

Krav på bränslen 2010

Har vi koll på drivmedlen?

Gröna Bilisters granskning av de svenska bränsleföretagens inköpskrav på bränslen

Innehållsförteckning

Varför bry sig?.....	3
Bakgrund - läget på den svenska marknaden	4
Sammanfattningen - Vem är bäst?.....	5
Vad kan bli bättre?.....	5
Hur kan vi påverka?.....	6
Bränslebolagens motiv.....	6
Vilka frågor ställde vi och hur bedömde vi svaren?	7
Enkätfrågor med bedömningskriterier.	7
Våra slutsatser.....	10
Referenser.....	10

De fyra stora bränslebolagen, OK/Q8, PREEM, Shell och Statoil, har alla besvarat enkäten.

St 1 har svarat att de inte kan besvara frågorna idag, men säger ”Med vår huvudman, St1 Oy, samt leverantörer har vi påbörjat inventering av hur dessa förhåller sig till bl.a. de direktiv och rekommendationer som ni anger i enkäten. Eftersom denna inventering inte är klar så avvaktar vi till senare tillfälle att meddela hur vi hanterar de frågeställningar ni reser i enkäten”.

Q-star, Tanka och DinX har inte svarat trots påminnelser.

Etanol- och fordonsgas-företagen har inte svarat. En välvillig tolkning kan vara att det kan antas att dessa företag redan klarar de frågor som Gröna Bilister ställt eftersom bränslena är miljömärkta respektive externt verifierat hållbar etanol.

Varför bry sig?

Allt sedan de första standardiserade miljökraven på upphandling togs fram för papper i slutet av 1980-talet har upphandlingskrav varit ett viktigt och effektivt sätt att styra produktion. Från krav från enskilda konsumenter, har kraven spridit sig till kommuner och sedermera till företag. Idag finns inte en upphandlingsavdelning som inte har med miljökrav i sitt arbete.

Vi har sett en mycket snabb miljöfordonsutveckling i Sverige, och den har lett till en snabb teknisk utveckling som Sverige är ganska ensamt om att kunna visa upp. Återigen har upphandlingskrav spelat en viktig roll. Till exempel skall idag 100 procent av alla fordon som svenska myndigheter köper in vara miljöfordon. Eftersom företag och myndigheter står för upp till 60 % av nybilsförsäljningen har detta krav en stark påverkan och ger privatpersoner en bra andrahandsmarknad.

När det gäller bränslen är det paradoxalt nog på de biobaserade bränslena som kraven vid upphandling har ställts först. Samtidigt som den nordiska miljömärkningen Svanen tog fram sin bränslemärkning tog det svenska företaget SEKAB AB fram en frivillig verifiering av importerad etanol. Helt plötsligt hade vi två gångbara märkningar/externa verifieringar. Ingen av dem hård nog, men en bra början.

Det säljs omkring 13 000 000 000 liter bränslen i Sverige varje i år, fortfarande mest av de fossila bränslena bensin och diesel. Biobränslena står bara för omkring 5 % av den totala bränslemarknaden. Ändå är det där man ställt krav.

Den granskning Gröna Bilister gör i år är särskilt intressant. EU har infört ett direktiv som ålägger medlemsländerna att införa landanvändnings- och hållbarhetskrav på alla biobränslen. Bra. Det säkerställer att de biodrivmedel som säljs har en god klimatnytta. Men var finns kraven på de fossila bränslena?

I denna rapport återger vi vad de svenska bränsleleverantörerna svarat på frågor om vilka krav de ställer på bränslen de marknadsför, biobränslen så väl som fossila. Gröna Bilister menar att likvärdiga hårda krav skall ställas på alla bränslen.

Jakob Lagercrantz
Ordförande
Gröna Bilister

Rapporten är framtagen av Jakob Lagercrantz.

Bakgrund - läget på den svenska marknaden

Vi står inför en unik möjlighet att ställa krav på drivmedlen på den svenska marknaden.

EU-kommissionen antog förra året ett direktiv (2009/28/EG) om ”främjande av användningen av energi från förnybara energikällor” och ändrade samtidigt det så kallade Förnybarhetsdirektivet. Även bränslekvalitetsdirektivet påverkar både fossila och förnybara drivmedel

Direktivet är ett medel för att uppnå Europeiska unionens mål att 20 procent av unionens bruttoenergianvändning ska tillgodoses genom energi från förnybara energikällor senast 2020, och att andelen energi från förnybara energikällor när det gäller alla former av transporter år 2020 ska uppgå till minst tio procent av den slutliga energianvändningen i transporter i varje medlemsstat.

I direktivet anges vissa krav som bränslena måste uppfylla för att användningen av energikällorna skall godkännas för att anses bidra till att man uppnår målet. Dessutom anges i direktivet att endast biodrivmedel och flytande biobränslen som uppfyller dessa kriterier får dels beaktas vid uppfyllandet av kvoter för energi från förnybara energikällor, dels komma i fråga för finansiellt stöd för användning av dessa energislag. Så kraven blir avgörande om ett biobränsle klarar sig på marknaden.

EU:s arbete har lett till en svensk proposition där regeringen föreslår en ny lag om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, som genomför direktivets bestämmelser om hållbarhetskriterier för dessa ändamål. Ett bra initiativ. Det garanterar i alla fall en basnivå för krav på landanvändning och miljömässiga krav för importerade biodrivmedel.

Men det händer inget med de fossila bränslena.

Råoljeimporten fördelar sig på följande länder: 33 % från Ryssland, 28 % från Danmark, 27 % från Norge, 6,6 % från Venezuela, 3,7 % från Storbritannien, 1,6 % från Iran och 0,5 % från Nederländerna. Drygt 59 % av Sveriges totala import av råolja kommer från Nordsjöområdet. Andelen råolja som importeras från Ryssland har under senare år expanderat kraftigt.¹ De biobränslen som importeras är till största delen etanol från Brasilien.

I Sverige har Miljöstyrningsrådet tagit sig an ett arbete att arbeta fram upphandlingskriterier som myndigheter och företag kan använda. Dessa kriterier är nu beslutade – naturligtvis i enlighet med de krav som gäller för biodrivmedel. För fossila bränslen har dock Miljöstyrningsrådet ännu inte lyckats med det absolut centrala – att sätta krav på redovisningen av klimatpåverkan från produktionen av fossila bränslen. För förnybara drivmedel ställs krav på klimatreduceringar i tre steg, 35; 50; 60 procents reduktion relativt till ett i förnybarhetsdirektivets uppsatt referensvärde till fossila alternativ. Det är därför förvånande att Miljöstyrningsrådet inte ens ställer krav på att fossila drivmedel ska kunna redovisa att de uppfyller det emissionsvärde som biodrivmedel jämförs mot. Det finns dock en chans att reparera detta tidigt 2011.

När det gäller E85 har denna historiskt importerats via ett antal aktörer, främst SEKAB, i kombination med externt verifierade hållbarhetskrav. Efter att SEKAB valde att lämna denna marknad köper många importörer från egna källor eller på spotmarknaden. I skrivandes stund kommer 70 % av etanolen i E85 från europeiska källor.

I detta skede gör Gröna Bilister sin enkät till bränslebolagen.

¹ Miljöstyrningsrådet Rapport 2009:E1. MARKNADSUNDERSÖKNING FÖR DRIVMEDEL

Sammanfattningen - Vem är bäst?

Vilket av bränslebolagen ställer hårdast upphandlingskrav? Det lätta svaret på frågan är att de svenska biobränslefirmorna vinner. Vare sig man köper fordonsgas från Fordonsgas eller Eon eller annan fordonsgasleverantör, så är den miljömärkt. Här är de sociala och miljömässiga kraven redan ställda, som en del av kraven för miljömärkning. Likaså gäller detta för den etanol som importeras via SEKAB, där de grundläggande kraven på verifierat hållbar etanol gäller.

Men det handlar om fortfarande små mängder. Den stora utmaningen gäller de etablerade bränslebolagen som importerar fossila bränslen till Sverige.

Här har vi i princip saknat debatt under de senaste åren. Vi vet inte vilka krav som gäller för de svenska fossila bränslena. Vi har valt att fokusera denna utredning på de stora svenska bränsleimportörerna, där fossila drivmedel utgör den absoluta dominerande försäljningen.

Inget av bränslebolagen får full pott. Ännu ställs inte energikrav på importerad diesel. Det finns ännu inte full spårbarhet för all import. Det finns inte heller en fullständig analys av förhållandena i vissa producentregioner, i linje med den hårda granskning exempelvis etanolen genomgått.

Men vi har en ”vinnare”. Av de fyra stora bränslebolagen, OK/Q8, PREEM, Shell och Statoil, visar sig Statoil gjort mest.

Statoil har på flera punkter gått förbi gällande lagstiftning och praxis, och vinnlägger sig om att strukturerat delta i diskussionerna kring biobränslen, interna eller externa leverantörsbedömningar samt en utvecklad kommunikation gentemot kunder avseende miljö och bränslen (ex Vad har vi i tankarna). Men samtidigt måste vi notera att medvetenheten hos bolagen har skärpts dramatiskt. I takt med att de EU-direktiv som styr detta arbete blir svensk lag kommer kraven att sättas i svensk lag och påverka samtliga bolag.

Vad kan bli bättre?

Det finns en rad frågor där bränslebolagen behöver utvecklas.

- **Likvärdiga krav på alla bränslen.** Inget av bolagen ställer idag samma krav på alla bränslen som importeras. Generellt är kraven högre på de 5 % av drivmedelsmarknaden som är rena biobränslen. Detta är en central del av bränslefirmornas kommande arbete.
- **Spårbarhet.** En förutsättning för att kunna ställa krav är att man vet varifrån bränslet kommer. De första stegen har tagit genom de krav som ställs på biodrivmedel. Detta stödjer Gröna Bilister som ett första viktigt steg, ett fundament för kontrollen av importen. Men nu måste samma krav ställas på de fossila bränslena.
- **Internationell samverkan.** Det är självklart för bränslebolagen att samverka med kollegor i samma bransch. Gröna Bilister sätter stor vikt vid att samverka med ideella organisationer, fackförbund och andra intressenter i frivilliga anslutningar som har god renommé. Här stiger Shell fram som en proaktiv aktör genom en styrelsepost i Rundabordsamtalen för ”Sustainable Biofuels” och som medlemmar av ”Better Sugar Initiative”
- **Information till kunder.** Detta är en naturlig del av dialogen kring omställningen bort från de fossila bränslena. Genom en balanserad information till kunder kan man skapa

öppningar för dialog. Här är det åter Statoil som stiger fram som en proaktiv aktör, med bland annat rapporten ”Vad har vi i tankarna”.

- **Sociala frågor.** Här är bränslebolagen väl insatta och ställer de krav som inledningsvis bör ställas, dvs. ILO:s kärnkonventioner och FN:s mänskliga rättigheter. Även här efterfrågar vi amverkan med de ideella organisationer som arbetar med frågan.

Hur kan vi påverka?

Enskilda konsumenter bör tanka hos ett medvetet bränslebolag som driver utvecklingen framåt. Vi lyfter med denna rapport fram Statoil.

Dialogen är viktig. Genom att ställa den enkla frågan vilka sociala och miljömässiga krav bränslebolaget ställer ökar pressen på ledningen.

Företag och organisationer bör sluta avtal med ett bränslebolag som ställer kloka sociala och miljömässiga krav. Och som utöver detta har ett aktivt miljöarbete. Kanske ett bolag som vill driva miljöutvecklingen med sina kunder. Och som kommunicerar denna utveckling till er som kund.

Kommuner, landsting och staten bör göra precis som företagen. Dessutom kan svenska myndigheter studera Miljöstyrningsrådets förslag, och använda sig av de spjutspetsförslag som Miljöstyrningsrådet tagit fram. Se dock till att ställa samma hårda klimatkrav på fossila bränslen som det ställs på biobränslen. Det gör till exempel Göteborg.

Bränslebolagens motiv

Bränslebolagen bör driva denna utveckling av flera skäl:

- **Allt högre fossilbränslepris.** Det finns flera faktorer som samstämmigt pekar mot ett högre råoljepris; oljan blir dyrare att framställa, risken att ta fram olja, och därmed olycksrisken, ökar i takt med att otillgängliga källor tas i bruk, den globala efterfrågan ökar. Biodrivmedel är på kortsikt ofta dyra i framställning – på längre sikt lär prisutvecklingen vara till biodrivmedlens
- **Växthuseffekten.** Så självklar, men den har ännu inte synts i oljepriset. När klimatrelaterade katastrofer får en koppling till oljepris kan mycket ske.
- **Efterfrågan från kunder.** Allt fler kunder, privata som företag, kommuner och landsting, efterfrågar miljösmartare produkter.
- **Påverkan i produktionsländer.** Genom att ställa kloka sociala och miljömässiga krav kommer den svenska konsumtionen att bidra till en hållbar utveckling i producentländerna. Det finns få sätt som är så effektiva som att rösta med plånboken.
- **Personalens motivering.** Det företag som uppvisar ett tydligt socialt och miljömässigt ansvarstagande har lättare att attrahera och behålla personal. Dessutom finns mycket av den nya teknikpotentialen inom energisnål och biobaserad teknik.

Vilka frågor ställde vi och hur bedömde vi svaren?

Nedan följer de frågor som Gröna Bilister skickade ut den 14e juni 2010, med en påminnelse den 24 juni.

Enkäten är inte fullständig, utan syftar till att skapa en bild av hur bränsleföretagen agerar, och hur långt de har kommit mot de krav som omfattas av den så kallade Förnybarhetspropositionen. Vi är väl medvetna om att propositionens förslag ännu inte är svensk lag, desto bättre för de aktörer på marknaden som redan klarar dessa framtida krav.

Den är inte en bedömning av företagens hela miljöarbete,

Bedömningen görs genom en poängsättning med en möjlighet till att anpassa betygen efter de enskilda företagens taktiska val. Kort sagt, det finns flera vägar framåt, riktningen är viktigare än det exakta slutmålet.

Enkäten har gått till alla bränslebolag i Sverige De fyra stora bränslebolagen, OK/Q8, PREEM, Shell och Statoil har alla besvarat enkäten. St 1 har svarat att de inte kan besvara frågorna idag, men säger: ”Med vår huvudman, St1 Oy, samt leverantörer har vi påbörjat inventering av hur dessa förhåller sig till bl.a. de direktiv och rekommendationer som ni anger i enkäten. Eftersom denna inventering inte är klar så avvaktar vi till senare tillfälle att meddela hur vi hanterar de frågeställningar ni reser i enkäten”.

Q-star, Tanka och DinX har inte svarat trots påminnelser.

Företagen som levererar fordonsgas har inte svarat. En välvillig tolkning kan vara att det kan antas att dessa företag redan klarar de frågor som Gröna Bilister ställt eftersom bränslena är miljömärkta.

Enkätfrågor med bedömningskriterier.

Frågor

1. Kommer ni att köpa in drivmedel direkt från produktionslandet? Om inte kan ni namnge er importör och spåra drivmedlets ursprung?

Har man krav på spårbarhet, och finns medvetenhet om produktions villkor: 10 p

Arbetar man med krav på spårbarhet, finns försök mot implementering. 5 p

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	Ja, i vissa fall. Ingen kommentar om spårbarhet	Inte omöjligt.	Spårbarhet för enbart för biokomponenter	Utvecklat system, men spårbarhet, enbart för biokomponenter.
Poäng	0	0	0	0

2. Ställer ni krav utöver de som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG samt Bränslekvalitetsdirektivet - 2009/30/EC om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor?

Ja: 10 p

Nej: 0 p

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	Inga krav utöver direktivet	Nej	Direktivets krav sedan 2007.	Ja, högre krav på biodrivmedel.
Poäng	0	0	0	5

3. Har ni anslut er till frivilliga åtagande som stärker de sociala kraven på produktion (*exempelvis Better Sugar Initiative*), *UN Global Compact Index*)? Om inte planerar ni att göra det?

Ja: 10 poäng

Nej, men vi har beslut om att ansluta oss: 5 poäng

Nej: 0 poäng

Om ja, vilka?

Om nej, varför har ni tagit detta beslut

Motivering kan ge poäng, om till exempel företaget har en övertygande eget engagemang.

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	Inte idag. Följer dock arbetet	Nej	Styrelseledamot vid Runda bordet för "Sustainable Biofuels" och medlemmar av "Better Sugar Initiative"	Ja, Global Compact Initiative
Poäng	3	0	10	7

4. Ställer ni likvärdiga krav på fossila och förnybara drivmedel?

Ja ger 20 poäng. Detta är en central fråga.

Om nej, hur skiljer sig kraven:

Återigen en värderingsfråga. På sikt skall kraven överensstämma, men delvis samma krav kan idag ge poäng.

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	Ja, men kraven låga.	Högre krav på biodrivmedel.	Ja, men kraven är låga.	Ja, men kan utvecklas. System för detta finns på plats.
Poäng	5	3	5	7

5. Hur säkerställer ni att råvaror, både fossilråvara och biomassa, producerats i enlighet med lagar i produktionslandet som gäller naturvård och biotopskydd på de mark- och vattenområden som berörs samt direktiv 2009/28/EG?

Extern bedömning/verifiering upp till 10 poäng

Egen bedömning upp till 5 poäng

Ingen bedömning: 0 poäng

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	Leverantörskrav, i framtiden ökade krav på certifieringar.	De har påbörjat ett arbete i samband med implementeringen av EU:s förnybarhetsdirektiv, bränslekvalitetsdirektivet.	Revisioner genomförs då hela processen kontrolleras.	Egen bedömning
Poäng	3	2	5	5

6. Kommer ni att tydliggöra för konsumenten miljö- och sociala faktorer kring produktionen av de drivmedel ni säljer?

Information till kund ger upp till 10 poäng.

Märkning gjord av tredje part ger en bonus på 5 poäng.

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	Sker på biobränslen eftersom de är miljömärkta	Bara lagkrav. Märkning på biodrivmedel.	Shell prioriterar att få ett system för verifiering och rapportering.	Ja, genom separata rapporter och hemsidan.
Poäng	3	3	0	5

7. Kommer ni att ange på varje drivmedel hur stor klimatreduktionen är med avseende på inblandning med mera?

Sådan märkning, eller initiativ mot en sådan märkning, ger upp till 10 poäng.

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	I dags läget inget sådant beslut	Ja	Nej	Ja i separat rapport.
Poäng	0	10	0	5

8. Ställer ni idag krav för att försäkra er om att produktionen av de drivmedel ni köper produceras på ett sätt så ILO:s kärnkonventioner och FN:s mänskliga rättigheter? Här ger vi full poäng då vi väljer att tolka att lagkravsuppfyllande motsvarar konventionerna.

Ja ger 10 poäng

Nej ger 0 eller <5 poäng.

	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Kommentar	Ja	Ja, De utvecklar arbetet i samband med implementeringen av EU:s förnybarhetsdirektiv, bränslekvalitetsdirektivet.	Shell följer lagkrav och egen etik code.	Ja.
Poäng	10	10	10	10

SUMMA	OK/Q8	PREEM	SHELL	Statoil
Poäng	24 (27 %)	28 (31 %)	25 (28 %)	44 (49 %)

Våra slutsatser

Alla bränslebolag som svarat är medvetna om frågan. Vissa, däribland de av oss högst rankade, arbetar brett med frågor kring hållbarhet och bränslen. Andra verkar ta frågan mer i takt med att lagkraven ställer krav.

Inget bolag får full pott. Det bästa hade varit ett bränslebolag som ställer samma krav på alla bränslen, med hårda klimat- och energireduktionskrav vid produktion. De skall ställa relevanta sociala krav, och bidra till teknikutveckling. Vi har inte funnit något sådant företag.

Ett bolag lyfter sig med tydliga system för verifiering av produktion, med krav på upphandling och med ett dokumenterat engagemang i utvecklingsfrågor.

Statoil har ett eget system för att certifiera underleverantörer av biobränslen, och i ett första steg spårbarhet avseende fossila bränslen.

Kraven är hårdare på biodrivmedelsleverantörer, men de system man satt på plats förefaller kunna spridas till övriga bränslen.

Statoil har tagit de första stegen att kommunicera detta med sina kunder. Här kan mer göras, men det första steget är taget vilket är positivt.

Referenser

Denna rapport är framtagen efter omfattande granskningar av hyrbilsbranschens företag, kombinerat med enkätsvar från bolagen. De svarande har varit:

OK/Q8 AB - Andréa Haag, Miljöchef/Environmental Manager, OK-Q8 AB; Preem AB - Thomas Ögren, presschef; AB Svenska Shell, Martin von Arronet, pressansvarig; Svenska Statoil AB - Helena Fornstedt, informationsdirektör; St1 Sverige AB - Johan Sidenå. VD