



Infrastrukturdepartementet

Energienheten

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

josefin.mardi@regeringskansliet.se

Yttrande om revidering av EU-direktivet för förnybar energi 2018/2001, (I2021/020389)

BIL Sweden har getts möjlighet att lämna synpunkter gällande revidering av EU-direktivet för förnybar energi 2018/2001 samt på Infrastrukturdepartementets PM.

Bakgrund

För att Sverige ska nå sina ambitiösa mål inom transportsektorn, med 70% reduktion av klimatpåverkan till 2030, krävs en kraftigt ökad andel hållbara biodrivmedel. För att detta ska ske måste effektiva och långsiktiga regelverk inom EU finnas på plats som möjliggör att Sverige kan skapa rätt förutsättningar för biodrivmedel. Utifrån det kan sedan nationella låtgärder och styrmedel tas fram för att stimulera produktion av biodrivmedel samt göra biodrivmedlen konkurrenskraftiga gentemot fossila drivmedel.

Hela fordonsindustrin i Europa står för en stor omställning mot renare drivlinor där elektrifiering är huvudspåret. 2030 kommer dock förbränningsmotorn fortfarande att spela en viktig roll och stå för en del av transportarbetet i Sverige. För att nå 2030-målet måste andelen biodrivmedel öka kraftigt vilket också speglas i den svenska reduktionsplikten där ambitiösa mål till 2030 slagits fast. Utöver detta måste långsiktiga förutsättningar för höginblandade biodrivmedel skapas, både nationellt och på europainivå, för att målet ska nås.

Synpunkter

BIL Sweden är positiva till att Förnybartdirektivet uppdateras på en rad punkter:

- Vi instämmer med Infrastrukturdepartementet att det är positivt att ambitionsnivån i direktivet höjs med ökad andel förnybar energi från 32 procent till 40 procent. Detta är i linje med de höjda ambitionerna i "Fit for 55".
- Det är positivt att målet för transportsektorn till 2030 skärps från ett energibaserat mål på 14 procent andel biodrivmedel till en reduktionspliktbaserad växthusgasreduktion på 13 procent.
- Det är positivt att multiplikatorerna tas bort för avancerade drivmedel och el. Kommer på sikt att bidra till ökade volymer.

Vi är däremot skeptiska till att:

- Begränsningen av grödbaserade hållbara biodrivmedel på 7 procent av energianvändningen vid beräkningar för den totala energianvändningen från förnybara källor behålls. Denna bör kunna tas bort helt då kommissionen tagit fram en förordning (2019/807) som fastställer vad som gäller för bränsleråvaror med hög risk för indirekt markanvändning.
- Hållbarhetskriterierna revideras. En uppdatering av hållbarhetskriterierna infördes i lagstiftningen så sent som den 1 juni 2021. Innan de revideras bör de nuvarande hållbarhetskriterierna utvärderas. Det är viktigt så att tillgången på råvaror till biodrivmedel ej äventyras i onödan. Vi delar Infrastrukturdepartementets hållning att hållbarhetskriterierna ej bör uppdateras innan de utvärderats.
- Det föreslås en ökad tillåten inblandning av FAME i diesel från 7% vol till 10% vol i bränslekvalitetsdirektivet. Med hänvisning till köldegenskaper och bl.a. materialkompatibilitet i fordonen bör detta inte införas. Endast en mindre andel av fordonen klarar E10 i dagsläget.

Det är viktigt att detta EU-direktiv och andra europeiska regelverk och lagstiftning inte begränsar nationella möjligheter att utnyttja hållbara drivmedel. Detta är extra viktigt för Sverige då vi har de mest ambitiösa målen inom EU när det gäller minskad klimatpåverkan från transportsektorn och samtidigt har möjlighet att producera hållbara drivmedel från svensk bioråvara. Det är också viktigt att kommissionen inte inför delegerade akter som får begränsande effekter utan att medlemsstaterna får möjlighet att påverka.

Sverige har goda förutsättningar för att öka andelen biodrivmedel i transportsektorn parallellt med att elektrifieringen i transportsektorn tar fart under förutsättning att de europeiska regelverken medger det.

Stockholm 2021-10-14

BIL Sweden

Anders Norén
Teknisk chef