

# Vilken konsumentinformation ger bolagen om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung?



En granskning av OKQ8, Preem, St1 och Statoil

Juli 2015

## Innehåll

Inledning .....	3
OKQ8 .....	3
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan? .....	3
Vad får vi veta om ursprungsländerna? .....	4
Vad får vi veta om råvarorna? .....	4
Hur lättillgänglig är informationen? .....	4
Hur rättvisande är informationen? .....	4
Preem .....	5
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan? .....	5
Vad får vi veta om ursprungsländerna? .....	5
Vad får vi veta om råvarorna? .....	5
Hur lättillgänglig är informationen? .....	5
Hur rättvisande är informationen? .....	6
St1 .....	6
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan? .....	6
Vad får vi veta om ursprungsländerna? .....	6
Vad får vi veta om råvarorna? .....	6
Hur lättillgänglig är informationen? .....	7
Hur rättvisande är informationen? .....	7
Statoil .....	7
Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan? .....	7
Vad får vi veta om ursprungsländerna? .....	7
Vad får vi veta om råvarorna? .....	8
Hur lättillgänglig är informationen? .....	8
Hur rättvisande är informationen? .....	8
Slutsatser.....	8
Ranking av bolagen .....	9

## Inledning

I denna rapport sammanställer vi de uppgifter om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung som drivmedelsbolagen publicerar på macken, på sin hemsida, eller i offentligt tillgängliga skrifter. Om man ställer direkta frågor till dem ger de oftast ytterligare information. Vi koncentrerar oss på de fyra största aktörerna på den svenska drivmedelsmarknaden: OKQ8, Preem, St1 och Statoil.

Vi fokuserar på *hur mycket* information bolagen ger och hur lättillgänglig denna information är för konsumenten, inte på informationens *inhåll*. Med andra ord, vi bedömer inte vilket bolag som säljer drivmedlet som har lägst klimatpåverkan eller anständigast ursprung. Den som vill jämföra bolagen på detta sätt kan ändå använda sig av denna rapport, genom att följa länkarna vi ger till respektive bolags informationssidor och rapporter.

Drivmedelsbolagen har på den senaste tiden förbättrat sin konsumentinformation, och de kan komma att förbättra den ytterligare i en snar framtid. St1 sammanställde sin [ursprungs-information](#) i april 2015, och Statoil förbättrade sin [klimat- och ursprungsinformation](#) senare under våren. Nedanstående genomgång får därför ses som en färskvara, en ögonblicksbild i juli 2015. De rankingar av bolagen vi gör kan kastas om genom ett enkelt initiativ av något bolag.

Denna rapport är ett led i Gröna Bilisters kampanj [Jag Vill Veta](#), som verkar för ett enhetligt system för klimat- och ursprungsmärkning av alla drivmedel som säljs i Sverige. Gilla gärna kampanjen på [Facebook](#).

## OKQ8

### Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?

I OKQ8:s senaste [hållbarhetsredovisning](#) anges den procentuella klimatnyttan hos de förnybara drivmedel OKQ8 sålde i Sverige år 2014 jämfört med motsvarande fossila bränsle. Dessa siffror gäller de oblandade förnybara komponenterna. För att ta del av klimatpåverkan hos OKQ8:s färdigblandade drivmedel på mack måste man läsa en annan rapport, [Hållbar bilism](#). Här redovisas noggrant utsläppen av växthusgaser i livscykelperspektiv för alla drivmedelstyper OKQ8 sålde år 2014.

El är ett drivmedel på frammarsch, och OKQ8 erbjuder [laddstolpar](#) på ett tiotal mackar. OKQ8 handlar också med el, och på de flesta mackar sker laddningen med OKQ8:s egen el. När så är fallet går det att få klimatinformation om denna el på OKQ8:s [hemsida](#), i enlighet med [de lagstadgade kraven](#).

### **Vad får vi veta om ursprungsländerna?**

I sin rapport [Hållbar Bilism](#) redovisar OKQ8 från vilka länder råvarorna till deras biodrivmedel kommer. Redovisningen är uppdelad efter drivmedelstyp: etanol, RME respektive HVO.

OKQ8 raffinerar inga egna fossila drivmedel, utan köper färdiga produkter. Eftersom inget officiellt system för spårning av råvaran ännu finns, kan OKQ8 inte med säkerhet ange råoljans ursprungsländer. De anger dock att de köper in de fossila drivmedlen från Skandinavien, och [indikerar](#) från vilka delar av världen råoljan huvudsakligen kommer.

Produktionslandet till den el som försörjer OKQ8:s laddstolpar anges inte i deras [redovisning](#). Liksom nästan all el som används i Sverige köps den på den nordiska elmarknaden och har oftast nordiskt ursprung.

### **Vad får vi veta om råvarorna?**

I rapporten [Hållbar Bilism](#) anges vilka råvaror som har använts till de biodrivmedel OKQ8 sålde år 2014. Redovisningen är uppdelad per drivmedelstyp: etanol, RME respektive HVO.

När det gäller el till laddstolparna på OKQ8:s mackar, så [redovisas](#) endast andelarna förnybar el, fossil el och kärnkraftsel. Den förnybara elen delas alltså inte upp i olika kraftslag som vind, vatten och sol.

### **Hur lättillgänglig är informationen?**

OKQ8:s [Hållbarhetsredovisning](#) är ganska lätt att hitta på deras hemsida. Svårare att hitta är rapporten [Hållbar bilism](#), där mer detaljerade uppgifter om drivmedlens klimatpåverkan och ursprung står att läsa. I informationstexterna på hemsidan om de olika drivmedlen hänvisas oftast till hållbarhetsredovisningen, men hänvisning till Hållbar Bilism saknas ibland, t.ex. när det gäller [etanol E85](#).

Information om OKQ8:s el till deras laddstolpar är ganska lätt att hitta genom att välja "el" i en lista på alla drivmedel de erbjuder.

### **Hur rättvisande är informationen?**

Den klimat- ursprungsinformation OKQ8 publicerar är till synes rättvisande. Drivmedlens klimatpåverkan är med största sannolikhet beräknad enligt det officiella system som används vid rapporteringen till Energimyndigheten. Det faktum att det i det inte är möjligt att på ett tillförlitligt sätt fastställa råvarans ursprungsland när färdiga fossila produkter importeras är inte OKQ8:s fel, utan är en brist i systemet för handel med olja.

## Preem

### Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?

Preem redovisar i sina produktblad klimatpåverkan för de flesta av de färdigblandade drivmedel de säljer på mack. Se t.ex. produktbladen för [Evolution bensin](#) och [etanol E85](#). Ingen sådan information erbjuds emellertid för fordonsgas.

Den el som erbjuds på [laddstationerna](#) hos Preem är miljömärkt i någon form, vilket innebär att den är förnybar. Man brukar säga att sådan el inte ger någon klimatpåvekan alls vid själva produktionen.

### Vad får vi veta om ursprungsländerna?

Vi hittar ingen information hos Preem om ursprungsländerna till de förnybara drivmedlens råvaror.

Preem raffinerar sina fossila drivmedel själva. De anger importländerna för den råolja de använder på ett översiktligt sätt i sin årsredovisning, som [beställes per post](#).

Produktionslandet till den el som försörjer Preems laddstolpar anges inte på hemsidan. Liksom nästan all el som används i Sverige köps den på den nordiska elmarknaden och har oftast nordiskt ursprung.

### Vad får vi veta om råvarorna?

Vi hittar ingen information hos Preem om vilka råvaror som använts till de förnybara komponenterna i de drivmedel de säljer.

Preem anger på sin [hemsida](#) att den el de erbjuder i sina snabbbladdningsstationer är miljömärkt i någon form, vilket innebär att den kommer från vind, vatten eller andra förnybara källor.

### Hur lättillgänglig är informationen?

Det är inte lätt att hitta ovanstående information på Preems hemsida. Det är inte självklart att man ska söka uppgifter om klimatpåverkan i ett tekniskt produktblad. Inga hänvisningar till dessa produktblad ges på något mer lättillgängligt ställe. Produktbladen publiceras dessutom endast i företagsavdelningen på Preems hemsida.

Ursprungsländerna till den råolja Preem raffinerar anges i årsredovisningen, som måste beställas hem per post i pappersversion. Man får ingen vägledning om att söka informationen här. Den enda anledningen till att vi hittade dessa uppgifter var att Preems kommunikationschef Helene Samuelsson berättade i en [tidningsintervju](#) att de publicerades i årsredovisningen.

### **Hur rättvisande är informationen?**

Den klimat- ursprungsinformation Preem publicerar är till synes rättvisande. Drivmedlens klimatpåverkan är med största sannolikhet beräknad enligt det officiella system som används vid rapporteringen till Energimyndigheten.

## **St1**

### **Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?**

Så vitt vi kan se erbjuder St1 ingen information om sina drivmedels klimatpåverkan, varken på mack eller på hemsida. Inte heller erbjuds systematisk information om de enskilda förnybara komponenternas klimatpåverkan.

I [pressmeddelandet](#) om St1:s nya etanolfabrik i Göteborg, som använder bagerirester som råvara, anges den procentuella klimatnyttan hos denna etanol jämfört med fossilt bränsle. Kapaciteten hos etanolfabriken i Göteborg anges till 5 miljoner liter per år, vilket motsvarar cirka 1,5 % av den totala etanolförsäljningen i Sverige år 2014. Detta innebär att andelen av den etanol som säljs av St1 som kommer från den nya fabriken kommer att bli liten, och att den angivna klimatpåverkan därför inte säger något om klimatpåverkan från St1:s etanol överlag.

### **Vad får vi veta om ursprungsländerna?**

St1 redovisar på sin [hemsida](#) hur många volymprocent av de inköpta råvarorna och drivmedlen som kommer från olika länder. Dessa råvaror och drivmedel är uppdelade i fossila och förnybara komponenter.

När det gäller de fossila komponenterna är St1:s offentliga redovisning i linje med rapporteringskraven till Energimyndigheten. Om råolja importeras för raffinering i Sverige redovisas de länder från vilka importen skett. Om färdiga fossila drivmedel importeras redovisas motsvarande importländer. I det senare fallet är det omöjligt att på ett helt tillförlitligt sätt spåra ursprunget till själva råoljan.

En nackdel med St1:s ursprungsredovisning är att de inte delar upp ursprungsländerna till de förnybara råvarorna efter den typ av drivmedel de används till. Det är alltså inte möjligt för konsumenten att veta specifikt var St1:s etanol kommer ifrån, eller deras förnybara diesel. Med kännedom om varifrån olika råvaror kommer från går det ändå att dra vissa slutsatser. Den redovisade råvaran från Indonesien och Malaysia är t.ex. med all sannolikhet palmolja som används till förnybar diesel i form av HVO.

### **Vad får vi veta om råvarorna?**

St1 redovisar inte vilka förnybara råvaror som används till deras biodrivmedel. Den enda uppdelningen som görs mellan olika råvaruslag är den mellan fossila och förnybara råvaror.

**Hur lättillgänglig är informationen?**

Den information St1 publicerar är mycket lättillgänglig. Ett klistermärke vid pumpen tipsar om att ursprungsinformation ges på deras hemsida. Webbadressen anges tydligt. På St1:s startsida på webben skyltar man också med sin ursprungsinformation. Till skillnad från alla andra bolag uppmuntrar verkligen St1 oss konsumenter att ta del av den information de offentliggör.

**Hur rättvisande är informationen?**

Den ursprungsinformation St1 publicerar är till synes rättvisande. Detta gäller t.ex. den tydliga uppdelningen mellan importerad råolja och importerade färdiga fossila produkter. Det faktum att det i det senare fallet inte är möjligt att på ett tillförlitligt sätt fastställa råvarans ursprungsland är inte St1:s fel, utan är en brist i systemet för handel med olja.

**Statoil****Vad får vi veta om drivmedlens klimatpåverkan?**

Statoil redovisar på sin [hemsida](#) hur många procent lägre klimatpåverkan är från deras olika förnybara drivmedelskomponenter jämfört med fossilt bränsle. Den angivna klimatnyttan redovisas separat för respektive drivmedelstyp: etanol, RME och HVO. För etanolen separeras även klimatnyttan för olika partier som importerats från olika länder, där olika råvaror använts.

Ingen sådan information ges emellertid om den fordonsgas som säljs på Statoils mackar. På [hemsidan](#) ges bara svepande upplysningar förväntad klimatnytta.

Ingen information ges om klimatpåverkan från något av Statoils färdigblandade drivmedel på mack, vilket gör det svårt för konsumenten att göra upplysta val.

**Vad får vi veta om ursprungsländerna?**

Statoil ger viss information om sina drivmedels ursprung på sin [hemsida](#). Ursprunget till de förnybara komponenterna är uppdelade efter drivmedelstyp: etanol, RME och HVO. Om dessa förnybara komponenter kommer från EU får man inte reda på vilket enskilt land råvarorna kommer från. Inga upplysningar om fordonsgasens ursprungsländer ges.

Statoil raffinerar inga egna fossila drivmedel, utan köper färdiga fossila produkter. Eftersom inget officiellt system för spårning av råvaran ännu finns, kan Statoil inte med säkerhet ange råoljans ursprungsländer. De anger dock de procentuella andelar färdiga fossila drivmedel de köper in från olika länder. För det största importlandet Danmark anger de varifrån den råolja som raffinerats där kommer. Detta ger en indikation på ursprunget till Statoils fossila bensin och diesel.

### Vad får vi veta om råvarorna?

På sin [hemsida](#) anger Statoil vilka råvaror som använts till de förnybara drivmedel de sålde år 2014. Redovisningen är uppdelad per drivmedelstyp: etanol, RME respektive HVO. Inga upplysningar ges om vilka råvaror som använts till den biogas som säljs på deras mackar.

### Hur lättillgänglig är informationen?

Det är ganska lätt hitta Statoils information om klimatpåverkan och ursprung på deras hemsida. Den nås via en rullgardinsmeny "Drivmedel" på en list på deras startsida, där rubriken "Varifrån kommer våra drivmedel" visar sig.

### Hur rättvisande är informationen?

Den klimat- ursprungsinformation Statoil publicerar är till synes rättvisande. Drivmedlens klimatpåverkan är med största sannolikhet beräknad enligt det officiella system som används vid rapporteringen till Energimyndigheten. Det faktum att det i det inte är möjligt att på ett tillförlitligt sätt fastställa råvarans ursprungsland när färdiga fossila produkter importerar är inte OKQ8:s fel, utan är en brist i systemet för handel med olja.

## Slutsatser

De olika drivmedelsbolagen redovisar olika mycket information, och på olika sätt. Det gör det svårt för konsumenten att göra jämförelser. Behovet är stort av ett standardiserat sätt att presentera informationen. Ett politiskt antaget regelverk är önskvärt, men alla granska de bolag kan göra mycket mer på egen hand, om bara viljan finns.

Alla bolag erbjuder till synes rättvisande information. Inget bolag ger intryck av att avsiktligt vilseleda konsumenten med förskönade uppgifter.

När det gäller klimatpåverkan anger vissa bolag siffror för de enskilda förnybara komponenterna (t.ex. ren etanol), medan andra anger klimatpåverkan för de färdigblandade drivmedlen (t.ex. etanol E85). OKQ8 redovisar båda typerna av siffror. Ur konsumentperspektiv är klimatpåverkan hos de färdigblandade drivmedlen den mest väsentliga informationen, eftersom dessa siffror är kopplade till de drivmedelsval man kan göra på macken.

När det gäller ursprungsinformation hänvisar bolagen ofta till svårigheten att spåra råoljan, i synnerhet när de köper in färdiga fossila drivmedel. Vad som behövs är ett internationellt system för spårbarhet på massbalansnivå, liknande det som redan idag finns för biodrivmedel. Det handlar om att hålla koll på hur mycket olja med ett visst ursprung som förs in i varje distributionsled, och om möjligheten att i nästa led köpa så mycket olja med detta ursprung som fördes in i föregående led, men inte mer. Ett sådant system gör det möjligt att fysiskt blanda olika partier olja utan att spårbarheten går förlorad. Principen är



densamma som när man väljer vindraftsel hos sitt elbolag. Det är inte de enskilda elektronerna man håller koll på, utan de producerade och sålda energimängderna.

Det finns naturligtvis en viss risk för fusk i ett sådant system. Dessutom ger det en styrande effekt mot ökad hållbarhet bara om köparnas efterfrågan på de hållbara alternativen är minst lika stor som tillgången. Å andra sidan skulle ett logistiksystem där olika partier olja hölls fysiskt åtskilda förmodligen bli mycket mer ineffektivt än det vi har idag, med högre material- och energiåtgång, och i förlängningen högre miljö- och klimatpåverkan.

I väntan på att spårbarheten hos de fossila drivmedlen ska bli bättre skulle de som köper färdiga fossila produkter i sin ursprungsredovisning kunna ange att ursprungslandet är okänt. Antag att ett bolag raffinerar en viss del fossila drivmedel själva, och köper in en del färdiga produkter. Då skulle en ursprungsredovisning kunna se ut som följer: Okänt 43 %, Ryssland 34 %, Norge 23 %.

## Ranking av bolagen

Här följer en subjektiv ranking av de fyra granskade drivmedelsbolagen i de fyra kategorier vi har diskuterat ovan för varje bolag. Det bästa bolaget står först i listan och det sämsta sist.

Bäst information om klimatpåverkan
1) OKQ8
2) Preem
3) Statoil
4) St1

Bäst information om ursprungsländer
1) OKQ8
2) St1
3) Statoil
4) Preem

Bäst information om råvaror
1) OKQ8, Statoil
2)
3)
4) Preem, St1

Mest lättillgänglig information
1) St1
2) Statoil
3) OKQ8
4) Preem

Gröna Bilister utser ingen övergripande vinnare bland de fyra drivmedelsbolagen. Däremot utser vi OKQ8 till bästa bolag vad gäller *hur mycket* konsumentinformation som offentliggörs, och St1 till bästa bolag vad gäller hur *lättillgänglig* denna information är.

Alla granskade bolag kan bli mycket bättre på konsumentinformation än de är just nu. De besitter all väsentlig information om sina drivmedels klimatpåverkan och ursprung eftersom de måste rapportera dessa uppgifter varje år till Energimyndigheten. Det är mycket enkelt att ställa upp denna information på ett fylligt och lättbegripligt vis och publicera den väl synlig på hemsida och på mack. Därför räknar Gröna Bilister med att mycket kommer att se bättre ut vid nästa granskning, och att rankinglistorna kommer att vara helt omkastade.