

Konsekvensutredning av förslag till föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel (STEMFS 2020:xx)

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	Förslaget i korthet	9
2	Beskrivning av alternativa lösningar och effekterna av om någon reglering inte kommer till stånd	11
2.1	Alternativa lösningar..... Fel! Bokmärket är inte definierat.	
3	Uppgifter om vilka som berörs av regleringen	16
3.1	Drivmedelleverantörer och säljställen	16
3.2	Konsumenter	17
4	Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på	17
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	20
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	20
8	Effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt	21
8.1	I vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen.....	21
8.2	Hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen	22

8.3	Om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning	22
9	Effekter för kommuner eller regioner	22

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 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 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 en proposition fram *Miljöinformation om drivmedel (Prop. 2017/18:229)*. 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 är 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 beslutet.

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 förslag till föreskrifter för att reglera utformningen av och innehållet i miljöinformationen till konsumenter ska ske genom *Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel (STEMFS 2020:xx)*. Dessa konsekvenser analyseras här. För konsekvenser av

förslag till ändrad rapportering, se *Konsekvensutredning av förslag till föreskrifter om ändring av föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (STEMFS 2017:3)*.

I arbetet med konsekvensutredningen har Statens energimyndighet använt sig av Tillväxtverkets vägledning och checklista¹. Utifrån frågorna 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 drivmedelslagen (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 livsrytten.

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 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

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

- 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. Lag (2018:1513).

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 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 de har idag.

Informationen till konsumenter om hur olika drivmedels och drivmedelprodukters miljö- och klimatpåverkan varierar är idag begränsad och baseras på frivilliga initiativ från drivmedelleverantörer, t.ex. genom olika märkningar och marknadsföring. Genom att konsumenterna får ökad kunskap och möjlighet att jämföra olika drivmedels miljö- och klimatpåverkan på ett enhetligt sätt förväntas de göra 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.

Att drivmedelsleverantörer ska ge konsumenter miljöinformation om drivmedel vid påfyllnadsanordningarna samt på drivmedelsleverantörernas webbplatser regleras i drivmedelförordningen. Energimyndigheten har dock bemyndigande att föreskriva om utformningen av och innehållet i information till konsumenter enligt och när informationen ska vara fäst på påfyllnadsanordningen, publicerad på webbplatsen och uppdaterad.

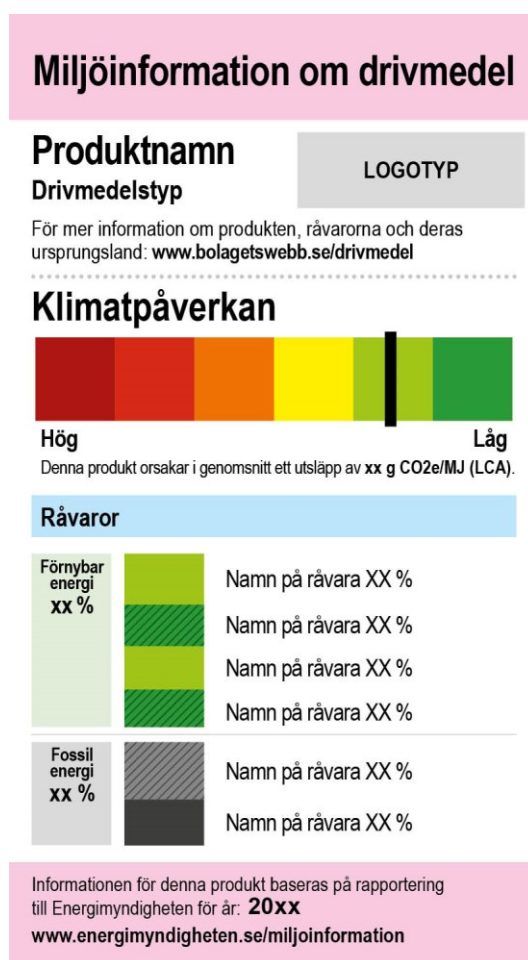
Målet med Energimyndighetens föreskrifter är därför att drivmedelleverantörerna ska redovisa miljö- och klimatprestanda för olika produkter av drivmedel på begripligt och enhetligt sätt på vid påfyllnadsanordningarna samt på drivmedelsleverantörernas webbplatser så att det blir enkelt för konsumenterna att jämföra vilken miljö- och klimatprestanda olika drivmedel har.

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

1.3 Förslaget i korthet

Nedan presenteras i korthet vad som föreslås regleras i Statens energimyndighets föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel.

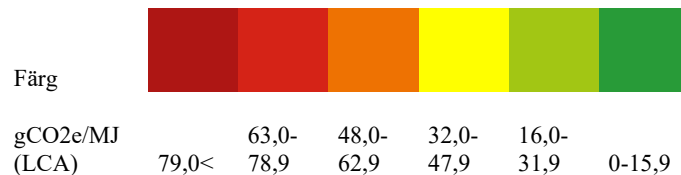
Deklarationen som ska fästas på påfyllnadsanordningen föreslås utformas i form av en etikett som kan klistras på påfyllnadsanordningen. Nedan presenteras en visualisering.



Deklarationen föreslås innehålla följande information:

- a) Det namn under vilken produkten saluförs och vilken typ av drivmedel produkten är. Om produkten inte uppfyller en klassificering enligt 3–15 §§ drivmedelslagen (2011:319), en nationell eller internationell standard för drivmedel eller är el så ska produkten anges som ”övrigt drivmedel”.

- b) Produktens klimatpåverkan i form av utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln. Klimatpåverkan ska anges i gCO₂e/MJ (LCA) samt visualiseras i ett stapeldiagram i enlighet med skalan som anges nedan:



- c) Andel av produkten som utgörs av förnybar energi respektive fossil energi. Andelarna ska anges i procent i förhållande till energiinnehållet.
- d) Vilka råvaror som använts för att framställa produkten samt hur stor andel av produkten som varje råvara utgör. Andelarna ska anges i procent i förhållande till produktens energiinnehåll. Råvaror vars totala andel är lägre än 10 procent kan kategoriseras som *Övriga*.

Förutom den information som presenteras på påfyllnadsanordningen ska även information om ursprungsland/ursprungsländer anges på drivmedelsleverantörens webbplats. Statens energimyndighet föreslår att följande information presenteras:

- a. För varje råvara som använts ska respektive ursprungsland/ursprungsländer anges. Råvarornas ursprung ska även anges som total andel av produkten. Andelarna ska anges i procent i förhållande till produktens energiinnehåll. Ursprungsländer vars totala andel är lägre än 10 procent av kan kategoriseras som *Övriga*.

Om ursprungslandet är utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet men det saknas uppgift om vilket land som är ursprungsland, ska detta anges.

Informationen föreslås uppdateras årligen senast första oktober eller i enlighet med det beslut som Statens energimyndighet fattar.

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

2.1 Information på produktnivå alternativt på drivmedelsnivå

I förarbetena inför 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. I propositionen *Miljöinformation om drivmedel (prop. 2017/18:229)* konstateras att det är

”möjligt för leverantörer att sälja olika typer av bensin och diesel med olika andelar förnybart bränsle och olika stort utsläpp av växthusgaser. Miljöinformation om drivmedel kan därför ha betydelse även när reduktionsplikten införts.

Förslaget belyser också vikten av att inte öka den administrativa bördan för branschen. Det föreslås därför att reduktionsplikten baseras på de uppgifter som redan rapporteras enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen.”³

Vidare går det att läsa i propositionen att:

För att konsumenter ska kunna fatta beslut om vilka drivmedel de köper behöver de ha tillgång till information om drivmedlens klimatpåverkan, det vill säga deras utsläpp av växthusgaser. Det bör göras möjligt för de konsumenter som vill bidra till minskade utsläpp att fatta informerade beslut om de drivmedel de köper utifrån ett klimatperspektiv. Konsumenter är vid tankning av drivmedel oftast redan låsta till ett visst drivmedel – en bensinbil använder bensin liksom en diesebil använder diesel och en gasbil körs på gas. Det kan dock finnas viktiga skillnader mellan olika leverantörers bensin, diesel och så vidare. I dag finns det t.ex. leverantörer som erbjuder och marknadsför diesel med betydligt högre inblandning av biodrivmedel, och därmed lägre utsläpp än vanlig diesel. Vidare kan synliggörandet av drivmedels klimatprestanda bidra till att konsumenter gör annorlunda val vid framtida köp av fordon.

³ S. 11 i *Miljöinformation om drivmedel (prop. 2017/18:229)*, <https://www.regeringen.se/4971f9/contentassets/2bea27fcea6643c98666c18750de829b/miljoinformati-on-om-drivmedel-prop.-201718229>

Propositionen belyser vikten av att ge konsumenter kunskap om drivmedlens klimatprestanda för att kunna göra ett val av drivmedel för det fordon de framför för tillfället men även för att de på sikt ska göra andra val vid köp av fordon. Propositionen framhåller även vikten av att hålla nere den administrativa bördan.

Krav på att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel har införts i drivmedelslagen och drivmedelsförordningen, se 1.1 1.1 Bakgrund. Statens energimyndighet har jämfört två alternativa lösningar för att uppnå syftet med miljöinformationen och kraven i drivmedelsförordningen.

1. Miljöinformation ges på drivmedelsnivå

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 av produkter och på sina webbplatser (utöver information på drivmedelsnivå) så som idag, men problemet med att informationen inte är jämförbar mellan olika leverantörer skulle kvarstå.

2. Miljöinformation ges på produktnivå

Miljöinformationen baseras på specifik information kopplad till olika saluförda produkter.

I föreskriftsförslaget föreslås produkt och drivmedel definieras som följer:

typ av drivmedel: ett drivmedel som uppfyller en viss klassificering enligt 3–15 §§ drivmedelslagen (2011:319) eller som uppfyller viss nationell eller internationell standard för drivmedel, eventuella övriga drivmedel som inte uppfyller klassificering eller standard, samt el som använts som drivmedel.

produkt: saluförd produkt under respektive typ av drivmedel.

Produkt är alltså den vara som tillhandahålls i påfyllnadsanordningen (t.ex. pumpen eller laddningsanordningen) vid säljstället.

Statens energimyndighet rekommenderar att informationen ges på produktnivå, vilket motiveras nedan.

För att konsumenter vid köptillfället ska kunna jämföra olika typer av produkter av drivmedel mellan varandra, till exempel en diesel med hög andel förnybara

råvaror och en med låg andel förnybara råvaror, krävs att informationen anges på den nivå som drivmedlet saluförs på, dvs. på produktnivå. Om informationen bara skulle ske per typ av drivmedel, skulle konsumenterna inte kunna jämföra de (eventuellt) olika produkter som saluförs vid påfyllnadsanordningen. Det skulle då minska incitamenten för dem att ändra sitt kortsiktiga beteende dvs. att göra ett val när de fyller på drivmedel, vilket är syftet med miljöinformationen.

Att ge information på drivmedelsnivå skulle göra att konsumenter kan jämföra olika drivmedelleverantörer med varandra, men den jämförelsen görs troligtvis lättas genom att jämföra information digitalt, inte direkt vid påfyllnadsanordningen då informationen blir väldigt geografiskt spridd.

För att informationen om produkten och drivmedlen ska bli relevant för konsumenterna i det ögonblick de har ett val att göra bedömer Statens energimyndighet därför att informationen bör vara på produktnivå.

Det kan noteras att den klimatstyrande effekten av detta styrmedel påverkas av andra styrmedel, såsom reduktionsplikten. Nuvarande reduktionsplikt innebär att alla drivmedelsleverantör varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats. Reduktionsplikten omfattar inte höginblandade drivmedel, där finns istället en skattenedsättning. Det finns en risk att även om efterfrågan på produkter med hög klimatprestanda köps av fler konsumenter än idag tack vare miljöinformationen så tas den efterfrågan ut av att andra aktörer erbjuder produkter med lägre klimatprestanda och att klimatpåverkan för bensin och diesel på så vis ändå främst styrs av reduktionsplikten.

Vid utvärdering av både reduktionsplikt och miljöinformation bör denna risk följas upp och tas hänsyn till.







2.2 Utformning av information vid påfyllnadsanordning

Enligt drivmedelsförordningen ska miljöinformation presenteras i en deklARATION på de anordningar som i verksamheten är avsedda för konsumenters påfyllnad av drivmedlet med information om utsläpp av växthusgaser och vilka råvaror som ingår i drivmedlet, och innehålla en hänvisning till leverantörens webbplats där information i sin helhet ska presenteras.

För att informationen vid påfyllnadsanordningen bli tydlig och begriplig måste informationen begränsas och visualiseras. Statens energimyndighet har tagit hjälp av de erfarenheter som finns internt på myndigheten från utformning av energideklARATIONER för andra produkter, en referensgrupp med externa aktörer och en kommunikationsfirma för att utforma deklARATIONEN för att den ska bli

tydlig och begriplig. Deklarationen föreslås vara i form av en dekal som kan klistras fast på påfyllnadsanordningen.

Klimatpåverkan har bedömts vara den viktigaste parametern och den har getts störst visuell tyngd i förslaget. Skalan har utformats i sex tydliga färgfält för att konsumenten enkelt ska kunna se och jämföra olika produkter av drivmedel. Skalan kompletteras med ett faktiskt genomsnittsvärde av klimatpåverkan i gCO₂e/MJ utifrån ett livscykelperspektiv (för beräkningsmetod se förslag till *Föreskrifter om ändring av Statens energimyndighets föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (STEMFS 2017:3)*).

Färg						
gCO ₂ e/MJ (LCA)	79,0<	63,0- 78,9	48,0- 62,9	32,0- 47,9	16,0- 31,9	0-15,9

En glidande färgskala har också övervägts men har bedömts vara mindre tydlig och att det då blir svårare att komma ihåg vilken klimatpåverkan en viss produkt har om man senare vill jämföra med en anna leverantörs produkt.

Skalan för klimatprestanda har tagits fram med utgångspunkten att en helt fossil bensin eller diesel eller sämre ska placeras i den lägsta kategorin för klimatprestanda. Skalan har sex klasser och utgår från normalvärdet på fossil bensin om 95g CO₂e/MJ enligt tilläggsdirektivet 2015/652/EU⁴.

Som exempel kan anges att baserat på de rapporterade genomsnittsvärdena för olika drivmedel 2018 så skulle Bensin MK1 hamna i den lägsta kategorin och Diesel MK1 i den näst sämsta medan en ren HVO100 och el skulle hamna i den bästa. Däremellan skulle man hitta en rad olika drivmedel.

⁴ För sammanställning av normalvärden och genomsnittsvärden för olika drivmedel se Energimyndighetens rapport *Drivmedel 2018*, <https://www.energimyndigheten.se/globalassets/statistik/drivmedel-2018.pdf>.

Drivmedel	2018
Diesel MK1	77,2
Bensin MK1	90,2
FAME100	32,1
Fordonsgas	16,3
E85	48,5
HVO100	8,8
LNG/LBG	41,2
ED95	36,2
EI	13

Tabell 1 Årsmedelvärden av växthusgasutsläpp i g CO₂ekv/MJ från olika typer av drivmedel

Vid en redovisning på produktnivå så skulle en bensin eller diesel med högre andel förnybar energi och lägre klimatpåverkan placera sig bättre än snittet.

För mer precisa jämförelser mellan olika produkter och drivmedelleverantörer, till exempel på webben, kommer det faktiska värdet vara av större vikt än själva skalan.

Förutom klimatpåverkan kommer även innehåll i form av andel förnybart respektive fossil energi att presenteras samt vilka råvaror som ingår i produkten. Det är inte möjligt att presentera ett oändligt antal råvaror på en deklARATION på en påfyllnadsanordning då informationen då inte kommer att synas. Råvaror under 10 procent föreslås därför kunna kategoriseras som *Övriga*.

Om ingen reglering i föreskrifter eller i t.ex. en vägledning eller allmänna råd kommer till stånd skulle varje leverantör behöva alternativt ha möjlighet att utforma informationen själva. Det är Statens energimyndighets bedömning att det skulle vara mer kostsamt för leverantörerna att själva designa informationen och att om det inte var bindande att utforma den på ett likvärdigt sätt så skulle det bli svårare för konsumenterna att jämföra då den skulle kunna se olika ut vid olika påfyllnadsanordningar beroende på leverantör.

2.3 Utformning av information på webbplats

Miljöinformation ska presenteras i sin helhet på drivmedelsleverantörens webbplats enligt drivmedelförordningen. Här finns utrymme att presentera information om fler råvaror och vilket ursprungsland/ursprungsländer dessa har. Statens energimyndighet har övervägt att föreskriva hur drivmedelsleverantörerna ska redovisa detta, t.ex. i form av olika typer av diagram och visualiseringar. Detta skulle kunna förenkla och tydliggöra informationen för konsumenter men för att minska den administrativa bördan för

drivmedelsleverantörerna föreslås de få utforma informationen själva så att den passar den struktur de har idag på sina webbplatser. Om det vid en senare utvärdering skulle visa sig att informationen inte ges på ett tydligt eller begripligt sätt kan föreskrifterna eller vägledningen självklart behöva uppdateras med tydligare anvisningar.

3 Uppgifter om vilka som berörs av regleringen

3.1 Drivmedelleverantörer och säljställen

I Energimyndighetens rapport *Drivmedel 2018* konstateras att 58 företag rapporterat enligt drivmedelslagen⁵.

Vad gäller storleken på företagen så kan det konstateras att fyra stycken dominerar den svenska marknaden: Preem, Circle K, OKQ8 och St1. Dessa fyra företag är alla stora och har en personalstyrka på över 250 personer i Sverige och en omsättning på över 500 miljoner kronor^{6, 7, 8, 9}. För motorbensin och diesel står de för 99,4 respektive 98,4 procent av leveranserna på marknaden¹⁰ 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 har alltså markant lägre volymer drivmedel som de rapporterar. Drygt 20 av drivmedelsleverantörerna är kommuner eller kommunala energibolag där endast en del av verksamheten handlar om drivmedel till konsument.

Det finns cirka 2 700 försäljningsställen för drivmedel i Sverige¹¹.

Kraven i drivmedelförordningen 11 a § gäller inte säljställen med en årlig försäljningsvolym som understiger 1 500 kubikmeter flytande drivmedel eller 1 000 000 kubikmeter gasformigt drivmedel. I *Regeringens proposition 2013/14:181 Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel* konstateras att cirka hälften av landets tankställen då hade en volym på under 1500 kubikmeter. Dessa säljställen är alltså undantagna kravet att sätta upp

⁵ Energimyndigheten, *Drivmedel 2018*

⁶ Preem, *Preem i korthet*, <https://www.preem.se/om-preem/om-oss/preem-i-korthet/>

⁷ Circle K, *Kort om oss*, https://m.circlek.se/sv_SE/pg1334073012660/om-circlek/Om-Statoil-foretaget.html

⁸ ST1, *Medarbetare & Karriär*, <https://www.st1.se/om-st1/medarbetare-karriar>

⁹ OKQ8, *Om OKQ8*, <https://www.okq8.se/om-okq8/>

¹⁰ SPBI, *Branschfakta 2019*, <https://spbi.se/wp-content/uploads/2020/04/SPBI-branschfakta-2020-04-02.pdf>

¹¹ SPBI, *Försäljningsställen*, <https://spbi.se/statistik/forsaljningsstallen/>

information på påfyllnadsanordningen. Den som tillhandahåller drivmedlet är fortfarande skyldig att ge information på webbplats.

3.2 Konsumenter

Det finns idag cirka 5 miljoner personbilar i trafik i Sverige och 700 000 lastbilar. Knappt 80 procent av personbilarna i trafik ägs av privatpersoner och av dessa leasas 3,4 procent. Knappt 80 procent av befolkningen, 18 år eller äldre, innehar ett körkort (behörighet B).¹² Det innebär att en stor del av Sveriges befolkning kommer att beröras av informationen, då alla som fyller på drivmedel på säljställen med en årlig försäljningsvolym som överstiger 1 500 kubikmeter flytande drivmedel eller 1 000 000 kubikmeter gasformigt drivmedel kommer att ta del av de deklARATIONER som fästs på påfyllnadsanordningarna.

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 drivmedelsleverantörer som endast levererar drivmedel till andra företag eller offentlig sektor inte omfattas av kraven. Alla som vill kommer dock att kunna ta del av den information som presenteras på drivmedelsleverantörernas webbplatser. Miljöinformationen har bedömts kunna vara relevant även för kommuner, landsting och företag samt även intresseorganisationer, även om informationen främst är riktad till konsumenter (dvs. privatpersoner). Om företagen frivilligt väljer att presentera informationen trots att de inte omfattas av kraven ska den ges i enlighet med bestämmelserna om miljöinformation.

4 Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

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

¹² Trafikanalys, *Fordon 2018*,
https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2019/fordon_2018_blad.pdf

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

I Energimyndighetens rapport *Drivmedel 2018* konstateras att 58 företag rapporterat enligt drivmedelslagen och om dessa levererar till konsumenter berörs de av miljöinformationskraven. Cirka hälften av landets 2 700 tankstationer är undantagna, pga. små volymer.

Att göra olika etiketter för olika produkter jämfört med en per drivmedel ger en merkostnad. Statens energimyndighet har tagit in ett kostnadsestimat för tryck av dekalerna som tål väder och vind och kan fästas utomhus på påfyllnadsanordningarna.

Att trycka 50 exemplar av 3 olika dekalerna, dvs. totalt 150 dekalerna, uppskattas kosta cirka 3000 kronor. Om antalet exemplar dubblas ökar kostnaden med cirka 500 kronor till cirka 3500 kronor, vilket kan uttryckas som en variabel kostnad om cirka 3 kronor per dekal. Startkostnaden är alltså under 1000 kronor per dekal i detta exempel.

Om ett genomsnittsbolag har tre olika produkter de marknadsför till konsument blir den extra kostnaden att redovisa på produktnivå kostnaden för två ytterligare dekalerna.

$$58 \times 2 \times 1\,000 \text{ kronor} = 116\,000 \text{ kronor}$$

Att Statens energimyndighet har tagit fram en mall för hur deklARATIONEN ska utformas minskar leverantörernas kostnad för design.

Då själva kravet på att ge information på påfyllnadsanordningen regleras i förordningen så analyseras inte det här¹³.

¹³ SPBI har i propositionen *Miljöinformation om drivmedel* uppskattat att kostnaden för att distribuera etiketter ligger på 3000 till 5000 kronor per säljställe.

5.1.2 Hushåll/konsumenter

Drivmedelsleverantörer kan teoretiskt höja priset på drivmedel för att täcka ökade administrativa kostnader. Under 2018 redovisades 2018 över 9 miljoner kubikmeter drivmedel. Kostnaden för utformningen av etiketter på produktnivå om cirka 100 000 kronor bedöms inte kunna urskiljas i förhållande till kostnaden för drivmedel som konsumenten möter.

Den stora skillnaden för konsumenter är att de enligt förslaget skulle få större kunskap om olika produkters klimatpåverkan och därmed enklare kan göra ett aktivt val vilken produkt de vill använda sig av. En produkt med bättre klimat- och miljöprestanda kan komma att saluföras till ett högre pris och en med sämre klimat- och miljöprestanda till ett lägre.

5.1.3 Offentlig sektor

Energimyndigheten kommer att behöva ta fram och publicera information om miljöinformationen på sin webbplats, till exempel hur beräkningar går till och vad informationen innebär.

5.2 Miljömässiga konsekvenser

5.2.1 Företag

Även om informationen riktar sig till konsumenter underlättar ett enhetligt och allmänt accepterat sätt att redovisa klimat- och miljöinformation även när företag ska upphandla produkter och tjänster. Detta kan förenkla för företagen att välja en tjänst eller drivmedelsprodukt med mindre negativ påverkan på miljön

5.2.2 Hushåll/konsumenter

Genom att drivmedelsleverantörerna tillhandahåller miljöinformation på både webben och på påfyllnadsanordningar kan ge en ökad kunskap om olika produkter och drivmedels klimat- och miljöpåverkan vilket i sin tur kan påverka konsumenter att välja en drivmedelsprodukt med mindre negativ påverkan på miljön.

Konsumenternas val av drivmedel beror på kort sikt till stor del på vilken typ av fordon de äger. I dagsläget finns fler olika produkter att välja mellan på marknaden för ägare av dieslbilar än till exempel ägare av bensinbilar.

På lång sikt kan informationen eventuellt bidra till ökad medvetenhet vid köp av fordon. Mer information om fordons klimatpåverkan återfinns på Konsumentverkets webbplats <https://www.bilsvar.se/>.

5.2.3 Offentlig sektor

Även om informationen riktar sig till konsumenter underlättar ett enhetligt och allmänt accepterat sätt att redovisa klimat- och miljöinformation även när aktörer i offentlig sektor ska upphandla produkter och tjänster.

5.3 Sociala konsekvenser

Att redovisa råvaror och ursprungsland kan påverka konsumenters val av produkt på grund av olika sociala och miljömässiga skäl. Att denna information ska ges är dock reglerat i drivmedelförordningen och konsekvenserna analyseras därför inte här.

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

Bestämmelserna om miljöinformation i drivmedelförordningen har varit anmälda och granskats av Kommissionen. I Kommissionens utlåtande stod det klart att information om ursprungsland inte fick anges på deklARATIONERNA på påfyllnadsanordningarna men på webbplatser. Regleringarna i Energimyndighetens föreskrifter ligger i linje med de bestämmelser som finns i förordningen och bedöms därför inte strida mot eller gå utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Föreskriftsförslaget kommer dock att anmälas till Kommissionen och WTO innan de beslutas för att säkerställa att utformningen inte kan utgöra ett handelshinder.

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

Bestämmelserna om miljöinformation i drivmedelförordningen träder ikraft 1 oktober 2021. För att leverantörerna ska veta hur informationen ska utformas och ha god tid att upphandla tjänsten för utformning av deklARATIONEN för påfyllnadsanordningen så avser Statens energimyndighet att besluta om föreskrifterna om miljöinformation så snart besked från Kommissionen och WTO har erhållits. Ett rimligt antagande är att beslut kan fattas i slutet av år 2020 vilket är inom ramen för myndighetens bedömning är att föreskrifterna bör ha

trätt i kraft senast under våren 2021 för att ge leverantörerna tillräckligt med tid innan ikraftträdandet av bestämmelserna om miljöinformation i drivmedelsförordningen 1 oktober 2021.

Möjligheten att fästa klisterlappar på påfyllnadsanordningarna påverkas av väderförhållandena. Vid minusgrader försvåras märkning med klister. Det är därför viktigt att aktörerna har möjlighet att genomföra märkningen innan vintern. Statens energimyndighet föreslår därför att märkningen ska uppdateras årligen innan första oktober, eller det senare datum som Statens energimyndighet bestämmer.

Statens energimyndighet kommer att ta fram en vägledning om rapportering och miljöinformation och ge samlad information om bestämmelserna på myndighetens webbplats.

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

Se information under 5.1.1 Företag om:

1. Antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen
2. Vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader
3. Vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader
4. 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.

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

Syftet med föreskrifterna är att ge konsumenters tydlig och begriplig information de kan använda för att välja drivmedel och i förlängningen öka andelen förnybara drivmedel. Företag som levererar drivmedel med hög andel förnybart innehåll bör därför gynnas av regleringen. Alla företag har möjlighet att genomföra denna förändring och det torde därför inte påverka företagen olika. Att företagen ska ge

denna information regleras i drivmedelsförordningen och själva utformningen av informationen

8.2 Hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen

Regleringen av utformningen av miljöinformationen bedöms inte i övrigt påverka företagen i något annat hänseende än det som beskrivits.

8.3 Om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

För mindre företag utan egna kommunikationsansvariga kan det vara mer utmanande att uppdatera deklARATIONER för påfyllnadsanordningarna och på webbplatser. Tidsfristerna för uppdatering har därför satts så att det ska finnas möjlighet att köpa in de tjänster som krävs för att utforma dekalen och att det finns god tid att uppdatera webbplatsen.

9 Effekter för kommuner eller regioner

Inga effekter för kommuner eller regioner, förutom vad som följer av 5.2.3 Offentlig sektor, har identifierats.