

katarina.handel@energimyndigheten.se

Kopia: ulf.jonson@energimyndigheten.se

## Remissvar på förslag till föreskrifter om ändring av Statens energimyndighets föreskrifter (STEMFS 2017:3) om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen.

Juni 2020

### Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Detta remissvar är till delar likalydande som vårt remissvar: *Remissvar på förslag till föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel*

Drivmedel är en viktig del av omställningen, och ett område där Sverige har en globalt ledande position, både vad gäller produktion och användning. På produktionssidan ligger vi långt framme i forskning och utveckling, och producerar biodrivmedel med rekordhög klimatreduktion. När det gäller användning ligger Sverige långt före alla EU länder med en biodrivmedelsandel på över 20%. Det är en produkt många svenskar regelbundet kommer i kontakt med, samtidigt en produkt som allmänheten har dålig kunskap om. Vi vet inte att nästan hälften av våra fossila drivmedel kommer från demokratisvaga Ryssland, eller från det kraftigt oljeförorenade Nigeria.

Drivmedelmärkningen på pump kommer att vara den första i världen, och kommer att skapa ett stort intresse. Vi är gärna med och informerar internationellt om vad Sverige gör, med syfte att sprida detta utmärkta exempel världen över. Vi stöttar starkt, och väntar otåligt på, Energimyndighetens märkning av drivmedel på pump. Våra kommentarer avseende detta och andra ändringsförslag nedan.

## Lika villkor

Vi ser märkning av drivmedel som ett sätt att jämna ut de komparativa nackdelar biodrivmedel har idag mot sina fossila konkurrenter. Kontroll och administration är betydligt mer omfattande än för fossila motsvarigheter, vilket leder till merkostnader för de klimatsmarta alternativen. Det finns även andra aspekter som gör att biodrivmedlen drabbas av högre kostnader än sina fossila motsvarigheter. Detta vägs inte in ibland annat beräkningen kring eventuell överkompensation som statsstödsreglerna kräver.

## Inledande bestämmelser och definitioner

Paragraf 2 beskriver vilka drivmedel som omfattas, och refererar till drivmedelslagen. Man talar om

- *biokomponent: i drivmedel ingående komponent som framställts av bio-massa.*
- *fossil komponent: i drivmedel ingående komponent med mineralbaserat ursprung.*

Det är viktigt att förbereda för kommande drivmedel av exempelvis typ Recycled Carbon Fuels, som kommer att definieras av EU kommissionen 2021. Är de mineralbaserade? Drivmedel från plast som framställts av biomassa?

Vi stödjer att märkningen ges på produktnivå.

Styrningsförordningen ger medlemsländerna stor frihet att följa upp drivmedlens ursprung. Kraven är, genom förnybarhetsdirektivet, betydligt hårdare för biodrivmedel än för fossila drivmedel. Detta är i sig en marknadsimperfektion till de förnybara drivmedlens nackdel som en svensk uppföljning kan kompensera.

## Korrigerig för drivlinans effektivitet

Energimyndigheten föreslår en kompensation för drivsystemets effektivitet och utsläpp i tidigare led med en effektivitetsfaktor. Förbränningsmotorn ges en 1:a, medan rena elfordon och vätgasfordon ges en faktor 0,4.

Tanken är god, men 2030-sekretariatet vill se en well-to-wheels (WtW) bedömning av drivmedel och drivlina. Då är denna tabell alltför grov; förbränningsmotorer bör delas upp i Otto- och Dieselteknologier, och laddhybrider bör behandlas. Även vätgas kan sägas ha en annan faktor.

Inom EU pågår en diskussion om att införa WtW perspektiv i bedömningar, och även om detta inte sker de närmaste åren har Sverige möjlighet att snabbare närma sig denna metodik.

## Utsläppsminskning i tidigare led

I Energimyndighetens förslag anges villkor för att leverantör skall få tillgodoräkna sig *en utsläppsminskning i tidigare led vid beräkning av växthusgasintensitet enligt §12*. Vi förstår att detta kommer från Bränslekvalitetsdirektivet, med ett tvingande krav på medlemsländerna om 6% CO<sub>2</sub> reduktion 2020. Men eftersom detta förhållande bara gäller under 2020 enligt dagens Bränslekvalitetsdirektiv, och vi har en reduktionsplikt som går betydligt längre, borde kanske detta förslag revideras?

## Deklarera drivmedlen

I Energimyndighetens förslag gäller olika villkor för olika drivmedel. De biobaserade skall deklarerars med ursprungsland på pump, medan de fossila endast deklarerars på företagets hemsida avseende ursprung. Vi finner detta olyckligt, och något som ytterligare ökar de komparativa nackdelarna för biodrivmedel.

Vi har noterat den konversation som regeringen haft med EU kommissionen, men menar att andra villkor kan gälla för konsumentinformation än för teknisk information. DG Clima har vid ett tidigare tillfälle givit svenska regeringen rätt i att det går att ange ursprungsland i konsumentinformationssynpunkt.

I svenska regeringens svar till EU kommissionen angavs som skäl att ursprungsland hade med klimatpåverkan från drivmedlet i fråga att göra. Så är det naturligtvis inte, vilket EU kommissionen noterade. Klimatpåverkan beror på råvara/substrat, men även framställningsmetoder. Det når vi genom klimatmärkningen. Ursprungslandet är ren konsumentinformation.

Kommissionen valde att misstolka den svenska regeringens svar så att det verkade som Sverige vill skydda inhemska produkter genom att tydligt ange de icke svenska. Kommissionen skrev: *En ursprungsmärkning kan försvåra handeln för varor från andra medlemsstater till förmån för inhemska varor*. Detta är inte tanken bakom märkningen, och ganska irrelevant eftersom den absoluta majoriteten av biodrivmedel och fossila drivmedel importeras till Sverige. Även med en större inhemsk produktion av biodrivmedel i Sverige kommer en stor del att exporteras (som sker idag). Här är marknaden fri.

Genom att få igenom ett system med ursprungsland ges konsumenten ett incitament att påverka. I ett större perspektiv skulle detta gynna alla länders, och det uttalade intresset hos det Internationella Energirådet (IEA) där Sverige är en aktiv medlem, intresse av ökat import oberoende från fossila drivmedel. IEA har ett åtagande att minska beroendet av import av oljeprodukter – varför skall inte allmänheten bjudas in att delta i detta nationella och transnationella mål?

Alingsås 4 juni 2020

Jakob Lagercrantz

2030-sekretariatet