

Statens energimyndighet  
631 04 Eskilstuna

Stockholm 2017-11-27

Ref 2017-010464

## Remiss av föreskrifter om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, har tagit del av rubricerade remiss från Energimyndigheten och har följande synpunkter.

Energimyndigheten konstaterar i sin remiss att regeringen i propositionen Genomförande av ändringar i Förnybartdirektivet – ILUC (2016/17:217) föreslagit ändringar i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränsle. Ändringarna föreslås för att det svenska regelverket ska överensstämma med det s.k. ILUC-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Transportföretagen påminner inledningsvis om att det för närvarande sker en översyn av Förnybartdirektivet inom EU (det s.k. RED II-förslaget). När detta skrivs pågår förhandlingarna om nya hållbarhetskriterier och kvoter inom Europaparlamentet och Rådet som kan få stor betydelse även för de svenska producenterna och användarna av biobränslen.

Transportföretagen uppmanar Energimyndigheten, som av regeringen fått ansvar för dessa frågor, att noga följa utvecklingen inom EU. Risken för att de beslut som avses fattas genom den nu aktuella remissen delvis kullkastas genom nya myndighetsbeslut redan under de närmaste åren är relativt stor och skapar inte den nödvändiga säkerhet som marknaden behöver.

Generellt sett förespråkar Transportföretagen en stabil marknad för hållbart producerade biobränslen. Den nu föreslagna förändringen samt tillhörande vägledning är i sig bra ur ett hållbarhetsperspektiv. Förändringen gynnar hållbara biobränslen och kan minska importberoendet av sådana biobränslen som i vissa fall kan ifrågasättas ur ett hållbarhetsperspektiv. Vi stödjer denna inriktning. Vidare stödjer vi den utökade rapporteringsskyldigheten främst gällande råvara och markkriterier och ändrad markanvändning. Detta för att det kommer bli tydligare vilka biobränslen som är hållbara eller inte. Att ändra



utsläppskoefficienten från nordisk till svensk elmix är också bra för det kommer att gynna de biodrivmedel som kräver mycket el vid tillverkning som t.ex. biogas.

Det är emellertid ofrånkomligt att ökade krav och hållbarhetskriterier på biobränslen kommer att innebära att volymen biobränslen totalt kommer att minska på den svenska marknaden.

Transportföretagen upprepar beträffande biobränslen den oro som uttrycktes i vårt remissvar till regeringen på förslaget om reduktionsplikt (M2017/00723/R) från 19 april i år:

”Det unika svenska sektorsmålet 2030 för transporternas klimatpåverkan skapar stora trovärdighetsproblem i regeringens politik vad gäller biobränslen. Egenpåtagna klimatambitioner kolliderar här med världsmarknadspriser på bränslen och med internationella regelverk. Stora problem kan därför förutses med de delar av förslaget som innebär höga reduktionskrav som avviker från omvärldens – framför allt EU:s – politik på transportområdet. Enligt bränsleleverantörer kan den svenska efterfrågan på biodrivmedel 2030 enligt reduktionspliktspromemorian bedömas till omkring tre gånger den produktion som EU:s krav enligt RED II-förslaget kan förväntas leda till.”

Vidare vill Transportföretagen påminna om vår slutsats beträffande hållbarhetskriterier för biodrivmedel i vårt remissvar till regeringen på Förnybart-direktivet (M2017/00114/Ee) från 24 februari i år:

”Transportföretagen är mycket oroliga för att regeringen inte klarar av att hävda de svenska intressena vid behandlingen av förnybarhetsdirektivet RED II så att goda villkor kan gälla för en fortsatt utveckling av biobränsle, inte minst HVO, till kommersiellt acceptabla priser för både låg- och höginblandning. Självklart är det viktigt att den bioenergi som finns på marknaden är hållbart producerad, men samtidigt är risken stor att bioenergi till följd av hållbarhetskriterier får en konkurrensnackdel gentemot fossila alternativ, som i sin tur helt saknar hållbarhetskriterier eller effektivitetskrav. Det är därför oerhört viktigt att regeringen bevakar så att hållbarhetskriterier inte blir en konkurrensnackdel för bioenergi eller att handel med bioenergi hindras eller begränsas.”

Det är sammanfattningsvis Transportföretagens mening att det blir avgörande för riksdagens och regeringens klimatambitioner på transportområdet att tillgången på biobränsle kan motsvara efterfrågan under de kommande 13 åren. Vi utgår därför ifrån att den precisering av hållbarhetskriterierna som remissen avser inte kommer tillåtas hamna i motsättning till målen om fossilfri fordonstrafik i Sverige och de transportpolitiska tillgänglighetsmålen.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo  
Näringspolitisk chef

*Transportföretagen*