

katarina.handel@energimyndigheten.se

Kopia: ulf.jonson@energimyndigheten.se

Remissvar på förslag till föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel

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.

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%. Drivmedel 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 och 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 EU kommissionen 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.

Vi noterar samtidigt att märkningen behöver lanseras för att sedan succesivt förbättras. Så har det varit med alla miljömärkningar hittills, och det lär behövas regelbundna översyner. Förnybartdirektivet ökar kraven, speciellt rapporteringskraven för de förnybara drivmedlen nästa år, och andra direktiv kan skärpa kraven på de fossila drivmedlen framöver.

Den svenska drivmedelsindustrin hör till de mest förändringsbenägna aktörerna i en traditionell bransch globalt. Redan idag har vi omkring 23% inblandning av biodrivmedel i det svenska systemet, och vi har en bransch som samlat står bakom reduktionsplikten

intentioner. Detta förhållande är värt att värna genom en bred dialog som fortsätter framöver.

Våra kommentarer nedan.

Övergripande läget

Miljömärkning av produkter startade sent 1980-tal i Sverige och har haft en betydande marknadspåverkan. Från papper och livsmedelsprodukter har märkningen kommit att omfatta allt mer komplexa produkter. Miljömärkning på drivmedel finns sedan några år (Svanen).

Vi ser även märkning av drivmedel som ett sätt att jämföra ut de komparativa nackdelar biodrivmedel har idag mot sina fossila konkurrenter. Kontroll och administration är bland annat betydligt mer omfattande än för fossila motsvarigheter, vilket leder till merkostnader för de klimatsmarta alternativen.

Biodrivmedel kommer att spela en viktig roll i den svenska omställningen av transportsektorn. Det är viktigt att öka transparensen och att det finns system för att belöna de gröna alternativen för att vi skall kunna nå målen. Samtidigt är drivmedel en komplex produkt som transporteras långa sträckor, blandas i Europa, eller raffinerats i Sverige. De fossila drivmedlen distribueras ofta i ett depåarbete i Sverige, där det som finns i en enskild pump kanske inte motsvarar vad respektive företag köpt in.

Detta är inte helt olika situationen med miljömärkt el. De elektroner som kommer ut i vägguttaget kan mycket väl vara en blandning från olika leverantörer, som i ett "depåsamarbete liknande" tillvägagångssätt "blandar el". Vi har dock, sedan Bra Miljöval el infördes 1996, lärt oss att vi betalar för att enskilda leverantörer köper in motsvarande mängd "grön el" i systemet. Vad som kommer ur vägguttaget vet vi inte.

Samma gäller för drivmedel. Märkningen speglar det enskilda företagets ställningstagande, och den drivmedelsmix de erbjuder marknaden. Vi hoppas att det finns ett utrymme för en marknadslösning med en miljöbonus för drivmedel som överstiger en viss klimatreduktion – motsvarande det extra öre per kWh el som bra miljöval kostar. En sådan bonus skulle kunna föras vidare i investeringar på marknaden. EON har en sådan möjlighet på sina gaspumpar där en kund kan välja 100% biogas, mot en mindre merkostnad.

Omfattning

Paragraf 2 beskriver vilka drivmedel som omfattas, och refererar till drivmedelslagen. Det är viktigt att förbereda för kommande drivmedel av typ Recycled Carbon Fuels, som kommer att definieras av EU kommissionen 2021.

Vi stödjer att märkningen ges på produktnivå.

Vi noterar dock att reduktionsplikten ger både ett golv och ett tak för inblandning av biodrivmedel med lägre klimatpåverkan. Det finns ingen "nytta" för företag att gå över den satta nivån.

Miljöinformation på pump

Vi delar med två undantag Energimyndighetens förslag.

- 1) Energimyndighetens andra a. anger att andel av förnybart skall anges i form av stapeldiagram. Vi menar att klimatreduktion bör vara den dominerande informationen. Andel gynnar inblandning av ett biodrivmedel med låg klimatnytta, dvs då blir andelen hög för att uppnå en klimatreduktion som man lättare når med biodrivmedel med hög klimatnytta. Vi föreslår att denna stapel utgår. Den förvirrar. Samma gäller information på webb.
- 2) Vi saknar ursprungsland i information på pump i linje med vad som gäller för webb punkt e. När det gäller ursprungsland så är det viktigt att det är råvarans ursprung som anges, inte var produkten förädlades.

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 gett 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 en 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 både biodrivmedel och fossila drivmedel importeras till Sverige. Även med en större inhemsk produktion av biodrivmedel i Sverige kommer en stor del att exporteras (vilket 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?

Informationsuppdatering

Informationen uppdateras enligt förslaget 1 oktober. Vi menar att det är orimligt att informationen anges på pump först nio månader efter avslutat verksamhetsår. Företagen har en helt uppdaterad statistik redan i början av januari, inte minst för att undvika reduktionspliktens sanktionsavgift. Det vore naturligtvis bra om denna försening minskar.

Vi menar även att det finns företag som redan idag är beredda att sätta denna deklARATION på pumpen. Vi tycker det är olyckligt att lägga införandet till 2021, ytterligare ett förlorat år på vägen mot klimatomställningen av transportsektorn.

Alingsås 4 juni 2020

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet