

# **Miljöinformation om drivmedel**

Redovisning av uppdrag 4 i Energimyndighetens regleringsbrev 2017

# Förord

Energimyndigheten fick i 2017 års regleringsbrev i uppdrag av regeringen att analysera hur ett krav på att drivmedelsleverantörer ska erbjuda information om drivmedels klimat- och miljöpåverkan kan utformas, med rapportering senast den 29 april 2017. Uppdraget redovisas i denna rapport.

I uppdraget ingick att lämna förslag på hur informationen bör utformas för att den ska vara lättillgänglig, tydlig och begriplig för konsumenter. Särskilt analysera hur en uppdelning och värdering av drivmedel kan ske baserat på andelen biodrivmedel som drivmedel innehåller, drivmedlens råvaror, klimatutsläpp och ursprung. Författningsförslag ska lämnas. Förslagen ska minimera den administrativa bördan för företagen samt vara förenliga med befintlig lagstiftning på området.

Utredningen har utförts av en projektgrupp på Energimyndigheten. Uppdraget har genomförts i samråd med Transportstyrelsen och Konsumentverket.

Erik Brandsma

Generaldirektör

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>6</b>
2.1	Uppdraget.....	6
2.2	Avgränsningar.....	6
2.3	Bakgrund.....	6
<b>3</b>	<b>Dagens lagstiftning och rapportering av uppgifter .....</b>	<b>8</b>
3.1	Bränslekvalitetsdirektivet och drivmedelslagen .....	8
3.2	Förnybartdirektivet och hållbarhetslagen .....	9
3.3	Infrastrukturdirektivet .....	10
3.4	Förslag om reduktionsplikt för bensin och diesel.....	11
<b>4</b>	<b>Förslag till utformning av ett krav på miljöinformation om drivmedel .....</b>	<b>12</b>
4.1	Principer om massbalans .....	12
4.2	Underlag till miljöinformationen .....	13
4.3	Möjlighet att informera om nya drivmedel som sätts på marknaden under året.....	15
<b>5</b>	<b>Information mot konsument .....</b>	<b>17</b>
5.1	Energimärkning av produkter .....	17
5.2	Energimärkningens utformning .....	18
5.3	Utformning av en märkning av drivmedel vid pump.....	19
5.4	Information via leverantörernas hemsidor .....	23
5.5	Ytterligare konsumentinformation.....	23
<b>6</b>	<b>Författningsförslag .....</b>	<b>24</b>
6.1	Föreskrifter.....	24
<b>7</b>	<b>Bedömning av effekterna av att införa ett informationskrav .....</b>	<b>25</b>
7.1	Konsumenter .....	25
7.2	Drivmedelsleverantörer .....	25
7.3	Tillsynsmyndigheten.....	26



# 1 Sammanfattning

Energimyndigheten föreslår att det införs ett krav på drivmedelsleverantörer att tillhandahålla miljöinformation om samtliga saluförda drivmedel till konsument. Informationen mot konsument ska vara lätt att tillgå och det ska tydligt framgå vilket drivmedel informationen avser. Energimyndigheten föreslår att miljöinformationen ska baseras på de uppgifter som idag rapporteras enligt drivmedelslagen. Den årliga rapporteringen enligt drivmedelslagen bygger på principer om massbalans. Det innebär att den information som årligen rapporteras bygger på hur varje leverantörs totala försäljning av olika drivmedel sett ut under det föregående året. Miljöinformationen bör samordnas med infrastrukturdirektivets kommande obligatoriska märkning där det är tillämpligt för att underlätta för konsumenter. Leverantörer som omfattas av kravet är samma som omfattas av drivmedelslagen. De drivmedel som omfattas föreslås vara samma som omfattas av drivmedelslagen. Det vill säga samtliga drivmedelskvaliteter och alternativa drivmedel inklusive el.

Energimyndigheten föreslår att informationen om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp samt ingående råvaror och ursprung i första hand ska tillgängliggöras för konsumenter via leverantörernas hemsidor. Om det även ska införas en märkning vid pump bör huvudsyftet vara att ange drivmedlens växthusgasutsläpp per energienhet med en tydlig hänvisning till leverantörens hemsida där den fullständiga informationen om råvaror och ursprung finns att tillgå. Det bör tydligt framgå att informationen är baserad på leverantörens totala försäljning av det aktuella drivmedlet under föregående år. Märket bör ange drivmedlets namn, drivmedelsbolag, växthusgasutsläpp per energienhet, standard enligt infrastrukturdirektivet samt andel förnybart.

Som ett ytterligare stöd till konsumenter bör information om växthusgasutsläpp per km för respektive motoralternativ tillhandahållas för olika typer av drivmedel. Diesel- och elmotorns högre verkningsgrad gör en väsentlig skillnad vad avser växthusgasutsläppen per fordon. Här föreslås Konsumentverkets hemsida Bilsva alternativt Hallå konsument utvecklas med information om växthusgasutsläpp per km för olika fordonsmodeller och olika drivmedel.

## 2 Inledning

### 2.1 Uppdraget

Energimyndigheten har fått 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. Uppdraget ska ske i samråd med Transportstyrelsen och Konsumentverket. Myndigheten ska också lämna förslag på hur en ändamålsenlig information bör utformas för att den ska vara lättillgänglig, tydlig och begriplig för konsumenter. Inom ramen för uppdraget ska Energimyndigheten särskilt analysera hur en uppdelning och värdering av drivmedel kan ske baserat på andelen biodrivmedel som drivmedel innehåller, drivmedlens råvaror, klimatutsläpp och ursprung. Myndigheten ska 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. Författningsförslag ska lämnas. Det eller de förslag som myndigheten lämnar ska söka att minimera den administrativa bördan för företagen samt vara förenliga med befintlig lagstiftning på området såsom lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen och drivmedelslagen (2011:319) samt underliggande förordningar och med EU-rätten, inklusive EU-rättsliga bestämmelser om märkning av drivmedel vid pump som regleras enligt infrastrukturdirektivet och därtill hörande standard EN 16 942.

### 2.2 Avgränsningar

Utredningen har beaktat den information som idag rapporteras inom ramen för befintliga regelverk<sup>1</sup>. Andra aspekter som kan vara intressanta, exempelvis energiintensitet<sup>2</sup> och indirekta markanvändningsförändringar (ILUC), har alltså inte beaktats. Utredningen har inte tagit fram ett sammanlagt index för en gemensam värdering av växthusgasutsläpp, andel förnybart och ursprungsland. Istället har fokus för indexet varit på informationen om växthusgasutsläpp. Utredningen har inte heller beaktat andra typer av utsläpp från drivmedel än växthusgasutsläpp.

### 2.3 Bakgrund

En märkning eller ett informationskrav på drivmedel har efterfrågats av delar av branschen och även från politiskt håll under de senaste åren. Branschorganisationen Gröna Bilister har varit särskilt pådrivande med

---

<sup>1</sup> Lag (2010:598 om hållbarhetskriterier samt drivmedelslag (2011:319).

<sup>2</sup> Med energiintensitet avses kvoten mellan ett färdigt drivmedel och den energi (i livscykelperspektiv) som har konsumerats för att producera biodrivmedlet.

kampanjen ”Jag vill veta” som lanserades under våren 2013. Syftet med kampanjen har varit att den information om växthusgasutsläpp, ursprung och råvaror som bolagen redovisar till Energimyndigheten även ska redovisas för konsumenter så att de kan i sin tur utöva konsumentmakt. För att få till stånd en enhetlig märkning har det inom kampanjen föreslagits att ett regelverk på nationell nivå vore den bästa lösningen, liknande den för ursprungsmärkning av el eller energimärkning av energirelaterade produkter.

Det finns idag en del frivilliga initiativ att informera om och miljöcertifiera drivmedel på marknaden. Exempelvis miljömärkningen Svanen där det finns möjlighet att märka alla typer av drivmedel givet att de uppfyller kraven. Svanen ställer krav på växthusgasutsläpp under hela livsrytten och att drivmedlet måste innehålla minst 50% förnybar råvara. Beräkningsmetoden avviker dock från den som används i drivmedelslagen. Vidare ställs krav på vilka råvaror drivmedlet innehåller, exempelvis tillåts inte olja från tjärsand, genmanipulerad biomassa och inte heller PFAD som är en restprodukt från framställning av palmolja. Det ställs krav på spårbarhet av råvaran och för vissa förnybara råvaror krävs en hållbarhetscertifiering. Utöver detta så ställs sociala krav på produktionsledet samt krav på energieffektivitet. I dagsläget finns fyra svanenmärkta drivmedel på den svenska marknaden.

Flertalet drivmedelsleverantörer redovisar idag information om sina drivmedels växthusgasutsläpp och hållbarhet i marknadsföringen mot kund eller i sina hållbarhetsredovisningar. Exempelvis vid försäljning företag till företag finns ett behov av att tillhandahålla den här informationen. Många kommuner, landsting och företag har fattat beslut om att minska fossilberoendet och är i behov av dokumentation vid upphandlingar. Bland annat redovisas växthusgasutsläpp och även ursprung på råvaror i drivmedlen. Krav på social hållbarhet lyfts som ett led i leverantörernas hållbarhetsarbete. Leverantörer använder 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 ett behov av vägledning för leverantörerna om vilken beräkningsmetod som ska användas så att den är enhetlig och jämförbar mellan olika drivmedel.

Efter ett initiativ från RISE (Research Institutes of Sweden) har en referensgrupp bildats för att diskutera kriterier för en miljömärkning eller certifiering av drivmedel. Initiativet har tagits utifrån att det identifierats ett behov av att införa en gemensam drivmedelsmärkning med enhetliga beräkningsmetoder.

## 3 Dagens lagstiftning och rapportering av uppgifter

### 3.1 Bränslekvalitetsdirektivet och drivmedelslagen

I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (bränslekvalitetsdirektivet) anges att drivmedelsleverantörer ska minska sina utsläpp av växthusgaser med minst 6 procent till 2020. Drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346) implementerar bestämmelserna i bränslekvalitetsdirektivet i svensk lagstiftning. Utsläppen ska minskas jämfört med en fastställd lägsta standard för bränslen baserad på växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från fossila bränslen, dvs jämfört med en ”baslinje”. Detta kan ske både genom användning av biodrivmedel och genom utsläppsreduktioner uppströms för det fossila bränsle som används. Endast växthusgasminskningar från biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i förnybartdirektivet får återopas. För att biodrivmedlets växthusgasutsläpp ska beräknas som noll vid förbränningen måste de uppfylla hållbarhetskriterierna enligt hållbarhetslagen. I annat fall betraktas de som deras fossila motsvarighet. Baslinjen för utsläppen 2010 har i direktivet bestämts till 94,1 gCO<sub>2</sub>eq/MJ. Det är med andra ord utifrån denna nivå som drivmedelsleverantörerna ska minska sina utsläpp med 6 procent till 2020.

Samtliga levererade drivmedelskvaliteter kan räknas in. Även el som används i elfordon är att betrakta som ett drivmedel. Med en drivmedelskvalitet avses i detta fall de drivmedel som uppfyller de specifikationer som anges i drivmedelslagen. Observera att en leverantör kan saluföra flera olika drivmedel inom en och samma drivmedelskvalitet. Som ett exempel levereras två alternativa dieslar MK1, en med upp till 25 procent HVO och en med upp till 50 procent, där båda saluförs som diesel och uppfyller specifikationen för diesel. Vid rapportering enligt drivmedelslagen så rapporteras de båda alternativa dieslarna under samma kvalitet, diesel MK1.

Energimyndigheten är tillsynsmyndighet för den del av lagen som handlar om minskade växthusgasutsläpp och rapporteringen som leverantörerna är skyldiga att göra årligen. Leverantörerna rapporterar uppgifter om levererade mängder drivmedel, ingående bio- och fossila komponenter, ursprung för råvaran, typ av råvara samt växthusgasutsläpp. Uppgifterna rapporteras sedan vidare till EU i enlighet med bränslekvalitetsdirektivet och Energimyndigheten tar även årligen fram en rapport som sammanställer informationen.

Tillämpningsområdet är bränslen som används som drivmedel för vägfordon, mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss), jordbruks- och skogsbrukstraktorer, fritidsbåtar när de inte är till sjöss och el för användning i vägfordon. Direktivets krav ska i denna del uppnås 2020. Efter detta datum ställer direktivet inte längre



några krav på drivmedelsleverantörer. Praktiskt sett finns inte heller några krav på växthusgasminskningar innan 2020, eftersom det är först vid denna tidpunkt direktivets krav ska vara uppfyllt. Direktivet har implementerats i svensk lag genom drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346).

EU:s bränslekvalitetsdirektiv reglerar inblandningen av vissa biodrivmedel i bensen och dieselbränsle vilket har genomförts i svensk rätt genom drivmedelslagen. Detta i syfte att säkerställa att drivmedlen ska kunna användas i de fordon som typgodkänts för marknaden. Enligt drivmedelslagen är det möjligt att blanda in upp till 10 volymprocent etanol i bensen samt upp till 7 volymprocent FAME i dieselbränsle. Bensen som saluförs i Sverige får alltså inte innehålla mer än 10 volymprocent oxygenater (etanol) och 22 volymprocent etrar (ETBE (Etyl-tertiär-butyleter)) enligt standarden för bensen EN228. Den som saluför bensen som innehåller mer än 5 volymprocent etanol eller har en syrehalt som överstiger 2,7 viktprocent, är skyldig att informera konsumenterna om andelen biodrivmedel. Om en kvalitet bensen med 10 % etanol saluförs, är leverantören samtidigt skyldig att erbjuda en bensen med max 5 % etanol för att tillgodose de konsumenter som har bilar som är lite äldre och inte tekniskt kan använda en bensen med 10 % etanol. Drivmedelslagen sätter ingen teknisk begränsning för inblandning av syntetisk bensen eller syntetiskt dieselbränsle framställt ur biomassa. Vid en hög inblandning och beroende på biodrivmedlets kemiska egenskaper kan drivmedelslagens krav på densitet enligt tvingande specifikationer för bensen och diesel i drivmedelslagen utgöra en begränsning. Att bensen och diesel uppfyller tvingande standarder tillses av Transportstyrelsen. Tillsynen kan ske via provtagning av drivmedlen för analys för att kontrollera om standarderna uppfylls.

### **3.2 Förnybartdirektivet och hållbarhetslagen**

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (förnybartdirektivet), anges att kvoter för sådan energi är ett av flera möjliga stödsystem som en medlemsstat kan införa för att främja energi från förnybara energikällor.

Om energi från biodrivmedel och flytande biobränslen ska räknas med i nationella mål, kvoter eller ges finansiellt stöd samt betraktas som drivmedel med biogent ursprung, måste de hållbarhetskriterier som fastställs i direktivet vara uppfyllda. Hållbarhetskriterierna ska garantera att biodrivmedel och andra flytande biobränslen har framställts på ett hållbart sätt. I Sverige har direktivets krav på hållbarhet genomförts genom lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Enligt denna ska den som är skattskyldig för ett biodrivmedel kunna styrka att ett bränsle är hållbart genom ett hållbarhetsbesked.

Hållbarhetsbeskedet utfärdas av Energimyndigheten och innebär att den skattskyldige har ett kontrollsystem som ska säkerställa att de använda eller levererade biobränslena är hållbara. Den som är rapporteringsskyldig enligt hållbarhetslagen rapporterar även ett antal uppgifter till Energimyndigheten –

bland annat volymen hållbara bränslen som förts över skattepunkt, genomsnittlig växthusgasminskning per parti biodrivmedel samt ursprung för råvaran som använts för att producera biodrivmedlet och information om ifall råvaran utgörs av restprodukter eller avfall. Det går inte att genom provtagning och analys av drivmedlet kontrollera om kraven om hållbarhet uppfylls, utan hållbarheten kontrolleras genom administrativa system med tolerans för massbalans.

Biodrivmedel måste bidra med en växthusgasutsläppsminskning på minst 35 % jämfört med motsvarande fossilt bränsle för att anses som hållbara enligt hållbarhetslagen. Efter 2017 krävs en utsläppsminskning på minst 50 %. Genom ILUC direktivet kommer nya anläggningar som uppförs efter 2016 att behöva ha en utsläppsminskning om 60 % för att anses vara hållbara.

### **3.3      Infrastrukturdirektivet**

I direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ("infrastrukturdirektivet") fastställs en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att minimera transporternas oljeberoende och minska deras inverkan på miljön.

I direktivet fastställs minimikrav för uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen, inklusive laddningsstationer för elfordon och tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte, som ska verkställas genom medlemsstaternas nationella handlingsprogram, samt gemensamma tekniska specifikationer för sådana laddnings- och tankstationer samt krav beträffande användarinformation.

Enligt infrastrukturdirektivet krävs att en märkning av drivmedel vid pump införs i syfte att tydliggöra vilka typer av drivmedel som fordonen är typgodkända mot. För bensen anges halten etanol genom E5 respektive E10 vilket anger högsta möjliga halt etanol som kan förekomma i bensinen enligt tvingande specifikationer i drivmedelslagen. Höginblandad etanol kommer att märkas med E85. För diesel anges högsta möjliga halt FAME genom B7, B10, B100. Idag är högsta tillåtna halten FAME för inblandning i diesel satt till 7 volymprocent i Sverige. 100 procent HVO ska märkas med XLT.

Infrastrukturdirektivets märkning är inte att jämföra med information om halten förnybara komponenter i drivmedlen. Halten av syntetisk framställd bensen och diesel som inblandats framkommer inte, då dessa förnybara komponenter faller under specifikationerna för bensen och diesel enligt drivmedelslagen.

Märkningen enligt standard EN 16 942 är ännu inte införd och det är inte heller klart från kommissionen exakt när den ska implementeras av medlemsstaterna. Transportstyrelsen har föreslagits att få bemyndigande att utfärda föreskrifter för märkningen<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Promemorian: Tillsyn över installationer för alternativa drivmedel, 2017

### 3.4 Förslag om reduktionsplikt för bensin och diesel

Regeringskansliet har skickat ut ett förslag till lag om reduktionsplikt på remiss<sup>4</sup>. Om lagen blir beslutad träder den i kraft sommaren 2018. Reduktionsplikten syftar till att minska utsläppen av växthusgaser för bensin och diesel som levereras till den svenska marknaden. I reduktionsplikten föreslås minskningen av växthusgasutsläpp beräknas som kvoten mellan det faktiska drivmedlets klimatpåverkan i livscykelperspektiv och den specifika fossila motsvarighetens klimatpåverkan<sup>5</sup>. På så sätt skiljer sig förslaget från den metodik som anges i bränslekvalitetsdirektivet.

Uppfyllandet av reduktionsplikten ska ske för totala leveranser av bensin och diesel per kalenderår. Det kommer därför att vara möjligt för leverantörer att saluföra olika typer av bensin och diesel med olika andelar förnybart och växthusgasutsläpp. Miljöinformation om drivmedel kan därför ha en betydelse även om en reduktionsplikt införs.

Förslaget belyser också vikten av att inte öka den administrativa bördan för branschen och föreslår därför att reduktionsplikten baseras på befintlig rapportering<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Promemorian: Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och diesel, 2017

<sup>5</sup> Det vill säga normalvärdet för bensin respektive diesel, inte en gemensam baslinje för alla fossila drivmedel.

<sup>6</sup> Enligt hållbarhetslagen och drivmedelslagen.

## 4 Förslag till utformning av ett krav på miljöinformation om drivmedel

Energimyndigheten föreslår att det införs ett krav på drivmedelsleverantörer att tillhandahålla miljöinformation om samtliga saluförda drivmedel till konsument. Informationen mot konsument ska vara lätt att tillgå och det ska tydligt framgå vilket drivmedel informationen avser. Energimyndigheten föreslår att miljöinformationen ska baseras på de uppgifter som idag rapporteras enligt drivmedelslagen. Energimyndigheten föreslår att leverantörerna årligen rapporterar uppgifter om samtliga saluförda drivmedel, idag rapporteras uppgifter för de drivmedelskvaliteter som är specificerade enligt drivmedelslagen. För att minska den administrativa bördan bör miljöinformationen samordnas med infrastrukturdirektivets kommande obligatoriska märkning där det är tillämpligt. De leverantörer som omfattas av kravet är samma som omfattas av drivmedelslagen, vilka är leverantörer som för drivmedel över skattepunkten för användning av annan part. Leverantörer som har ett eget skatteupplag och för drivmedlet över skattepunkten med avsikt att själva använda drivmedlet omfattas inte. Det kan exempelvis vara drivmedel för användning inom en gruva eller fabrik. Leverantörer som tillhandahåller drivmedel till annan part men inte själva är rapporteringsskyldiga enligt drivmedelslagen kommer att omfattas av informationskravet. De drivmedel som omfattas föreslås vara samma som omfattas av drivmedelslagen. Vilket avser samtliga drivmedelskvaliteter och alternativa drivmedel inklusive el.

### 4.1 Principer om massbalans

Den årliga rapporteringen enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen bygger på principer om massbalans. Det innebär att den information som årligen rapporteras bygger på hur varje leverantörs totala försäljning av drivmedel sett ut under det föregående året. Enligt massbalansprincipen ska leverantörer kunna påvisa att en volym av ett drivmedel med särskilda egenskaper som levererats ut motsvaras av en minst lika stor volym som levererats in under ett kalenderår. Uppfyllande av massbalansen innebär att inte mer mängd drivmedel med särskilda egenskaper har tagits ut ur leverantörens system än vad som har tillförts. Massbalansen gäller nationellt. De fyra stora drivmedelsbolagen samarbetar genom ett varulånsystem för standardprodukter. Depåsamarbetet tillåter att de hämtar drivmedel av varandra och delar på de befintliga depåer som finns idag. Drivmedelsbolagen har i genomsnitt fem depåer var, och kan alltså dela på 20 depåer genom samarbetet. I slutet av varje månad stäms skyldigheterna mellan bolagen av, de fossila drivmedlen kan kvittas direkt medan biodrivmedlen återlämnas till varandra. Utan samarbetet skulle drivmedelsbolagen behöva återgå till att driva fler egna depåer för att kunna distribuera till hela landet. För leverantörer av fordonsgas tillämpas grön gas-principen vilket innebär att den skattskyldige ska visa att inköpt mängd

biogas (med ursprung biomassa) motsvarar den mängd gas som förbrukats eller sålts vidare. Grön-gas principen liknar det för handel med ursprungsmärkt el. Ett informationskrav bör inte utformas så att det ställer krav på rapportering av uppgifter utan att beakta massbalansen, eftersom detta skulle försvåra den effektiva hanteringen av drivmedelsdepåer och gasnät.

Rapporteringen enligt drivmedelslagen innebär att olika råvaror och uppgifter om ursprung för ett drivmedel, blir ett årsmedelvärde över hela året levererat över hela landet. Avseende uppgifter som har med ett drivmedels fysikaliska egenskaper och kemiska innehåll finns inte samma möjlighet att använda massbalansprincip, beroende på att specifikationer för bensin och diesel är tvingande enligt drivmedelslagen. För övriga kvaliteter råder branschöverenskommelser. Enligt drivmedelslagen är det möjligt att blanda in upp till 10 volymprocent etanol i bensin samt upp till 7 volymprocent FAME i dieselbränsle. Däremot kan halten syntetisk bensin eller diesel (HVO) variera mycket, eftersom det inom en rimlig halt inte påverkar de fysikaliska egenskaperna som drivmedlet ska uppfylla enligt standarden. Halten HVO kan alltså variera stort mellan leveranser men räknas ut och rapporteras som ett medelvärde över året.

## 4.2 Underlag till miljöinformationen

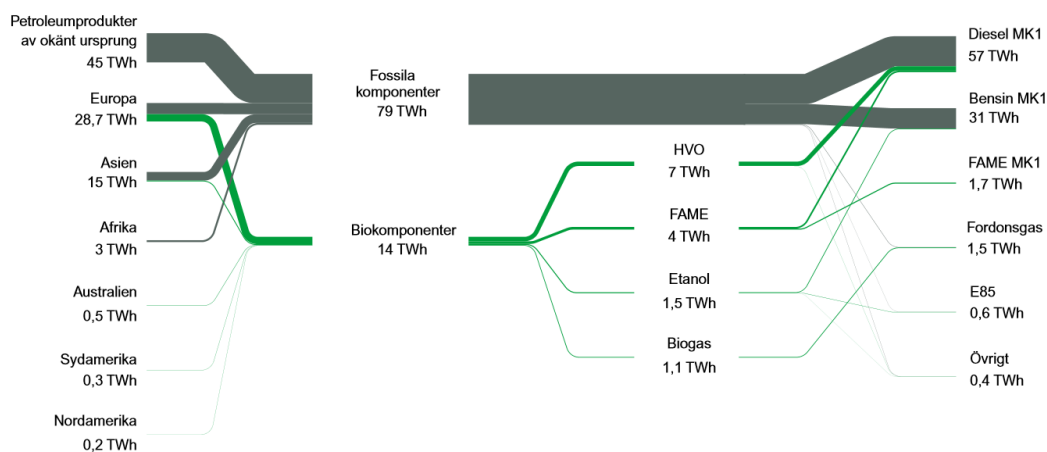
Informationen som ligger till grund för märkningen ska inte påtagligt öka den administrativa bördan för drivmedelsleverantörerna och de som tillhandahåller drivmedel mot konsument. Därför bör de uppgifter som redan idag rapporteras enligt drivmedelslagen utgöra underlag för informationen mot konsument. Den rapporteringen sker årligen till Energimyndigheten som sedan räknar ut växthusgasutsläppen för varje leverantörs totala leverans av drivmedel under året. För att kunna använda uppgifterna som underlag för miljöinformationen bör företagen även redovisa information om varje enskilt salufört drivmedels klimatpåverkan. Det innebär att Energimyndigheten även ska räkna ut växthusgasutsläppen för varje enskilt drivmedel en leverantör rapporterat utöver att räkna ut utsläppen för den totala mängden levererade drivmedel. Som rapporteringen är utformad idag så rapporterar leverantörer uppgifter för varje enskild drivmedelskvalitet som är specificerad enligt drivmedelslagen. Istället ska leverantörerna vid rapportering särredovisa uppgifter för alla sina saluförda drivmedel, inklusive de som faller inom en specifikation enligt drivmedelslagen. Det kan exempelvis vara en diesel med en högre inblandning av HVO. Drivmedlet ska rapporteras under det namn som drivmedlet saluförs mot konsument.

För el levererat som drivmedel föreslås att om leverantörer kan visa, med hjälp av ursprungsgarantier, att viss produktionsmix av el har levererats så ska växthusgasutsläppen beräknas utifrån den. El som har levererats utan ursprungsgarantier föreslås växthusgasutsläppen beräknas enligt en för året bestämd nationell profil beräknad i livscykelperspektiv, med hänsyn tagen till import, export och sådan el som sålts med ursprungsgarantier för el.

Rapportering av uppgifter för varje salufört drivmedel krävs för att miljöinformationen ska kunna harmonisera med infrastrukturdirektivets kommande obligatoriska märkning i syfte att tydliggöra vilka typer av drivmedel som fordonen är typgodkända mot. Ett exempel, om en leverantör saluför en E5 bensin och en E10 bensin under året och rapporterar uppgifter för sin totala försäljning av bensin enligt kravet på miljöinformation. Miljöinformationen mot konsument kommer att bestå av ett medelvärde av leverantörens försäljning av E5 och E10. Då andelen förnybart kommer att anges på miljöinformationen så kan andelen förnybart komma att bli högre än 5 volymprocent på märkningen av en pump med E5. Energimyndigheten rekommenderar därför att en särredovisning av saluförda drivmedel sker samt att vid en eventuell märkning vid pump ska eventuell standard enligt infrastrukturdirektivet anges på märket där det är tillämpligt.

#### 4.2.1 Uppgifter om råvaror och ursprung

Då uppgifterna som utgör underlag till miljöinformationen rapporteras på årsbasis kan ett drivmedel komma att innehålla många olika råvaror med olika ursprung under ett år. Massbalansprincipen innebär att leverantörerna inte kan garantera att ett drivmedel rent fysiskt innehåller specifika råvaror då möjligheten finns att allokera råvaror till drivmedel som exporteras och de mängderna kommer då inte att rapporteras till Energimyndigheten. De råvaror som allokeras till drivmedel som används inom landet kommer att fördelas ut på respektive raffinaderis produktion över hela året.



**Figur 1. Import av råvaror till drivmedel som levererats i Sverige under 2015. Viss statistisk differens förekommer, därför överensstämmer inte summan av levererade drivmedel (till höger i diagrammet) helt med summan av ingående komponenter<sup>7</sup>.**

<sup>7</sup> Energimyndigheten 2016. Drivmedel och bibränslen 2015, Mängder, komponenter och ursprung rapporterade i enlighet med drivmedelslagen och hållbarhetslagen. ER2016:12

Enligt drivmedelslagen rapporteras information om det geografiska ursprunget för fossila- och biogena råvaror, i de fall råvarorna har importerats till Sverige, se Figur 1. Om en redan raffinerad biogen produkt importerats så ingår även uppgifter om vilken anläggning eller raffinaderi som produkten har bearbetats i. Vid import av en raffinerad fossil produkt så anges enbart uppgifter om vilken anläggning produkten raffinerades vid. I det fallet kan det geografiska ursprunget för den fossila råvaran som produkten framställts av inte anges. I tabell 1 redovisas hur stor andel av de fossila komponenterna som importerats som raffinerad produkt. Vidare ingår uppgifter om vilken typ av råvara som hanteras, för fossila råvaror anges vilken typ av råolja och för biogena råvaror vilken råvara det avser. För en informationsplikt föreslår energimyndigheten att båda uppgifterna inkluderas.

**Tabell 1. Andel (GWh/GWh) av de fossila komponenterna som raffinerats i Sverige respektive importerats som redan raffinerad produkt<sup>8</sup>.**

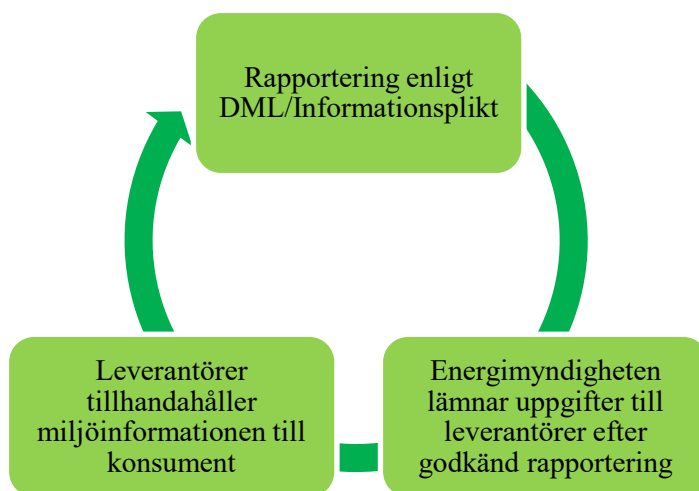
	Importerad raffinerad produkt	Fossil komponent importerad som råolja
2012	59 %	41 %
2013	52 %	48 %
2014	47 %	53 %
2015	60 %	40 %
	<i>varav 12 % av totalen är raffinerad i Sverige</i>	

### 4.3 Möjlighet att informera om nya drivmedel som sätts på marknaden under året

Då rapporteringen enligt drivmedelslagen sker på årsbasis så kommer miljöinformationen mot konsument baseras på rapporterade och av Energimyndigheten redan kontrollerade uppgifter för föregående års försäljning av drivmedel (Figur 2). Om en drivmedelsleverantör sätter ett nytt drivmedel på marknaden under året så kommer det då inte finnas någon miljöinformation att tillhandahålla mot konsument då drivmedlet ännu inte har rapporterats till tillsynsmyndigheten. För att möjliggöra för leverantörerna att informera om växthusgasutsläppen för nya drivmedel så förslås att beräkningsmetoden för att räkna ut växthusgasutsläpp tillgängliggörs för leverantörerna via Energimyndighetens hemsida. En leverantör kan då informera konsumenten om växthusgasutsläppen från det nya drivmedlet enligt samma beräkningsmetod som för de redan rapporterade drivmedlen. Leverantören rapporterar sedan samtliga uppgifter för drivmedlet vid årets slut. I detta fall kommer det inte vara möjligt att

<sup>8</sup> Energimyndigheten 2016. Drivmedel och biobränslen 2015, Mängder, komponenter och ursprung rapporterade i enlighet med drivmedelslagen och hållbarhetslagen. ER2016:12

redovisa uppgifter om ingående råvaror och dess ursprung utan enbart växthusgasutsläpp samt fossil och förnybar andel.



**Figur 2. Information om drivmedel enligt föregående års rapportering**



## 5 Information mot konsument

Miljöinformationen om drivmedel kan presenteras på olika sätt mot konsumenterna. Det kan ske via en märkning vid själva pumpen eller på tankstationen alternativt via leverantörernas hemsidor eller applikationer i smarta telefoner. Kombinationer av olika typer av informationsmedier kan vara att föredra då det kan finnas begränsningar i vilken detaljeringsgrad som miljöinformationen kan presenteras på i vissa typer av medier. Det kan exempelvis vara svårt att rent utrymmesmässigt presentera all ingående information om ett drivmedels råvaror och dess ursprung via en märkning vid pumpen, det kan vara bättre lämpat att informera om via en hemsida eller via app. Den information som är mest lämpad att presentera på en märkning vid en pump är information om drivmedlets växthusgasutsläpp då det är en parameter som kan möjliggöra för konsumenten att jämföra mellan olika drivmedel exempelvis via en kategorisering eller skala liknande den för energimärkning av energirelaterade produkter.

Energimyndigheten föreslår att informationen om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp samt ingående råvaror och ursprung i första hand ska tillgängliggöras för konsumenter via leverantörernas hemsidor. Om det även ska införas en märkning vid pump bör huvudsyftet vara att ange drivmedlens växthusgasutsläpp per energienhet med en tydlig hänvisning till leverantörens hemsida där den fullständiga informationen om råvaror och ursprung finns att tillgå. Det bör tydligt framgå att informationen är baserad på leverantörens totala försäljning av det aktuella drivmedlet under föregående år. Märket bör ange drivmedlets namn, drivmedelsbolag, växthusgasutsläpp per energienhet, standard enligt infrastrukturdirektivet samt andel förnybart.

Som ett ytterligare stöd till konsumenter bör information om växthusgasutsläpp per km för respektive motoralternativ tillhandahållas för olika typer av drivmedel. Diesel- och elmotorns högre verkningsgrad gör en väsentlig skillnad vad avser växthusgasutsläppen per fordon. Här föreslås Konsumentverkets hemsida Bilsva alternativt Hallå konsument utvecklas med information om växthusgasutsläpp per km för olika fordonsmodeller och olika drivmedel.

### 5.1 Energimärkning av produkter

Energimärkningsdirektivet<sup>9</sup> syftar till att synliggöra produkters energianvändning och underlätta för konsumenter som vill göra energismarta val. Energimärkningen är obligatorisk för de produktgrupper som är reglerade och är gemensam för EU-länderna. Energimärkningsdirektivet är infört i svensk lagstiftning i lag

---

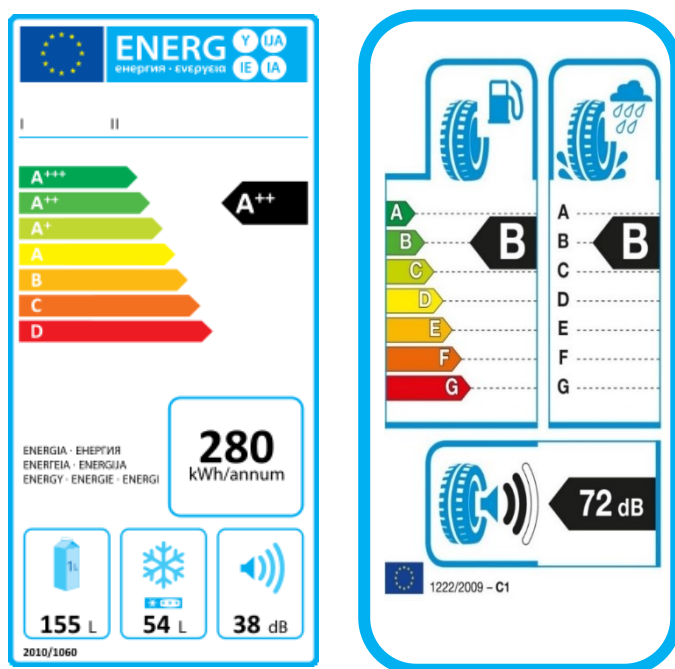
<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/30/EU om märkning och standardiserad produktinformation som anger energirelaterade produkters användning av energi och andra resurser

(2011:721) om märkning av energirelaterade produkter. Med stöd av lagstiftningen och de beslutade produktförfordningarna utövar Energimyndigheten marknads kontroll genom att kontrollera produkter som finns på den svenska marknaden.

Direktivet är ett ramdirektiv, vilket innebär att direktivet sätter ramar för hur krav ska tas fram och vad som kan regleras. För varje utvald produktgrupp tar EU-kommissionen fram en specifik produktförfordning. EU-kommissionen gör urvalet för vilka produkter som ska energimärkas utifrån produktgruppens besparingspotential. I produktförfordningen beskrivs när kraven börjar gälla och hur mätningar och kontroll ska gå till. Ett direktiv måste implementeras för att bli gällande svensk lag medan en förordning blir direkt gällande lag inom hela EU, och då även i Sverige. Notera energimärkningsdirektivet, dvs ramverket, kommer att ersättas av en förordning av rådet och parlamentet under 2017.

## 5.2 Energimärkningens utformning

Energimärkningsskalan går från G till A från start, med färgskalan rätt till grönt, där grönt visar det energieffektivaste valet. Det fanns möjlighet att utöka de högre klasserna med A+, A++ och A+++ om behov fanns, men den möjligheten kommer att försvinna i o med den nya energimärkningsförfordningen träder i kraft. Märkningen gör det lätt att jämföra olika modeller och fabrikat och visar även andra viktiga egenskaper som bildstorlek på tv-apparater, volym på kylar och frysar, kapacitet för tvättmaskiner och diskmaskiner eller våtgrepp och buller för däck (figur 3).



Figur 3. Exempel på energimärkning av kylar/frysar och däck.

Utformningen av själva märket är mycket viktig. Enligt erfarenheter från framtagandet av energimärkningen för energirelaterade produkter ska en bra märkning av en produkt vara<sup>10</sup>:

- Lätt att förstå
- Framträdande
- Motiverande
- Igenkännbar

Energimärkningens utformning bygger på mnemonik (minneskonst). Mnemoniks är märken eller mönster som översätter information till en form som den mänskliga hjärnan lättare kan ta till sig och minnas. Energimärkningen har tre stycken mnemoniks, bokstavskategorier A-G (eller A+++ till D), sju stycken staplar från kort till lång samt en färgkod från grön till röd. Varje mnemonik hjälper till i rankningen av produktens energianvändning och tillsammans förstärker de budskapet mot konsumenten.

Även vid användning av mnemonik så är det viktigt att inte inkludera för mycket information på en märkning mot konsument. Det måste även vara klart vilken parameter som är huvudparametern om flera olika aspekter på en produkts miljöpåverkan ska redovisas på samma märke. En kategorisering av en miljöaspekt är att föredra framför att använda faktiska värden. Alltför tekniska termer bör undvikas, exempelvis är "klimatpåverkan" att föredra framför koldioxidekvivalenter.

### **5.3 Utformning av en märkning av drivmedel vid pump**

Om en märkning av drivmedel vid pump ska införas bör den utformas så att informationen är lätt för konsumenten att ta till sig och möjliggör en jämförbarhet mellan drivmedel. Hur mycket information som är möjligt att presentera vid pumpfundamenten är begränsat och varierar mellan leverantörer, se exempel nedan (figur 4). I och med införandet av infrastrukturdirektivets obligatoriska märkning så kommer utrymmet att bli än mer begränsat. Huvudsyftet bör vara att ange drivmedlens växthusgasutsläpp per energienhet. Det bör tydligt framgå att informationen är baserad på leverantörens totala försäljning av det aktuella drivmedlet under föregående år. Märket bör ange drivmedlets namn, drivmedelsbolag, växthusgasutsläpp per energienhet, standard enligt infrastrukturdirektivet samt andel fossila- respektive förnybara komponenter. Uppgifter om råvaror och ursprung bör redovisas på leverantörernas hemsidor med en tydlig hänvisning.

---

<sup>10</sup> Ecofys (2014) Evaluation of the Energy Labelling Directive and specific aspects of the Ecodesign Directive ENER/C3/2012-523



Figur 4. Exempel på pumpfundament

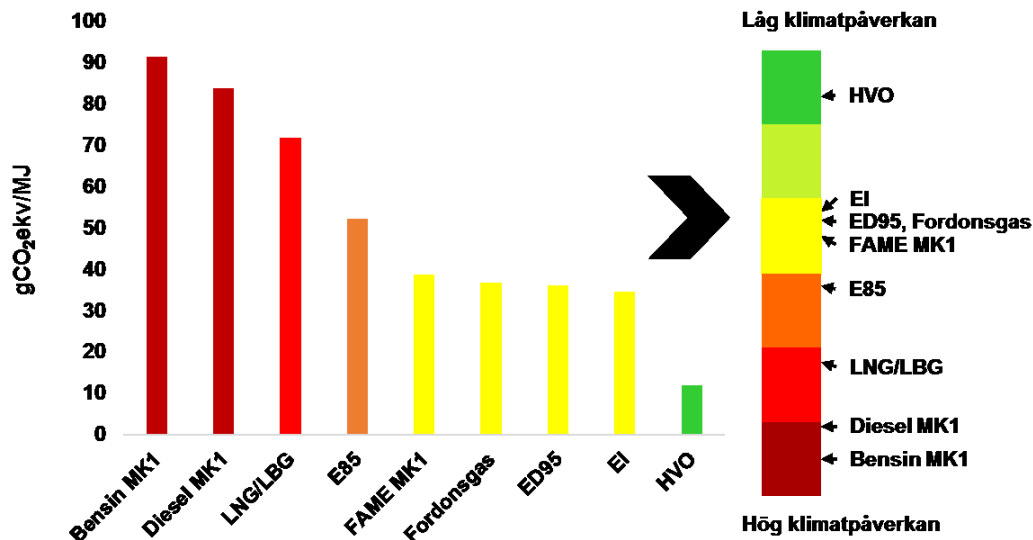
### 5.3.1 Redovisning av växthusgasutsläpp

Utifrån erfarenheter från energimärkningen så är någon form av skala eller kategorisering att föredra framför att enbart redovisa det faktiska utsläppsvärdet. Detta i syfte att underlätta konsumentens förståelse och möjlighet att enkelt göra jämförelser mellan drivmedel vad gäller växthusgasutsläppen. I Figur 4 ges ett exempel på hur årsmedelvärden av växthusgasutsläpp för totala mängder sålda drivmedel i Sverige under 2015 hamnar på en skala från låg- till hög klimatpåverkan. Årsmedelvärdena av växthusgasutsläpp för olika drivmedel kan variera från år till år, beroende på klimatprestandan hos de råvaror som ingår.

Om syftet med märkningen även ska påverka leverantörerna i att utveckla drivmedel med en lägre utsläppsvärden så är en kategorisering att föredra. Erfarenheter från energimärkningen har visat att producenter utvecklar nya produkter i syfte att hamna i en bättre kategori<sup>11</sup>. Enligt den beslutade energimärkningsförordningen så kan en EU-medlemsstat i sin nationella lagstiftning använda en märkning som liknar energimärkningen för drivmedel då produkten inte omfattas av en förordning under energimärkningsramverket.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Ecofys (2014) Evaluation of the Energy Labelling Directive and specific aspects of the Ecodesign Directive ENER/C3/2012-523

<sup>12</sup> Se artikel 6 i: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL setting a framework for energy efficiency labelling and repealing Directive 2010/30/EU - Analysis of the final compromise text with a view to agreement.



Figur 4. Exempel på hur årsmedelvärden 2015 av växthusgasutsläpp i gCO<sub>2</sub>ekv/MJ från den totala leveransen av olika drivmedelskvaliteter i Sverige hamnar på en skala från hög till låg klimatpåverkan<sup>13</sup>.

### 5.3.2 Redovisning av råvaror och ursprung

Redovisning av råvaror och ursprungsland föreslås ske på leverantörernas hemsidor. Då uppgifterna som utgör underlag till informationen rapporteras på årsbasis så kan ett drivmedel komma att innehålla många olika råvaror med olika ursprung under ett år. Det är inte möjligt att lista alla ingående råvaror och deras ursprung vid en märkning vid pump. I det fallet skulle enbart de största ingående andelarna kunna anges vid märket på pumpen med en hänvisning om var den fullständiga informationen om ursprung och råvaror finns att tillgå.

Palmolja eller restprodukter från palmoljaindustrin (PFAD) förekommer som råvaror i HVO. Odling av palmolja kan orsaka negativa miljökonsekvenser i ursprungsländerna, bland annat genom skövling av tropisk regnskog. Enligt hållbarhetslagen så är certifierad palmolja klassad som hållbar och PFAD klassas i dagsläget som en restprodukt<sup>14</sup> enligt hållbarhetslagen. Det kan dock finnas skäl att undvika all användning av palmolja, då en ökad efterfrågan på palmolja produkter även certifierade kan bidra till en ökning av den totala produktionen av palmolja. Ett sätt skulle vara att leverantörerna skulle tvingas ange om deras produkter innehåller palmolja eller ej vid en märkning vid pumpen. Utredningen har övervägt detta men kom fram till att det är problematiskt att peka ut en specifik råvara som inte på något sätt är förbjuden och även klassas som hållbar enligt hållbarhetslagen. De eventuella problemen med palmoljan bör ses över i annan lagstiftning. Dock kommer konsumenter få information om

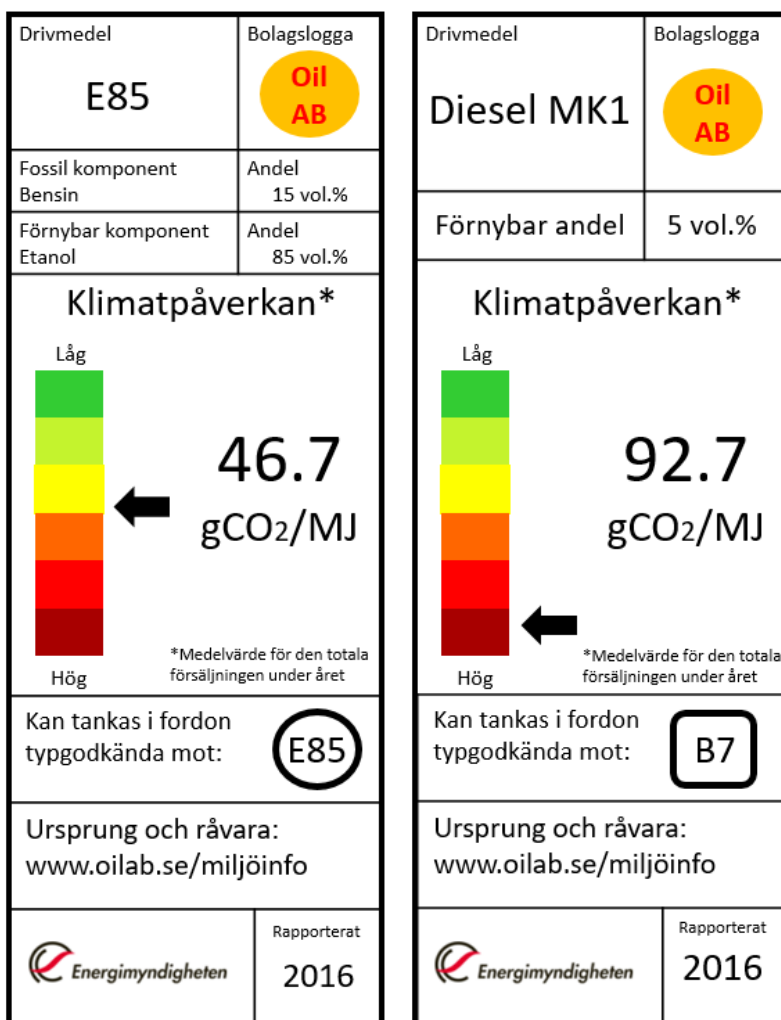
<sup>13</sup> Energimyndigheten 2016. Drivmedel och biobränslen 2015, Mängder, komponenter och ursprung rapporterade i enlighet med drivmedelslagen och hållbarhetslagen. ER2016:12

<sup>14</sup> PFAD kan komma att klassas annorlunda enligt förslag i Promemorian: Genomförande av ändringar i direktivet om förnybar energi – ILUC, 2017.

drivmedlet innehåller palmolja eller PFAD via leverantörernas hemsidor där den fullständiga informationen om ursprung och råvaror finns.

### 5.3.3 Exempel på märkning vid pump

I figur 5 ges två exempel på hur en märkning vid pump skulle kunna utformas. Märket bör ange drivmedlets namn, drivmedelsbolag, växthusgasutsläpp per energienhet samt standard enligt infrastrukturdirektivet. Märket bör även ange den förnybara andelen antingen genom att ange hur stor andel förnybart drivmedlet innehåller eller genom att specificera de förnybara och fossila komponenterna och deras andelar. Uppgifter om råvaror och ursprung bör redovisas på leverantörernas hemsidor med en tydlig hänvisning på märket vid pump. Det bör även framgå för vilket år uppgifterna är rapporterade. Om en märkning vid pump ska införas måste märkningen först testas mot konsument för att säkerställa att konsumenten uppfattar den korrekt.



Figur 5. Exempel på utformning av märkning av drivmedel vid pump.

## **5.4 Information via leverantörernas hemsidor**

Energimyndigheten föreslår att den fullständiga informationen om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp samt ingående råvaror och ursprung ska tillgängliggöras för konsumenter via leverantörernas hemsidor. Om en märkning vid pump införs så bör det finnas en tydlig hänvisning på märkningen till var den fullständiga informationen finns att tillgå. Energimyndigheten föreslås få bemyndigande att utfärda föreskrifter för hur informationen på hemsidorna ska vara utformad.

## **5.5 Ytterligare konsumentinformation**

Som ett ytterligare komplement kan information om växthusgasutsläppen per km för olika motoralternativ redovisas. Diesel- och elmotorns högre verkningsgrad gör en väsentlig skillnad vad avser växthusgasutsläpp per körd kilometer. Här skulle Konsumentverkets hemsida Bilsva eller Hallå Konsument kunna utvecklas med växthusgasutsläpp per km för olika fordonsmodeller och för olika typer av drivmedel. Dieslbilar kan ju exempelvis köras på diesel med en hög inblandning av HVO, vilket betydligt minskar växthusgasutsläppen per körd kilometer.

## 6 Författningsförslag

Energimyndigheten föreslår att följande skrivning läggs till i Drivmedelslagen:

*20 a § En drivmedelsleverantör, eller annan som tillhandahåller drivmedel, ska informera konsumenter om varje drivmedels utsläpp av växthusgaser, råvaror och ursprung. Informationen ska baseras på uppgifter som lämnats enligt 20 §.*

Samt i bemyndigande till lag och förordning lägga till följande:

*22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten enligt 20 a § att informera konsumenter.*

### 6.1 Föreskrifter

Energimyndigheten föreslås få bemyndigande att utfärda föreskrifter för kravet på miljöinformation. Föreskrifterna ska innehålla följande:

#### 6.1.1 Rapportering

Som rapporteringen enligt drivmedelslagen är utformad idag så rapporterar leverantörer uppgifter för varje enskild drivmedelskvalitet som är specificerad enligt drivmedelslagen. Istället bör leverantörerna särredovisa uppgifter för saluförda drivmedel som faller inom en specifikation enligt drivmedelslagen. Hur Energimyndigheten ska lämna informationen till leverantörerna efter godkänd rapportering.

#### 6.1.2 Hur informationen mot konsument ska utformas

Energimyndigheten förskriver hur informationen mot konsument ska utformas och vad som ska informeras om. Energimyndigheten får föreskriva om när informationen ska uppdateras baserat på senaste rapportering.



## 7 Bedömning av effekterna av att införa ett informationskrav

### 7.1 Konsumenter

Ett krav på att drivmedelsleverantörerna att tillhandahålla miljöinformation kan ge en ökad kunskap om olika drivmedels klimat- och miljöpåverkan vilket i sin tur kan påverka konsumenter att välja drivmedel på marknaden med mindre negativ påverkan på miljön. Konsumentens val av drivmedel beror till stor del på vilken typ av fordon konsumenten äger. Vissa konsumenter kommer få en större möjlighet att kunna välja att minska sin klimatpåverkan på grund av miljöinformationen än andra. Ägare av dieslbilar kan ha en större valmöjlighet än de som äger en äldre bensinbil. Det är av vikt att det även informeras om hur viktigt valet av fordon är avseende klimat- och miljöpåverkan. En ökad kunskap om olika drivmedels klimat- och miljöpåverkan kan på sikt påverka konsumenters val av fordon. Införandet av ett krav på informationsmärkning innebär även att alla leverantörer kommer att använda en enhetlig beräkningsmetod vilket kommer att underlätta för konsumenten att göra jämförelser. Det är dock av vikt att få konsumenten att förstå hur drivmedel distribueras och få en acceptans för att principer för massbalans tillämpas vilket liknar systemet med ursprungsmärkning av el.

Införandet av en enhetlig beräkningsmetod kommer vara till stor nytta i försäljning mellan företag och särskilt vid upphandling i offentlig sektor. Idag förekommer att leverantörer använder olika beräkningsmetoder för att redovisa växthusgasutsläpp vilket kan göra det svårt för upphandlare att jämföra mellan olika leverantörer.

### 7.2 Drivmedelsleverantörer

I Sverige finns ett 15-tal drivmedelsleverantörer med 2760<sup>15</sup> tankstationer. Fyra drivmedelsleverantörer dominerar den svenska marknaden: Preem, Circle K, OKQ8 och St1. Preem och St1 har egna raffinaderier i Sverige där de producerar oljeprodukter inklusive bensin och diesel.

Ett införande av ett informationskrav kommer att innebära att alla drivmedelsleverantörer kommer att använda samma beräkningsmetod för att redovisa uppgifter om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp mot konsument. Det kommer att bidra med en tydlighet kring hur växthusgasutsläpp ska beräknas och redovisas. En ökad informationsspridning och synliggörande av miljöpåverkan från drivmedel har även potential att påverka vilka drivmedel som

---

<sup>15</sup> Till detta kommer ett antal stationer som inte tillhör en etablerad försäljningskedja. Någon samlad statistik finns inte för dessa men SPBI bedömer att de uppgår till ett par hundra totalt. De är oftast etablerade i landsbygd och mindre samhällen. Källa SPBI

leverantörer saluför. Drivmedelsleverantörernas initiativ till bättre miljöprestanda kommer genom en obligatorisk informationsmärkning bli synliggjort på ett annat sätt än tidigare, vilket kan öka drivkraften från aktörerna att erbjuda drivmedel som har lägre miljö och klimatpåverkan

Då rapportering av uppgifterna till informationsplikten bygger på samma system för rapportering enligt drivmedelslagen bedöms inte den administrativa bördan för rapportering enligt informationskravet öka för leverantörerna.

Hur leverantörerna ska tillhandahålla miljöinformationen mot konsument kommer att påverka kostnaderna och den administrativa bördan för leverantörerna. Om informationen enbart ska tillhandahållas via leverantörernas hemsidor så bedöms kostnaderna och den administrativa bördan bli liten. Om märkningen även ska ske vid pump så bedöms kostnaderna och den administrativa bördan öka betydligt. Om man antar att ett större drivmedelsbolag har cirka 500 tankstationer där det i genomsnitt finns fyra pumpfundament med 4 saluförda drivmedel per fundament så innebär det att ca 16 000 märkningar ska administreras årligen.

### **7.3 Tillsynsmyndigheten**

Den administrativa bördan för Energimyndigheten kommer att öka initialt då införandet av ett informationskrav kommer att kräva vissa förändringar i rapporteringssystemet, på grund av att leverantörerna ska rapportera sina saluförda drivmedel separat. Energimyndigheten är även ansvarig för att kontrollera och administrera de rapporter som kommer utgöra underlag för miljöinformationen vilket kommer kräva mer tid på grund av ökad komplexitet. Om en märkning vid pump ska införas kommer det att kräva resurser från Energimyndigheten initialt i att utforma, testa och sedan administrera märkningen. Att enbart informera via hemsidor bedöms kräva mindre resurser.

Tillsyn över att leverantörerna tillhandahåller informationen på korrekt sätt kommer kräva ytterligare resurser från Energimyndigheten. Hur omfattande beror på hur informationen ska tillhandahållas. Att utöva tillsyn över att leverantörerna redovisar korrekt information på deras hemsidor bedöms inte ta särskilt stora resurser i anspråk. Vid en eventuell märkning vid pump bör tillsynen ske via stickprov och om möjligt samordnas med annan tillsyn enligt drivmedelslagen alternativt det kommande infrastrukturdirektivet för att minska den administrativa bördan för tillsynsmyndigheten.