

Infrastrukturdepartementet
Energienheten
Magnus Blümer
Björn Telenius

Stockholm 2020-01-31

Skriftliga synpunkter på Energimyndighetens utredning av vissa genomförandefrågor i det omarbetade förnybartdirektivet. ER 2019:28

SPBI har deltagit på remissmötet angående rubricerade utredning den 23 januari 2020 och lämnar följande skriftliga synpunkter.

Samråd med berörda branschorganisationer

I utredningen anges att samråd har skett med berörda branschorganisationer. På sidan 13 anges vilka som Energimyndigheten har samrått med.

SPBI kan konstatera att Energimyndigheten inte ansett att SPBI varit en s.k. berörd branschorganisation.

Eftersom det som är helt nytt i RED II är att hållbarhetskriterierna nu även omfattar biomassa har Energimyndigheten huvudsakligen samrått med branschorganisationer som uteslutande befattar sig med dessa råvaror. Dock kommer en hel del som berör biodrivmedel att uppdateras jämfört med RED I. Utöver detta har våra medlemsföretag aviserat att de avser att starta produktion av biodrivmedel med ursprung från biomassa och kan därmed anses vara en berörd branschorganisation. SPBI anser att det är olyckligt att inget samråd har skett med SPBI och deras medlemsföretag och anser att en hel del frågetecken hade kunnat redas ut om Energimyndigheten hade haft kontakt med SPBI.

SPBI anser att det oerhört viktigt att SPBI involveras i det fortsatta arbetet med att uppdatera lagar, förordningar, föreskrifter och vägledningar.

Kort remisstid

Inbjudan till remissmöte den 23 januari inkom den 10 januari. Efter mötet ges ytterligare 7 dagar för att inkomma med skriftliga synpunkter. Detta anser SPBI är ett kort remissförfarande och ger inte utrymme för att stämma synpunkterna med medlemsbolagen i tillräcklig omfattning. Det är inte heller en formell remiss då det kallas för skriftliga synpunkter. För att indikera hur tidtabellen såg ut kunde och hur rapporten avsågs att behandlas kunde man redan när rapporten lades ut den 6 december har kallat till detta möte eller skickat den på formell remiss.

Rapportering av icke verifierad mängd

De som är rapporteringsskyldiga lämnar uppgifter till den officiella statistiken och här föreslås att de skall dela upp rapporterade volymer i verifierad och icke verifierad mängd. Då det förnärvarande också pågår en översyn av insamlingen av den officiella statistiken är det bra om det samordnas så att det finns en egen rad för icke verifierade mängder.

2.1.2 Bränslen, råvaror och anläggningar som omfattas

Även om artikel 25 i RED II omfattar endast transportsektorn måste definitionerna under denna punkt även gälla för reduktionsplikten som omfattar mer än bara transportsektorn. Hållbarhetskriterierna och regelverket runt dessa kommer att gälla för båda målen.

Biodrivmedel definieras som :

Vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.

Flytande biobränslen definieras som:

Vätskeformiga bränslen för andra energiändamål än för transportändamål, inklusive el, uppvärmning och kylning, som framställs av biomassa.

Eftersom reduktionsplikten omfattar all bensin och diesel (färgad diesel undantagen) så kommer samma biodrivmedel, i samma last att kunna hamna under två olika definitioner. Eftersom diesel, som i stor omfattning används i arbetsmaskiner, och som i ökande omfattning tankas på drivmedelsstationerna att innehålla biodrivmedel och flytande biobränsle. Drivmedelsleverantören har ingen möjlighet att veta i vilken verksamhet som biodrivmedlet eller det flytande biobränslet har använts. De kan inte heller veta vilken del av biodrivmedlet som skall kategoriseras som flytande biobränsle eller som biodrivmedel.

SPBI anser att definitionen av biodrivmedel bör utökas så att allt som ingår i reduktionsplikten och även i rapporteringen enligt bränslekvalitetsdirektivets art 7a rapportering omfattas.

Art 7a i bränslekvalitetsdirektivet

Art 7a i bränslekvalitetsdirektivet ställer krav på drivmedelsleverantörerna att minska växthusgasutsläppen med 6% (=reduktionsplikt) till 2020 jämfört med en baslinje från 2010. Detta krav gäller för alla drivmedelsleverantörerna i hela EU. Till en början såg det ut som att detta endast skulle gälla för 2020 och sedan upphöra. Nu finns det indikationer på att DG CLIMA anser att detta krav gäller även efter 2020 och därmed fortsätter. I Bränslekvalitetsdirektivet finns även egna

hållbarhetskriterier (HBK) inskrivna som är fullt ut harmoniserade med RED I. Nu hävdar DG CLIMA att det i samband med RED II medför att hållbarhetskriterierna inte längre fullt ut är harmoniserade. SPBI har inte närmare studerat skillnaderna men anser att det inte är möjligt att ha olika regelverk för hållbarhetskriterier för olika reduktionsplikter. Det är också DG CLIMAs inställning till detta och menar på att de måste ändras i bränslekvalitetsdirektivet. SPBI ser dock inte att det finns en påbörjad process för att sådan förändring som skall hinna genomföras innan RED II skall vara implementerad. Detta bör dock beaktas i samband med kontakter med EU Kommissionen.

Definitionen av restprodukter

Sverige införde i förordningen om hållbarhetskriterier (SFS 2011:1088) en ny definition av restprodukter som utökades med ett ekonomiskt villkor. Kan Sverige med definitionen av restprodukter i RED II behålla detta extra krav på hållbarhetskriterium givet att man i MS inte får ställa ytterligare krav på hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen? (Artiklarna 29.12 och 29.14, se sid 24)

Miljöinformation om biodrivmedel (sid 20)

Miljöinformation om biodrivmedels ursprung och bränsleråvara som skall göras tillgänglig för konsumenter och överlämnas till Kommissionen regleras i artikel 30.3.

Den skall göras tillgänglig för konsumenter på operatörers, leverantörers eller berörda myndigheters webbplatser och skall uppdateras årligen.

SPBI anser att detta krav i RED II kan ersätta det krav på miljöinformation på pumpar som infördes i drivmedelslagen (SFS 2011:319) och drivmedelsförordningen (SFS 2011:346).

4.3.2 Rapporteringsskyldige aktörens kontrollsystem

Spårbarhet (sid 39)

Biodrivmedel och flytande biobränslen ska kunna spåras tillbaka till ursprungsmarken för att säkerställa att kriterier för markanvändning i lagen respekteras, undantaget de industriella restprodukter och avfall som enbart behöver spåras till den plats där restprodukten eller avfallet uppkommit.

Ett förtydligande är att det inte är biodrivmedlet eller det flytande biobränslet som ska kunna spåras tillbaka till ursprungsmarken utan råvarorna för produktion av dessa som spårbarheten omfattar.

4.3.3 Rapporteringens innehåll och frekvens (sid 40)

Det finns krav på rapportering av användningsområde för produkterna. I regel känner inte drivmedelsleverantörerna till vilket område som deras produkter används inom. Pga. av ökande stölder ur arbetsmaskiner har dessa i större omfattning börjat köpa drivmedel på drivmedelsstationerna.

I rapporteringsmallen finns flik HBL biokomponenter finns 4 val: Transport, Värmeproduktion, elproduktion och kraftvärmeproduktion. Det innebär att alla biodrivmedel hamnar under transport men kan ha använts i arbetsmaskiner. De olika kraven inom art 7a rapporteringen, art 25 i RED II samt den svenska reduktionsplikten har alla olika omfattning om vad som skall ingå i rapportering och måluppfyllnad. Eftersom drivmedelsleverantörerna har ingen, eller begränsad, kunskap om i vilken sektor som drivmedlen används kan det vara nödvändigt att utveckla modeller för allokering av volymer och utsläpp till olika sektorer. SPBI anser ett sådant arbete skyndsamt skall påbörjas.

4.5 Hållbarhetsbesked (sid 42)

På hållbarhetsbesked anges KN nummer för vilka drivmedelstyper som omfattas. Om inte definitionen av biodrivmedel ändras är frågan om samma biodrivmedel som används i arbetsmaskiner nu att få ett nytt KN-nummer då den klassificeras som ett flytande biobränsle (men är samma biodrivmedel) vid användning i arbetsmaskiner. SPBI anser att detta behöver klargöras. SPBI anser att det enklaste sättet är att vidga definitionen av biodrivmedel. Se tidigare kommentar.

5.3 Angränsande lagstiftningar (sid 48)

Även inom regelverket för EU:s handelssystem för utsläppsrätter (EU ETS) finns skyldighet avseende kriterier för att få använda sig av noll som emissionsfaktor och därmed slippa köpa utsläppsrätter, detta klargörs i preambeln.

EU ETS systemet och MRR (Monitoring, Reporting Regulation 601/2012 , 21 juni 2012) anger hur man skall räkna hållbara biodrivmedel och biobränslen inom EU ETS systemet. Sverige har tolkat det som att man inte får tillämpa massbalans inom EU ETS systemet. Där gäller det kontroll av aktuell molekyl. Däremot har andra länder med samma förordning som grund tillåtit en användning av massbalans inom EU ETS. SPBI anser att Energimyndigheten aktivt skall verka för att massbalans även

skall få tillämpas inom EU ETS systemet. Det är en viktig fråga även inom andra områden som utvecklingen av regelverk för CCS.

6. Förslag på inriktning för genomförande (sid 52-53)

6.1.2 Definitioner (sid 53)

Energimyndigheten förordar att nuvarande definition av biodrivmedel bibehålls. Detta då den vedertagna innebörden i Sverige av begreppet biodrivmedel innefattar både flytande och gasformiga biobränslen för transport och att lagtexten skulle bli krångligare med denna ändring.

SPBI föreslår att begreppet biodrivmedel vidgas till att även omfatta arbetsmaskiner då det i praktiken är samma produkt.

I direktivet definieras ”restprodukt” med samma lydelse som i HBL 1 kap. 2 §. Någon anpassning i lagen är därmed inte i denna del nödvändig.

SPBI undrar vad gäller definitionen och kriterierna i förordningen där det ekonomiska villkoret är inskrivet och det finns stöd i RED II för att bibehålla det ekonomiska villkoret samt hur det stämmer med att medlemsstaterna inte får sätta ytterligare krav på hållbarhetskriterierna som finns i direktivet. SPBI anser att denna fråga bör utredas eller motiveras i utredningen.

Sid 54

Det reviderade direktivet gör till skillnad från tidigare direktiv en åtskillnad mellan hållbarhetskriterier och kriterier för minskade växthusgasutsläpp. Det bör övervägas om denna indelningsförändring även bör komma till uttryck i lagen. Hållbarhetskriterierna har också delats in efter om råvaran kommer från jordbruk eller skogsbruk. Detta senare föranleder behov av anpassningar i lagen.

SPBI förstår inte riktigt vad detta innebär i praktiken och anser att det kan behöva utvecklas.

6.1.6 Kontrollsystem, oberoende granskning och frågan om undantag (sid 58)

I jämförelse med tidigare direktiv har den oberoende granskningen utökats från att tidigare avse kontroll av att de system som de ekonomiska aktörerna använder är korrekta, tillförlitliga och skyddade mot bedrägerier, till att även omfatta kontroll av att råvarorna inte avsiktligt ändrats eller tagits ur bruk så att partiet eller en del av det blivit avfall eller restprodukt. Detta tillägg bör införas i lagen. Detta

tillägg är också ett skäl för varför Energimyndigheten inte ser att det finns förutsättningar till generella undantag. Klassificeringar av produkter som avfall och restprodukter är centralt inom regelverket och att då generellt undanta någon produktström ligger inte i linje med direktivets intentioner om att detta särskilt ska granskas. På samma sätt som att generella undantag inte föreslås ser Energimyndigheten heller inte behov av större krav än vad som ges av direktivet.

Vad SPBI förstår är detta ett krav i direktivet och det är klart att det måste implementeras i lagen. SPBI bedömer dock att detta kan få långtgående konsekvenser och medföra ökade kostnader för oberoende granskning. SPBI skulle vilja att Energimyndigheten utvecklar hur man tänkt eller funderat på hur denna kontroll skall gå till i praktiken.

Johan G Andersson

VD

Ebba Tamm

Produkt & Miljöexpert