

Konsekvensutredning av förslag till föreskrifter om ändring av föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (STEMFS 2017:3)

Innehåll

1	Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå	4
1.1	Bakgrund.....	4
1.2	Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå.....	8
1.3	Förslag till ändringar i föreskrift.....	9
2	Beskrivning av alternativa lösningar och effekterna av om någon reglering inte kommer till stånd	14
2.1	Alternativa lösningar.....	14
3	Uppgifter om vilka som berörs av regleringen	17
3.1	Drivmedelleverantörer	17
3.2	Konsumenter	17
4	Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på	18
5	Uppgifter om vilka kostnadsrämsiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen	18
5.1	Ekonomiska konsekvenser.....	18
5.2	Miljömässiga konsekvenser	19
5.3	Sociala konsekvenser	19
6	Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen	20
7	Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser	21
8	Effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt	22
8.1	Antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen	22
8.2	Vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader	23

8.3	Vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen	24
8.4	I vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen	24
8.5	Hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen.....	24
8.6	Om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.....	25
9	Effekter för kommuner eller regioner	25

1 Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

1.1 Bakgrund

En märkning eller ett informationskrav på drivmedel har efterfrågats av delar av drivmedelsbranschen och från politiskt håll under de senaste åren. Den information som har efterfrågats är att den information om växthusgasutsläpp, ursprung och råvaror som bolagen redovisar till Energimyndigheten även ska redovisas för konsumenter så att de i sin tur kan utöva konsumentmakt.

Många kommuner, landsting och företag har fattat beslut om att minska fossilberoendet och är i behov av dokumentation vid upphandlingar. Leverantörer använder idag olika beräkningsmetoder och relaterar till olika fossila referenser så kallade baslinjer, vilket kan göra det svårt för konsumenter att jämföra mellan olika drivmedel och leverantörer. Det finns därför ett behov av vägledning för leverantörerna om vilken beräkningsmetod som ska användas så att den är enhetlig och jämförbar mellan olika drivmedel.

Energimyndigheten fick i sitt regleringsbrev 2017 i uppdrag av regeringen att analysera hur ett krav på att drivmedelsleverantörer ska erbjuda information om drivmedels klimat- och miljöpåverkan, vid samtliga tankstationer i form av en tydlig märkning, kan utformas. Myndigheten skulle vidare undersöka om ett informationskrav vid tankstation kan kompletteras med andra mer detaljerade krav, t.ex. på berörda aktörers hemsidor, och vid behov lämna förslag om hur det kan säkerställas att relevant information ges. Energimyndigheten levererade en promemoria *Miljöinformation om drivmedel - Redovisning av uppdrag 4 i Energimyndighetens regleringsbrev 2017*.

Därefter togs propositionen *Miljöinformation om drivmedel (Prop. 2017/18:229)* fram. I propositionen föreslogs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som bedriver verksamhet med att tillhandahålla ett flytande eller gasformigt drivmedel eller el ska var skyldig att informera konsumenter om drivmedlets utsläpp av växthusgaser och andra förhållanden som har betydelse för att bedöma drivmedlets miljöpåverkan. I propositionen finns ytterligare bakgrund och skäl till regleringen.

Bestämmelser om miljöinformation har införts i drivmedelslagen (2011:319) och i drivmedelsförordningen (2011:346). Energimyndigheten har i linje med de bestämmelser som finns i drivmedelslagen och

förordningen tagit fram föreskrifter för att reglera hur rapportering ska gå till och hur miljöinformationen ska utformas. I denna konsekvensutredning analyseras endast konsekvenser av ändringar i Statens energimyndighets föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (STEMFS 2017:3). För förslag och konsekvenser av utformning av miljöinformationen se *Konsekvensutredning av förslag till föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel*.

I arbetet med konsekvensutredningen har Statens energimyndighet använt sig av Tillväxtverkets vägledning och checklista¹. Utifrån frågorna i checklistan har effekterna av föreskriftsförslaget graderats till 1-2 beroende på område. Det innebär att förslaget har bedömts ha ingen eller mycket låg-låg effekt, och effekterna har därför utretts i begränsad omfattning. Bedömningen baserar sig endast på det förslag till reglering som Statens energimyndighet har bemyndigande att reglera, inte bestämmelserna om miljöinformation som införts i drivmedelagen (2011:319) och i drivmedelsförordningen (2011:346).

Som en bakgrund till de ändringar Statens energimyndighet föreslår presenteras här nedan de bestämmelserna som rör miljöinformation i drivmedelslagen (2011:319) och i drivmedelsförordningen (2011:346):

1.1.1 Drivmedelslag (2011:319)

20 § En drivmedelsleverantör ska i en utsläppsrapport till den myndighet som regeringen bestämmer en gång per år lämna uppgifter om de levererade drivmedlens

1. typ,
2. volym,
3. energimängd,
4. innehåll,
5. ursprung,
6. inköpsställe, och
7. utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln.

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet för den som bedriver verksamhet med att tillhandahålla ett flytande eller gasformigt drivmedel, eller i en

¹ Tillväxtverket, *Utred konsekvenser av regler*,
<https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/forenkling/utred-konsekvenser-av-regler.html>

sådan verksamhet tillhandahåller el som drivmedel, att informera konsumenter om

a) drivmedlets utsläpp av växthusgaser och andra förhållanden som har betydelse för att bedöma drivmedlets miljöpåverkan, och

b) hur stor andel biodrivmedel som en bensin eller ett dieselbränsle har, om metalltillsatser i drivmedlet och om lämplig användning av olika bränsleblandningar,

2. märkning, utformning, provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning,

3. hur koldioxidekvivalenter ska beräknas,

4. undantag från kraven i 6 § för bensin som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg,

5. sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans,

6. skyldigheten enligt 17 § att se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i den paragrafen,

7. skyldighet för den som ska informera om ett felaktigt drivmedel enligt 18 § att betala kostnaderna för att en myndighet informerar i leverantörens ställe,

8. rapporteringen enligt 19 och 20 §§ och undantag från rapporteringsskyldigheten,

9. hur åtgärder får tillgodoräknas som minskning av utsläpp enligt 21 § och hur minskning av utsläpp ska beräknas, och

10. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

1.1.2 Drivmedelsförordning (2011:346)

9 § En utsläppsrapport enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319) ska avse ett kalenderår och lämnas till Statens energimyndighet senast den 1 april året efter kalenderåret.

11 a § /Träder i kraft I:2021-10-01/ Den som bedriver verksamhet med att tillhandahålla ett flytande eller gasformigt drivmedel eller som i den verksamheten också tillhandahåller el som drivmedel, ska ge konsumenter miljöinformation om det drivmedel som tillhandahålls.

Informationen ska ges i enlighet med de föreskrifter som Statens energimyndighet meddelar med stöd av 13 § första stycket 3 och ska

1. baseras på uppgifter som har lämnats enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319), 9 § denna förordning, 3 kap. 1 e § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen och 13 § förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, oavsett om uppgifterna har krävts enligt bestämmelserna eller lämnats frivilligt,

2. presenteras i sin helhet på drivmedelsleverantörens webbplats, och

3. i en deklARATION på de anordningar som i verksamheten är avsedda för konsumenters påfyllnad av drivmedlet

a) presenteras i förkortad form i fråga om uppgifter om utsläpp av växthusgaser och vilka råvaror som ingår i drivmedlet, och

b) innehålla en hänvisning till webbplatsen.

I deklARATIONEN ska det framgå att informationen avser historiska data om det drivmedel som saluförs och inte aktuella data om det drivmedel som faktiskt erbjuds vid köptillfället. Förordning (2020:210).

11 b § /Träder i kraft I:2021-10-01/ Informationsskyldigheten i 11 a § gäller inte ett säljställe med en årlig försäljningsvolym som understiger 1 500 kubikmeter flytande drivmedel eller 1 000 000 kubikmeter gasformigt drivmedel. Om den som tillhandahåller drivmedlet ändå väljer att lämna information, ska informationen uppfylla kraven i 11 a §.

Förordning (2018:1517).

11 c § /Träder i kraft I:2021-10-01/ Drivmedelsleverantören ska tillhandahålla de deklARATIONER som ska fästas på anordningar för påfyllnad av drivmedel enligt 11 a §. Förordning (2018:1517).

13 § Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om

1. rapportering enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319) och om undantag från rapporteringsskyldigheten,

2. hur minskning av växthusgasutsläpp enligt 21 § drivmedelslagen ska beräknas, och

3. utformningen av och innehållet i information till konsumenter enligt 11 a § och när informationen ska vara fäst på påfyllnadsanordningen, publicerad på webbplatsen och uppdaterad.

Föreskrifterna enligt första stycket 3 ska i fråga om råvarornas ursprungsland avse uppgifter som är tillgängliga för drivmedelsleverantörerna och innebära att konsumenter ges information om varifrån råvarorna ursprungligen kommer. Om ursprungslandet är utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet men det saknas uppgift om vilket land som är ursprungsland, ska föreskrifterna innebära att konsumenterna får information om detta.

Innan Energimyndigheten meddelar föreskrifter enligt första stycket 3, ska myndigheten höra Kommerskollegium, Konsumentverket och Transportstyrelsen. Förordning (2019:123).

1.2 Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

Sverige har som mål att minska utsläppen från transportsektorn (utom inrikes flyg) med minst 70 procent till 2030 och att uppnå klimatneutralitet senast 2045. Takten i omställningen går än så länge för sakta för att målet ska nås och scenarier visar att nuvarande åtgärder och styrmedel inte kommer att ta oss i mål utan att vi bara kommer att nå ungefär halvvägs². För att nå målet krävs att fordon och farkoster framöver drivs av energi som har lägre klimatpåverkan än idag.

Informationen till konsumenter om hur olika drivmedels och drivmedelprodukters miljö- och klimatpåverkan varierar är idag begränsad och baseras på frivilliga initiativ från drivmedelleverantörer genom olika märkningar och marknadsföring. Informationen baseras också på olika metoder för beräkning av miljö- och klimatprestanda. Det innebär att informationen är svår att jämföra och kan bli missvisande.

Syftet med förslaget till ändringar i *Statens energimyndighets föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (STEMFS 2017:3)* är att drivmedelleverantörerna ska rapportera och beräkna miljö- och klimatprestanda för olika produkter av drivmedel på ett enhetligt sätt.

² Se t.ex. *Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2020:3)*, Energimyndigheten, 2020.

Rapporteringen är basen för att kunna ge konsumenter ökad kunskap och möjlighet att jämföra olika drivmedels miljö- och klimatpåverkan, vilket förväntas göra att konsumenterna genomför mer medvetna val som leder till ökad användning av drivmedel med lägre klimatpåverkan än idag. En övergång till drivmedel med lägre klimatpåverkan än idag skulle bidra till målen att ställa om transportsektorn och att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045. Mer om hur informationen till konsument föreslås utformas återfinns i *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel*.

1.3 Förslag till ändringar i föreskrift

Nedan presenteras vad Energimyndigheten föreslår ändra i nuvarande föreskrifter:

1. Att i 2 § införa begreppet produkt med följande betydelse:

Produkt: Saluförd produkt under respektive typ av drivmedel. I de fall leverantören saluför flera olika produkter av drivmedel, som uppfyller samma specifikation eller standard, ska de olika produkterna rapporteras separat under respektive produktnamn.

2. Att 4 § ändras så att uppgifter om

- a) mängd,
- b) effektivt värmevärde,
- c) energikälla för levererad el i de fall elen varit ursprungsmärkt

ska anges på produktnivå istället för på drivmedelsnivå.

3. Att 5 § ändras så att uppgifter om fossila komponenter vad avser

- a) vilken typ av drivmedel komponenten ingår i,
- b) mängd,
- c) effektivt värmevärde och
- d) typ av fossil komponent indelat efter råvarukälla och process enligt bilaga 1,
- g) ursprungsland i de fall leverantören importerat råolja och handelsnamnet inte angivits, och

ska anges på produktnivå istället för på drivmedelsnivå.

Att krav på att ange

- f) handelsnamn i de fall leverantören importerat råolja och handelsnamnet är känt för leverantören,
- h) inköpsland i de fall leverantören köpt in redan raffinerad produkt.

utgår med hänvisning till *Artikel 47 och 56 i Styrningsförordningen (EU) 2018/1999*³, vilka innebär att krav på handelsnamn och inköpsland enligt gällande EU-rätt inte finns kvar. Konsekvenserna av denna ändring kommer inte att utredas här, då anpassningen av föreskrifterna är till följd av ändringar i överordnat regelverk.

4. Att 6 § ändras så att uppgifter om biokomponenter vad avser

- a) vilken typ av drivmedel biokomponenten ingår i,
- b) typ av biokomponent,
- c) mängd,
- d) effektivt värmevärde,
- e) råvara,
- f) råvarans ursprungsland,
- h) ifall biokomponenten uppfyller de kriterier för hållbarhet som följer av lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, och
- i) ifall biokomponenten använts i drivmedel för luftfart.

ska anges på produktnivå istället för på drivmedelsnivå.

Att krav på att ange

- g) inköpsland,

utgår med hänvisning till *Artikel 47 och 56 i Styrningsförordningen (EU) 2018/1999*⁴, vilka innebär att krav på inköpsland enligt gällande

³ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

⁴ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

EU-rätt inte finns kvar. Konsekvenserna av denna ändring kommer inte att utredas här, då anpassningen av föreskrifterna är till följd av ändringar överordnat regelverk.

5. Att 7 § ändras till att

Om ursprungslandet är utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet men det saknas uppgift om vilket land som är ursprungsland, får det i utsläppsrapporten anges att information om ursprungsland saknas.

Istället för

Små och medelstora företag får ange handelsnamn, ursprungsland och inköpsland enligt 5 § f–h enbart med hänvisning till om platsen är inom eller utanför EU.

Ändringen föreslås med hänvisning till dels *Artikel 47 och 56 Ändringar av direktiv (EU) 2015/652 i Styrningsförordningen (EU) 2018/1999*⁵, vilka innebär att både kravet och undantaget att ange ursprungsland enligt gällande EU-rätt inte finns kvar. Sverige har dock valt att ha kvar ett krav på att redovisa ursprungsland för miljöinformation. I Energimyndighetens bemyndigande i 13§ i drivmedelsförordning (2011:346) regleras att om ursprungslandet är utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet men det saknas uppgift om vilket land som är ursprungsland, ska Energimyndighetens föreskrifter innebära att konsumenterna får information om detta. Energimyndigheten föreslår därför att det i utsläppsrapporten får anges att *"Information om ursprungsland saknas"* om så är fallet. Detta är i praktiken endast tillämpligt när informationen saknas för fossila råvaror då det i hållbarhetslagen regleras att bränslen måste kunna spåras ända tillbaka till deras ursprung.

Då orsaken till ändringen beror av andra bestämmelser i överordnade regelverk kommer konsekvenserna inte att analyseras här.

⁵ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

6. Att 12 § delas upp i två paragrafer så att 12 § reglerar hur en drivmedelsleverantörs minskning av växthusgasutsläpp för det syfte som anges i 21 § drivmedelslagen (2011:319) ska beräknas, och att 12 a § reglerar hur växthusgasintensitet för olika produkter ska beräknas för syftet att redovisa växthusgasintensitet, dvs. klimatpåverkan, för miljöinformation till konsument.

Beräkningar av växthusgasintensitet för olika produkter som ska användas för miljöinformation föreslås ske på produktnivå.

Tidigare krav på beräkningar av växthusgasintensitet på drivmedelsnivå för annat än det syfte som anges i 21 § drivmedelslagen (2011:319) i 12 § föreslås strykas.

7. Att i 13 § tydliggöra att vid beräkning enligt 12 § ska en drivmedelsleverantör beräkna utsläpp av växthusgaser från fossila komponenter enligt *viktade* normalvärden i bilaga 1. Viktade normalvärden har i praktiken hela tiden använts då det är ett krav enligt Bränslekvalitetsdirektivet och nu föreslås detta tydliggöras även i föreskriften.

Då ändringen endast är ett förtydligande så innebär det ingen förändring av konsekvenser.

Att i 13 § göra ett tillägg om att vid beräkning enligt 12 a §, ska en drivmedelsleverantör beräkna utsläpp av växthusgaser från fossila komponenter enligt normalvärden för den specifika råvarukällan och processen i bilaga 1. Det innebär att viktade värden inte får användas när syftet är att beräkna växthusgasutsläpp för miljöinformation.

8. Att i 16 § stryka kravet att för att en drivmedelsleverantör ska få tillgodoräkna sig en utsläppsminskning i tidigare led vid beräkning av växthusgasintensitet enligt 12 § ska drivmedelsleverantören till Statens energimyndighet ha rapporterat

h) där projektet avser oljeutvinning, det årliga historiska genomsnittliga värdet för gas-till-olja-kvoten (GOR) och under rapporteringsåret, i lösning, reservoartryck, djup och borrhålsproduktionshastighet för råoljan.

Kravet utgår med hänvisning till *Artikel 56 i Styrningsförordningen (EU) 2018/1999*⁶, vilken innebär att kravet enligt gällande EU-rätt inte finns kvar. Konsekvenserna av denna ändring kommer därför inte att utredas här, då anpassningen av föreskrifterna är till följd av ändringar överordnat regelverk.

1.3.1 Sammanfattning av förslag till ändringar och vilka ändringar som har konsekvensutretts inom ramen för denna utredning

Sammanfattningsvis kan det konstateras att ett antal ändringar genomförs i föreskriften då gällande EU-rätt har ändrats. Konsekvenserna av dessa ändringar kommer inte att utredas, då anpassningen av föreskrifterna är till följd av ändringar överordnat regelverk och ska ha utretts vid införandet. Generellt kan dock konstateras att rapporteringsbördan minskar på grund av detta genom att ett antal krav på rapportering av information tas bort ur föreskriften.

Övriga ändringar som föreslås handlar om att skapa förutsättningar för att ge konsumenter jämförbar miljöinformation om drivmedel, genom att rapportering och beräkningar av miljö- och klimatprestanda för olika produkter av drivmedel sker på ett enhetligt sätt. Förslaget innebär att rapportering och beräkning av växthusgasintensitet ska ske på produktnivå istället för på drivmedelsnivå. Energimyndigheten föreslår som ett led i detta att vid beräkning av växthusgasintensitet ska en drivmedelsleverantör beräkna utsläpp av växthusgaser från fossila komponenter enligt normalvärden för den specifika råvarukällan och processen i bilaga 1. Det innebär att viktade värden inte får användas när syftet är att beräkna växthusgasutsläpp för miljöinformation. Konsekvenser av dessa ändringar beskrivs nedan.

⁶ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

⁷ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

2 Beskrivning av alternativa lösningar och effekterna av om någon reglering inte kommer till stånd

2.1 Alternativa lösningar

2.1.1 **Rapportering**

I propositionen *Miljöinformation om drivmedel (prop. 2017/18:229)* som föregick ändringarna i drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346) så beskrivs syftet med miljöinformationen i termer om att konsumenter ska få ökad kunskap om olika typer av saluförda drivmedel för att kunna göra ett aktivt val och välja ett drivmedel med bättre miljöprestanda och lägre klimatpåverkan.

Propositionen belyser vikten av att ge konsumenter kunskap om drivmedlens klimatprestanda för att på lång sikt göra andra val vid köp av fordon men framförallt vid val av drivmedel för det fordon de framför för tillfället. Propositionen framhåller även vikten av att hålla nere den administrativa bördan genom att basera informationen som delas med konsumenter med det som redan rapporteras i drivmedelslagen.

Energimyndigheten har jämfört två alternativa lösningar för att uppnå syftet med miljöinformationen och kraven i drivmedelsförordningen.

1. **Rapportering och beräkningar på drivmedelnivå enligt nuvarande rutiner**

Miljöinformationen baseras på ett genomsnitt av de saluförda produkter som en drivmedelsleverantör sålt (föregående år).

Leverantörerna skulle fortsatt frivilligt kunna ge information om olika produkter, t.ex. genom olika märkningar och på sina webbplatser så som idag, men problemet med att informationen inte är jämförbar mellan olika leverantörer skulle kvarstå.

2. **Rapportering och beräkningar på produktnivå, enligt förslag till ändringar i föreskrift**

Miljöinformationen baseras på specifik information kopplad till olika saluförda produkter.

För att konsumenterna ska kunna jämföra olika typer av produkter av drivmedel mellan varandra, t.ex. en diesel med hög andel förnybara råvaror och en med låg andel förnybara råvaror, krävs att informationen finns på produktnivå. Om informationen (rapportering och beräkningar) endast fanns på drivmedelsnivå skulle konsumenterna i förlängningen endast kunna få information om och jämföra genomsnittsvärden för drivmedel mellan leverantörer, inte leverantörers olika produkter. Problemet med att konsumenterna inte skulle ha tillgång till jämförbar information om olika produkter av drivmedel skulle då kvarstå, och uppfyllandet av syftet att ge relevant miljöinformation till konsumenterna för att de ska kunna göra ett aktivt val skulle minska eller gå om intet. Statens energimyndighet förordar därför alternativ två.

För mer information om konsekvenser av utformning av miljöinformationen se även *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel (STEMFS 2020:xx)*.

2.1.2 Beräkningar

Givet att miljöinformation ska ske på produktnivå krävs att även beräkningar av växthusgasintensitet (dvs. klimatpåverkan) från drivmedlen sker på produktnivå.

Statens energimyndighet har här övervägt två alternativ.

1. Beräkningar på produktnivå men med samma värden och typ av formel som används för att beräkna minskning av växthusgasintensitet utifrån det syfte som anges i 21 § drivmedelslagen (2011:319), dvs. att drivmedelsleverantörerna ska vita åtgärder för att minska sina utsläpp av växthusgaser till 2020 till högst 88,5 gram koldioxid eller koldioxidekvivalenter per megajoule levererade drivmedel.
2. Att beräkna växthusgasutsläppen på produktnivå på samma sätt som ovan men utan att tillåta användning av korrektionsfaktorer för drivsystemets effektivitet eller tillgodoräknande av utsläppsminskningar i tidigare led. Förslagsvis används även de specifika normalvärden vad gäller växthusgaser som finns för olika fossila komponenter beroende på råvarukälla och process. Dessa anges i bilaga 1 till nuvarande föreskrifter.

Skälet till att välja alternativ två, vilket Statens energimyndighet förordar, är att det är mer i enlighet med syftet för miljöinformationen, dvs. att möjliggöra jämförbara beräkningar av växthusgasintensitet hos olika

produkter. Det första alternativet är framtaget för att Sverige som land på totalen ska bidra till minskningen av utsläpp av växthusgaser inom EU.

Att beräkna växthusgasintensiteten med hjälp av specifika normalvärden vad gäller växthusgaser som finns för olika fossila komponenter beroende på råvarukälla och process istället för viktade värden ger en mer rättvisande information om produktens växthusgasintensitet än att använda viktade värden. Detta ligger dessutom mer i linje med hur biokomponenters växthusgasintensitet tas med i beräkningen.

Rapporteringsbördan bör inte förändras av att olika beräkningsmetoder används då beräkningen föreslås ske automatiskt i det rapporteringsverktyg som statens energimyndighet tillhandahåller utifrån den information som leverantörerna ändå skulle ger om olika komponenter.

Energimyndighetens rapporteringsverktyg ger redan idag stöd till drivmedelsleverantörerna genom att det finns formler för beräkning av uppfyllnad av kraven i drivmedelslagen (och för reduktionsplikten) och vid ett införande av beräkningar på produktnivå för miljöinformationen så föreslås rapporteringsverktyget att utökas med formler för beräkning av växthusgasintensitet på produktnivå. Energimyndighetens handläggare går även igenom rapporteringen och meddelar leverantörerna i form av ett skriftligt besked om den uppfyller kraven i enlighet med 9 § drivmedelsförordningen (2011:346). För att förenkla för drivmedelsleverantörerna föreslås detta besked utvecklas så att det ger en tydlig sammanställning av rapporterad information som är relevant för att uppfylla kraven om miljöinformation i drivmedelsförordningen respektive kraven i 21 § i drivmedelagen.

Förutom detta så avser Statens energimyndighet ta fram en vägledning för rapportering och redovisning av miljöinformation för att underlätta processen och för att minimera den administrativa bördan att genomföra beräkningar av växthusgasintensitet (klimatprestanda) för miljöinformationssyfte.

3 Uppgifter om vilka som berörs av regleringen

3.1 Drivmedelleverantörer

I drivmedelsförordningen (2011:346) 9 § regleras att ”En utsläppsrapport enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319) ska avse ett kalenderår och lämnas till Statens energimyndighet senast den 1 april året efter kalenderåret.” I Energimyndighetens rapport *Drivmedel 2018* konstateras att 58 företag rapporterat enligt drivmedelslagen (2011:319). Det är rimligt att anta att ett ungefär lika stort antal även fortsättningsvis kommer att beröras av rapporteringskraven, men att det för något färre kommer att vara relevant att rapportera på produktnivå, då detta är en bestämmelse som härrör från kraven om miljöinformation och de gäller endast leverantörer som levererar direkt till konsumenter.

Vad gäller storleken på företagen så kan det konstateras att fyra stycken dominerar den svenska marknaden: Preem, Circle K, OKQ8 och St1. Dessa företag är alla stora och har en personalstyrka på över 250 personer i Sverige och en omsättning på över 500 miljoner kronor^{8, 9, 10, 11}. För motorbensin och diesel står de för 99,4 respektive 98,4 procent av leveranserna på marknaden¹² och ca 90 procent av de volymer som rapporterats i kubikmeter i 2018 års rapportering till Statens energimyndighet.

Av övriga 54 företag är majoriteten medelstora till stora företag, men de hanterar betydligt lägre volymer. Drygt 20 av drivmedelsleverantörerna är kommuner eller kommunala energibolag där endast en del av verksamheten handlar om att tillhandahålla drivmedel till konsument.

3.2 Konsumenter

Konsumenter berörs inte av rapporteringskraven i sig.

Den administrativa bördan kommer att öka om rapporteringskraven ändras. Kostnaden har uppskattats till under en miljon kronor, se 8 Effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt. I Sverige levererades 2018 över 9

⁸ Preem, *Preem i korthet*, <https://www.preem.se/om-preem/om-oss/preem-i-korthet/>

⁹ Circle K, *Kort om oss*, https://m.circlek.se/sv_SE/pg1334073012660/om-circlek/Om-Statoil-foretaget.html

¹⁰ ST1, *Medarbetare & Karriär*, <https://www.st1.se/om-st1/medarbetare-karriar>

¹¹ OKQ8, *Om OKQ8*, <https://www.okq8.se/om-okq8/>

¹² SPBI, *Branschfakta 2019*, <https://spbi.se/wp-content/uploads/2020/04/SPBI-branschfakta-2020-04-02.pdf>

miljoner kubikmeter drivmedel vilket innebär att förändringen bedöms ligga på cirka 0,1 öre per liter i snitt. Den ökade kostnaden som drivmedelleverantörerna kan komma att lägga över på konsument har därmed bedömts som marginell i förhållande till levererade mängder och nuvarande drivmedelspriser.

4 Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Beslutanderätten grundar sig på 13 § drivmedelsförordningen (2011:346).

5 Uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen

5.1 Ekonomiska konsekvenser

5.1.1 *Företag*

Se 8 Effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt.

5.1.2 *Hushåll/konsumenter*

Drivmedelsleverantörer kan komma att höja priset på drivmedel för att täcka ökade administrativa kostnader. Kostnaderna har i sammanhanget dock bedömts som små och därmed bör konsekvenserna för konsumenter i form av högre drivmedelspriser bli mycket begränsade. Se 0 Drygt 20 av drivmedelsleverantörerna är kommuner eller kommunala energibolag där endast en del av verksamheten handlar om att tillhandahålla drivmedel till konsument.

Konsumenter.

5.1.3 *Offentlig sektor*

Ändringarna kommer initialt ställa krav på att Statens energimyndighet ändrar sin rapporteringsmall och anpassar det besked som

drivmedelsleverantörerna ges efter att granskning av rapporteringen genomförts. Statens energimyndighet avser också ta fram en vägledning för rapportering och för miljöinformation. Dessa aktiviteter förväntas innebära viss ökad arbetsbörda, framförallt under 2020 och 2021 när de nya föreskrifterna tas i bruk och första tillfället när drivmedelsleverantörerna rapporterar.

5.2 Miljömässiga konsekvenser

5.2.1 Företag

De miljömässiga konsekvenserna uppstår först när informationen börjar användas av konsumenter, och beskrivs därför i *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel*.

5.2.2 Hushåll/konsumenter

De miljömässiga konsekvenserna uppstår först när informationen börjar användas av konsumenter, och beskrivs därför i *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel*.

5.2.3 Offentlig sektor

En enhetlig beräkning av växthusgasintensitet (klimatpåverkan) av produkter och drivmedel kommer att underlätta för kommuner, regioner och andra offentliga aktörer vid upphandling och inköp av produkter och tjänster där drivmedel används, genom att det blir lättare att jämföra olika alternativ. Även om själva miljöinformationen (vars konsekvenser beskrivs i *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel*) riktar sig till konsumenter, så blir det enklare för kommuner, regioner och andra offentliga aktörer att hänvisa till Energimyndighetens föreskrifter för hur växthusgasintensitet (klimatpåverkan) ska beräknas när det finns ett etablerat sätt.

5.3 Sociala konsekvenser

Inga sociala konsekvenser har identifierats som följd av ändringarna av föreskrifterna.

6 Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Statens energimyndighet har gått igenom de förändrade krav på rapportering som införandet av *Styrningsförordningen*¹³ innebär och anpassat kraven i föreskrifterna i enlighet med detta, se 1.3 Förslag till ändringar i föreskrift.

Att ange ursprungsland i rapporteringen är ett av de krav som upphör från europeisk nivå i och med införandet av *Styrningsförordningen*¹⁴, men Sverige kommer att ha kvar detta krav nationellt för att möjliggöra information om ursprungsland som en del av miljöinformationen. Bestämmelserna om miljöinformation i drivmedelsförordningen har varit anmälda till och granskats av EU-kommissionen. I Kommissionens utlåtande stod det klart att information om ursprungsland inte fick anges på en deklaration på påfyllnadsanordningarna men på drivmedelsleverantörernas webbplatser. Drivmedelsförordningen har anpassats i linje med detta. Givet att förordningen har accepterats av Kommissionen så bedömer Statens energimyndighet att ingen vidare utredning behövs av om myndigheten fortsatt kan begära in information om ursprungsland eller övrig information som finns reglerad i drivmedelsförordningen.

Statens energimyndighet har även gått igenom bestämmelserna i det *Reviderade förnybartdirektivet*¹⁵. Dessa träder dock inte i kraft förrän juni 2021, flera av de delegerade akterna har inte beslutats och bestämmelserna har inte förts in i svensk lagstiftning än. När

¹³ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

¹⁴ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor

bestämmelserna införs i svensk lagstiftning bör även rapporteringsföreskrifterna som analyseras här ses över, framförallt vad gäller definitionen av begrepp, såsom biokomponent, förnybar komponent samt fossil komponent i syftet att tydliggöra och vad som ska anses vara förnybar energi.

Föreskrifter om ändring av Statens energimyndighets föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (STEMFS 2017:3) har i övrigt bedömts överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen då de är ändringar som genomförts ligger i linje med de bestämmelser och bemyndiganden som finns i drivmedelförordningen, vilken har varit anmäld och godkänt av EU.

7 Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Tidpunkten för ikraftträdande behöver vara i god tid innan drivmedelsleverantörerna ska rapportera enligt de nya bestämmelserna, dvs. före 1 april 2021. Rapporteringen kommer att avse leveranser under år 2020. För att drivmedelleverantörerna ska kunna förbereda sig redan under innevarande år för den rapportering som ska ske år 2021 så avser Energimyndigheten att snarast efter remisstidens utgång besluta om en eventuell ändring av Statens energimyndighets föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (STEMFS 2017:3).

Statens energimyndighet kommer att ta fram en ny vägledning för rapportering och miljöinformation. Information kommer även att ges på [Energimyndigheten.se/miljoinformation](https://energimyndigheten.se/miljoinformation). Myndighetens handläggare finns tillgängliga för frågor om rapportering både inför, under och efter att rapporteringen genomförts. Om många leverantörer ställer liknande frågor kommer vägledningen uppdateras alternativt så kommer vanliga frågor och svar att publiceras på myndighetens webbplats.

8 Effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt

8.1 Antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Se information under 3.1 Drivmedelleverantörer

Informationskravet riktar sig till konsumenter. Enligt 1 § 4 st konsumentköplagen så är en konsument "En fysisk person som handlar huvudsakligen för ändamål som faller utanför näringsverksamhet". Det innebär att informationskravet riktar sig till privatpersoner och att företag som endast levererar drivmedel till företag eller offentlig sektor inte omfattas av kravet. Det innebär att inte alla omfattas av förslaget att ge information på produktnivå som föreslås i *Föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel* och att det därmed inte heller kommer vara relevant för dessa företag att rapportera på produktnivå. Givet att fyra företag dominerar drivmedelsmarknaden, och dessa företag alla saluför produkter till konsument, är statens energimyndighets bedömning att majoriteten volymer drivmedel kommer att omfattas. Om företagen börjar saluföra olika produkter till konsumenter och andra produkter till andra, juridiska, aktörer så skulle detta kunna ändras. Detta bör följas upp och utvärderas efter att minst två år gått från införandet av bestämmelserna.

De företag som endast saluför en produkt per drivmedelstyp kommer inte att behöva ändra sin rapportering jämfört med idag.

Det är värt att notera att redan idag rapporterar 15 av 58 drivmedelsleverantörer olika produkter frivilligt. Statens energimyndighet har inte kunskap om varför varje av dessa enskilda leverantörer valt att rapportera så, men det har framkommit i enskilda dialoger att vissa aktörer har valt att rapportera på det här viset redan idag för att kunna saluföra olika produkter med olika klimatprestanda i enlighet med syftet med miljöinformationen.

8.2 Vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader

8.2.1 Rapportering

För att hålla nere den administrativa bördan bygger informationsskyldigheten på systemet för rapportering enligt drivmedelslagen (2011:319) och hållbarhetslagen (2010:598). Den administrativa kostnaden för rapportering på produktnivå kommer dock att öka för drivmedelleverantörerna jämfört med dagens krav att endast rapportera på drivmedelsnivå.

Hur mycket den kommer att öka kommer att variera med hur många produkter som företaget väljer att saluföra, hur många leveranser som ligger till grund för varje produkt, antalet råvaror och råvarorna ursprungsländer.

Efter samtal med flera olika drivmedelsleverantörer har tidskostnaden uppskattats till mellan 80 och 100 timmar för de leverantörer som har störst volymer och komplex rapportering. Baserat på storleken på leverantörer förväntas upp till tio procent få en så stor extra rapporteringsbörda. Några företag förväntas inte förändra sina rapporteringsrutiner alls, antingen då de inte har saluför sina produkter till konsumenter eller för att de endast saluför en produkt per drivmedel.

Statens energimyndighet har uppskattat att den extra tid som krävs för rapportering för drivmedelleverantörer i genomsnitt kommer vara cirka 40 timmar extra årligen per företag.

Merkostnaden skulle då bli:

58 företag x 0,25 månader x 30 100 kr x 1,84 = cirka 0,8 miljoner kronor

Beräkningen baseras på:

Tidsåtgång: 0,25 månader per drivmedelsleverantör

Månadslön: Genomsnittlig månadslön för personal inom administration och kundtjänst hos företag inom energi- och miljö på 30 100 kr i månaden¹⁶

Semesterersättning, arbetsgivaravgifter och overhead: Schablonvärde 1,84 från Tillväxtverket¹⁷

Antal företag: 58

Värt att notera är att redan idag rapporterar vissa leverantörer frivilligt på produktnivå, för dem ökar inte den administrativa kostnaden jämfört med idag men deras tid har ändå räknats med i kalkylen.

8.3 Vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

Inga andra direkta kostnader av ändrad rapportering och beräkning av växthusgasintensitet har identifierats för företagen. För konsekvenser av skyldigheten att ge konsumenter miljöinformation, se *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel.*

8.4 I vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

Konkurrensförhållandena bedöms inte ändras av ändrad rapportering och beräkning av växthusgasintensitet för företagen, då rapporteringsbördan korrelerar med de mängder drivmedel som företagen levererar. För konsekvenser av själva skyldigheten att ge konsumenter miljöinformation, se *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel.*

8.5 Hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen

Regleringen bedöms inte påverka företagen på något annat vis än vad som beskrivits ovan. För konsekvenser av skyldigheten att ge konsumenter miljöinformation, se *Konsekvensutredning av Statens energimyndighets*

¹⁶ SCB:s statistikdatabas,

http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0103_AM0103F/SLP_9t0712/table/tableViewLayout1/?rxid=7f322b56-f9c8-497a-9ec0-3cd9740ca259

¹⁷ Schablonvärde från Tillväxtverket, *Ekonomiska effekter av nya regler - Så beräknar du företagens kostnader*,

<https://tillvaxtverket.se/download/18.4c1722ab166f680c276d3509/1542888516952/Beräkning%20av%20företagens%20kostnader.pdf>

föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel.

8.6 Om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Rapporteringsbördan har bedömts vara proportionerlig i förhållande till de volymer som företaget levererar och de antal produkter de saluför. Mindre aktörer levererar mindre volymer produkter och påverkas därmed i lägre utsträckning av de föreslagna förändringarna.

9 Effekter för kommuner eller regioner

Inga andra effekter än de som angivits i 5.2.3 Offentlig sektor har identifierats för kommuner eller regioner.