

Datum  
2013-02-12Dnr/Beteckning  
TSG 2012-1179Ert datum  
2012-11-29Er beteckning  
N2012/5978/E

Kopia till

Martin Palm  
NäringsdepartementetRegeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remiss: Kommissionens förslag angående indirekt förändrad markanvändning

*Den 17 oktober 2012 beslutade Kommissionen Förslag till Europaparlamentet och rådets direktiv 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.*

### Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till grundtanken i Kommissionens förslag som bland annat handlar om att främja ett genomslag för avancerade biodrivmedel. Myndigheten ställer sig ändå tveksam till förslaget som helhet då det finns många frågetecken kring eventuella konsekvenser exempelvis om Kommissionens förslag verkligen skapar stimulans till nödvändiga investeringar i avancerade biodrivmedel och vägfordon, om kvaliteten hos bränslena kan säkerställas, om vissa konventionella och grödebaserade biodrivmedel slås ut för snabbt innan de mer avancerade biodrivmedlen finns på plats och om förslaget möjligtvis kan göra det svårare för flyget att få tillgång till biobränslen i den utsträckning flygbranschen efterfrågar.

### Transportstyrelsens specifika synpunkter

#### Vägtrafik

Transportstyrelsen tror generellt sett att EUs mål om 10 procent förnybar energi i transportsektorn sannolikt på kort sikt kan uppnås med de traditionella biodrivmedlen. Myndigheten är samtidigt mer tveksam till om Kommissionens förslag verkligen skapar stimulans till nödvändiga investeringar i de avancerade biodrivmedel som redan från 2020 behöver utgöra en betydande del av målet kring förnybar energi i transportsektorn. Transportstyrelsen tror att nödvändiga investeringar i avancerade och

hållbara biodrivmedel bäst stimuleras av långsiktiga och tydliga mål som inte med lätthet kan ändras av Kommissionen.

Vid sidan av EUs mål har Sverige som nationellt mål att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Även fordonsindustrin kan därmed behöva stimuleras till att fortsatt investera i utveckling av vägfordon med alternativ framdrivning varav biodrivmedel är ett alternativ.

En fossiloberoende fordonsflotta till 2030 är även beroende av tillgången till högkvalitativa biodrivmedel som är kompatibla med befintlig fordonsflotta och kommande utsläppsklasser såsom Euro 6 för personbilar, Euro VI för tunga fordon och Steg IV för mobila maskiner. Vad beträffar dagens situation specificeras det i bränslekvalitetsdirektivet hur mycket av det traditionella biodrivmedlet etanol som får låginblandas i bensin och hur mycket av det traditionella biodrivmedlet FAME som får låginblandas i diesel. Låginblandning är ett sätt att redan nu reducera växthusgasemissioner från befintlig fordonsflotta.

Transportstyrelsen tror att dagens utformning av bilagorna till direktivet över vilka råvaror som får dubbel- respektive fyrdubbelräknas inte på ett optimalt sätt stöder produktion av hållbara biodrivmedel. Vidare kan dagens listor leda till att vissa konventionella och grödebaserade biodrivmedel slås ut för snabbt innan de mer avancerade biodrivmedlen finns på plats. Det finns också risk för fusk eller användning av icke hållbara råvaror för biodrivmedel. Marknaden kan komma att påverkas, inte minst om ett biodrivmedel rapporteras ha en högre ILUC-faktor än det fossila alternativet. Transportstyrelsen tror därför att det kan vara bra om nuvarande listor i bilagorna tas bort och ersätts av styrmedel som utformas för att långsiktigt främja utvecklingen mot produktion av biodrivmedel med verklig klimatnytta.

### Luffart

Myndigheten vill trycka på att det är av stor vikt att förslagen till ändringar i direktiven inte försvårar produktionen av andra generationens biobränslen och gör det svårare för flyget att få tillgång till biobränslen i den utsträckning flygbranschen efterfrågar.

Transportstyrelsen vill i detta sammanhang även påminna om Kommissionens eget initiativ FlightPath 2020 som anger som målsättning att 2 miljoner ton biodrivmedel ska produceras och användas för flyget från år 2020. Detta mål riskerar att eventuellt inte nås om förslagen i direktiven leder till minskad produktion av biodrivmedel för flyget.

### **Övriga synpunkter kring förslag till ändring av artikel 8, 10 och 10a i direktiv 98/70/EG**

Inom Transportstyrelsens ansvarsområde ingår särskilt det som också inkluderas inom Kommissionens förslag nämligen vissa ändringar i ett antal punkter i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Transportstyrelsen noterar att ett genomgående tema i artikel 8, 10 och 10a är ett förtydligande av Kommissionens befogenheter genom införande av att så kallade delegerade akter. Även om Kommissionen då fortsatt har möjlighet att tillkalla expertgrupper för att bereda rättsakter är man inte bunden att följa expertgruppernas rekommendationer på samma sätt som vid den tidigare hänvisning till det föreskrivande förfarandet med kontroll det vill säga där medlemsstaterna har störst möjlighet att påverka Kommissionens ändringsförslag.

Kommissionens aktuella förslag beträffande artikel 8.1 innebär en ändring till att *...medlemsstaterna ska kontrollera efterlevnaden av kraven i artikel 3 och 4 i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen med de analysmetoder som avses i de gällande versionerna av europeisk standard EN 228 och EN 590 istället för som det just nu står i artikel 8.1... på grundval de analysmetoder som anges europeisk standard EN 228:2004 och EN 590:2004*. Transportstyrelsen befarar att det genom borttagande av de specifika årgångsversionerna av de europeiska standarderna EN 228 och EN 590 möjligtvis kan uppstå en oenighet mellan medlemsstaterna och Kommissionen enligt vilken standardversion en kontroll av efterlevnaden av bränslekvalitet egentligen företagits.

Då förslaget däremot inte innehåller någon ändring av artikel 8.2 i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen är Transportstyrelsens tolkning att förutsättningarna för den årliga och nationella rapporteringen till Kommissionen av kvaliteten hos sålda volymer av bensin och diesel inte just nu kommer att ändras.

---

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Hans Norén, väg- och järnvägsavdelningen, miljöhandläggare Lina Andersson, väg- och järnvägsavdelningen, sakkunnig miljö Therése Sjöberg, sjö- och luftfartsavdelningen och handläggare Ulrika Ågren, väg- och järnvägsavdelningen, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
Stabschef