

Miljö- och energidepartementet

m.registrator@regeringskansliet.se  
m.remiss-energi@regeringskansliet.se

christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

Diarienummer M2017/01738/R

## 2030-sekretariatets remissvar om ändring i förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

### Sammanfattning

2030-sekretariatet välkomnar att regeringen agerar för att skärpa hållbarhetskraven på biodrivmedel, utifrån att vi står inför en snabb efterfrågeökning där Sverige ligger i global framkant av utvecklingen och det är viktigt kraven följer med. Men det är bara ena delen av utmaningen. Globalt riskerar tillgången på sikt ligga efter efterfrågan, inte minst efter de beslut EU väntas ta under hösten och våren som minskar möjligheten att tillgodoräkna sig klimateffekten från grödebaserade biodrivmedel. Denna utveckling är strategisk betydelse för de svenska 2030-målen för transportsektorn som riksdagen nyligen antagit.

Vi har vid flera tillfällen framfört att kraven på de fossila bränslena ligger betydligt lägre än på de biobaserade. Om kraven ensidigt skärps och blir allt mer detaljerade för biodrivmedlen, så stärks de fossila drivmedlens konkurrenskraft vilket knappast kan vara regeringens avsikt.

Vi svarar på remissen i två steg, dels kommentarer specifikt på förslagstexten, dels ett större perspektiv där vi belyser behovet av att regeringen engagerar sig tydligare för att vi skall klara det svenska 2030-målet för transportsektorn. Om Sverige ska klara 70% minskad klimatpåverkan i transportsektorn till år 2030 enligt riksdagens beslut, måste mer hållbara biodrivmedel göras tillgängligt.

Vi yrkar på återremiss, med uppdrag att förtydliga skrivningarna så att vad som avses blir begripligt för marknadens aktörer och de myndigheter som ansvarar för uppföljning och kontroll. Därtill är frågan så stor och avgörande för den svenska omställningen att detta korta förslag behöver diskuteras djupare och av fler aktörer. Alternativt gör departementet en avvägning av inkomna svar och finner en väg som möter kommentarerna.

### Kommentarer på ändring i förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Ändringen har kommit till stånd för att förtydliga vad som definierar en restprodukt eller avfallsprodukt respektive en samprodukt. Den senare skall uppfylla samma hållbarhetskrav som huvudprodukten, vilket innebär att en rest- eller avfallsprodukt har flera fördelar i beräkningarna för växthusgasreduktion jämfört med om den klassas som samprodukt. Den

snabba tillväxten av HVO, och behovet att komplettera övriga råvaror med PFAD (palmoljedestillat) har aktualiserat frågan.

Ändringsförslaget är svårt att tolka, och bör förtydligas. Det står bland annat, om man renskriver 3a§ med punkt två:

*Ett ämne ska inte anses vara den eller de slutprodukter som en produktionsprocess ska producera eller huvudsyftet med processen om ämnets utfall i mängd och dess ekonomiska värde i förhållande till huvudprodukten är lågt i de fall ämnet har ett annat användningsområde än energiändamål och det inte har uppkommit direkt i en jordbruks-, vattenbruks-, fiske eller skogsbruksverksamhet.*

Vi tolkar skrivningen som att en produkt 1) inte är en samprodukt om det är annan slutprodukt som huvudprodukten optimeras mot, samt 2) om dess volym och värde är lågt. Men ordalydelsen är så otydlig att tolkningen blir osäker och svårligen kan ligga till grund för de investeringar i hållbar drivmedelsproduktion som nu behöver skjuta fart. Otydligheten och vagheten i begrepp som "lågt värde" är anmärkningsvärd för en så viktig remiss och lämnar ett tolkningsutrymme och en osäkerhet som kraftigt försvårar omställningen. Vi har i våra diskussioner med andra företag och branschorganisationer erfarit att de också finner ordalydelsen otydlig och svårtolkad.

Generellt sett är det naturligt att produkter från en biodrivmedelsproduktion normalt ses som samprodukter. Jord- och till viss del skogsbruk blir allt mer beroende av hela bredden av produkter, där även produkter på marginalen kan vara nödvändiga för att räkna hem en affär. Det är inte längre enbart huvudprodukten som är huvudsaken, det är affären av kombinatet.

När vi allt mer talar cirkulär ekonomi minskar fraktionen som kan kallas avfall. Det är bra, 2030-sekretariatet har länge vänt sig mot att avfall dubbelräknas i EU:s beräkningsmetoder.

§3a2 talar, som vi tolkar det, om att sätta en gräns vid lågt värde och volym på den extra produkten. Vad betyder lågt värde och volym? Nivåerna bör förtydligas, men vara tillräckligt snäva för att misstolkningar som gör att tveksamt hållbara biodrivmedel slinker genom inte skall vara möjliga. Inte heller bör produkter med ett tydligt värde och ett flertal användningsområden likställas med avfallsprodukter.

Trots att avfall skall minimeras kan det uppstå strömmar som är oidentifierade. Vi bedömer också här att det är nödvändigt att förtydliga eller sätta en nivå och/eller ett värde som kan markera var gränsen går.

## Regeringen måste göra mer än att omtolka förordningar

En snabb och omfattande omställning till förnybar energi, inklusive hållbart producerade biodrivmedel är en förutsättning för att nå det svenska 2030-målet och målen kopplade till Parisavtalet. Globalt produceras drygt 100 miljoner ton bioolja för fordonssektorn per år, med ungefär samma kapacitet för alkoholer. Det produceras även biogas, i Sverige det näst

största rena biobränslet. I nuläget används just under 400 miljoner ton per år drivmedel bara i EU.

Sverige har idag en hög andel biodrivmedel; kring 20 % av drivmedlen är idag biobaserade. Det finns fortfarande ett utbud med tillväxtpotential, biodiesel av exempelvis RME och alkoholer går att producera och få tag på i större mängd. Men på sikt, i takt med att andra länder satsar på biodrivmedel som Sverige gjort, och efter EUs reviderat Förnybarhetsdirektivet med konsekvens att grödebaserade drivmedel hålls tillbaka, kan en brist uppstå.

HVO dominerar de svenska biodrivmedelsflödena, och andelen PFAD i HVO på den svenska marknaden ökar. En konsekvens av en omklassificering av PFAD skulle vara att denna råvara i alla fall temporärt kan komma att försvinna från den svenska marknaden (till dess den klarar hållbarhetsreglerna). Paradoxalt nog klarar certifierad palmolja dessa kriterier idag, och importeras redan i stora mängder till EU (förra året fanns ingen palmolja i Sverige, men väl 2015). Certifiering av palmolja klarar EUs hållbarhetskrav, men fortfarande är avskogningen av Malaysia och Indonesien miljömässigt oacceptabel.

Europaparlamentet diskuterar en revidering av Förnybarhetsdirektivet (REDII). Går det igenom i linje med Kommissionens förslag så kommer maximala andelen biodrivmedel från grödor (conventional) att minska från 7% till 3,8% till 2030. Idag ligger nivån på drygt 4%.

Vi står alltså inför en period där produktion av hållbara biodrivmedel måste öka, inte minst från svensk jord och skog. Här finns en råvara som produceras i huvudsak hållbart, där det finns en kraftig nettotillväxt, och svensk industri äger teknologi och kompetens. 2030-sekretariatet har länge drivit att svenska regeringen borde, i samverkan med näringslivet, öka påverkan på processerna i EU. Det sker inte utan att resurser avsätts från regeringen och det är 2030-sekretariatets bestämda uppfattning att regeringen och andra svenska aktörer måste prioritera påverkan på RED II betydligt mer än i dag.

Lika viktigt är att bilateralt arbeta med hållbarhetsfrågan med biodrivmedelproducenter som Malaysia och Indonesien kring palmolja, och med Brasilien kring sojaolja.

Palmolja är ett bra sätt att producera olja från naturen så länge palmoljeproduktionen inte leder till avskogning eller annan kraftigt negativ miljöpåverkan. Det är inte palmoljan som ska förbjudas utan produktionsprocesserna och naturresursanvändningen som måste förbättras. Precis detta skedde med det svenska skogsbruket som numera är huvudsakligen hållbart och i stora delar blivit ett föredöme. Överlag har Sverige gått före vad gäller att utveckla hållbart jord- och skogsbruk och den kunskap och de erfarenheter som finns skulle till stor del kunna överföras till andra länder, inte minst utanför EU t.ex. i bilaterala samarbetsavtal och i biståndspolitik.

En väg framåt skulle kunna vara att, efter modell av Bra Miljöval EI-kompromissen med vattenkraften, acceptera certifierad palmolja och dess produkter från odlingar etablerade innan ett visst år, under förutsättning att ingen icke hållbar nyodling sker. Hit kan man bara nå genom systematisk samverkan mellan miljöorganisationer, regeringar och marknaden.

Under de bara drygt tolv år som återstår till 2030 måste svenska regeringen, tillsammans med likasinnade regeringar, skärpa satsningen på att utveckla möjligheten för att produktion av hållbara biodrivmedel. Den svenska biodrivmedelsindustrin ligger i täten internationellt, vi har nationella råvaror och kan med stöd nå ytterligare framgångar.

Stockholm den 11 september 2017

Jakob Lagercrantz  
2030-sekretariatet