

Stockholm 2021-05-20

Infrastrukturdepartementet

Remiss av Förordning om ändring i förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen DNr: I2021/01346

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

Samla allt om hållbarhetskriterier i samma lagstiftning

Drivkraft Sverige anser att all information som berör hållbarhetskriterier skall samlas under samma lagstiftning. Det betyder att de regler som rör hållbarhet för t.ex. uppfyllnad av reduktionsplikten skall finnas i denna förordning. Det underlättar för aktörer att inte behöva studera flera relaterade lagstiftning som berör hållbarhetskriterierna.

Definition av restprodukter

I hållbarhetslagen finns en definition av restprodukter angiven i Lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen, SFS 2010:589, §2.

I förordningen om hållbarhetskriterier, SFS 2011:1088, §3a finns dessutom ytterligare en definition av restprodukter som är kopplad till ett ekonomiskt villkor. Denna infördes i syfte av att hindra att PFAD betraktades som restprodukt. Utöver PFAD drog den med sig några andra råvaror som det inte fanns något särskilt skäl att förhindra. I Regeringens proposition 2021/21:180, Reduktionsplikten för bensin och diesel – Kontrollstation 2019, föreslås att råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning inte bör få användas för uppfyllnad av reduktionsplikten. Det betyder att PFAD och palmolja inte får användas som råvara till biodrivmedel för att uppfylla reduktionsplikten. Denna bestämmelse hänvisar till EU:s delegerade förordning, 2019/807. I den delegerade förordningen finns ett undantag för produkter som är certifierat i enlighet med kriterierna i den delegerade förordningen för låg risk för indirekt markanvändning.

I denna remitterade förordning finns inte denna begränsning av biodrivmedel från råvaror med risk för indirekt ändrad användning som Regeringen i propositionen 2020/21:180, föreslår inte skall få användas för att uppfylla reduktionsplikten. Drivkraft Sverige anser att om det skall införas så skall det regleras i denna förordning där regelverket kring hållbarhetskriterier samlas. Då det anses vara en så viktig faktor för hållbarhet för reduktionsplikten hade den logiska placering av all lagstiftning som berör hållbarhetskriterierna samlats i en och samma lagstiftning såsom i förordningen om hållbarhetskriterier.

Konsekvensen, som inte nämns någonstans, blir då att man kan använda råvaror med hög risk för indirekt markanvändning till alla andra användningar, vilket främst

sannolikt omfattar höginblandade biodrivmedel, än till att uppfylla reduktionsplikten för bensin och diesel och troligen också för reduktionsplikten för flyget. Förordningen och föreskrifterna för reduktionsplikten har ännu inte remitterats/publicerats.

I den nu remitterade Hållbarhetsförordningen har Regeringen därför valt att behålla det ekonomiska villkoret för definitionen av restprodukter i §3a. Det innebär därför att det inte kommer att kunna frigöra att fler råvaror skulle kunna bli tillgängliga för produktion av biodrivmedel. Om regelverket hade samlat i denna förordning hade det ekonomiska villkoret kunnat tas bort. Exempel på sådana råvaror som i den förordningen tappade sin klassning som restprodukter var t.ex. teknisk majsolja och vissa fria fettsyror. Det skulle också bli lättare för aktörerna att bedöma om råvaran kan betraktas som en restprodukt eller inte om den inte behöver bedömas mot det ekonomiska kriteriet.

Ett möjligt hinder skulle kunna vara olika tidpunkter för ikraftträdande.

Begränsningen av att råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning föreslogs att träda i kraft den 1 januari 2022 och dessa ändringar i hållbarhetslagen föreslås träda i kraft 1 juli 2021. Det skulle potentiellt kunna innebära att PFAD åter blev betraktad som en restprodukt under 5 eller 6 månader under 2021. Drivkraft Sverige föreslår därför att en ändring av just denna del av hållbarhetsförordningen enligt ovan träder i kraft den 1 januari 2022.

Det framgår inte om denna tidsskillnad har någon inverkan på begränsningen av råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och om det betyder att Regeringen avser att föra in detta i denna förordning och samtidigt avveckla det ekonomiska villkoret för restprodukter vid en senare tidpunkt.

Drivkraft Sverige saknar även en konsekvensbeskrivning av om detta ekonomiska villkor även kommer att ha betydelse för andra råvaror som tidigare inte omfattats av hållbarhetskriterierna såsom t.ex. biobränslen.

Förhandsgodkännande av råvaror

I propositionen för reduktionsplikten, 2020/21:180 utgår konsekvensbeskrivningen ifrån att biodrivmedlen huvudsakligen kommer att vara producerade av avfall och restprodukter. Då klassificeringen av avfall och restprodukter kräver tolkning av hållbarhetsförordningens ekonomiska villkor föreslår Drivkraft Sverige att det införs en valfri möjlighet till ett förfarande med förhandsgodkännande av tillsynsmyndigheten för klassificering som avfall eller restprodukt. Drivkraft Sveriges medlemmar har varit i kontakt med Energimyndigheten som är tillsynsmyndighet för hållbarhetskriterier och efterfrågat riktlinjer om hur det ekonomiska villkoret skall tolkas och beräknas. Energimyndigheten har inte velat ta fram vägledning eller svarat på frågor om detta utan har hänvisat till att den bedömningen skall aktörerna göra själv. Detta skapar en stor osäkerhet om vilka råvaror som vid rapporteringen ändå måste bedömas av tillsynsmyndigheten.

En självklassificering av en råvara som avfall eller restprodukt av biodrivmedelsproducenterna som i efterhand vid rapporteringstillfället inte godkänns av tillsynsmyndigheten kan innebära att dessa biodrivmedel inte betraktas som avfall eller restprodukt alternativt inte kan anses vara hållbara. Det kan innebära krav på omräkning av GHG-prestandan och kanske också eventuellt underkännande av stora volymer biodrivmedel till följd av olika tolkningar av aktör och

tillsynsmyndighet. Detta är ett risktagande som kan bli mycket dyrbart för aktörerna om stora volymer biodrivmedel blir underkända. För att minska denna risk för en sådan exponering, som också kan utgöra ett hinder för nya råvaror till biodrivmedel, är ett förfarande med möjlighet till förhandsgodkännande ett sätt att minska denna risk.

Drivkraft Sverige yrkar fortsatt på att Energimyndigheten skall ges mandat i denna förordning att utveckla ett förhandsgranskningsförfarande för nya råvaror.

Johan G Andersson
VD

Ebba Tamm
Produkt- & Miljöexpert