

Datum
2021-10-14Dnr/Beteckning
TSG 2021-9439Ert datum
2021-09-29Er beteckning
I2021/02389

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Remisshearing om direktivet om förnybar energi (RED), I2021/02389

Transportstyrelsen tackar för en intressant hearing den 5 oktober och möjligheten att nu inkomma med skriftliga synpunkter gällande vissa delar av det ändringsförslag från EU Kommissionen som vid hearingen benämndes RED och som handlar om ändringar av direktivet om kvaliteten på bensin och dieselbränslen, det så kallade bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG (FQD).

Det som Transportstyrelsen särskilt vill kommentera gäller förslaget att tillåta upp till 10 % inblandning av fettsyrametylestrar (fame) i diesel som släpps ut på marknaden (B10) jämfört med dagens upp till 7 % inblandning av fame i diesel som släpps ut på marknaden (B7). De formuleringar som är aktuella återfinns dels i artikel 3 punkt 3), dels i artikel 3 punkt 6) i det ändringsförslag från EU Kommissionen, som vid hearingen benämndes RED.

Dagens lätta och tunga fordon är konstruerade för B7. Detsamma gäller dagens typgodkännanderegulverk för dessa fordon. Det regelverket förutses tidigast att kunna ändras om 5-6 år i samband med ett ikraftträdande av ett avgasregelverk om Euro 7. EU Kommissionen föreslår alltså en ändring av specifikationen för marknadsbränslet till att tillåta B10 långt innan ett motsvarande typgodkännanderegulverk för fordonen är på plats. Den senare hanteringen förutsätter också framtagande av referensbränslen som inte heller de finns ännu. Sådana ändringar behöver samordnas mellan regelverken.

Även när ett eventuellt typgodkännanderegulverk för B10 är på plats kommer det då enbart att kunna tillämpas på nya fordon. Den del av fordonsflottan innefattande lätta och tunga fordon av äldre modell som drivs med diesel kommer fortsatt under lång tid, uppskattningsvis ytterligare 15-17 år, att vara beroende av B7.

Anledningen till att det idag i drivmedelslagen (2011:319) finns en gräns för högst 7 % tillåten inblandning av fame i diesel är de problem som finns vid användning av drivmedlet i fordonen. Den ingående famen kan sätta igen bränslefiltern vilket kan påverka fordonens funktion. Dessa problem förekommer redan idag i vårt land vid upp till 7 % inblandning av fame i diesel. Problemen kan förvärras av sådant som kyla.

Fame är inte det enda biodrivmedel som kan blandas i fossil diesel för att åstadkomma den för klimatet så viktiga växthusgasreduktionen. Det finns även andra biodrivmedel på marknaden som kan göra detta. Ett sådant biodrivmedel är så kallad vätebehandlad vegetabilisk olja (hvo). Den har en kemisk struktur som mer liknar den fossila dieseln, vilket inte skapar samma problem i fordonen.

Situationen är hanterbar så länge drivmedelslagen har en gräns på högst 7 % inblandning av fame i diesel. Om den gränsen höjs till högst 10 % inblandning, då skulle det kunna bli problem för en stor del av fordonsflottan, som inte är typgodkänd för mer än högst 7 % inblandning av fame. Det är heller inte bara lätta och tunga vägfordon som kan drabbas, utan även exempelvis mobila maskiner som inte används för vägtransport som jord- och skogsbruksmaskiner och fritidsbåtar.

Behovet av B7 förutses alltså vara stort under lång tid framöver. Därför räcker det sannolikt inte enbart, vid en eventuell ändring av drivmedelslagen till att i framtiden tillåta B10, att som det står i artikel 3 punkt 3) i ändringsförslaget RED, samtidigt ålägga leverantörerna att säkerställa att B7 släpps ut på marknaden. Det kommer då också att behöva säkerställas att en sådan skyddskvalitet blir tillgänglig över hela landet.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande avdelningsdirektör Lena Ersson, enhetschef Pär Norling, sektionschef Janike Rudert och utredarna Per Öhlund, Markus Backlund och Ulrika Ågren, den senare föredragande.

Anita Johansson

Ställföreträdande generaldirektör