

Stockholm 2021-06-16

Avdelningen för förnybar energi och internationellt samarbete
Enheten för drivmedel och hållbara bränslen
hbk@energimyndigheten.se

Remissvar till ”Remiss av föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel och biobränslen; DNr: 2021-020948

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

§4a Försvarsmaktens användning

Eftersom det är själva användningen som är undantagen från reduktionsplikten kommer det finnas volymer där det måste styrkas att användningen sker inom Försvarsmakten. Drivkraft Sverige svarade att hanteringen av detta undantag borde utretts innan det infördes. Drivkraft Sverige vill peka på några fall som vi bedömer som otillräckligt utredda.

Enligt den information Drivkraft Sverige har köper Försvarsmakten drivmedel både direkt på drivmedelsstationer och i bulk via återförsäljare som inte behöver vara reduktionspliktsskyldiga. Följande frågeställningar menar Drivkraft Sverige behöver klagöras;

1. Om Försvaret handlar på station med kort så har reduktionsplikten redan inträtt (*reduktionspliktigt drivmedel: ett drivmedel som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel och som skattskyldighet har inträtt för enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi*). En drivmedelsstation kan aldrig vara ett skatteupplag och skattskyldigheten har inträtt när produkten lagras på stationen.
2. Enligt de uppgifter Drivkraft Sverige har så finns det återförsäljare (ej drivmedelsstation) som köper skattad produkt från reduktionspliktsskyldiga vilket innebär att reduktionsplikten inträffar (*skattskyldighet har inträtt för enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi*). Hur ska den reduktionspliktsskyldiga i en sådan situation styrka att det är försvaret som har använt produkten?
3. Har försvaret rätt till trading? Det förklarar i så fall ordet ”används” men hur ska den reduktionspliktsskyldige kunna styrka att det är en volym försvaret har använt även om den reduktionspliktsskyldige säljer direkt till försvarets som juridisk person?

Vi har inte kunskap om i vilken omfattning Försvarsmakten hanterar volymer under de listade frågeställningarna och anser att konsekvenserna av de listade

punkterna måste utredas både utifrån materialitet för försvaret, om lagtexten kan avgränsas och hur den reduktionspliktsskyldige ska kunna styrka rätten till att undanta dessa volymer. Det kan behövas kompletterande föreskrifter eller vägledning för att reda ut dessa möjliga oklarheter.

§12 – fel i formel för beräkning

Beräkning av växthusgasutsläpp och koldioxidekvivalenter

12 § Utsläppsfaktorn för ett reduktionspliktigt drivmedel (U_d) ska beräknas enligt följande formel:

$$\frac{(E_f \times U_f) + (E_b \times U_b)}{E_d} = E_d$$

där

U_b = växthusgasutsläpp för biodrivmedel enligt 7 § e),

U_f = växthusgasutsläpp för fossila drivmedelskomponenter enligt bilaga 1.

Resultatet av denna beräkning skall vara U_d vilket är utsläppsfaktorn för ett reduktionspliktigt drivmedel.

Bilaga 1, tabell 2

Tabell 1. Normalvärden för biodrivmedel enligt bilaga III Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Det anges att tabell 2 utgörs av bilaga III i direktiv 2018/2001/EU det är inte helt korrekt då det inte är hela tabellen i bilaga III utan ett urval av vissa biodrivmedel.

Den behöver dock korrekturläsas noggrannare då utdraget inte stämmer med vad som står i bilaga III. Drivkraft Sverige pekar på några fel där texten inte stämmer med direktivet.

Felstavning

Fischer-Tropsch diesel namnet är felstavat – det fattas ett c i Fischer.

ETBE

ETBE finns med två gånger i tabellen.

MTBE

MTBE har fel energiinnehåll. I bilaga III anges den till 26 MJ/l.

I Bilaga III i 2018/2001/EU är inte ordagrant återgivet

Samprocessad olja (behandlad i ett raffinaderi, samtidigt med fossila bränslen) med biomassa eller pyrolyserad biomassa som ursprung, att användas som ersättning för diesel

Delen ”eller pyrolyserad med biomassa” har utelämnats – Drivkraft Sverige undrar om det finns något särskilt skäl till att man valt att inte ordagrant återge skrivningen

på samma sätt som i direktivet. Samma del av meningen har utelämnats för samprocessad diesel, bensen och flygbränsle.

Drivkraft Sverige anser att det skall vara en så bred definition av biomassa som denna del skall omfattas av och som Drivkraft Sverige förstår tillför inte tillägget om pyrolyserad biomassa någon ytterligare information.

Samprocessad olja (behandlat i ett raffinaderi, samtidigt med fossila bränslen) med biomassa som ursprung, att användas som ersättning för diesel

Denna har fått energivärdet 36 MJ/liter och det betyder att den hänvisar till samprocessing med det som i drivmedelslagen (DML) (SFS 2011:319) anges som diesel Mk3 (eller EN 590) enligt § 10.

I tabell 1 har man valt ett energivärde för Mk1 diesel på 35,3 MJ/liter som speglar att Sverige huvudsakligen har en annan dieselkvalité (Mk1, §8 i DML) än det som anges i Bilaga III. Där anges samprocessing med dieselkvalité enligt EN 590 (=MK3) som finns i övriga EU. Energivärdet i biodrivmedel är mycket viktigt och ett högt värde ger en stor fördel för den som producerar samprocessad diesel med Mk1 men får använda energivärdet för Mk3 diesel. Drivkraft Sverige anser därför att man skall i likhet med som gjorts i tabell 1 justera värdet på denna samprocessade produkt då den samprocessats med diesel Mk1.

Drivkraft Sverige föreslår därför att man lägger till en ny rad som beskriver samprocessad olja med Mk1 diesel och anger ett lägre energivärde för den som stämmer bättre med vad det i verkligheten är.

Tabell 1

Motsvarande kan gälla om en aktör säljer Mk3 (=EN590 diesel) så underskattas energivärdet och kravet för denna produkt blir en beräkning enligt det lägre energivärdet för Mk1 diesel och därmed ett lägre krav vad gäller reduktionspliktskravet än vid ett högre energivärde.

För det fall som någon aktör säljer Mk3 diesel enligt §10 i DML skall detta läggas till en rad för Mk3 diesel i Tabell 1.

Drivkraft Sverige föreslår därför att man lägger till en rad för Mk3 diesel i Tabell 1. I Bilaga III i 2018/2001/EU anges diesels energivärde till 36 MJ/l.

I DML finns också en kvalité för Mk2 diesel men den förekommer inte på marknaden såvitt Drivkraft Sverige kan bedöma.

Johan G Andersson
VD

Ebba Tamm
Produkt- och miljöexpert