

Remissvar från Gröna Mobilister gällande **Föreskrifter om rapportering enligt drivmedelslagen och om miljöinformation om drivmedel**

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Mobilister är tacksamma för möjligheten att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Klimat- och näringslivsdepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

Innehåll

1 Bakgrund.....	2
2 Sammanfattning.....	2
3 Övergripande synpunkter.....	4
4 Detaljerade synpunkter.....	7
Bilaga 1: utvärderingar av miljöinformation om drivmedel.....	14

1 Bakgrund

Syftet med föreliggande förslag till föreskrifter är främst att anpassa det svenska regelverket kring rapportering av drivmedel och miljöinformation om drivmedel till förändringar i regelverket på EU-nivå.

Krav har försvunnit enligt Artikel 7a i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG att drivmedlens klimatpåverkan ska minska, och därmed behovet att leverantörer ska rapportera egenskaper hos de drivmedel som sålts föregående år som ett led i uppföljningen av detta krav.

Behovet av en liknande rapportering kvarstår emellertid som ett led i uppfyllandet av kravet att ge miljöinformation enligt drivmedelsförordningen 11 a-c § och Artikel 30.3 i förnybarhetsdirektivet (EU) 2018/2001.

Energimyndigheten nämner det inte i sitt remissmissiv eller i konsekvensutredningen, men det svenska regelverket kring drivmedel måste utöver detta förändras för att implementera den skärpta formuleringen av Artikel 30.3 i det uppdaterade förnybarhetsdirektivet (EU) 2023/2413 att miljöinformationen om biodrivmedel ska vara ”[a]ktuell, lättillgänglig och användarvänlig”. Detta direktiv ska vara implementerat i alla EU:s medlemsländer senast den 21 maj 2025.

De revideringar av regelverket kring drivmedel som måste ske enligt ovan ger dessutom ett utmärkt tillfälle att förbättra förordning och föreskrifter om miljöinformation om drivmedel i ljuset av de erfarenheter som hunnit samlas sedan miljöinformationen blev obligatorisk den 1 oktober 2021.

Energimyndighetens effektuppföljning (rapport ER 2024:15) erbjuder värdefullt underlag till sådana förbättringar.

2 Sammanfattning

- Det är mycket bra att två föreskrifter (STEMFS 2017:3 och STEMFS 2021:1) samt två ändringsföreskrifter (STEMFS 2021:2 och STEMFS 2021:5) slås samman till en enda föreskrift. Det ökar tydlighet och läsbarhet för drivmedelsleverantörer och andra intressenter.
- Gröna Mobilister motsätter sig bestämt att fossila drivmedel inte längre ska tilldelas klimatpåverkan inom ramen för miljöinformationen utifrån deras art och typ av råvara. Så blir tyvärr fallet enligt Energimyndighetens

remitterade förslag, där alla fossila drivmedel dras över en kam.

- Tabellen där normalvärde anges för klimatpåverkan hos förnybar vätgas tas bort enligt föreliggande förslag, trots att denna uppgift behövs för att kunna ge miljöinformation om vätgas.
- Det är mycket svårt att förstå varför Energimyndigheten inte tar tillfället i akt att föreslå förbättringar av regelverket kring miljöinformation om drivmedel, i synnerhet som kraven på miljöinformation om biodrivmedel skärpts i det uppdaterade förnybarhetsdirektivet (EU) 2023/2413, som ska vara implementerat i svensk rätt senast den 21 maj 2025.

Gröna Mobilisters föreslår följande ändringar i drivmedelsförordningen 2011:346 för att förbättra miljöinformationen, att genomföras i samråd med regeringen:

- A. Miljöinformation bör publiceras samlat på Energimyndighetens webbplats för att öka tillgängligheten och underlätta jämförelser mellan leverantörer.
- B. En sådan officiell landningssida för miljöinformation bör även innehålla folkbildande material som förklarar miljöinformationen och erbjuder motiverande bakgrundsfakta om klimat, hälsa och hållbarhet.
- C. Krav på miljöinformation vid påfyllnadsanordningar bör baseras på leverantörens ekonomiska omsättning eller totala försäljningsvolym, i stället för försäljningsvolymen vid dess enskilda säljställen.
- D. Krav på miljöinformation på alla snabbbladdningsstationer bör införas.
- E. Reglerna för tillsyn bör skärpas. Förelägganden bör kunna förenas med vite.

Gröna Mobilisters föreslår följande ändringar i Energimyndighetens föreskrifter i syfte att förbättra miljöinformationen:

1. Senaste datum för den årliga uppdateringen bör tidigareläggas från den 1 oktober till någon gång under sommaren, för att öka miljöinformationens aktualitet och relevans.
2. Den grafiska utformningen hos deklARATIONEN vid påfyllnadsanordningen bör förenklas så att den färgkodade skalan på klimatpåverkan framträder tydligare som huvudelement i märkningen.

3. Redovisning av drivmedlens råvaror bör ske utifrån kategorier som Energimyndigheten fastställer, för att öka förståelse och jämförbarhet.
4. Ursprungsländerna till drivmedlens råvaror bör redovisas översiktligt på deklARATIONEN vid påfyllnadsanordningen. Om ursprungslandet är okänt ska detta anges.
5. Krav på redovisning av råvaror eller kraftslag i miljöinformationen om el bör införas. Om inga ursprungsgarantier finns bör detta framgå.
6. Den deklarerade klimatpåverkan hos el på laddstationer bör kopplas till de deklarerade kraftslagen, gärna på samma vis som på den obligatoriska klimatdeklARATIONEN av hushållsel.
7. Hänvisning på etiketten med miljöinformation vid påfyllnadsanordningen till kompletterande miljöinformation på webben bör ske via QR-kod, som komplement till eller ersättning av den nuvarande webbadressen.
8. En tydligare anvisning bör ges för placeringen av miljöinformationen vid påfyllnadsanordningen, så att denna miljöinformation alltid är i blickfånget när man greppar munstycket för att fylla på det aktuella drivmedlet i sitt fordon.

3 Övergripande synpunkter

En grundläggande orsak till föreliggande remiss av förslag till föreskrifter är att Artikel 7a i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG upphört att gälla. Från och med rapporteringsår 2024 kräver EU därmed inte längre redovisning av fossila drivmedels ursprung och klimatpåverkan, den redovisning som tidigare legat till grund för uppföljning av kravet enligt Artikel 7a på gradvis minskande aggregerade utsläpp från alla drivmedel som används inom EU.

När krav på transparens kring fossila drivmedel försvinner på EU-nivå ökar behovet att upprätthålla – och helst öka – denna transparens på nationell nivå genom skarpa krav i svensk rätt. För närvarande sker rapporteringen av fossila drivmedels råvaror och dessa råvarors ursprungsländer enbart tack vare det svenska regelverket kring miljöinformation. Därför bör detta regelverk försvaras och utvecklas.

Utifrån detta perspektiv motsätter sig Gröna Mobilister å det bestämdaste att

fossila drivmedel inte längre ska tilldelas klimatpåverkan utifrån deras art och typ av råvara inom ramen för miljöinformationen. Så blir tyvärr fallet enligt Energimyndighetens remitterade förslag, där alla fossila drivmedel dras över en kam.

Den praktiska effekten av detta förslag blir störst för fossil naturgas, som tilldelas lika hög klimatpåverkan som fossil bensin och diesel trots att den av kemiska skäl är signifikant lägre. Metanmolekylen innehåller fler väteatomer per kolatom än de kolväten som ingår i bensin och diesel, vilket medför att mängden koldioxid per energienhet som släpps ut vid förbränning av metan blir lägre. Att med berätt mod föra in felaktigheter i myndighetsföreskrifter är farligt i ett samhällsklimat där officiell information ifrågasätts och konspirationsteorier frodas. Det sänker trovärdigheten hos alla redovisade data och motverkar miljöinformationens syfte: att erbjuda korrekt och jämförbar konsumentupplysning.

Det är inte bara transparensen kring fossila drivmedel som försämrats på EU-nivå genom borttagandet av Artikel 7a i bränslekvalitetsdirektivet, utan även kraven på minskande aggregerad klimatpåverkan hos alla drivmedel. På svensk nivå har reduktionsplikts ambitionsnivå och utformning ändrats med täta intervall, och förefaller nu att permanent hållas kvar på en så låg nivå att den inte på något väsentligt sätt styr mot minskande klimatpåverkan från de drivmedel som används i Sverige. Allt fler riksdagspartier ifrågasätter dessutom reduktionsplikten som idé, och dess planerade slutår 2030 innebär att den i vilket fall som helst snart har spelat ut sin roll.

Avsaknaden av skarpa regleringar som påskyndar omställningen till hållbara drivmedel med låg klimatpåverkan är ännu ett skäl till att ta detta tillfälle i akt att löpa linan ut och göra miljöinformationen så bra som det bara går. Bristen på verkningsfulla krav och styrmedel innebär att vi konsument i dagsläget måste dra ett tungt lass i omställningen. För att vi ska kunna utnyttja vår konsumentmakt och göra hållbara val måste vi ha lättillgängligt, aktuellt och vederhäftigt underlag för att värdera drivmedel och drivmedelsleverantörer.

När Gröna Mobilister drev kampanj för obligatorisk miljöinformation om drivmedel var ett vanligt motargument att den var onödig eftersom reduktionsplikten skulle se till att merparten av de fossila drivmedlen försvann från marknaden. Det visade sig inte stämma, på grund av politiska vindkantringar. Styrmedel kommer och går; behovet av fritt tillgänglig kunskap är evigt.

Transparens är inte bara nödvändig för att befria konsumentmakten, utan behövs också som underlag för beslutsfattare när de ska utforma bättre framtida styrmedel.

Det är mycket enkelt att förbättra det befintliga regelverket kring miljöinformation. Vi sammanfattar våra förslag på sådana förbättringar i föregående avsnitt och utvecklar dem i det efterföljande. Sådana förbättringar är också påbjudna av EU i dess uppdaterade förnybarhetsdirektiv (EU) 2023/2413, där kravet att miljöinformationen om biodrivmedel ska vara ”[a]ktuell, lättillgänglig och användarvänlig” har lagts till i Artikel 30.3. Detta direktiv ska implementeras i svensk rätt senast den 21 maj 2025.

Givet allt detta är det mycket svårt att förstå varför Energimyndigheten inte självmant föreslår några förbättringar av miljöinformationen i sitt remitterade utkast till föreskrifter. Energimyndigheten är väl medveten om att de nya kraven i förnybarhetsdirektivet inte uppfylls genom nuvarande regelverk, i kombination med nuvarande system för tillsyn.

Gröna Mobilister har i årtal påtalat utebliven, föråldrad eller bristfällig miljöinformation hos flera leverantörer, vilket passerat utan åtgärd från Energimyndigheten. I en pågående rättsvist med Gröna Mobilister menar myndigheten att den inte behöver utöva tillsyn trots att den uppmärksammas på regelbrott, eftersom den själv anser sig ha makt att avgöra när sådan tillsyn ska ske.¹ Företrädare för myndigheten har inte velat ge någon bortre tidshorisont för denna tillsyn. Eftersom regelbrotten inte åtgärdats på flera år verkar de kunna fortgå i decennier inom ramen för nuvarande system.

Även om miljöinformationen är korrekt är den ibland svår att hitta på leverantörernas webbplatser. Hos Preem är det näst intill omöjligt om man inte känner till webbadressen på förhand. Så har det varit i flera år, vilket vi har påtalat för både Preem och Energimyndigheten, utan åtgärd. Webbplatsen med miljöinformation dyker inte upp hos sökmotorer som Google, och den går inte att hitta genom att klicka sig fram från startsidan genom sajtens trädstruktur. På de lätt tillgängliga sidor som beskriver hållbarhetsegenskaperna hos Preems

¹ Per Östborn: *Gröna Mobilister tar rätten till miljöinformation till Högsta förvaltningsdomstolen*. Bloggpost, 4 mars 2025 <https://gronamobilister.se/blogg/2025/grona-mobilister-tar-ratten-till-miljoinformation-till-hogsta-forvaltningsdomstolen/>

drivmedel finns inga länkar till den lagstadgade miljöinformationen.

Det finns ännu fler skäl till att ta detta tillfälle i akt att förbättra regelverket kring miljöinformation om drivmedel. Våren 2024 genomförde Energimyndigheten en uppföljning av effekten av miljöinformationen.² Utvärderingen visade att effekten syntes vara god hos dem som uppmärksammat miljöinformationen vid pump eller på webben, men att alltför många inte lagt märke till den. Reformen för att öka miljöinformationens synlighet är därmed önskvärda, både vid påfyllnadsanordningen och på webben. Resultat från Energimyndighetens utvärdering sammanfattas i Bilaga 1.

4 Detaljerade synpunkter

4.1 Bra sammanslagning av föreskrifter

Det är mycket bra att två föreskrifter (STEMFS 2017:3 och STEMFS 2021:1) samt två ändringsföreskrifter (STEMFS 2021:2 och STEMFS 2021:5) slås samman till en enda föreskrift. Det ökar tydlighet och läsbarhet för drivmedelsleverantörer och andra intressenter.

4.2 Ange korrekt klimatpåverkan hos fossila drivmedel och vätgas

Det är oacceptabelt att införa ett felaktigt värde (94 g CO₂e/MJ) på klimatpåverkan i livscykelperspektiv (well-to-wheels) för fossil naturgas som underlag till miljöinformation, som ersättning för de normalvärden för komprimerad respektive flytande fossilgas (69,3 g respektive 74,5 CO₂e/MJ) som tagits fram av EU enligt bästa tillgängliga vetenskapliga underlag.

Förslaget att ta bort bilagan med normalvärden för fossila drivmedels klimatpåverkan innebär dessutom att det kommer att saknas korrekt underlag för beräkning av klimatpåverkan hos vätgas. Den aktuella bilagan anger inte bara normalvärde för klimatpåverkan hos vätgas med fossil råvara, utan också hos vätgas tillverkad genom elektrolys driven av förnybar el. Vätgas som drivmedel omfattas av regelverket för miljöinformation, och utbyggnaden av infrastrukturen för vätgas kan komma att skjuta fart i en snar framtid.

² Energimyndigheten: *Miljöinformation om drivmedel - En första effektuppföljning av styrmedlet*. Rapport ER 2024:15, maj 2024 <https://energimyndigheten.a-w2m.se/System/TemplateView.aspx?p=Arkitektkopia&id=06e189a8879d43c9ae60041571a0afe9&q=2024:15&lstqty=1>

Det är olyckligt att fossil bensin och diesel tillverkad av okonventionella råvaror inte längre ska tilldelas högre klimatpåverkan än fossil bensin och diesel tillverkad av konventionell råolja. Även om sådana råvaror hittills använts i mycket liten eller obefintlig mängd i Sverige, kan de i framtiden komma in i landet i större mängder, i takt med att den lättillgängliga råoljan från länder med acceptabelt styrelseskicksinär, vilket redan sker i Nordsjön.

Gröna Mobilister underkänner Energimyndighetens argument att det innebär en förenkling att ersätta tabellen med normalvärden för utsläpp från olika fossila drivmedel och vätgas med ett enda schablonvärde. Att kolla upp det korrekta värdet i tabellen kan ta några sekunder längre tid än att notera schablonvärdet. Å andra sidan är en tabell mer iögonenfallande och kan vara lättare att hitta i föreskrifterna än ett schablonvärde som döljs i löpande text.

4.3 Justera drivmedelsförordningen för bättre miljöinformation

Officiell landningssida All miljöinformation bör publiceras samlat på Energimyndighetens webbplats för att öka tillgängligheten och underlätta jämförelser mellan leverantörer.

En sådan gemensam landningssida finns till exempel för energimärkningarna på kylskåp och andra apparater. Gemensamma myndighetsdrivna sajter där olika bilmodeller kan jämföras finns dessutom i flera av de länder som har obligatorisk energi- och utsläppsmärkning av nya fordon.

Att samla all webbaserad miljöinformation om drivmedel på en webbsida som Energimyndigheten ansvarar för skulle radikalt minska behovet av tillsyn. Ett sådant system skulle eventuellt kunna samordnas med den interaktiva digitala rapport om drivmedel med data på nationell nivå som Energimyndigheten årligen publicerar.³

Folkbildning En officiell landningssida för miljöinformation bör dessutom innehålla folkbildande material som förklarar miljöinformationen på ett lättfattligt sätt och erbjuder motiverande bakgrundsfakta om klimat, hälsa och hållbarhet kopplat till drivmedel. Det bör ges myndighetsansvar att bedriva sådan folkbildning.

³ Energimyndigheten: *Statistik om biobränslen och drivmedel*. Webbsida med länk till en interaktiv digital drivmedelsrapport. Den senaste rapporten heter "Drivmedel 2023" då detta remissvar skrivs.
<https://www.energimyndigheten.se/statistik/ovrig-energistatistik/statistik-om-biobranslen-och-drivmedel/>

Bättre regler för vilka mackar som ska märkas Enligt gällande regelverk är miljödeklaration på pump, gasdispenser eller laddstolpe endast obligatorisk på tankstationer där det säljs minst 1 500 m³ flytande drivmedel eller 1 000 000 Nm³ gasformiga drivmedel.

Gränsen för flytande drivmedel är hämtad från ”pumplagen” (2005:1248) som säger att säljställen med större försäljningsvolym än så måste erbjuda förnybara drivmedel. I det fallet finns ett rimligt skäl för en sådan gräns: på en liten drivmedelstation kan anläggningskostnaden för att inleda försäljning av ett alternativt drivmedel bli så stor och inkomsterna som genereras så små att det i värsta fall innebär att stationen måste läggas ned.

När det gäller miljöinformation vid pump finns inget motsvarande skäl till en gräns för försäljningsvolymen på en enskild mack. Den huvudsakliga kostnaden är administrativ och är kopplad till leverantören som organisation snarare än till dess enskilda tankstationer. På bemannade tankstationer fäster personalen klistermärkena på tio minuter en gång om året. På obemannade stationer passar flera leverantörer redan på att fästa klistermärkena i samband med servicearbete.

Om någon storleksgräns för krav på miljöinformation på tankstationer alls är nödvändig föreslår Gröna Bilister att den utgår från leverantörens totala försäljningsvolym eller ekonomiska omsättning. Om gränsen passeras bör miljödeklaration vara obligatorisk på leverantörens alla tankstationer, annars bör den inte vara obligatorisk på någon. Ett sådant system skulle dessutom göra Energimyndighetens tillsyn av regelverkets efterlevnad mycket enklare. Drivmedelsförordningen 11 b § skulle kunna ändras till:

Informationsskyldigheten i 11 a § 3. gäller endast en leverantör med en försäljningsvolym som översteg X [energinheter] drivmedel det år som miljöinformationen gäller.

De nuvarande gränserna för försäljningsvolym på varje enskild mack innebär att miljödeklaration nästan inte är obligatorisk på någon tankstation alls bland dem som drivs av leverantörer specialiserade på alternativa drivmedel.

Miljöinformation på alla snabbbladdare Vid sin utvärdering i januari 2022 fick Gröna Mobilister bekräftelse på miljöinformation av el på 57 laddstationer. Det motsvarade en grad av täckning på cirka två procent, givet de drygt 2 600 publika

laddstationer som var i drift i december 2022.

Den lilla andelen laddstationer med miljöinformation beror i huvudsak på att det nuvarande regelverket enbart gäller leverantörer av flytande eller gasformiga drivmedel. De aktörer som driver laddstationer men *inte* säljer sådant fordonsbränsle slipper kravet på miljöinformation. Med tanke på att el nu slår igenom som drivmedel på bred front är regelverket redan föråldrat i detta avseende.

Många enkla laddstolpar med låg effekt drivs av aktörer som inte är specialiserade på elbilsladdning, utan erbjuder laddning som en extra service. Det är svårt att kräva att alla dessa aktörer ska erbjuda miljöinformation om el på en webbplats och märka alla sina laddstolpar med miljödeklarationer.

Gröna Mobilister föreslår därför att en gräns för laddstolpens effekt införs. Laddstationer med minst en punkt för snabbladdning bör märkas med miljödeklarationer, och alla de aktörer som driver minst en sådan laddstation bör dessutom erbjuda miljöinformation om den erbjudna elen på sin webbplats. Effektgränsen som definierar snabbladdning kan exempelvis sättas till 50 kW.

Skarpare regler för tillsyn Gröna Mobilister ligger i rättstvist med Energimyndigheten eftersom vi anser att den inte fullgör sitt ansvar att bedriva tillsyn av miljöinformationen. Den låter påtalade brister som är enkla att åtgärda kvarstå i flera år.⁴ Drivmedelsförordningen 14 § anger att

”Tillsynen över att drivmedelslagen (2011:319), denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen följs ska utövas av [...] Statens energimyndighet.”

I en skrivelse till förvaltningsrätten i Linköping ger Energimyndigheten sig själv större frihet i tillsynen än vad förordningen uttryckligen säger:

”Energimyndigheten själv styr över när och på vilket sätt myndigheten inleder tillsyn enligt drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346).”

Om denna tolkning accepteras av rätten måste förordningen förtydligas så att vi

⁴ Per Östborn: *Gröna Mobilister tar rätten till miljöinformation till Högsta förvaltningsdomstolen*. Bloggpost, 4 mars 2025 <https://gronamobilister.se/blogg/2025/grona-mobilister-tar-ratten-till-miljoinformation-till-hogsta-forvaltningsdomstolen/>

konsumenter får garantier att påtalade brister i miljöinformationen åtgärdas inom en given tidshorisont.

Förelägganden bör kunna förenas med vite. Sådant vite föreslogs till exempel i regeringens promemoria om klimatdeklaration av resor.⁵ I delstaten Colorado i USA debatteras just nu ett lagförslag på obligatorisk klimat- och hälsoinformation på alla försäljningsställen för fossila bränslen.⁶ Om en leverantör inte märker sina bränslepumpar enligt det föreslagna regelverket ska detta tolkas som ett brott mot delstatens konsumentskyddslag, vilket kan medföra vite på upp till 20 000 USD.

4.4 Justera föreskrifterna för bättre miljöinformation

Tidigare uppdatering Senaste datum för den årliga uppdateringen bör tidigareläggas från den 1 oktober till någon gång under sommaren, för att öka miljöinformationens aktualitet och relevans.

Detta datum kan differentieras för miljöinformationen vid påfyllnadsanordningen och på webben, med tanke på att lite mer tid kan behövas för att få upp etiketterna vid pump. Med tanke på att Energimyndigheten brukar vara klar med granskningen av leverantörernas rapportering i månadsskiftet maj-juni skulle sista datum för uppdatering av informationen på webben kunna sättas till 1 juli.

Mer slående grafik Utformningen hos deklARATIONEN vid påfyllnadsanordningen bör förenklas så att den färgkodade skalan på klimatpåverkan framträder tydligare som huvudelement i märkningen. Detta innebär inte nödvändigtvis att information måste tas bort från etiketten.

I Energimyndighetens utredning år 2017 av miljöinformation om drivmedel läser vi:⁷

⁵ Sveriges regering: Klimatdeklarationer för resor. Promemoria, 10 september 2021. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2021/09/klimatdeklarationer-for-resor/>

⁶ Colorado General Assembly: HB25-1277 Increasing Transparency Impact of Fuel Products - Concerning measures to increase transparency regarding the impact of the consumption of certain fuel products. Lagförslag, våren 2025 <https://leg.colorado.gov/bills/hb25-1277>

⁷ Energimyndigheten: Miljöinformation om drivmedel – Redovisning av uppdrag 4 i Energimyndighetens regleringsbrev 2017. Rapport, 29 april 2017 https://gronamobilister.se/wp-content/uploads/2022/02/miljainformation-om-drivmedel_oppdragsredovisande-rapport-2016-012009.pdf

”vid användning av mnemonik så är det viktigt att inte inkludera för mycket information på en märkning mot konsument. Det måste även vara klart vilken parameter som är huvudparametern om flera olika aspekter på en produkts miljöpåverkan ska redovisas på samma märke.”

Råvarukategorier Olika leverantörer ger samma slags råvaror olika namn. Detta försvårar jämförelser. Vissa gör en extremt detaljerad, svårtolkad redovisning av drivmedlens råvaror på webben.

Energimyndigheten bör ta fram en klassificering där enskilda råvaror eller råvarugrupper ges enhetliga namn som alltid ska användas. En sådan klassificering används redan av Energimyndigheten i deras interaktiva årliga drivmedelsrapport.⁸

Ursprungsmärkning vid pump Ursprungsländerna till drivmedlens råvaror bör inte bara redovisas på webben, utan bör också visas översiktligt på deklARATIONEN vid påfyllnadsanordningen. Om ursprungslandet är okänt bör detta anges.

Detta var den ursprungliga ambitionen då regelverket om miljöinformation var på väg att införas. Den dåvarande regeringen backade på mycket tveksamma grunder inför ett klagomål från EU-kommissionen år 2019. Den dåvarande industrikommissionären menade att ursprungsmärkning skulle kunna utgöra ett indirekt handelshinder.⁹ Ursprungsmärkning av livsmedel förekommer dock sedan länge som en följd av EU:s egna regler, och EU-parlamentet föreslog själv att kravet på miljöinformation om biodrivmedel i Artikel 30.3 i det uppdaterade förnybarhetsdirektivet (EU) 2023/2413 skulle innefatta deklARATION av ursprungsländer på alla tankstationer inom EU.¹⁰

Redovisa kraftslag för el Gör det obligatoriskt att redovisa kraftslag för el på alla laddstationer där miljöinformation ges. Om inga ursprungsgarantier finns kan ”residualel” eller liknande anges, på liknande sätt som fossila drivmedel deklarerar med ”Ursprungsland okänt” om råvaran inte kan spåras till sin källa.

⁸ Energimyndigheten: *Statistik om biobränslen och drivmedel*. Webbsida med länk till en interaktiv digital drivmedelsrapport. Den senaste rapporten heter ”Drivmedel 2023” då detta remissvar skrivs.
<https://www.energimyndigheten.se/statistik/ovrig-energistatistik/statistik-om-biobranslen-och-drivmedel/>

⁹ Per Östborn: *Är EU regeringens gröna fikonlöv?* Bloggpost, 24 maj 2020
<https://gronamobilister.se/blogg/2020/ar-eu-regeringens-grona-fikonlov/>

¹⁰ European Parliament: *Texts adopted – Renewable Energy Directive*. 14 September 2022
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0317_EN.html

Låt klimatpåverkan hos el bero på kraftslag Den deklarerade klimatpåverkan hos el på laddstationer bör kopplas till de ursprungsgarantier som bör deklarerars enligt ovan. Sådan koppling görs redan på den obligatoriska klimatdeklarationen av hushållsel på våra månatliga räkningar. Energimarknadsinspektionen tillhandahåller årliga värden för residualelens klimatpåverkan, liksom Energimyndigheten tillhandahåller normalvärden för drivmedels klimatpåverkan i avsaknad av en detaljerad redovisning från leverantörernas sida.

Inför QR-kod på pumpmärkningen Tröskeln att söka fördjupad miljöinformation på webben sänks om den nås lätt via QR-kod på etiketten vid påfyllnadsanordningen, snarare än via en utskriven webbadress i litet typsnitt, som idag. Det bör framgå på ett lockande sätt att mer information finns att hämta via QR-koden. Eventuellt kan en sådan QR-kod utgöra ett komplement till den nuvarande webbadressen.

Förtydliga pumpmärkningens placering En tydligare anvisning bör ges för placeringen av miljöinformationen vid påfyllnadsanordningen, så att denna miljöinformation alltid är i blickfånget när man greppar munstycket för att fylla på det aktuella drivmedlet i sitt fordon. Idag varierar placeringen, och vissa leverantörer gömmer märkningen halvt om halvt.

Den nuvarande anvisningen lyder:

”Deklarationen ska vara fäst på ett sådant sätt att den är väl synlig för konsumenten.”

Denna formulering skulle kunna ersättas med:

Deklarationen ska vara fäst på ett sådant sätt att den är väl synlig för en konsument som greppar munstycket för påfyllnad av det deklarerade drivmedlet, och placeras så nära detta munstyckes fäste som möjligt.”

För Gröna Mobilister

Jesper Johansson, ordförande

Per Östborn, projektledare

Bilaga 1: utvärderingar av miljöinformation om drivmedel

Gröna Mobilister genomförde i januari 2022 en första utvärdering av genomförandet av kravet på att ge miljöinformation om drivmedel.¹¹ Brister identifierades och förbättringar av regelverket föreslogs.

Energimyndigheten genomförde våren 2024 en första uppföljning av effekten av miljöinformation om drivmedel.¹² En enkät besvarades av ett representativt urval (N=1 000) av den vuxna svenska befolkningen som tankat sin bil minst en gång det senaste halvåret. Ett separat frågeformulär skickades till drivmedelsleverantörer, där frågor bland annat ställdes om kostnaden för att administrera miljöinformationen.

Följande sammanfattning av konsumentundersökningen innehåller mer data än Energimyndighetens egen rapport, och klargör innebörden av vissa data på ett tydligare sätt. Detta är möjligt tack vare att Gröna Mobilister fått tillgång till anonymiserad rådata från undersökningen.

- Av alla 1 000 respondenter uppgav åtta procent att de säkert låtit miljöinformationen påverka valet av drivmedel till sin nuvarande bil. Ytterligare fem procent av respondenterna uppgav att miljöinformationen kanske påverkat drivmedelsvalet.
- De respondenter som uppgav att miljöinformationen säkert påverkade drivmedelsvalet ombads att gradera denna påverkan på en skala 1–5. Hela 80 procent svarade att påverkan var betydande (3–5).
- Den låga andelen respondenter som uppgav att miljöinformationen påverkade valet av drivmedel kan till stor del förklaras av att endast en liten andel över huvud taget sett miljöinformationen. 30 procent av respondenterna hade lagt märke till miljöinformationen vid pump, medan 16

¹¹ Gröna Mobilister: *Hur mycket miljöinformation om drivmedel har vi fått? Utvärdering av genomförandet av kravet på miljödeklaration*. Rapport, 20 januari 2022 <https://gronamobilister.se/rapporter/2022/hur-mycket-miljoinformation-om-drivmedel-har-vi-fatt/>

¹² Energimyndigheten: *Miljöinformation om drivmedel - En första effektuppföljning av styrmedlet*. Rapport ER 2024:15, maj 2024 <https://energimyndigheten.a-w2m.se/System/TemplateView.aspx?p=Arkitektkopia&id=06e189a8879d43c9ae60041571a0afe9&q=2024:15&lstqty=1>

procent hade sett miljöinformationen på webben.

- Bland de respondenter som sett miljöinformationen både vid pump och på webben var effekten betydande. 35 procent av dessa uppgav att miljöinformationen påverkade drivmedelsvalet, och ytterligare fem procent uppgav att drivmedelsvalet kanske påverkades.
- Ju säkrare och mer omfattande kännedom respondenterna har om miljöinformationen, desto mer påverkas drivmedelsvalet. Genomslag och effekt hos miljöinformationen i olika undergrupper av de 1 000 respondenterna anges i detalj i nedanstående tabell.

Genomslag och effekt hos miljöinformation om drivmedel, enligt Energimyndighetens enkätundersökning bland 1 000 svenska bilister våren 2024	Andel i denna grupp som låtit miljöinformationen påverka drivmedelsval (%)	Andel i denna grupp som låtit eller kanske låtit miljöinformationen påverka drivmedelsval (%)
Andel som sett webbinfo och pumpmärkning (%)	11	40
Andel som sett webbinfo (%)	16	36
Andel som sett pumpmärkning (%)	30	24
Andel som sett webbinfo eller pumpmärkning (%)	35	24
Andel som sett eller kanske sett webbinfo eller pumpmärkning (%)	57	22

- 75 procent av alla 1 000 respondenter uppgav att miljöinformationen skulle påverka valet av nästa bil.
- 38 procent av alla 1 000 respondenter uppgav att denna påverkan skulle bli betydande (nivå 3 – 5 på skalan 1–5).
- Alla respondenter fick möjlighet att skriva ett fritextsvar om sina tankar om miljöinformationen. Den vanligaste synpunkten var att miljöinformationen är bra. 94 sådana svar kom in. Detta är mer än dubbelt så många som de 43 respondenter som svarade att miljöinformationen är dålig.

Ur frågeformuläret till drivmedelsleverantörerna hämtar vi följande slutsatser.

- Kostnaden för miljöinformationen på webben är näst intill obefintlig, på sin höjd några tiotals tusen kronor per företag och år.
- Om hela kostnaden för miljödeklarationen vid pump läggs på konsumenten uppskattas prispåslaget för flytande drivmedel bli allt från 0,04 öre/l till 1,29 öre/l. Medelvärde är 0,31 öre/l. Oavsett spretigheten är det uppenbart att prispåslaget är försumbart.

Redan år 2014 genomförde Gröna Mobilister en opinionsundersökning bland ett representativt urval av 1 000 vuxna svenskar, med avsikt att sondera intresset för klimat- och ursprungsmärkning vid pump.¹³ Undersökningen följdes upp år 2016 med snarlika resultat.

- Drygt 40 procent av alla respondenter ansåg att det var ganska eller mycket viktigt att få information om klimatpåverkan och ursprung direkt vid bränslepumpen medan knappt 30 procent ansåg att frågan är mindre viktig eller inte alls viktig.
- Drygt 70 procent av respondenterna uppgav att det var troligt att de skulle välja bort drivmedel från vissa länder om ursprungsländerna deklarerades tydligt vid pump.

¹³ Gröna Mobilister: *Svenska folket vill att drivmedlen ska klimat- och ursprungsmärkas. Vad vill politikerna och bränslebolagen?* Pressmeddelande, 15 augusti 2014
<https://gronamobilister.se/pressmeddelanden/2014/svenska-folket-vill-att-drivmedlen-ska-klimat-och-ursprungsmarkas-vad-vill-politikerna-och-branslebolagen/>