

m.registrator@regeringskansliet.se

Kopia:

christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

m.remissenergi@regeringskansliet.se

2030-sekretariatet: Remissvar avseende promemorian Genomförande av ändringar i direktivet om förnybar energi – ILUC

Inledning och bakgrund

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att lämna remissvar på Genomförande av ändringar i direktivet om förnybar energi – ILUC. Det är en avgörande del i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta, eller med Klimatlagens tolkning en koldioxidreduktion i transportsektorn med 70%.

När ett direktiv väl accepterats av Parlamentet och Rådet, och ett kompromissförslag godkänts, så är ett land bundet att införa direktivet i nationell lag. Det finns naturligtvis vissa tolkningsmöjligheter, men det mesta är beslutat och klart.

Vi vill med våra kommentarer betona vissa viktiga delar som kommer att diskuteras igen, inte minst inom ramen för revideringen av REDII. Det är problematiskt att arbeta med införande i svensk lag av två år gamla förändringar när helt nya parametrar förs in i diskussionen idag.

2030-sekretariatet bildades för att driva på utvecklingen för en fossiloberoende transportsektor. Vi har nu 62 partners, inklusive drygt 30 klimatmässigt ledande kommuner som räknas som *en* partner. Vi verkar för en bredd i satsningar, där både utvecklingen inom Bilen, Bränslet och Beteendet är nödvändiga. I princip samtliga de svenska drivmedelsföretagen är partners.

Vi noterar att få av de ledande biobränsleaktörerna i Sverige finns med som remissinstanser. Med så viktiga förslag som ILUC-direktivet bör regeringen eftersträva en bredare förankring, inte minst inom drivmedelsbranschen.

Vi presenterar våra synpunkter nedan. De är relativt kortfattade eftersom vi bara i år dessutom skrivit remissvar på Minskad påverkan Drivmedel, REDII och Bränslebytet/Reduktionsplikt. Tre separata remisser på så kort tid, med en så intensiv dialog som nu pågår kring RED II, tyder på att frågan både är omfattande och komplex.

Regeringen bör samla detta arbete i en strategisk grupp som både har ansvaret för laginförande, att lägga riktlinjer för en strategi gentemot EU som gynnar svensk biodrivmedelsindustri och att lägga påverkansplaner för tiden bortom år 2020.

Centrala synpunkter

Nedan listar vi våra åtta viktigaste synpunkter på de föreslagna ILUC-förändringarna, och hänvisar till andra remissvar och skrivelser från oss för en utförligare genomgång av ståndpunkterna.

1. **ILUC är omtvistat och knappast rättvisande.** Även om ILUC accepterades av EU-kommissionen, Parlamentet och Ministerrådet 2015 ökar kritiken och begrepp revideras. Det finns vidare något fundamentalt fel när drivmedel skall bära klimatbördan för vad livsmedelsindustrin gör; huvuddelen av de marknässiga förändringarna relaterar till produktion av mat, inte bränslen. Vi lär se stora förändringar av hur ILUC hanteras, och regeringen bör ha med detta i beräkningen. Inte minst diskuteras nu ett införande av ett nytt begrepp, *low ILUC biofuels*. Det är viktigt att regeringen behåller så stor flexibilitet som möjligt inför fortsatta förhandlingar.
2. **ILUC bara för biobränslen.** Vi tvivlar på att EUs grundfördrag kring konkurrensneutralitet godkänner att biodrivmedel belastas med ILUC, medan fossila drivmedel får en utsläppsschablon oavsett ursprung eller produktionsmetod. Rimligt vore att använda motsvarande, om än av naturliga skäl ej exakt lika, metoder för utsläppsberäkningar gäller för alla bränslen.
3. **Nya biobränslen utvecklas**, och kommer att införas i annex IX. Det är svårt att i svensk lag besluta om begränsningar när FoU pågår kring nya bränslen som kan realiseras snart. Det är bra att som promemorian föreslår införa "bestämmelser i författning på lägre nivå" för att behålla en flexibilitet.
4. **"Biodrivmedel och flytande biobränslen som innebär låga risker för indirekt ändring av markanvändning"** behöver enligt promemorian inte införas i svensk lagstiftning. Vi menar tvärtom att det är opportunt att göra detta eftersom det är en aktuell del av debatten idag, som skulle gynna svenska hållbara biodrivmedel.
5. **ILUC direktivet begränsar kraftigt** hur inte minst så kallade första generationens biodrivmedel får tillgodoräknas målen enligt RED. Vi ser inte lika tydligt som regeringen hur Sverige enskilt kan öka andelen så kallade första generations biodrivmedel trots att EU kräver en begränsning och sedermera i RED II en utfasning. I andra länder pågår en diskussion om dessa biodrivmedel alls får tillgodoräknas inom ETS målen. Detta vill vi se tydligare utrett, liksom Energimyndigheten anger i promemorians kapitel 6.
6. **Rapporteringen till Energimyndigheten** blir central. Vi har i tidigare remissvar beskrivit att det råder en osäkerhet i branschen hur denna skall göras, och vilka överväganden som skall göras i sammanställningen av data.
7. **Vad gäller för biobränslen utöver de 7%?** I promemorian står det på sidan 18 att "Som nämnts i avsnitt 3.2 är förmånsbehandling vad gäller skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter inom EU:s system för handel med utsläppsrätter för

växthusgaser att anse som ett finansiellt stöd enligt artikel 17 i förnybartdirektivet. Sådana biodrivmedel och flytande biobränslen som omfattas av utsläppshandelssystemet får utsläppsfaktor noll endast om de uppfyller hållbarhetskriterierna. I annat fall ska de anses vara fossila. Nollutsläpp i handeln med utsläppsätter villkoras alltså av att aktören har ett giltigt hållbarhetsbesked. Den myndighet som utövar tillsyn av utsläppshandelssystemet måste därför kontrollera att de bränslen som får utsläppsfaktor noll omfattas av ett hållbarhetsbesked. Detta behöver dock inte särskilt regleras.”

Detta skulle kunna förstås som att biodrivmedel som går utöver 7% skall räknas som fossila, och inte alls får räknas till att uppnå EU-målen. Vi vill säkerställa att inte en sådan tolkning vinner laga kraft.

8. **Avfall eller restprodukt?** Hur drivmedel ska klassas diskuteras i kapitel sju, men måste lämpligen följa den av regeringen utfästa definitionen som skall utvecklas under året. Det är orimligt att införa något som samtidigt omdefinieras

Sammantaget, slutligen, ser vi ett stort behov av såväl förtydliganden som ökad flexibilitet, kombinerat med ett starkt agerande från regeringen för att försvara den svenska omställningen till förnybar energi transportsektorn, som är helt avgörande för att klara klimatmålen för år 2030 och 2045.

För 2030-sekretariatet

Jakob Lagercrantz