

Stockholm 2024-11-12

Klimat- och näringslivsdepartementet

KN2023/01751

kn.remissvar@regeringskansliet.se  
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se.

## **Remiss avseende promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt**

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen i Sverige. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige tackar för inbjudan att inkomma med remissvar avseende promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt. Remissvaret avgränsas till de delar som avser flytande bränslen och drivmedel, det omfattar alltså inte de delar i promemorian som gäller energiprestanda för vissa datacenter och fasta bränslen avsedda för el- och värmeproduktion.

### **Inledning**

På Drivkraft Sveriges medlemmars energistationer kan man idag tanka flytande förnybara drivmedel, fylla sitt fordon med fossilfri och förnybar gas och självklart snabbbladda sitt elfordon och våra raffinaderier producerar hållbara, förnybara drivmedel för land, sjö och lufttransport. Det görs kontinuerligt stora investeringar i både ökad produktion av förnybara drivmedel och inom elektrifiering, där ny infrastruktur byggs ut i snabb takt, för att tillgodose marknadens behov av förnybar energi till transporter.

Drivkraft Sverige menar att transportsektorns omställning kommer kräva flera lösningar och att alla energibärare (flytande, el och gas) kommer vara lika viktiga,

samtliga energislag bidrar till att minska utsläppen från transportsektorn. En teknikneutral omställning är därmed mycket viktigt.

Det finns stora risker med omställningen och det har det visat sig att den enskilt största risken för Drivkraft Sveriges medlemmar är den politiska risken. Opålitliga, spretiga och kortsiktiga styrmedel skapar stor osäkerhet för investeringar, investeringar i miljardbelopp i både bioraffinaderier och i laddinfrastruktur som tidsmässigt sträcker sig över mandatperioder. Drivkraft Sverige välkomnar därför regeringens förslag med den "Nya reduktionsplikten". Vi anser att höjda pliktnivåer samt långsiktigheten i form av fastställda reduktionspliktsnivåer ända fram till 2030 är centralt för omställningen. En teknikneutral hållning till fler energibärare är klokt och ligger i linje med förnybartdirektivet.

### **Sammanfattning**

Enligt promemorian är det främsta syftet med den höjda nya reduktionsplikten att säkerställa att Sverige når sitt åtagande enligt ESR. Det nationella klimatmålet för transportsektorn nämns inte alls i promemorian.

Drivkraft Sverige:

- anser att det är positivt att reduktionsplikten utvecklas och behålls som styrmedel för att minska Sveriges klimatpåverkan från transportsektorn samt att det signaleras om en långsiktighet när det gäller reduktionspliktsnivåer fram till och med den 31 december 2030.
- anser att den föreslagna nivån på 10 procent inte är tillräcklig för att säkerställa att Sveriges ESR-åtagande nås. En kontinuerlig ökning av plikten fram till 2030 behövs för att plikten ska uppnå sitt syfte.
- välkomnar att fler energibärare räknas in i plikten, men anser också att alla typer av energibärare som används i transportsektorn bör behandlas likvärdigt och teknikneutralt (så som HVO, FAME, etanol, bionфта, biogas, el, vätgas och olika typer av flytande och gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung).
- anser att det är problematiskt att förslaget saknar en konkret beräkningsmetod för elkrediternas bidrag till reduktionsplikten samt att definitionen på vad som avses med en publik laddstation är otydlig.
- vill påpeka att det är av vikt att säkerställa att E10 kvarstår som den svenska marknadens standardkvalitet för bensin.

- anser att det saknas en konkret plan för hur Sverige ska uppfylla delmålet om förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung 2030 som krävs av förnybartdirektivet. Drivkraft Sverige menar att en sådan svensk strategi bör tas fram och presenteras snarast.
- anser att det är viktigt att Sverige arbetar för att hålla råvarubasen till biodrivmedel så stor och bred som möjligt inom ramarna för hållbarhetskriterierna och att regelverken effektivt ska ta hänsyn till geografiska områden/länder med olika förutsättningar.
- är starkt kritiska till hur införandet av Unionsdatabasen har skett så här långt. Informationen om databasens öppnande och funktion är och har varit mycket knapphändig.

Nedan följer mer detaljerade kommentarer på promemorians förslag.

## Drivkraft Sveriges kommentarer på förslagen i promemorian:

---

### En ny reduktionsplikt

---

#### ***Reduktionsplikten för bensin och diesel höjs***

*Reduktionsplikten för bensin och diesel höjs från 6 till 10 procent för perioden 1 juli 2025–31 december 2026. Reduktionsnivåerna föreslås vara 10 procent även för åren 2027–2030.*

- Drivkraft Sverige är välkomnar höjningen av reduktionsplikten från 6 procent till 10 procent för både bensin och diesel. Samt att reduktionsnivåer sätts fram till 2030.
- Enligt promemorian är syftet med den höjda reduktionsplikten att säkerställa att Sverige når sitt åtagande enligt ESR. Drivkraft Sverige menar att 10 procent är en för låg nivå för att bidraget till ESR från transportsektorn ska vara tillräckligt, alltför många faktorer kan påverka utfallet. Några av de största påverkansfaktorerna är bland annat:
  - Elektrifieringstakten
  - Andelen rena och höginblandade biodrivmedel utanför plikten
  - Hur utsläppen utvecklas i övriga ESR-sektorer

- Framtida underprestation inom LULUCF som förs över till minskningskrav inom åtagandet för ESR (som inte alls nämns som en stor riskfaktor i promemorian, men som framgår med all tydlighet i regeringens klimatredovisning)
- Påverkan av andra styrmedel så som ETS 2 och skattesänkningar
- Drivkraft Sverige föreslår en kontinuerlig ökning av reduktionsplikten fram till 2030 med ett slutmål på 18-25 procent beroende på hur många energislag som ingår i plikten och hur man fördelar nivåerna över åren. En sådan utveckling skulle kunna ge en marknadsefterfrågan på en relativt konstant volym av biodrivmedel 2025–2030 eftersom den totala volymen flytande drivmedel samtidigt förväntas minska.

En kontinuerlig ökning av reduktionspliktnivåerna ger ett stabilt bidrag av biodrivmedel till ESR-åtagandet samtidigt som det ger utrymme i plikten till den ökande mängd el som kommer handlas med inom plikten i och med den ökande elektrifieringen.

Det skulle även innebära att Sverige skulle ligga i framkant när det gäller transportsektorns omställning inom EU vilket gynnar såväl den svenska fordonsindustrin som el- och drivmedelsbranschen.

- Drivkraft Sverige förslår att, förutom el och flytande bränslen av icke biologiskt ursprung, att även fossilfri vätgas som används till fordonsdrift bör ingå i plikten.
- Gällande det brutna rapporteringsåret med ikraftträdande för de nya reduktionspliktsnivåerna 1 juli 2025 vill vi påpeka att det är en olycklig lösning då det skapar ökat arbete både operativt och administrativt. Drivkraft Sverige förutsätter att överskott gäller årsvis oavsett den delade rapporteringen. Det är viktigt att det tydligt anges vad som gäller med hantering av överskott mellan halvåren 2025.

### **Leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten**

*Den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska kunna uppfylla reduktionsplikten genom utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer.*

- Drivkraft Sverige välkomnar att fler energibärare inkluderas i reduktionsplikten.

- Drivkraft Sverige anser att det är problematiskt att förslaget saknar en konkret beräkningsmetod för elkrediternas bidrag till reduktionsplikten. Beräkningsmetoden har stor betydelse för uppfyllandet av plikten för rapporteringsskyldiga. Avsaknaden av en beräkningsmetod försvårar analysen av styrmedlets påverkan på Drivkraft Sveriges medlemmars operativa verksamhet, avseende både mängden elkrediter i systemet och behovet av biodrivmedel. Det försvårar även bedömningen om pliktnivåerna kan vara tillräckliga för att uppnå Sveriges ESR-åtagande.
- Definition på vad som avses med en publika laddstation är otydligt, en tydlig definition behövs
- Det saknas dessutom en tydlig formulering om vem som ska få ta del av elkrediterna i värdekedjan för laddstationerna.
- Biodrivmedel är en förutsättning för att klara ESR åtagandet, volymen biodrivmedel behöver därför anpassas med hjälp av reduktionsplikten till elektrifieringstakten och den totala volymen flytande drivmedel (fossila och förnybara). Drivkraft Sverige föreslår därför att pliktnivåerna succesivt ökar för att säkerställa en tillräcklig volym av biodrivmedel för att uppnå ESR åtagandet.

#### *Användning och överlåtelse av överskott av utsläppsminskningar*

*7§ Den som har reduktionsplikt och har minskat utsläppen för ett visst drivmedel på det sätt som anges i denna lag och mer än vad krävs enligt 5 eller 5 a § får krävs enligt 5 § får använda överanvända överskottet för att uppfylla reduktionsplikten eller överlåta överskottet till någon annan som därefter får använda det för att uppfylla sin reduktionsplikt. Ett överskott får användas för att uppfylla reduktionsplikten för*

- 1. diesel, om överskottet avser bensin eller diesel,*
  - 2. bensin, om överskottet avser bensin, eller*
  - 3. bensin, om överskottet avser diesel och om minst 6 procent enheter av plikten för bensin redan har uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel, genom leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer eller genom användning av ett överskott som avser bensin.*
- Drivkraft Sverige anser att 7§ i reduktionspliktslagen är krångligt utformad och därmed svår att tolka på ett korrekt sätt. Drivkraft Sverige menar att paragrafen bör förtydligas för att klargöra vad som gäller för hantering av överskott och av elkrediter. Så som 7§ nu är utformad i förslaget är det otydligt huruvida elkrediter kan användas för att uppfylla både diesel- och bensinkvoterna och

om kravet på 6 procent reduktion i bensin ska uppfyllas innan elkrediter kan användas för uppfyllande av bensinkvot eller inte.

- Drivkraft Sverige vill påpeka att det är av vikt att säkerställa att E10 kvarstår som den svenska marknadens standardkvalitet för bensin. Kravet om att först uppfylla 6 procent av reduktionsplikten för bensin bör gälla även vid användandet av elkrediter.

### **Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten**

*Reduktionsplikten ska kunna uppfyllas genom inblandning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. För att sådana bränslen ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten ska de omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt hållbarhetslagen.*

- Drivkraft Sverige är positiva till att fler energislag kan användas för att uppfylla reduktionsplikten men är tveksamma till begränsningen med att det krävs en fysisk inblandning i bensin och diesel som då utesluter exempelvis fossilfri vätgas som används för fordonsdrift.
- Drivkraft Sverige menar att det saknas en konkret plan för hur Sverige ska uppfylla delmålet om 1 procent *förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung* 2030 som krävs i förnybartdirektivet. Drivkraft Sverige anser att en sådan svensk strategi bör tas fram och presenteras snarast.

### **Administrativa ändringar av reduktionsplikten**

*Utsläppen av växthusgaser från fossil bensin och diesel ska anses vara 94 gram koldioxidekvivalenter per megajoule.*

- Drivkraft Sverige tycker att det är positivt växthusgasutsläpp från fossil bensin och diesel ska anses vara 94 gram CO<sub>2eq</sub>/MJ. En harmonisering av beräkningsmodellerna välkomnas.

### **Reduktionsplikten för flygfotogen tas bort**

- Drivkraft Sverige välkomnar harmoniseringen med ReFuelEU Aviation och att reduktionsplikten för flygfotogen därmed slopas och ersätts av ReFuelEU Aviation från och med årsskiftet 2024/2025.

## Utvecklingen framöver präglas av osäkerhet

Regeringen pekar nu ut reduktionsplikten som ett viktigt styrmedel med syfte att uppnå Sveriges ESR-åtagande och höjer nu nivåerna från 6 till 10 procent. Det är osäkert om de föreslagna reduktionspliktsnivåerna är tillräckliga för att leda till måluppfyllnad. Bland annat spelar elektrifieringstakten i transportsektorn samt hur utsläppen utvecklas i övriga ESR-sektorer roll för detta. Till år 2024 sänktes i stället reduktionsplikten på diesel från 30,5 till 6 procent med hänvisning till de höga priser som påverkade hushåll och näringsliv. Drivkraft Sverige vill slutligen påpeka att denna osäkerhet gör kontrollstationer fortsatt viktiga för att säkerställa att reduktionsplikten tjänar sitt syfte i att möjliggöra uppnådda klimatmål och åtaganden inom EU samt att säkerställa bibehållen konkurrenskraft mot närliggande länder.

---

## Ändringar i drivmedelslagen

---

**Kravet på drivmedelsleverantörer att minska utsläppen av växthusgaser slopas**  
*Drivmedelsleverantörer ska inte längre ha en skyldighet enligt drivmedelslagen att vidta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från levererade drivmedel.*

- Drivkraft Sverige välkomnar att GHG-målet om 6 procent slopas från och med årsskiftet 2024/2025

*En utsläppsrapport ska inte innehålla information om inköpsställe.*

- Angående miljörapportering av drivmedlets utsläpp menar Drivkraft Sverige det behöver ses över. Drivkraft Sverige har i hemställen (Utveckling av miljöinformation för att ge konsumenten relevant information och avveckling av miljöinformationskravet i dess nuvarande form som är vilseledande, den 8 Maj 2023<sup>1</sup>) påpekat att den miljöinformation som idag finns vid pump är vilseledande för konsument. Nu får plikten, enligt förslag, också uppfyllas med elkrediter. Vilket tillsammans med den hantering av överskott som tillåts i reduktionsplikten gör att miljöinformationen vid pump blir än mer komplex och missvisande, detta både på drivmedelspumpar och på de laddstationer som märks med miljöinformation. Drivkraft Sverige menar att utformningen av

---

<sup>1</sup> <https://drivkraftsverige.se/nyheter/hemstallan-utveckling-av-miljoinformation-for-att-ge-konsumenten-relevant-information-och-avveckling-av-miljoinformationskravet-i-dess-nuvarande-form-som-ar-vilseledande/>

miljöinformation bör förbättras genom att ett webbaserat alternativ till dekalerna som klistras på pump föreslås.

*Gasformiga bränslen ska inte längre omfattas av definitionen av biodrivmedel i drivmedelslagen.*

- Drivkraft Sverige förstår inte syftet med att ta bort gasformiga bränslen ur definitionen av biodrivmedelslagen. Drivkraft Sverige upplever förändringen som förvirrande. Begreppen bör harmoniseras i lagstiftningen för att undvika missförstånd.

### **Högsta tillåten inblandning av FAME i dieselbränsle i miljöklass 3**

*Fettsyrametylestrar ska få förekomma med högst 10,0 volymprocent i dieselbränsle i miljöklass 3. Den som tillverkar ett dieselbränsle eller yrkesmässigt för in ett dieselbränsle till Sverige ska se till att det på marknaden finns tillgång till dieselbränsle med högst 7,0 volymprocent fettsyrametylestrar.*

- Drivkraft Sverige är positiva till att förslaget möjliggör för produkter med högre biodrivmedelsinnehåll i enlighet med bränslekvalitetsdirektivet
- Drivkraft Sverige föreslår att kraven på de olika kvaliteterna i drivmedelslagen anges i tabellform, bör bli tydligare och mer överskådligt. Se förslag i bilaga 1.

*Fettsyrametylestrar som blandas in i diesel ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214:2012+A2:2019.*

- Drivkraft Sverige påpekar att referenser till standarder inte bör anges med årtal eller utgåva i lagtexten utan i stället hänvisa till senaste versionen av den gällande standarden. Då datering med år eller utgåva anges betyder det att lagen inte alltid stämmer överens med gällande standard. Då standarder normalt uppdateras oftare än lagtext föreslår Drivkraft Sverige att det i stället anges att "För odaterade hänvisningar gäller den senaste utgåvan av dokumentet (inklusive eventuella tillägg)", på motsvarande sätt som görs i standarderna.



---

## Hållbarhetskriterier för förnybara bränslen och återvunna kolbränslen

---

### Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung

*Med förnybara bränslen ska avses biodrivmedel, biobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska avses flytande och gasformiga bränslen vilkas energiinnehåll hämtas från andra förnybara energikällor än biomassa.*

*Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska omfattas av systemet med hållbarhetsbesked.*

- Drivkraft Sverige välkomnar inkludandet av hållbarhetskriterier för förnybara bränslen av icke biologiskt ursprung i regelverket samt att dessa föreslås omfattas av systemet med hållbarhetsbesked.

*Produktionskedjan för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska anses börja med produktionen av el och andra insatsvaror.*

- Drivkraft Sverige anser att det behöver förtydligas vad som kommer att gälla för den koldioxid som förväntas användas i framställningen av förnybara bränslen av icke biologiskt ursprung.
- Drivkraft Sverige anser att vätgas till andra ändamål än transportsektorn till exempel som intermediär framställning av biodrivmedel bör omfattas av hållbarhetsberäkningarna om den till exempel används för framställning av biodrivmedel.
- Generellt saknar Drivkraft Sverige en tydlig plan och beskrivning på hur Sverige ska uppnå kravet om 1 % RFNBO (av avancerade kravet) 2030 i förnybartdirektivet.

### Hållbarhetsbesked för återvunna kolbränslen

*Med återvunna kolbränslen ska avses flytande och gasformiga bränslen som produceras från flytande eller fast avfall av icke-förnybart ursprung som inte lämpar sig för materialåtervinning, gaser från avfallshantering eller avgaser av icke-förnybart ursprung som framställs som en oundviklig och oavsiktlig följd av produktionsprocessen i en industrianläggning.*

- Drivkraft Sverige menar att det är synd att dessa drivmedel inte omfattas av reduktionsplikten. Avsaknaden av styrmedel försvårar kommersialisering av tekniker för produktion av dessa drivmedel.

### Nya markkriterier

*De bestämmelser i hållbarhetslagen som syftar till att skydda vissa marker med hög biologisk mångfald vid produktion av biodrivmedel och biobränslen från agrobiomassa ska utökas till att även gälla mark som den 1 januari 2008 eller senare utgjordes av hedmark eller gammal skog enligt definitionen i det land där skogen finns. För att en gräsmark som skulle upphöra att vara gräsmark i avsaknad av mänsklig verksamhet ska omfattas av bestämmelserna ska den av en myndighet ha konstaterats ha stor biologisk mångfald. För biodrivmedel och biobränslen som produceras av skogsbiomassa ska det även införas nya markkriterier.*

- Drivkraft Sverige välkomnar att hållbarhetskriterierna för biodrivmedel ses över.
- Drivkraft Sverige menar samtidigt att det är viktigt att Sverige arbetar för att hålla råvarubasen till biodrivmedel så stor och bred som möjligt inom ramarna för dessa hållbarhetskriterier och att regelverken effektivt kan skiljas åt i olika geografiska områden/länder med olika förutsättningar för att bibehålla mångfald och biodiversitet.

### Förändringar av uppgiftsskyldigheten

*Uppgiftsskyldigheten ska gälla för den som är rapporteringsskyldig för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung eller som i yrkesmässig verksamhet producerar gasformiga biodrivmedel eller gasformiga bränslen i en anläggning med ett genomsnittligt biometan-flöde på minst 200 kubikmeter per timme. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att den som är rapporteringsskyldig för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung eller som levererar flytande eller gasformiga förnybara bränslen eller återvunna kolbränslen ska lämna uppgifter för rapportering till den unionsdatabas som inrättas enligt förnybartdirektivet.*

- Drivkraft Sverige är starkt kritiska till det hastiga införandet av Unionsdatabasen. Informationen om databasens öppnande och funktion är och har varit mycket knapphändig. Det är vidare otydligt vilken data som ska registreras i systemet och vem den insamlade informationen ska delas med och i vilket syfte. Det ställs också orimliga krav på aktörerna värdekedjan då det krävs att registrering av data skett i varje steg av värdekedjan för att det genomgripande ska fungera.

Stockholm 2024-11-12

## Slutligen

Slutligen anser Drivkraft Sverige att styrmedel för att stimulera efterfrågan av biodrivmedel och elektrobränslen som reduktionsplikt eller liknande är viktigt eftersom de är dyrare att producera än fossila drivmedel. För att öka den inhemska produktionen krävs sannolikt även andra typer av styrmedel. Detta kan till exempel vara system för riskminimering genom investeringsstöd, gröna krediter och krav på offtake-avtal. Långsiktighet i regelverk för efterfrågan och för stöd är centralt. Som poängterats tidigare är just nu den politiska risken ett av de största hindren för fler inhemska och gröna investeringsbeslut.

Åsa Håkansson  
Drivkraft Sverige

**Bilaga 1**, Drivkraft Sverige förslag på presentation av drivmedelskvaliteter i drivmedelslagen.

Diesel miljöklass 3

Egenskap	Enhet	Gränsvärden		Provningsmetod
		Min.	Max.	
Cetanindex		51,0		
Densitet vid 15°C	kg/m <sup>3</sup>	Max 845,0		
Destillation vid 95 % (V/V) destillat vid	°C		360,0	
Polycykliska aromatiska kolväten (PAH) <sup>2</sup>	%(m/m)		8,0	EN 12916 <sup>3</sup>
Svavelhalt	mg/kg		10,0	
Fettsyrametylester (FAME) <sup>4</sup>	%(V/V)		10,0	
Metylcyklopentadienyl- mangantrikarbonyl (MMT)	Mg Mn/l		2	

<sup>2</sup> Avser totala mängden aromatiska kolväten minus mängden monoaromatiska kolväten.

<sup>3</sup> För odaterade hänvisningar gäller den senaste utgåvan av dokumentet (inklusive eventuella tillägg)

<sup>4</sup> FAME ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 142144