

Stockholm 2017-02-24

Miljö- och Energidepartementet  
[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)  
[m.remisser-energi@regeringskansliet.se](mailto:m.remisser-energi@regeringskansliet.se)

## **Synpunkter på EU Kommissionens förslag till RED II, M2017/00114/Ee**

SPBI lämnar följande skriftliga synpunkter på EU Kommissionens förslag till nytt förnybartdirektiv, RED II; COM(2016)767 final; 2016/0382 (COD)

### **Säkerhet för investerare, 3 år inte tillräckligt**

Det är vällovt att kommissionen försöker skapa en förutsägbarhet för investeringar i såväl den förnybara sektorn som i den befintliga verksamheten. SPBI menar dock att kommissionens trovärdighet i frågan är låg.

2009 lyfte kommission fram biodrivmedel som ett så pass viktigt verktyg för övergången till ett kolsnålt samhälle att man målsatte användningen inte bara en gång utan två gånger i delvis konfliktande mål nämligen 6 % minskning av koldioxidutsläpp från drivmedelspoolen och 10 % användning av förnybart i transportsektorn i de två direktiven Bränslekvalitetsdirektivet (FQD) och Förnybartdirektivet (RED). Efter kritik från europeiska NGO:s började kommissionen vackla och har sedan dess gradvis bytt fot och är idag motståndare till biodrivmedel baserade på grödebaserade råvaror. Motståndet började redan efter ett par tre år efter direktivens införande och innan ens beräkningsprinciperna för FQD var klara.

I det nu liggande förslaget pratar kommissionen om långsiktighet för investeringar och använder en tidsperiod på tre år.

SPBI menar att regeringen med skärpa måste få kommissionen och parlamentet att förstå att långsiktighet i dessa sammanhang är 10 – 20 år och att prata om långsiktighet och tre år framstår som obegripligt i sammanhanget.

Vidare menar SPBI att regeringen bör driva att den tidigare uppfattningen om biodrivmedel utifrån aspekten att skydda gjorda investeringar i produktionskapacitet måste ligga kvar över planperioden fram till 2030 för att det ska finnas någon trovärdighet för kommissionens agerande. Särskilt mot bakgrund av det vetenskapligt osäkra läge som de indirekta landanvändningseffekterna befinner sig i och att en minskning inte skulle påverka redan utförda markanvändningsförändringar.

SPBI har noterat att diskussionen om hållbarheten och användandet av biomassa till energiändamål har påbörjats, och om NGO:s får samma gehör för sina synpunkter

även denna gång är frågan om någon vågar investera i ny produktion av avancerade biodrivmedel. Att det genomför investeringar är helt nödvändigt för att det skall gå att uppnå de obligatoriska kraven på avancerade biodrivmedel som ställs på drivmedelsleverantören i Art 25.

### **7% taket och ner till 3,8% för grödebaserade biodrivmedel**

Världens användning av biodrivmedel baseras på grödebaserade råvaror till i det närmaste 100 %. Användningen av biodrivmedel kommer att sjunka under 2020-talet med en ökad användning av fossila drivmedel som konsekvens av begränsningen av grödebaserade. Även om förhoppningen är att det går bra och fort med satsningarna på de olika spår av biodrivmedel från andra råvaror är de kopplade till en hög grad av osäkerhet vilket med stor sannolikhet leder till stor konkurrens om de existerande volymerna, inte minst mot bakgrund av införandet av den kvotplikt kommissionen föreslagit.

I perspektivet av den ambition som svenska regeringar har till 2030 är denna del av förslaget minst sagt problematisk. Med den kunskap vi har idag blir det mycket svårt för att inte säga omöjligt att uppnå ambitionsnivån uttryckt i såväl FFF-utredningen som Miljömålsberedningen utan biodrivmedel producerade av grödebaserade råvaror.

Enligt preliminära uppgifter SPBI har tagit del av från andra medlemsstater finns diskussioner om att utnyttja den begränsning nedåt vad gäller grödebaserade. Om då Sverige väljer att inte sätta en begränsning för grödebaserade annat än det som krävs för att räkna mot målet är det SPBI:s bedömning att det ändå finns en risk att efterfrågan på grödebaserade biodrivmedel minskar så mycket inom EU att det inte finns förutsättningar att hålla sådana anläggningar igång bara mot Sveriges efterfrågan. Vidare är det sannolikt att kommissionen kommer att ha synpunkter på ett land som medvetet total avviker från den beslutade vägen.

SPBI menar att regeringen måste få kommissionen och parlamentet att

- Antingen överge takbegränsningen och ersätta den med en transparent och reviderbar analysmetod med vilken aktörerna i marknaden visar på vilken reduktionskapacitet det färdiga drivmedlet har
- Eller höja eller bibehålla den befintliga taknivån

### **Low-ILUC**

I tidigare diskussioner inför direktivförslag till det s.k. ILUC direktivet (2015/1513/EU bl.a.) har det uttryckts möjlighet till att använda ett low-ILUC-spår för de råvaror som inte faller inom ramen för Annex IX och därmed kan klassas som avancerade.

I den händelse eller parallellt med mål för användning av råvaror som inte räknas som avancerade bör regeringen arbeta för ett regelverk kring low-ILUC-biodrivmedel.

## **Nationell handlingsfrihet utöver begränsningen**

De nationella förutsättningarna för att producera eller på annat sätt få fram råvara till produktion av biodrivmedel varierar kraftigt. Om inte ett regelverk för säkerställande av hållbarhet och GHG-reducerbarhet för biodrivmedel går att ta fram måste regeringen arbeta för att åstadkomma största möjliga handlingsfrihet för användningen av hållbara biodrivmedel från andra råvaror än de på Annex IX listan.

## **För att undvika multipla styrmedel – riskerar att bli tre stycken samtidigt styrmedel/kvotplikt/reduktionssystem med tre sanktionsavgifter**

Så som regeringen valt att införa artikel 7a i Bränslekvalitetsdirektivet innebär det en reduktionsplikt med därtill kopplade sanktionsavgifter införs. Art 7a kommer inte förlängas efter 2020 in i RED II direktivet men i implementeringsarbetet på Regeringskansliet har man för Sverige inte satt ett slutdatum för en reduktionsplikt enligt art 7a Regeringen arbetar vidare med ett införande av en reduktionsplikt som styrmedel för ökad användning av biodrivmedel med därtill kopplade sanktionsavgifter före sista december 2018. EU-kommissionen har i sitt förslag till nytt Förnybartdirektiv föreslagit införandet av en kvotplikt på biodrivmedel på energibas (Artikel 25) av det som definieras som avancerade biodrivmedel med därtill hörande sanktionsavgift.

Det innebär att Sverige kan stå i en situation med tre styrmedel för olika typer av reduktionsplikter och kvotplikter med tre olika sanktionsavgifter med olika omfattning och beräkningssätt. I en situation med exempelvis brist på biodrivmedel under 2020-talet kan en aktör drabbas av tredubbel sanktionsavgift utan att i praktiken ha en möjlighet att uppfylla kraven. Detta leder också till höga konsumentpriser på drivmedel som kan skada svenskt näringsliv och konkurrenskraft. Det här är en orimlig situation med ett onödigt komplicerat regelverk med multipla styrmedel som regeringen måste eliminera i det fortsatta arbetet.

## **Governance**

I rapporteringen enligt Governance-regelverket skall medlemsstaterna sätta målen fram till 2030. Om SPBI har uppfattat det korrekt får MS öka ambitionsnivån men inte minska. Givet den osäkra tillgången på avancerade biodrivmedel måste man vara försiktig med att sätta mål som inte går att uppfylla. Det är värt vid bedömningen av tillgången av biodrivmedel, både grödebaserade och avancerade, att göra analyserna utifrån de stora volymer drivmedel som finns i EU. En låg siffra på kvotplikten enligt art 25 innebär stora volymer avancerade biodrivmedel som idag inte finns. I EU bedöms drivmedel inom väg och järnväg (vilket är omfattningen enligt art 25) uppgå till cirka 3300 TWh vilket skall jämföras med Sveriges cirka 79 TWh. Vid ett krav på 1,5% avancerade biodrivmedel (till 2021) enligt art 25, vilket är lika för alla inom EU krävs 50 TWh avancerade biodrivmedel. Dessa volymer finns inte idag tillgängliga.

Eftersom 2021 bara är 4 år från nu och RED II direktivet inte ens är klart bedömer SPBI inte att det kommer att ha investerats tillräckligt för produktion av avancerade biodrivmedel i den omfattning som kommer att krävas.

Frågan är också om Sverige väljer att ha en högre ambitionsnivå i sina energi- och klimatplaner om det i praktiken innebär att något annat medlemsland kan minska sin ambition. Då har klimatet inte vunnit något medan Sverige har valt att ta på sig den ökade kostnaden istället för ett annat medlemsland.

### **Kvotpliktskravet – EU gemensamt innebär en kraftig efterfrågan på avancerade biodrivmedel**

SPBI kan konstatera att ett kvotpliktskrav på EU-nivå skapar en kraftig efterfråga på det som i EU definieras som avancerade biodrivmedel. Med den restriktiva hållning kommissionen har till olika typer av råvaror innebär det risk för brist. Regeringen bör agera för att eventuellt kvotpliktssystem parerar för bristsituationer som är en följd av brist på råvara. En brist kan mycket väl leda till ett "chicken race" om produkter där det land som har det mest lönsamma styrmedlet får mest volym. Detta gagnar vare sig klimatet eller den ekonomiska effektiviteten.

### **Omfattningen inom RED II,**

Vid framtagandet av direktivet måste hänsyn tas till att underlagen blir jämförbara mellan EU:s medlemsstater. Bl.a. måste hänsyn tas till vilka volymer som räknas in i underlaget. Såsom SPBI uppfattar det kommer de olika reduktions- och kvotpliktsystemen att ha olika omfattning.

- Art 7a: omfattar väg, arbetsmaskiner (s.k off road), sjöfart klassad för inre vattenväg, jordbruk, skogsbruk, fritidsbåtar samt el till fordon.
- Reduktionsplikt som regeringskansliet förbereder: ?
- Kvotplikt enligt art 25: Väg och järnväg, inte arbetsmaskiner.

### **Art 25**

SPBI menar att beräkningen av art 25 är måste förtydligas. Det som SPBI avser är:

- a) Nämnaren: energiinnehållet i drivmedel för väg och järnväg såsom bensin, diesel, naturgas, biodrivmedel, biogas, e-fuels, fossila restoljor och el
- b) Täljaren: biodrivmedel från råvaror på Annex IX, biogas, e-fuels och el till vägfordon . OBS! inte el till järnväg här men i nämnaren?
- Max 1,7% bidrag i täljaren får komma från råvaror på Annex IX Part B.
- Flyg & Marin får räknas x 1,2 i täljaren men ingår inte i nämnaren

SPBI ställer sig frågande till att det inte är konsekvent mellan vad som får räknas med i nämnare respektive täljare. Detta måste klargöras tydligare.

## **Konsekvensbeskrivning av möjligheten att uppnå art 7a kravet – med ny fossil komparator**

SPBI vill fästa uppmärksamheten på att det I RED II förslaget föreslås en ändring av den fossila komparatorn från 83,8 till 94 g CO<sub>2</sub> eq/MJ. Detta kan innebära konsekvenser för möjligheterna att uppfylla art 7a till 2020. Det är möjligt att man samtidigt gör ändringar i hur man beräknar växthusgasprestandan för biodrivmedlen. Detta har dock inte SPBI hunnit med att studera i detalj.

### **Spillvärmens från raffinaderierna**

Användning av spillvärme för att därmed minska primäranvändning av energi är något som bör premieras vare sig spillvärmens har fossilt eller förnybart ursprung. Alternativet till användning av spillvärme är i de svenska raffinaderiernas fall att värmen spillas ut i havet och ny energikälla behöver användas istället.

Regeringen måste säkerställa att användning av spillvärme kan användas i klimatarbetet oavsett ursprung.

### **Statsstödsreglerna är viktiga**

Eftersom användningen och möjligheten till olika styrmedel idag och säkert även i framtiden är beroende av statstödreglernas utformning är även den möjliga förändring som dessa kommer att genomgå av betydelse. De energi- och miljöstöddriktlinjerna som gäller också enligt plan skall förändras till 2020 är detta ett område som måste bevakas noggrann och kan avgöra om målen går att uppfylla.

### **Snävare lista i Annex IX, snabbspår för nya råvaror?**

SPBI uppfattar det som om antalet råvaror som ingår i Annex IX listan snävats in samtidigt som man förväntar sig en stor volym av avancerade biodrivmedel så måste arbetet med att hitta acceptabla råvaror gå vidare. Om man hittar en ny bra råvara för att lägga till på Annex IX listan bör det finnas ett regelverk för utvärdering och hur man kan få tillägg till listan snabbare än att vänta på nästa uppdatering. Här riskerar man att missa råvaror som man inte kände till vid denna revision.

### **Flytten från MS till drivmedelsaktör**

SPBI kan konstatera att kommissionen i ett penndrag har flyttat ansvaret från medlemsstaten till aktören på marknaden. Det här ökar risken för aktören betydligt. Regeringen bör därmed arbeta för en enkel och lättfattlig konstruktion så att osäkerheten och därmed den politiska risken minimeras.

---

Ulf Svahn

Ebba Tamm