimärkning. I

Energimyndighetens utredning betonar vikten av att använda "mnemoniks", märken eller mönster som översätter informationen till en form som är lätt att ta till sig och minnas. I denna anda föreslår Gröna Bilister att klimatpåverkan visas som en skala på en stiliserad kvicksilvertermometer och kategoriseras via färgfält från grön till rött (se nedan). Detta förslag kan ses som en utveckling av Energimyndighetens egen skiss. Denna framstår dock som något ologisk i så måtto att låg klimatpåverkan visas högst upp.

Hög klimatpåverkan



Låg klimatpåverkan

Ett förslag på hur grafik av detta slag kan integreras i en hållbarhetsdeklaration visas i Bilaga 1.

### ***Rätt att inte peka ut palmolja på deklARATIONEN***

Energimyndigheten övervägde ifall drivmedelsbolagen specifikt skulle tvingas att ange vid pumpen om produkten innehåller palmolja eller palmoljederivat (PFAD). De kom dock fram till att avstå från att föreslå detta. Vi tror att det är klokt. Reglerna för en obligatorisk hållbarhetsdeklaration bör utgå från officiella hållbarhetskriterier snarare än från subjektiva bedömningar. Idag är palmolja en problematisk råvara som det skrivs mycket om, i morgon kan det vara någon annan. Certifierad palmolja klassas som hållbar. Om det visar sig omöjligt att sanera palmoljebranschen får man ändra hållbarhetskriterierna så att drivmedel som innehåller palmolja eller PFAD aldrig kan få hållbarhetsbesked. I vilket fall som helst kommer den medvetne konsumenten ändå kunna använda hållbarhetsdeklarationen till att identifiera och välja bort drivmedel som innehåller palmolja eller PFAD. Alla råvaror ska ju redovisas på ett likvärdigt sätt.

Drivmedelsbolag som på goda grunder väljer bort palmolja och PFAD kan låta märka sitt drivmedel med frivilliga hållbarhetsmärkningar som Svanen eller Bra Miljöval, vilka garanterar att sådana råvaror inte används. Bolagen kan då fästa dessa märken i anslutning till den obligatoriska deklARATIONEN vid pumpen för att göra detta klart för konsumenten.

***Informationen ska finnas vid pumpen!***

Den största svagheten med Energimyndighetens promemoria är att den svävar på målet när det gäller var hållbarhetsinformationen ska redovisas. Det kan enligt Energimyndigheten ske antingen på drivmedelsbolagens hemsidor eller på ett klistermärke ute på macken. Genom föreskrifter måste det göras klart att informationen ska finnas ute vid pumpen, där vi handgripligen väljer drivmedel. Först då når den alla bilister, inte bara dem som redan är intresserade av hållbarhetsfrågor och själva söker upp information. Först då får vi oss alla en tankeställare varje gång vi tankar. Först då blir det enkelt att utöva vår konsumentmakt, vilket är hela idén med att införa en hållbarhetsdeklaration. Forskningen visar att informationen måste ges där vi gör våra val för att den ska påverka vårt beteende.

***Ursprungsländer och råvaror bör redovisas vid pumpen***

Om det ska fästas ett klistermärke vid varje pump föreslår Energimyndigheten att detta endast ska visa klimatpåverkan och förnybar andel, medan råvaror och ursprungsländer redovisas på bolagens hemsidor. Gröna Bilister menar att översiktlig information om råvaror och ursprungsländer bör ges redan vid pumpen, medan den fullständiga redovisningen passar bäst på Energimyndighetens och drivmedelsbolagens hemsidor. I Bilaga 1 presenterar Gröna Bilister ett förslag på hur denna översiktliga information vid pumpen kan utformas.

***Använd QR-kod***

Idén med en hållbarhetsdeklaration är att göra informationen så lättillgänglig för konsumenten som möjligt. Därför bör hållbarhetsdeklarationen vid pumpen hänvisa konsumenten till mer fullständiga informationen på Energimyndighetens eller drivmedelsbolagets hemsida både med hjälp av en explicit webbadress och en QR-kod som öppnar denna webbsida då den scannas in.

***Energimyndigheten bör standardisera informationen både vid mack och på hemsida***

Energimyndigheten föreslår att den ska få bemyndigande att föreskriva hur hållbarhetsinformationen på bolagens hemsidor ska presenteras. Mycket bra! Eftersom myndigheten svävar på målet när det gäller frågan om det ska fästas en hållbarhetsdeklaration vid pumpen begär den inget bemyndigande att föreskriva hur denna klisterlapp ska se ut. Självlärt ska dessa klisterlappar fästas upp och självklart ska de standardiseras av Energimyndigheten.

Föreskrifterna om hur den kompletterande redovisningen på webben ska utformas bör innehålla krav på att de begrepp och siffror som anges på klisterlappen vid pumpen förklaras och definieras. Föreskrifterna bör också innehålla ett datum då deklarationen vid pump och på hemsida ska uppdateras med föregående års uppgifter. Det kan t.ex. vara senast två månader efter det datum då bolagen lämnar in rapporteringen för det föregående året till



Energimyndigheten.

***Var ska den kompletterande informationen finnas?***

Regeringen önskar få in synpunkter på om den detaljerande informationen ska finnas på drivmedelsbolagens hemsidor, som promemorian föreslår, eller på Energimyndighetens webbplats. Regeringen vill också få in synpunkter på ifall redovisning på drivmedelsbolagens hemsidor kan skapa konkurrensproblem.

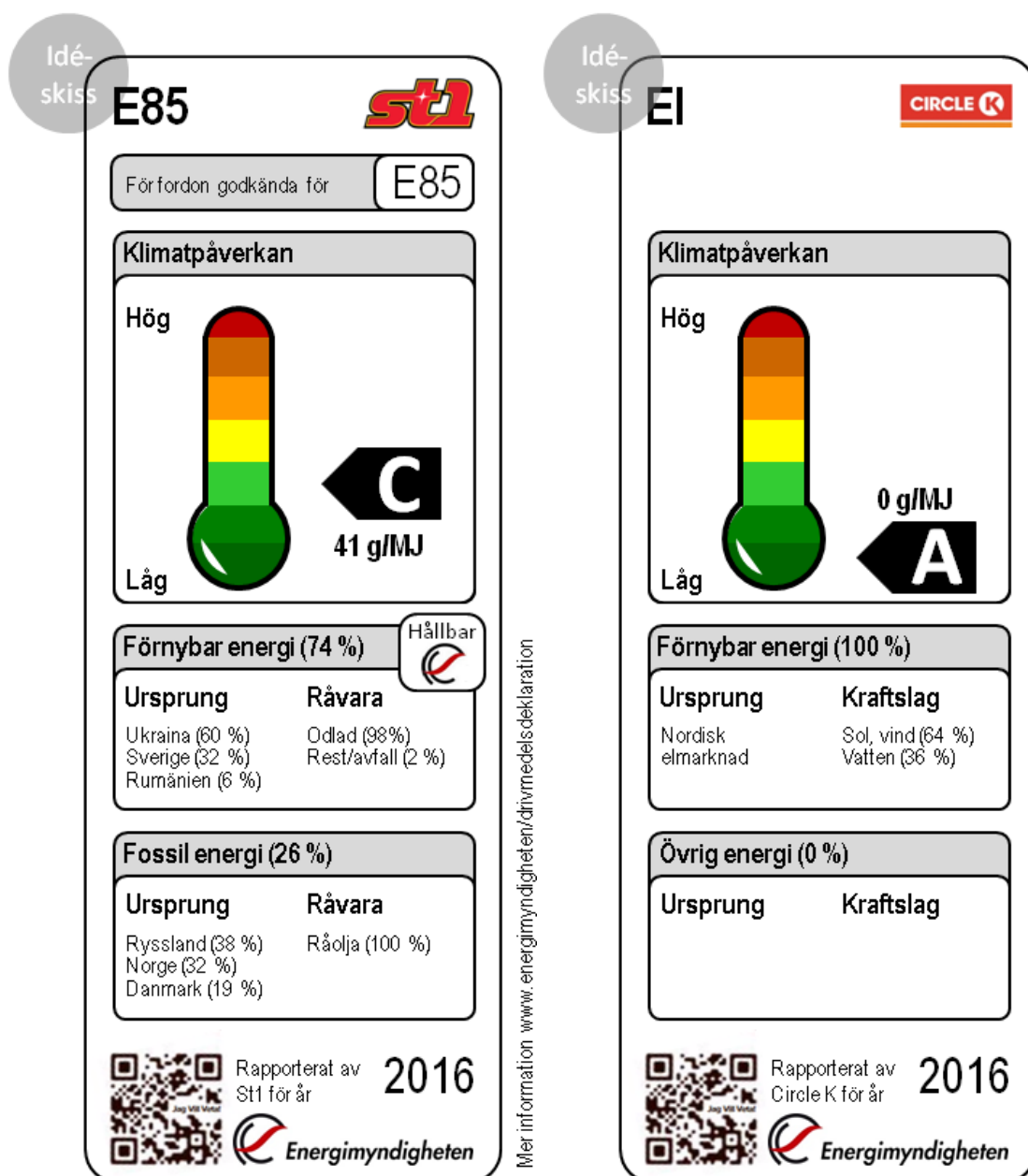
Gröna Bilister ser inte val av webbadress för den kompletterande hållbarhetsinformationen som en särskilt viktig fråga. Det viktiga är att informationen redovisas på ett standardiserat sätt, enligt Energimyndighetens föreskrifter. Ur konsumentperspektiv är det en fördel om hänvisningen på klisterlappen vid pumpen leder till Energimyndighetens webbplats. Då kan man jämföra hållbarhetsegenskaper hos drivmedel från de olika bolagen på ett och samma ställe. En möjlighet är att den kompletterande informationen redovisas både hos Energimyndigheten och hos drivmedelsbolagen. Gröna Bilister kan inte se varför en redovisning på bolagens hemsidor skulle skapa konkurrensproblem. Däremot kan det finnas gränser för i vad mån en myndighet kan styra innehållet på hemsidan hos ett privat företag.

*För Gröna Bilister*

Johanna Grant, ordförande  
Per Östborn, styrelseledamot

BILAGA 1

Här visas Gröna Bilisters förslag på hur en hållbarhetsdeklaration i form av ett klistermärke vid påfyllnadsplatsen för drivmedlet kan utformas<sup>2</sup>. Låt oss gå igenom innehållet i detta förslag från klistermärkets överdel och nedåt.



<sup>2</sup> <http://www.gronabilister.se/jagvillveta/hallbarhetsdeklaration>

### **Drivmedelstyp**

Högst upp till vänster anges vilken typ av drivmedel deklARATIONEN gäller. För bensin och diesel anges även dess miljöklass. För bensin finns miljöklasserna MK1 och MK2. För diesel finns miljöklasserna MK1, MK2 och MK3. Ju lägre miljöklass, desto bättre miljöegenskaper hos bränslet.

Om den aktuella drivmedelskvaliteten saluförs under eget varunamn och deklARATIONEN gäller just denna kvalitet, så anges dess namn under drivmedelstypen. Det skulle t.ex. kunna gälla Preems Evolution diesel.

### **Bolagslogga**

Högst upp till höger visas logotypen för det bolag som säljer drivmedlet till kund och för vilket de deklarerade uppgifterna gäller.

### **Märkning enligt infrastrukturdirektivet**

För att undvika förvirring kring vilka drivmedel vi kan tanka i vår bil kräver EU:s infrastrukturdirektiv att alla drivmedel ska märkas vid pumpen utifrån givna kategorier, för att göra det tydligt vilka drivmedel det egna fordonet är typgodkänt för. Denna märkning integreras lämpligen i en hållbarhetsdeklARATION.

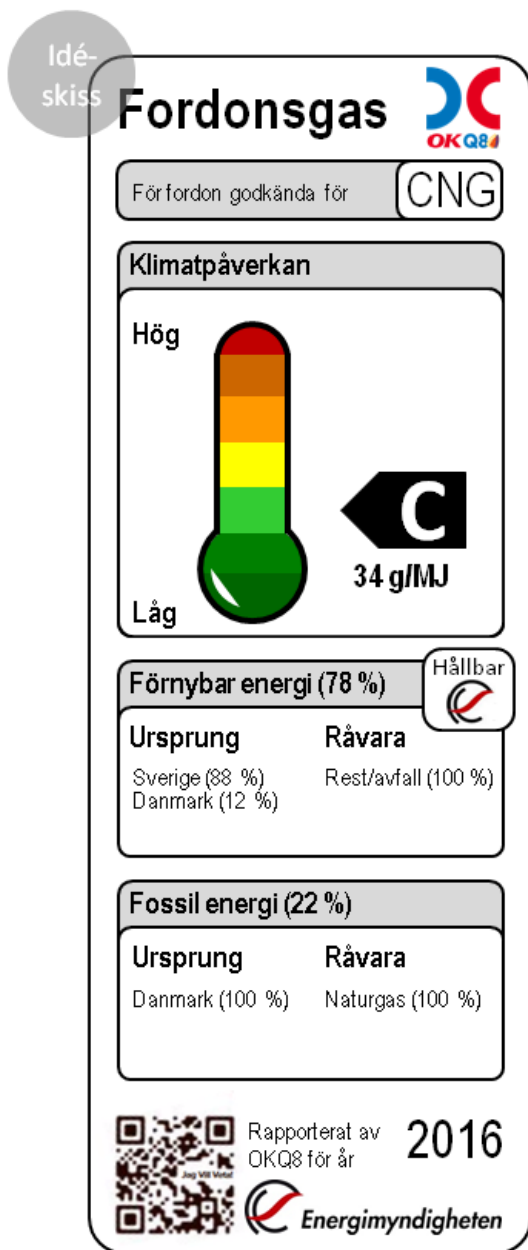
Låginblandad bensin ska märkas utifrån högsta möjliga volymprocent etanol som E5 eller E10. Höginblandad etanol ska märkas E85. Diesel märks utifrån högsta möjliga volymprocent biodiesel FAME som B7, B10 eller B100. Ren förnybar diesel HVO märks XLT. (Denna drivmedelskvalitet kallas vanligen HVO100.)

### **Klimatpåverkan**

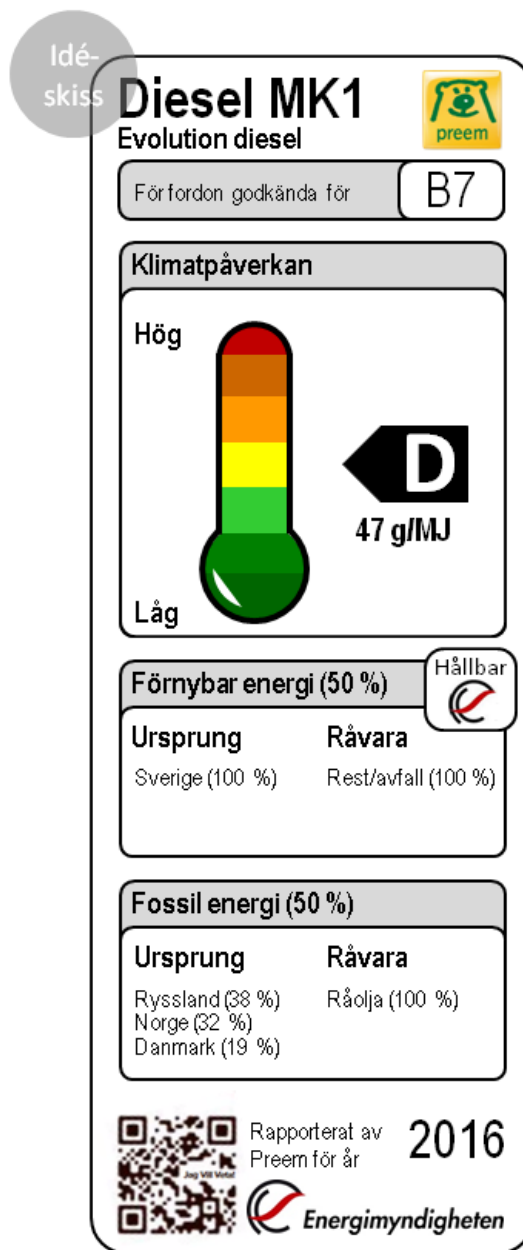
Klimatpåverkan anges på liknande sätt som på kylskåpets energimärkning, men som grafisk form används en stiliserad termometer med färgfält från grönt till rött istället för liggande staplar i olika färger. I Gröna Bilisters förslag motsvarar 0 – 15 g/MJ nivå A, 15-30 g/MJ nivå B, och så vidare. Den högsta möjliga nivån är G och motsvarar klimatpåverkan över 90 g/MJ.

Den angivna siffran är ett medelvärde av föregående års försäljning beräknat utifrån rapporteringen till Energimyndigheten. För el gäller den klimatpåverkan som det levererande elhandelsbolaget redovisar enligt avtalet.

Diesel missgynnas något av att klimatpåverkan anges per energienhet drivmedel, eftersom dieselmotorn har högre verkningsgrad än ottomotorn. Elbilen har ännu mycket högre verkningsgrad och missgynnas än mer. Risken med att uppfinna en egen, mer rättvis enhet för klimatpåverkan är att man förvirrar mer än man klargör. Klimatpåverkan per energienhet (MJ) är den gängse enheten i EU-direktiv och svensk lagstiftning.



Mer information [www.energimyndigheten/drivmedelsdeklaration](http://www.energimyndigheten/drivmedelsdeklaration)



Mer information [www.energimyndigheten/drivmedelsdeklaration](http://www.energimyndigheten/drivmedelsdeklaration)

### Förnybar energi - andel

Ett drivmedel i form av bränsle delas upp i en förnybar och en fossil del på deklARATIONEN, medan el delas upp i en förnybar och en övrig del. Den övriga delen el innefattar både fossil el och kärnkraftsel.

Procentandelen förnybar drivmedelsenergi i det deklarerade drivmedlet anges. (Observera att denna energiprocent kan skilja sig från den volymprocent förnybart bränsle som blandas i drivmedlet. Till exempel blir energiprocenten etanol lägre än volymprocenten eftersom energiinnehållet per volymenhet bränsle är mindre i etanol än i bensin.) Det angivna värdet

motsvarar medelvärdet av den totala mängd drivmedel av den deklarerade kvaliteten som sålts av bolaget föregående år enligt rapporteringen till Energimyndigheten.

### ***Förnybar energi - hållbarhetsbesked***

I övre högra hörnet på den ruta som innehåller information om den förnybara energin visas Energimyndighetens logotyp med texten "Hållbar" ifall alla komponenter biobränsle som ingår i drivmedlet fått hållbarhetsbesked av Energimyndigheten det givna året. Detta utgör en grundläggande garanti för att biobränslena ger en viss klimatnytta och att de inte förstör naturvärden när de produceras. I praktiken har alla biobränslen som används till drivmedel i Sverige hållbarhetsbesked, eftersom detta krävs för att få de skattelättnader som gör dem kommersiellt gångbara.

### ***Förnybar energi - ursprungsländer***

Upp till tre ursprungsländer till råvarorna till den förnybara delen drivmedel listas, i fallande betydelse. Energi procenten av den förnybara delen färdigt drivmedel som hämtat sin råvara från det givna landet anges, avrundat till närmaste heltal. Ett land som bidrar med mindre än en halv procent råvara listas inte. Den fullständiga listan med ursprungsländer anges på Energimyndighetens eller drivmedelsbolagets hemsida. Den el som säljs i Sverige handlas på den Nordiska elmarknaden, och enligt Energimarknadsinspektionens föreskrifter om ursprungsmärkning av el krävs inte att ursprungslandet redovisas för kunden. Därför föreslår Gröna Bilister att elens geografiska ursprung endast anges som "Nordisk elmarknad".

### ***Förnybar energi - råvaror***

Upp till tre råvarukategorier till den förnybara delen bränsle listas i fallande betydelse. Den energi procent av den förnybara delen drivmedel som kommer från den givna råvarukategorin anges, avrundat till närmaste heltal. En råvarukategori som bidrar med mindre än en halv procent förnybar del drivmedel listas inte. Gröna Bilister föreslår att följande råvarukategorier används, eftersom dessa även används i bolagens rapportering enligt EU-direktiv.

Odlad

Biprodukt

Rest/avfall

När det gäller förnybar el bör man snarare tala om kraftslag än råvaror. Gröna Bilister föreslår att följande förnybara kraftslagskategorier används, och att upp till tre av dessa listas i fallande betydelse.

Sol, vind

Vatten

Övrig

Den första kategorin ska läsas som "sol eller vind". Kategorin "Vatten" kan även innefatta vågkraft. Kategorin "Övrig" innefattar t.ex. el producerad av avfall, biobränsle eller geotermisk energi. En detaljerad lista med råvaror eller kraftslag som inte är indelad i kategorier anges på Energimyndighetens och drivmedelsbolagets hemsida.

***Fossil/övrig energi - andel***

För ett drivmedel i form av bränsle anges procentandelen fossil drivmedelsenergi på samma sätt som andelen förnybar energi. När det gäller el anges andelen övrig drivmedelsenergi. I denna andel innefattas kärnkraft förutom fossil energi.

***Fossil/övrig energi - ursprungsländer***

För ett bränsle listas upp till tre ursprungsländer till råvarorna till den fossila delen drivmedel i fallande betydelse på samma sätt som för den förnybara delen. Om drivmedelsbolaget köper färdigraffinerade fossila drivmedel och inte kan redovisa råvarans ursprungsland till Energimyndigheten anges ursprung "Okänt" på deklarationen vid pumpen. Gröna Bilister föreslår att elens geografiska ursprung endast anges som "Nordisk elmarknad", av de skäl som diskuterades i samband med ursprunget hos den förnybara delen el.

***Fossil/övrig energi - råvaror***

Upp till tre råvarukategorier till den fossila delen bränsle listas i fallande betydelse, på samma sätt som för den förnybara delen. Gröna Bilister föreslår att följande kategorier används.

Råolja  
Naturgas  
Okonv.

Här motsvarar råolja konventionell råolja, medan okonventionell olja som framställs ur kol, oljeskiffer eller tjärsand faller under kategorin "Okonv." Klimatpåverkan vid tillverkningen av sådan olja är betydligt större än då konventionell råolja pumpas upp ur marken.

När det gäller ej förnybar el föreslår Gröna Bilister att dessa kraftslag delas upp i följande två kategorier på deklarationen vid pumpen.

Fossil  
Kärnkraft

En detaljerad lista med råvaror/kraftslag som inte är indelad i kategorier anges på Energimyndighetens och drivmedelsbolagets hemsida, på samma sätt som för den förnybara delen drivmedel.

***Hänvisning till kompletterande information***

Idén med en hållbarhetsdeklaration är att göra informationen så lättillgänglig för konsumenten som möjligt. Därför bör hållbarhetsdeklarationen vid pumpen hänvisa konsumenten till mer fullständig information på Energimyndighetens hemsida både med hjälp av explicit webbadress och en QR-kod som öppnar denna webbsida då den scannas in. Den kompletterande informationen kan dessutom redovisas på det aktuella bolagets hemsida enligt föreskrifter från Energimyndigheten.

***Rapporterande bolag och årtal***

Hållbarhetsdeklarationen är släpande och de deklarerade uppgifterna syftar på det aktuella bolagets hela försäljning av den aktuella drivmedelstypen föregående år, enligt dess rapportering till Energimyndigheten. Det är viktigt att detta framgår tydligt på deklarationen vid pumpen, t.ex. genom att rapporterande bolag och det årtal uppgifterna gäller anges. Annars finns risken att konsumenterna tror att deklarationen gäller precis de droppar drivmedel som tankas. Allmänheten skulle kunna känna sig vilseledd, vilket skulle äventyra förtroendet för hållbarhetsdeklarationen.

Om det finns aktörer på marknaden som är så små att de inte behöver rapportera hållbarhetsegenskaperna hos sina drivmedel till Energimyndigheten bör uppgifterna på deklarationen motsvara Sverigemedelvärdena för den aktuella drivmedelstypen, enligt rapporteringen från alla större drivmedelsbolag.

***Tillsynsmyndighetens logotyp***

Som en garant för uppgifternas riktighet bör tillsynsmyndighetens logotyp visas på deklarationen i anslutning till rapporterande bolag och årtal.

Idé-  
skiss

## Bensin MK1

För fordon godkända för

E5

### Klimatpåverkan

Hög



Låg



91 g/MJ

### Förnybar energi (3 %)

Hållbar



#### Ursprung

Storbrit. (27 %)  
Ukraina (20 %)  
Sverige (16 %)

#### Råvara

Odlad (100 %)

### Fossil energi (97 %)

#### Ursprung

Okänt (60 %)  
Ryssland (16 %)  
Norge (13 %)

#### Råvara

Råolja (100 %)



Svensk mix år 2016



Energimyndigheten

Mer information [www.energimyndigheten/drivmedelsdeklaration](http://www.energimyndigheten/drivmedelsdeklaration)