

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2020-06-08

REMISSYTTRANDE

Dnr: 2018-017282

Till
Energimyndigheten

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

(detta svar är delvis likalydande med vårt svar på remissen rörande rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen)

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har som mål att utveckla användningen av bioenergi i Sverige på ett miljömässigt och ekonomiskt optimalt sätt. Svebios nätverk BioDriv engagerar aktörer inom biodrivmedel, både producenter, distributörer och användare, inom både konventionella och nya biodrivmedel.

Våra synpunkter på Energimyndighetens förslag

Vi ser generellt positivt på att konsumenterna kan få bättre information om de drivmedel som de tankar. Det ger konsumentmakt och kan bli en viktig faktor för att påverka tillväxten på marknaden för bra förnybara bränslen. Men vi ser ett antal problem och brister i det system som nu introduceras.

Nackdelar för biodrivmedel i förhållande till fossila drivmedel

Biodrivmedel är föremål för mer omfattande rapporteringsskyldigheter än fossila drivmedel. Det leder till administrativa kostnader och konkurrensnackdel, som fördyrar biodrivmedlen i förhållande till de fossila drivmedel som de ska ersätta för att åstadkomma ett fossilfritt samhälle med nettonoll-utsläpp 2045, och uppnå delmålet 70 procent utsläppsreduktion till 2030. Den föreslagna rapporteringen förstärker denna orättvisa genom att de fossila drivmedlen inte behöver ange ursprungsland om det gäller leveranser från länder utanför EU. Vi anser att Sverige bör fortsätta kräva denna information när det gäller upplysning till konsumenterna.

För fossila drivmedel gäller också att dessa deklarerar klimatpåverkan enligt normalvärden, som utgår från EU-värden, medan biodrivmedel måste deklarerera verklig växthusgaspåverkan utifrån LCA-värden enligt den rapportering som sker under hållbarhetslagen.

Genom användningen av normalvärden för fossila bränslen och avsaknaden av information om ursprungsland får konsumenten inte tydlig information, exempelvis:

- om det fossila drivmedlet skulle vara producerat av tjärsand med höga växthusgasutsläpp och låg klimateffektivitet eller kommer från andra oljekällor eller länder med dåliga klimatvärden.
- om det fossila drivmedlet skulle komma från diktaturstater eller stater med förtryck av befolkning och dålig behandling av arbetskraft, eller negativ miljöpåverkan.
- inte heller om drivmedlet kommer från oljekällor med bättre klimatprestanda än genomsnittet.

Den information som ges till konsumenten kommer alltså med den föreslagna rapporteringen inte att vara fullständig eller rättvisande.

Informationen till konsumenten

Vi stödjer förslaget om att rapportera per produkt, inte per drivmedel. Konsumenten väljer en produkt, och prestanda bör gälla denna produkt.

Jämfört med innehållsdeklarationer på andra produkter kommer emellertid informationen till konsumenten om drivmedel att bli bristfällig i flera avseenden, förutom de brister som vi redan påpekat när det gäller fossila drivmedel.

Den största bristen gäller tidsfördröjningen. De uppgifter som finns på pumpen och på företagets hemsida gäller för historiska värden, de värden som inrapporterats under det gångna året enligt hållbarhetslagen. Dessutom sker en fördröjning till oktober innan uppgifterna kommer upp på pumparna. Konsumenterna får alltså en inaktuell information som kan vara upp mot ett par år gammal och som kan skilja sig avsevärt från prestanda för det drivmedel man tankar. Man kan jämföra med om man på en paket frukostflingor angav sockerhalten i de flingor man sålde för ett och ett halvt år sedan.

Det sker mycket stora förändringar både av produkternas sammansättning och inte minst av råvarusammansättning och ursprung, särskilt för en produkt som HVO, som idag är den till volymen största biobränslet. Det gäller också av ursprunget för råvarorna för RME och etanol. Detta framgår av Energimyndighetens egna rapporter.

Vi anser att företagen måste kunna deklarerat den aktuella produkten, och ge kunderna information om det aktuella innehållet och ursprunget. Som framgår av rapporten är kostnaden för etiketter och information låg. Kontroll skulle kunna ske genom att engagera en oberoende granskare, och Energimyndigheten kan ha uppsyn över att informationen är riktig.

Etiketten och GHG-skalan

Etiketten är tydlig, och vi hoppas att den i framtiden kan kompletteras med uppgifter om ursprung både för biodrivmedel och för fossila drivmedel.

När det gäller den tröskel som krävs för att ange råvara anser vi att den bör sättas lägre än 10 procent, förslagsvis 5 procent, för att täcka in fler råvarukategorier. "Övrigt" är alltid detsamma som avsaknad av information.

När det gäller skalan rött – grönt anser vi att den måste revideras. Som den nu är konstruerad hamnar E85 på rött, med mycket liten marginal. Med tanke på hur angeläget det är att ägare av flexifuelbilar tankar E85 istället för bensen är detta mycket olyckligt.

Vi förslår följande förändring (se tabell nedan):

. På rött/orange hamnar bara den konventionella fossila drivmedlen bensen och diesel.

- . Alla bränslen som klarar 50 g CO₂/MJ hamnar på grönt/gult. E85 hamnar inte "på rött".
- . I bästa kategorin "mörkgrönt" hamnar också fordonsgas, som idag i praktiken är nästan ren biogas, tillsammans med HVO100 och el.
- . FAME, eller B100 som produkten kallas, hamnar i näst bästa kategorin.

Svebios förslag till skala

färg	STEM	intervall	bränslen	Svebio	intervall	bränslen
mörkrött	79 - 95	16	bensin	80 - 95	15	bensin
ljusrött	63 - 79	16	Diesel	65 - 80	15	diesel
orange	48 - 63	15	E85	50 - 65	15	-
gult	32 - 48	16	LNG/LPG, ED95, B100	35 - 50	15	E85, ED95, LNG/LPG
ljusgrönt	16 - 32	16	fordonsgas	20 - 35	15	B100
mörkgrönt	0 - 16	16	El, HVO100	0 - 20	20	El, HVO100, fordonsgas

STEM – Statens Energimyndighet – intervallen angivna utan decimaler. Om något bränsle hamnar precis på jämn decimal kan man bestämma att det förs det högre intervallet.

Värden för de olika bränslena enligt energimyndighetens konsekvensanalys.

Konstruktionen av skalan innebär att alla drivmedel som kan klara en gräns på 20 g CO₂/MJ är mycket bra ur klimatsynpunkt. De reducerar ju utsläppen med nära 80 procent jämfört med bensin och med nära 75 procent jämfört med diesel. Därefter är skalan indelad med lika intervall om 15 g CO₂/MJ, vilket är logiskt, till skillnad från energimyndighetens olika intervall.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
vd

Kjell Andersson
näringspolitisk chef