

Vilken konsumentinformation ger bolagen om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung år 2016?



En granskning av Circle K, OKQ8, Preem och St1

Juli 2016

Innehåll

Inledning	3
Circle K.....	3
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?	3
Vad får vi veta om ursprungsländerna?	4
Vad får vi veta om råvarorna?	4
Hur lättillgänglig är informationen?	4
Hur rättvisande är informationen?	4
Vad har hänt sedan förra året?	4
OKQ8	5
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?	5
Vad får vi veta om ursprungsländerna?	5
Vad får vi veta om råvarorna?	5
Hur lättillgänglig är informationen?	6
Hur rättvisande är informationen?	6
Vad har hänt sedan förra året?	6
Preem	6
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?	6
Vad får vi veta om ursprungsländerna?	7
Vad får vi veta om råvarorna?	7
Hur lättillgänglig är informationen?	7
Hur rättvisande är informationen?	7
Vad har hänt sedan förra året?	7
St1	8
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?	8
Vad får vi veta om ursprungsländerna?	8
Vad får vi veta om råvarorna?	8
Hur lättillgänglig är informationen?	9
Hur rättvisande är informationen?	9
Vad har hänt sedan förra året?	9
Slutsatser.....	9
Ranking av bolagen	10

Inledning

I denna rapport sammanställer vi de uppgifter om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung som drivmedelsbolagen publicerar på macken, på sin hemsida, eller i offentligt tillgängliga skrifter. Om man ställer direkta frågor till dem kan de oftast ge ytterligare information. Vi koncentrerar oss på de fyra största aktörerna på den svenska drivmedelsmarknaden: Circle K, OKQ8, Preem och St1.

Vi fokuserar på *hur mycket* information bolagen ger och hur lättillgänglig denna information är för konsumenten, inte på informationens *inhåll*. Med andra ord, vi bedömer inte vilket bolag som säljer drivmedlet som har lägst klimatpåverkan eller anständigast ursprung. Den som vill jämföra bolagen på detta sätt kan ändå använda sig av denna rapport, genom att följa länkarna vi ger till respektive bolags informationssidor och rapporter.

Drivmedelsbolagen har förbättrat sin konsumentinformation under de senaste två åren. St1 sammanställde sin [ursprungsinformation](#) i april 2015, och Statoil (numera Circle K) förbättrade sin [klimat- och ursprungsinformation](#) under senare delen av våren 2015. I år har Preem gjort sin konsumentinformation mer lättillgänglig och något fylligare. Det finns dock mycket mer att göra – alla bolag kan förbättra konsumentinformationen ytterligare med enkla medel om bara viljan finns.

Denna rapport är ett led i Gröna Bilisters kampanj [Jag Vill Veta](#), som verkar för ett enhetligt system för klimat- och ursprungsmärkning av alla drivmedel som säljs i Sverige. Gilla gärna kampanjen på [Facebook](#).

Rapporten är en uppföljning av den [granskning](#) som gjordes för ett år sedan.

Circle K

Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?

Circle K redovisar på sin [hemsida](#) klimatnyttan hos deras flytande förnybara drivmedelskomponenter jämfört med det fossila alternativet. Den angivna klimatnyttan redovisas separat för respektive drivmedelstyp: etanol, RME och HVO. För etanolen separeras även klimatnyttan för olika partier som importerats från olika länder, där olika råvaror använts. Alla uppgifter är dock föråldrade och gäller år 2014.

När det gäller färdigblandade drivmedel uppskattas klimatnyttan jämfört med bensin eller diesel i något mera svepande ordalag när det gäller [etanol E85](#), [fordonsgas](#) och [HVO100](#). Sådan information saknas för [biodiesel B100](#).

Vad får vi veta om ursprungsländerna?

Circle K ger viss information om sina drivmedels ursprung på sin [hemsida](#). Ursprunget till de förnybara komponenterna är uppdelade efter drivmedelstyp: etanol, RME och HVO. Om dessa förnybara komponenter kommer från EU får man inte reda på vilket enskilt land råvarorna kommer från. Inga upplysningar om fordonsgasens ursprungsländer ges. Alla uppgifter är dock föråldrade och gäller år 2014.

Circle K raffinerar inga egna fossila drivmedel, utan köper färdiga fossila produkter. Eftersom inget officiellt system för spårning av råvaran ännu finns, kan Circle K inte med säkerhet ange råoljans ursprungsländer. De anger dock de procentuella andelar färdiga fossila drivmedel de köper in från olika länder. För det största importlandet Danmark anger de varifrån den råolja som raffinerar där kommer. Detta ger en indikation på ursprunget till Circle K:s fossila bensin och diesel.

Vad får vi veta om råvarorna?

På sin [hemsida](#) anger Circle K vilka råvaror som använts till de förnybara drivmedel de sålde år 2014. Redovisningen är uppdelad per drivmedelstyp: etanol, RME respektive HVO. Inga upplysningar ges om vilka råvaror som använts till den biogas som säljs på deras mackar. Uppgifterna gäller år 2014 och har ännu inte uppdaterats för år 2015.

Hur lättillgänglig är informationen?

Det är ganska lätt att hitta Circle K:s information om klimatpåverkan och ursprung på deras hemsida. Den nås via en rullgardinsmeny "Drivmedel" på en list på deras startsida, där rubriken "Varifrån kommer våra drivmedel" visar sig.

Hur rättvisande är informationen?

Den klimat- ursprungsinformation Circle K publicerar är till synes rättvisande. Drivmedlens klimatpåverkan är med största sannolikhet beräknad enligt det officiella system som används vid rapporteringen till Energimyndigheten. Det faktum att det i det inte är möjligt att på ett tillförlitligt sätt fastställa råvarans ursprungsland när färdiga fossila produkter importerar är inte Circle K:s fel, utan är en brist i systemet för handel med olja.

Vad har hänt sedan förra året?

Informationen om de flytande biodrivmedelskomponenterna har ännu inte uppdaterats med 2015 års uppgifter. Informationen om klimatpåverkan från de färdigblandade drivmedlen etanol E85, fordonsgas och HVO100 har förbättrats något sedan förra året.

OKQ8

Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?

I förra årets [Hållbarhetsredovisning](#) angav OKQ8 den procentuella klimatnyttan hos de förnybara drivmedelskomponenter de sålde i Sverige jämfört med motsvarande fossila bränsle. Denna information saknas i deras senaste [Hållbarhetsredovisning](#), gällande år 2015. För att ta del av klimatpåverkan hos OKQ8:s färdigblandade drivmedel på mack måste man läsa en annan rapport, [Hållbar bilism](#). Här redovisas noggrant utsläppen av växthusgaser i livscykelperspektiv för alla drivmedelstyper. Denna rapport är dock inte uppdaterad sedan maj 2015. De tillgängliga uppgifterna gäller därför år 2014.

El är ett drivmedel på frammarsch, och OKQ8 erbjuder [laddstolpar](#) på vissa mackar. Några av dessa stolpar av dessa är ett led i ett samarbete med biltillverkaren Tesla. OKQ8 handlar också med el, och på de flesta mackar sker laddningen med OKQ8:s egen el. När så är fallet går det att få klimatinformation om denna el på OKQ8:s [hemsida](#), i enlighet med [de lagstadgade kraven](#). Informationen på OKQ8:s hemsida är dock inaktuell, och gäller deras sålda elmix år 2013.

Vad får vi veta om ursprungsländerna?

I sin rapport [Hållbar Bilism](#) redovisar OKQ8 från vilka länder råvarorna till deras biodrivmedel kommer. Redovisningen är uppdelad efter drivmedelstyp: etanol, RME respektive HVO. Informationen är dock inaktuell och gäller år 2014.

OKQ8 raffinerar inga egna fossila drivmedel, utan köper färdiga produkter. Eftersom inget officiellt system för spårning av råvaran ännu finns, kan OKQ8 inte med säkerhet ange råoljans ursprungsländer. De anger dock att de köper in de fossila drivmedlen från Skandinavien, och [indikerar](#) från vilka delar av världen råoljan huvudsakligen kommer.

Produktionslandet till den el som försörjer OKQ8:s laddstolpar anges inte i deras [redovisning](#). Liksom nästan all el som används i Sverige köps den på den nordiska elmarknaden och har oftast nordiskt ursprung.

Vad får vi veta om råvarorna?

I rapporten [Hållbar Bilism](#) anges vilka råvaror som har använts till de biodrivmedel OKQ8 sålde år 2014. Ingen redovisning för år 2015 har ännu publicerats. Redovisningen är uppdelad per drivmedelstyp: etanol, RME respektive HVO.

När det gäller el till laddstolparna på OKQ8:s mackar, så [redovisas](#) endast andelarna förnybar el, fossil el och kärnkraftsel. Den förnybara elen delas alltså inte upp i olika kraftslag som vind, vatten och sol.

Hur lättillgänglig är informationen?

OKQ8:s [Hållbarhetsredovisning](#) är ganska lätt att hitta på deras hemsida. Tyvärr innehåller den senaste upplagan av denna redovisning ingen information alls om drivmedlens klimatpåverkan, ursprungsländer eller råvaror. Svårare att hitta är rapporten [Hållbar bilism](#), där mer detaljerade uppgifter om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung står att läsa. I informationstexterna på hemsidan om de olika drivmedlen hänvisas oftast till hållbarhetsredovisningen, men hänvisning till Hållbar Bilism saknas ibland, t.ex. när det gäller [etanol E85](#).

Information om OKQ8:s el till deras laddstolpar är ganska svår att hitta. Den återfinns inte i [menyposten](#) om el i listan över olika drivmedel, utan i avdelningen "Hem och försäkring" långt in i en hierarkisk menystruktur under rubriken [elmix](#).

Hur rättvisande är informationen?

Den klimat- ursprungsinformation OKQ8 publicerar är till synes rättvisande. Drivmedlens klimatpåverkan är med största sannolikhet beräknad enligt det officiella system som används vid rapporteringen till Energimyndigheten. Det faktum att det i det inte är möjligt att på ett tillförlitligt sätt fastställa råvarans ursprungsland när färdiga fossila produkter importerar är inte OKQ8:s fel, utan är en brist i systemet för handel med olja.

Vad har hänt sedan förra året?

OKQ8:s arbete med konsumentupplysning har gått i stå, och har till och med tagit ett litet steg tillbaka sedan förra årets granskning. I den senaste [hållbarhetsredovisningen](#) anges inte längre drivmedlens klimatpåverkan. Rapporten [Hållbar bilism](#) är inte uppdaterad med uppgifter för år 2015, och de senaste uppgifterna om OKQ8:s elmix är från år 2013.

Preem

Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?

Preem redovisar i sina produktblad klimatpåverkan för nästan alla färdigblandade drivmedel de säljer på mack. Se t.ex. produktbladen för [Evolution bensin](#) och [etanol E85](#). För [fordonsgasen](#) är informationen om klimatpåverkan mer översiktlig och inget produktblad erbjuds. För Evolution [bensin](#) och [diesel](#) ges fylligare information än för de andra drivmedlen. Evolution diesel är [Svanenmärkt](#), vilket bland annat innebär att drivmedlets klimatpåverkan inte får överstiga 50 g/MJ i livscykelperspektiv (well-to-wheel).

Preem erbjuder en [koldioxidräknare](#), där klimatpåverkan från deras olika drivmedel kan jämföras på ett överskådligt sätt.

Den el som erbjuds på [laddstationerna](#) hos Preem är miljömärkt i någon form, vilket innebär att den är förnybar. Man brukar säga att sådan el inte ger någon klimatpåvekan alls vid själva produktionen.

Vad får vi veta om ursprungsländerna?

Vi hittar ingen systematisk information hos Preem om ursprungsländerna till de förnybara drivmedlens råvaror. Den [tallolja](#) som används i Evolution bensin och diesel är en restprodukt från svensk skogsindustri.

Preem raffinerar sina fossila drivmedel själva. De anger importländerna för den råolja de använder på ett översiktligt sätt i sin fritt nedladdningsbara [årsredovisning](#).

Produktionslandet till den el som försörjer Preems laddstolpar anges inte på hemsidan. Liksom nästan all el som används i Sverige köps den på den nordiska elmarknaden och har oftast nordiskt ursprung.

Vad får vi veta om råvarorna?

Vi hittar ingen systematisk information hos Preem om vilka råvaror som använts till de förnybara komponenterna i de drivmedel de säljer. Den [tallolja](#) som används i Preems Evolution bensin och Diesel är en restprodukt från skogsindustrin. Preem [deklarerar också tydligt](#) att de undviker palmolja eller palmoljederivat (PFAD) som råvara till alla sina drivmedel.

Preem anger på sin [hemsida](#) att den el de erbjuder i sina snabbbladdningsstationer är miljömärkt i någon form, vilket innebär att den kommer från vind, vatten eller andra förnybara källor.

Hur lättillgänglig är informationen?

Det är ganska lätt att hitta ovanstående information på Preems hemsida. Informationen presenteras dock på ett ganska splittrat sätt, och man får lägga en del tid på att leta sig fram till just den hållbarhetsinformation man söker. Det är inte självklart att man ska söka uppgifter om råoljans ursprungsländer i årsredovisningen, och inga hänvisningar dit ges på något mer lättillgängligt ställe.

Hur rättvisande är informationen?

Den klimat- ursprungsinformation Preem publicerar är till synes rättvisande. Drivmedlens klimatpåverkan är med största sannolikhet beräknad enligt det officiella system som används vid rapporteringen till Energimyndigheten.

Vad har hänt sedan förra året?

Preem har Svanenmärkt sin Evolution Diesel, vilket bland annat innebär att den inte innehåller palmolja eller palmoljederivat (PFAD), och att högsta tillåtna klimatpåverkan är 50 g/MJ.

Överlag har hållbarhetsinformationen om drivmedlen blivit något fylligare och framför allt mer lättillgänglig på Preems hemsida.

St1

Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?

Så vitt vi kan se erbjuder St1 ingen information om sina drivmedels klimatpåverkan, varken på mack eller på hemsida. Inte heller erbjuds systematisk information om de enskilda förnybara komponenternas klimatpåverkan.

I beskrivningen av St1:s pilotanläggning för tillverkning av etanol av livsmedelsavfall anges dock klimatnyttan för den färdiga produkten jämfört med fossil bensin och diesel. Detta säger dock ingenting i dagsläget om klimatpåvekan hos den etanol E85 som kan tankas hos St1.

Vad får vi veta om ursprungsländerna?

St1 redovisar på sin [hemsida](#) hur många volymprocent av de inköpta råvarorna och drivmedlen som kommer från olika länder. Dessa råvaror och drivmedel är uppdelade i fossila och förnybara komponenter.

När det gäller de fossila komponenterna är St1:s offentliga redovisning i linje med rapporteringskraven till Energimyndigheten. Om råolja importeras för raffinering i Sverige redovisas de länder från vilka importen skett. Om färdiga fossila drivmedel importeras redovisas motsvarande importländer. I det senare fallet är det omöjligt att på ett helt tillförlitligt sätt spåra ursprunget till själva råoljan.

Nytt för i år är att St1 inte bara redovisar ursprungsland för den importerade råoljan, utan också vilka oljefält den kommer från.

En nackdel med St1:s ursprungsredovisning är att de inte delar upp ursprungsländerna till de förnybara råvarorna efter den typ av drivmedel de används till. Det är alltså inte möjligt för konsumenten att veta specifikt var St1:s etanol kommer ifrån, eller deras förnybara diesel. Med kännedom om varifrån olika råvaror kommer från går det ändå att dra vissa slutsatser. Den redovisade råvaran från Indonesien och Malaysia är t.ex. med all sannolikhet palmolja som används till förnybar diesel i form av HVO.

Vad får vi veta om råvarorna?

St1 redovisar inte vilka förnybara råvaror som används till deras biodrivmedel. Den enda uppdelningen som görs mellan olika råvaruslag är den mellan fossila och förnybara råvaror.

Hur lättillgänglig är informationen?

Den information St1 publicerar är lättillgänglig. Ett klistermärke vid pumpen tipsar om att ursprungsinformation ges på deras hemsida. Webbadressen anges tydligt. Till skillnad från alla andra bolag uppmuntrar verkligen St1 oss konsumenter att ta del av den information de offentliggör. Dock skyltar inte St1 med sin ursprungsinformation på hemsidan som de gjorde förra året. Numera krävs några fler klick för att hitta fram till den.

Hur rättvisande är informationen?

Den ursprungsinformation St1 publicerar är till synes rättvisande. Detta gäller t.ex. den tydliga uppdelningen mellan importerad råolja och importerade färdiga fossila produkter. Det faktum att det i det senare fallet inte är möjligt att på ett tillförlitligt sätt fastställa råvarans ursprungsland är inte St1:s fel, utan är en brist i systemet för handel med olja.

Vad har hänt sedan förra året?

St1 informerar numera om vilka oljefält den importerade råoljan kommer från. Ursprungsinformationen är inte lika synlig på St1:s hemsida som den var förra året.

Slutsatser

De olika drivmedelsbolagen redovisar olika mycket information om sina drivmedels klimatpåverkan och ursprung, och på olika sätt. Det gör det svårt för konsumenten att göra jämförelser. Behovet är stort av ett standardiserat sätt att presentera informationen. Ett politiskt antaget regelverk är önskvärt, men alla granskade bolag kan göra mycket mer på egen hand, om bara viljan finns.

Alla bolag erbjuder till synes rättvisande information. Inget bolag ger intryck av att avsiktligt vilseleda konsumenten med förskönade uppgifter.

Bolagens konsumentupplysning har bara förbättrats marginellt sedan förra årets granskning. Preem sticker ut i positiv bemärkelse genom sin Svanenmärkning av Evolution diesel. St1 har som första bolag börjat redovisa från vilka oljefält den importerade råoljan kommer.

När det gäller ursprungsinformation om fossil bensin och diesel hänvisar bolagen ofta till svårigheten att spåra råoljan, i synnerhet när de köper in färdiga fossila drivmedel. Vad som behövs är ett internationellt system för spårbarhet på massbalansnivå, liknande det som redan idag finns för biodrivmedel. Det handlar om att hålla koll på hur mycket olja med ett visst ursprung som förs in i varje distributionsled, och om möjligheten att i nästa led köpa så mycket olja med detta ursprung som fördes in i föregående led, men inte mer. Ett sådant system gör det möjligt att fysiskt blanda olika partier olja utan att spårbarheten går förlorad. Principen är densamma som när man väljer vindraftsel hos sitt elbolag. Det är inte de enskilda elektronerna man håller koll på, utan de producerade och sålda energimängderna.

Det finns naturligtvis en viss risk för fusk i ett sådant system. Dessutom ger det en styrande effekt mot ökad hållbarhet bara om köparnas efterfrågan på de hållbara alternativen är minst lika stor som tillgången. Å andra sidan skulle ett logistiksystem där olika partier olja hölls fysiskt åtskilda förmodligen bli mycket mer ineffektivt än det vi har idag, med högre material- och energiåtgång, och i förlängningen högre miljö- och klimatpåverkan.

I väntan på att spårbarheten hos de fossila drivmedlen ska bli bättre skulle de som köper färdiga fossila produkter i sin ursprungsredovisning kunna ange att ursprungslandet är okänt. Antag att ett bolag raffinerar en viss del fossila drivmedel själva, och köper in en del färdiga produkter. Då skulle en ursprungsredovisning kunna se ut som följer: Okänt 43 %, Ryssland 34 %, Norge 23 %.

Ranking av bolagen

Här följer en subjektiv ranking av de fyra granskade drivmedelsbolagen i de fyra kategorier vi har redovisat ovan för varje enskilt bolag. Det bästa bolaget står först i listan och det sämsta sist.

Bäst information om klimatpåverkan
1) Preem
2) OKQ8
3) Circle K
4) St1

Bäst information om ursprungsländer
1) OKQ8
2) St1
3) Circle K
4) Preem

Bäst information om råvaror
1) OKQ8, Circle K
2)
3) Preem
4) St1

Mest lättillgänglig information
1) St1
2) Preem
3) Circle K
4) OKQ8

Förbättringar sedan förra årets granskning
1) Preem
2) St1
3) Circle K
4) OKQ8

Gröna Bilister utser ingen övergripande vinnare bland de fyra drivmedelsbolagen. Däremot utser vi OKQ8 till bästa bolag vad gäller *hur mycket* konsumentinformation som offentliggörs, och St1 till bästa bolag vad gäller hur *lättillgänglig* konsumentinformationen är. Vi utser också Preem till det bolag som *förbättrat sig mest* sedan förra årets granskning.

När denna rapport skrivs i juli 2016 är dock OKQ8:s faktauppgifter inaktuella. Gröna Bilister förväntar sig att OKQ8 offentliggör 2015 års siffror å det snaraste.

Alla granskade bolag kan bli mycket bättre på konsumentinformation än de är just nu. De besitter all väsentlig information om sina drivmedels klimatpåverkan och ursprung eftersom de måste rapportera dessa uppgifter varje år till Energimyndigheten. Det är mycket enkelt

att ställa upp denna information på ett fylligt och lättbegripligt vis och publicera den väl synlig på hemsida och på mack.