

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 STOCKHOLM

Remissvar
dnr 2018-007290
29 juni 2018

Statens energimyndighet
Analysavdelningen
Enheten för styrmedel och tillsyn

Skickat till:
registrator@energimyndigheten.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande

Allmänna råd

För komplettering och förklaring till Statens energimyndighets föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen STEMFS 2017:3

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en grön bilism som är anpassad till planetens gränser, till städernas dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget intresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på dessa Allmänna råd, och vi bistår gärna myndigheter och regering med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

Gröna Bilisters viktigaste synpunkter

De allmänna råden framstår till största delen som rimliga och väl avvägda. Det är till exempel rimligt att rapporteringen sker per parti. Det är vettigt att massbalansprincipen får användas för ursprung och råvaror när leverantören redovisar sina drivmedels egenskaper till kund, men *inte* för förnybar andel. Undantaget för fordonsgas är också rimligt, så att vi slipper bygga olika ledningar för naturgas och biogas.

Det är också förnuftigt att ett partis egenskaper måste "hänga ihop" när massbalansprincipen används: vid en given försäljning där en viss råvara allokeras måste den redovisade klimatpåverkan motsvara denna råvara och inte någon annan.

De allmänna råden är otydliga när det gäller rapportering av råvaror till fossila drivmedel. Mer utförliga instruktioner behövs.

Gröna Bilisters främsta invändning rör tilldelningen av växthusgasutsläpp från el. Det vore olyckligt om växthusgasutsläppen från el enligt Energimarknadsinspektionens regler för ursprungsmärkning på våra fakturor för hushållsel skulle skilja sig från växthusgasutsläppen från el när den redovisas som drivmedel.

Detta problem blir allvarligt när miljödeklarationen av drivmedel vid mack införs. Denna deklaration är tänkt att baseras på drivmedelsleverantörernas rapportering till Energimyndigheten. Då får vi konsumenter olika uppgifter om elens klimatpåverkan beroende på om vi laddar elbilen på macken eller om vi laddar den hemma.

Denna inkonsekvens minskar trovärdigheten hos båda metoderna för att beräkna elens klimatpåverkan. Tyvärr minskar också trovärdigheten mer generellt för alla officiella uppgifter om våra drivmedels klimatpåverkan, vilket skulle försvåra den nödvändiga omställningen till fossilfrihet. Energimyndigheten och Energimarknadsinspektionen måste samordna sig.

Ytterligare ett problem med de föreslagna riktlinjerna är att alla rapporteringsskyldiga leverantörer av el som drivmedel belastas med samma klimatpåverkan, oavsett om de erbjuder förnybar, miljömärkt el eller inte. Detta minskar incitamentet att erbjuda förnybar el med minimal klimatpåverkan, i synnerhet om de ändå måste redovisa en högre klimatpåverkan gentemot konsument i den kommande obligatoriska miljödeklarationen av drivmedel.

Särredovisning

Gröna Bilister gläds åt möjligheten att rapportera flera typer av drivmedel av samma slag separat. Det kan till exempel röra sig om flera olika kvaliteter av diesel MK1 med olika förnybar andel och olika ursprung. Sådan särredovisning gör det möjligt för leverantörerna att använda den kommande miljödeklarationen vid pump för att marknadsföra särskilt hållbara partier drivmedel.

Om Gröna Bilister förstår de Allmänna råden rätt får inte massbalansprincipen användas för någon drivmedelsegenskap vid särredovisning. Om två typer av samma drivmedel redovisas med olika förnybar andel måste detta motsvaras av att den fysiska andelen förnybar råvara skiljer sig åt. Om råvaror och ursprung redovisas olika måste de två typerna drivmedel rent fysiskt ha olika råvaror och ursprung. De får inte blandas vare sig vid produktion eller distribution.

Gröna Bilister stöder dessa principer. Möjligtvis bör de förtydligas ytterligare i de Allmänna råden.

Rapportering av fossila drivmedels geografiska ursprung

Spårbarheten hos fossila drivmedel är fortfarande undermålig. Energimyndighetens möjligheter att på egen hand skärpa kraven på ursprungsredovisning är dock små. Ett internationellt system för spårbarhet på massbalansnivå liknande det som finns för biodrivmedel behövs.

I någon mån borde dock Sverige och Energimyndigheten på egen hand kunna skärpa kraven, utan att öka leverantörernas administrativa börda alltför mycket. För närvarande krävs endast redovisning av inköpsland för de svenska leverantörer som köper färdiga drivmedel. Råvarans ursprung förblir okänd. Om en sådan svensk leverantör köper det färdiga drivmedlet från en leverantör inom EU som själv raffinerar sina drivmedel bör den svenska leverantören kunna redovisa ursprunget hos råvarorna som denna leverantör inom EU använder. Detta är fallet eftersom alla sådana drivmedelsleverantörer inom EU ska rapportera råvarans ursprung till respektive nationell myndighet.

Rapportering av fossila drivmedels råvaror

Enligt de Allmänna råden innefattar rapporteringen av de fossila drivmedlens ursprung både deras geografiska ursprung och deras råvaror (avsnitt 1.5.1). Villkoren för rapporteringen av det geografiska ursprunget är tydligt beskrivna beroende på om leverantören själv raffinerar drivmedel eller köper färdig produkt. Men ingenting sägs om motsvarande villkor för rapportering av råvarorna. Rimligtvis kan bara de svenska leverantörer som själva raffinerar

drivmedel rapportera råvaror, eftersom kunskap om råvaran går hand i hand med kunskap om denna råvaras geografiska ursprung. Men detta bör förtydligas.

Det framgår av de Allmänna råden att klimatpåverkan från fossila drivmedel ska beräknas utifrån de normalvärden för olika fossila råvaror som är angivna i EU:s tilläggsdirektiv (EU) 2015/652. Dessa normalvärden skiljer sig åt beroende på råvara. Det bör förtydligas att de leverantörer som rapporterar fossil råvara ska använda det råvaruspecifika normalvärdet, medan övriga leverantörer ska använda det *viktade* normalvärdet inom EU (93,3 g CO₂ekv/MJ för fossil bensin och 95,1 gCO₂ekv/MJ för fossil diesel).

Tabellen över normalvärden för klimatpåverkan från fossil bensin och diesel som visas i de Allmänna råden innehåller de viktade normalvärdena men inte de råvaruspecifika normalvärdena. Detta kan ge det felaktiga (?) intrycket att råvaruspecifika normalvärden inte behöver användas även om råvaran är känd. Detta bör förtydligas.

Att använda råvaruspecifika normalvärden blir väsentligt om betydande mängder okonventionella fossila råvaror börjar importeras. Dessa kan uppemot dubbelt så hög klimatpåverkan som konventionell råolja i livscykelperspektiv (well-to-tank).

Elens klimatpåverkan

EU:s direktiv är vaga när det gäller hur elens klimatpåverkan ska beräknas när den används som drivmedel och vid drivmedelsproduktion. Vagheten gäller både det så kallade ILUC-direktivet (EU) 2015/513 och tilläggsdirektivet (EU) 2015/652 till bränslekvalitetsdirektivet. I bilaga 1 till tilläggsdirektivet anges att:

”För energileverantörers rapportering av el som förbrukats av eldrivna fordon och motorcyklar bör medlemsstaterna beräkna nationella genomsnittliga normalvärden för hela livscykeln i enlighet med lämpliga internationella standarder.”

Energimyndigheten uppger i sina allmänna råd att EU-kommissionen nu själv har beräknat sådana nationella normalvärden. För Sveriges del blir resultatet 13 g CO₂ekv/MJ. Enligt de Allmänna råden kommer denna klimatpåverkan att beskriva den el som säljs av de leverantörer som även levererar flytande och gasformiga drivmedel.

Energimyndigheten ger ingen referens till EU-kommissionens beräkning, och Gröna Bilister hittar ingen dokumentation som beskriver vilken metod och vilka data siffran 13 g CO₂ekv/MJ bygger på. Det är också oklart om denna siffra kommer att uppdateras årligen beroende på elproduktionens sammansättning i det nordiska elhandelsområdet, eller om det är en schablon som kommer att hållas konstant över tid. För att öka transparensen och

trovärdigheten bör allt detta beskrivas utförligare av Energimyndigheten i de Allmänna råden eller i ett annat offentligt dokument.

Enligt Energimarknadsinspektionens uppgifter från den europeiska samarbetsorganisationen RE-DISS var den svenska residualelens klimatpåverkan 12,8 g CO₂ekv/MJ år 2016. Detta liknar den klimatpåverkan som föreslås i Energimyndighetens Allmänna råd. Om man utgår från den svenska residualelen tar man dock ingen hänsyn till att den nordiska elmarknaden är integrerad och att elproduktionen i våra grannländer har en högre klimatpåverkan.

Energimyndigheten uppger i sina Allmänna råd att det inte är möjligt att använda ursprungsgarantier för ett specifikt köp av el. Därmed ska samma klimatpåverkan 13 g/CO₂ekv/MJ belasta alla rapporteringsskyldiga leverantörer av el som drivmedel oavsett vilket elavtal de har med elhandelsbolaget. Detta är olyckligt eftersom det inte ger något incitament för dessa leverantörer att erbjuda förnybar el med lägre klimatpåverkan på sina laddstationer.

Den kommande obligatoriska klimatdeklarationen av drivmedel är tänkt att bygga på leverantörernas rapportering till Energimyndigheten. I så fall kommer den alltid att visa samma klimatpåverkan 13 g CO₂ekv/MJ för el. För de leverantörer som trots allt satsar på förnybar, miljömärkt el kommer detta att bli ett missvisande, alltför högt värde. Detta skulle minska klimatdeklarationens trovärdighet och göra den impopulär bland de leverantörer som tvingas använda sig av den.

Gröna Bilister har i en följd remissvar (se [här](#), [här](#) och [här](#)) förespråkat att Energimarknadsinspektionens metod att beräkna den svenska elens klimatpåverkan vid ursprungsmärkning av el också ska användas när el används som drivmedel och vid drivmedelsproduktion. Om inga ursprungsgarantier ges används då den årligen uppdaterade klimatpåverkan från nordisk residualmix enligt RE-DISS, medan klimatpåverkan sätts till noll om ursprungsgarantier om förnybar el kan ges.

Det avgörande är dock att Energimyndigheten och Energimarknadsinspektionen bedömer elens klimatpåverkan på samma sätt. Bara då blir svensk myndighetsutövning konsekvent och trovärdig.

Det blir särskilt viktigt att vara konsekvent från myndighetshåll när den obligatoriska klimatdeklarationen gentemot konsument införs. Om Energimyndigheten använder en egen metod för att beräkna den svenska elens klimatpåverkan kommer en person som använder elbil att tillskrivas olika klimatpåverkan beroende på om hon laddar elbilen hemma eller på en laddstation. Klimatpåverkan vid laddning hemma bestäms av

Energimarknadsinspektionens riktlinjer om ursprungsmärkning av el, medan klimatpåverkan vid laddstationen bestäms av Energimyndighetens riktlinjer för drivmedelsleverantörers rapportering. Om dessa riktlinjer blir motstridiga minskar trovärdigheten hos båda. Tyvärr skulle också trovärdigheten minska mer generellt för alla officiella uppgifter om våra drivmedels klimatpåverkan. Detta skulle försvåra den nödvändiga omställningen till fossilfrihet.

Till sist önskar Gröna Bilister att beskrivningen av elens klimatpåverkan flyttas upp ett snäpp i författningshierarkin till de föreskrifter (STEMFS 2017:3) där normalvärden för fossila drivmedel anges. Detta skulle öka transparensen och legitimiteten.



Per Östborn, drivmedelsansvarig, Gröna Bilister

per.ostborn@gronabilister.se

073 819 61 54