

Energisystem
Henrik Wingfors, 08-677 26 73
henrik.wingfors@energiforetagen.se

Svar på remisserna förslag om föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel (diariernr 2018-017282) och förslag om ändring av Statens Energimyndighets föreskrifter (2017:3) om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen (diariernr 2020-011879)

Inledning

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen — till nytta för alla.

Vi tackar för möjligheten att få lämna remissvar.

Våra synpunkter

Det två remisserna bör ses i en helhet och därför lämnas ett gemensamt svar. Våra synpunkter avser främst förslag om föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel.

Generellt

Det finns stora klimatvinster med en transportsektor som i ökande grad använder el, vätgas och biodrivmedel. Energiföretagen Sverige förutser en kraftigt ökad elanvändning fram till 2045, dels beroende på teknisk utveckling inom transportsektorn och industrin, dels för att det är ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att minska klimatutsläppen när fossila bränslen ersätts. Vi räknar med en årlig svensk elanvändning på uppemot 190 TWh. För att klara det krävs stora investeringar i både elproduktion och elnät.

Särskilt om el i transportsektorn

Generellt vill vi framföra att el som drivmedel inte är något nytt. El som överförs till elbilsbatteriet via laddstationer vid tankstationen, blir del av en redan existerande elmarknad som byggts upp och utvecklats i över 100 år. I stort sett samma torde gälla för marknaden för flytande drivmedel som också har ett hundratal år på nacken.

På elmarknaden, som givetvis har sina utmaningar och som ständigt utvecklas, så säljs el i kilowattimmar (kWh). På konsumentens fakturor står det angivet hur många kWh som använts den senaste månaden och det är priset på dessa tillsammans med miljöargument som oftast används i marknadsföringen från elhandlare. På elmarknaden är kWh är den etablerade mättenheten.

Biltillverkarna använder WLTP (Worldwide Harmonized Light vehicles Test Procedure) för att beskriva hur långt en elbil kör på en laddning till exempel "Med en kapacitet på 52 kWh möjliggör batteriet i [bilmodell] en räckvidd på upp till 385 km".

Laddar konsumenten sin elbil hemma, kommer antalet kWh på hushållets elfaktura att öka. Enligt de flesta bedömare kommer de flesta kWh till elbilar att laddas hemma och där särskiljs inte elen till hushållet i övrigt från elen till laddboxen i garaget.

Laddar du på stan, till exempel i ett parkeringshus eller på en laddstation på en fristående parkering, mäts och debiteras konsumenten för det mesta för laddade kWh eller för laddtid. Det är heller inte ovanligt att elen ingår i priset för en hyrd parkeringsplats, där kunden betalar mer per månad än för en parkeringsplats utan laddmöjlighet.

Syftet med att ta upp dessa exempel, som inte är heltäckande, är att Energimyndighetens förslag för just laddel vid tankstationer landar i en konsumentvärld där redan vissa affärsmodeller och beteenden vunnit inträde. Elbilskonsumenterna laddar redan på många olika ställen, förutom där elbilen står parkerad över natten. Just när de laddar vid en tankstation kommer de att möta information om laddelen på ett helt nytt sätt, enligt förslaget.

I konsekvensutredningen framgår att man använt sig av en referensgrupp för att bl.a. testa av "etiketten" som just tankstationsägare ska använda. Det framgår inte vad referensgruppen tyckt.

Som vi förstår förslaget så omfattas endast tankstationer, inte till exempel en ICA-handlare som erbjuder laddel på parkeringen medan kunden handlar eller el på en separat snabbaddare som etablerats av en oberoende aktör, till exempel ett kommunalt energibolag som satt upp en snabbaddare vid motorvägsavfarten. Eller el som laddas medan man parkerat i ett parkeringshus.

Vår samlade bedömning är att det skulle skapa onödig förvirring att måttenheten som ska användas tillsammans med en pedagogisk färgskala är "gram koldioxidekvivalenter per megajoule" för laddel vid just en tankstation men ingen annanstans egentligen. Att denna (nya) enhet skulle vinna inträde på sikt på andra delar av den redan etablerade laddmarknaden, bedömer vi som osannolikt och föreslår att kWh används även på laddel från tankstationer.

Hur elens klimat/miljöpåverkan redovisas

Om Energimyndigheten accepterar att kWh används vid tankstationen uppkommer nästa fråga, dvs hur tankstationsägaren ska kunna härleda elens klimat/miljöpåverkan på dels ett rättvisande sätt, dels på ett sätt som konsumenten lätt kan förstå.

Givetvis kan vi förstå att det förefaller logiskt, som förslaget lyder, för att underlätta jämförelser mellan bränslen vid tanktillfället att använda samma enhet. Det måste dock sägas att de flesta bilar på marknaden ändå inte tillåter så många olika bränslen utan för det mesta ett (eller möjligen två för hybrider). Det betyder att den praktiska betydelsen av att kunna jämföra bränslens klimat/miljöeffekter inte är så användbar för konsumenten vid tanktillfället. Mer intressant är det sannolikt vid valet inför inköp av en bil.

Tankstationsägaren torde köpa in elen från sin elhandlare. Enligt 8 kap. 12 § ellagen (1997:857) ska elhandlare på eller i samband med fakturor lämna uppgift om varje energikällas andel av den genomsnittliga sammansättningen av energikällor. Detaljer om hur anges bland annat i [föreskrifter](#) från Energimarknadsinspektionen. Dessa uppgifter redovisas på fakturan i normalfallet.

Energimyndigheten anger att de bakomliggande EU-direktiven, nämligen bränslekvalitetsdirektivet, inte tillåter att elens klimat/miljöpåverkan redovisas på det sätt som denna påverkan redovisas för elmarknadens kunder i övrigt. Det betyder att för den lilla andelen el på elmarknaden som säljs på tankstationer för laddning ska ha ett helt eget system.

Det må vara en korrekt tolkning av den bakomliggande EU-lagstiftningen, men Energiföretagen utgår från att Energimyndigheten lyfter denna anomali i samtalen med EU-kommissionen i samband med att reglerna utvärderas.

Det torde underlätta för tankstationsägaren att kunna härleda den försålda laddelens klimat/miljöpåverkan till den redovisning som redan görs på den faktura som elen som köpts in för vidare försäljning till laddkunden.

Vad som inte framgår av konsekvensutredningen är hur tankstationsägaren ska få fram värden på elen som säljs för laddning enligt förslaget. I tabellen på sid 15 står 13 för el. Varifrån hämtas denna siffra? Och kommer den att uppdateras (och en ny etikett ska sättas på laddstationen efter varje uppdatering)? Och för den tankstationsägare som besvärat sig med att köpa in ursprungsmärkt el, kan alltså inte tillgodogöra sig det miljövärdet vid marknadsföringen av ladddelen vid tankstationen? Det blir ett eget system som avviker mot hur el säljs till konsumenter på övriga elmarknaden.

Man kan också tänka sig att tankstationsägaren överför el från egna solceller eller köper el från en närliggande småskalig producent. Att då inte kunna marknadsföra denna el med låg klimat- och miljöpåverkan utan vara tvungen att använda ett standardiserat värde stimulerar inte den mångfald och riktning som energisystemet slagit in på.

Vi ifrågasätter inte att regler införs för att bidra till ökad medvetenhet om laddelens miljöpåverkan. Tvärtom är det bra med ökad konsumentmakt. Vad vi är måna om är att reglerna blir så enkla och lättbegripliga som möjligt och så långt det går att dessa nya regler ligger i linje med hur el marknadsförs, distribueras och säljs på den övriga elmarknaden. Med det syftet, ber vi Energimyndigheten att överväga våra synpunkter.

Övriga synpunkter

Det noteras att det förefaller saknas meningar till exempel under avsnitt 5.1.2 i konsekvensutredningen i ärendet 2020-011879 vilket gör att läsaren frågar sig om fler avsnitt saknas och vad som står i dessa.

I övrigt så skulle vi vilja anmärka på den korta remisstiden. En knapp månad i maj, när det dessutom pågår en pandemi i samhället, gör att det är svårt för oss och våra medlemmar att fullständigt hinna förstå och analysera förslagen. Väl genomförda samråd brukar leda till bättre regler och slutligen bättre regelefterlevnad.

Stockholm som ovan



Pernilla Winnhed

verkställande direktör



Henrik Wingfors

Enhetschef