

Stockholm 2021-08-27

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Stefan Andersson

Remissvar till Remiss av EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime. DNr: I2021/02042

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

Kort remisstid

Denna remiss ingår i EU Kommissionens ”Fit for 55” där en stor mängd direktiv och förordningar ändras eller nya föreslås. Det är ett omfattande material som skall granskas och kommenteras i remissrundan. I stort sett alla dessa skickades ut under Sveriges semesterperiod och där remissvaret skall vara inne i slutet av augusti eller början av september. Drivkraft Sverige kommer inte ha möjlighet att gå igenom alla dessa remisser i detalj och bedöma konsekvenser för vår bransch och för Sverige under den tid som finns tillgänglig. Drivkraft Sverige kan komma att komplettera synpunkterna i ett senare skede då noggrannare analyser hunnit genomföras.

Delegerade akter

Drivkraft Sverige uppmanar till försiktighet när det gäller delegerade akter då det finns en del mindre goda erfarenheter vad gäller Kommissionens sätt att hantera innehållet i delegerade akter. Ett tydligt exempel på det är delegerade akter om Taxonomin inom EU. Det finns också exempel på när Kommissionen via en delegerad akt påtagligt förändrar lagstiftning som behandlats inom EU på ett demokratiskt, rättssäkert och transparent sätt och på så vis överskrider det mandat man tilldelats.

Delegerade akter används många gånger inom områden där man inte lyckats nå konsensus och sen får Kommissionen genom delegerade akter rätt att föreslå regelverk i dessa. Processen kring delegerade akter inte alltid transparent och det finns begränsade möjligheter att påverka innehållet.

I detta direktiv finns det en referens till en delegerad akt som skall utarbetas i preamble (40):

“in respect of amendment of the list of well-to-wake emission factors, amendment of the list of the applicable zero-emission technologies or criteria for their use, to establish the rules on conducting the laboratory testing and direct emissions measurements, adaptation of the penalty factor, accreditation of verifiers, adaptation of the penalty factor, and modalities for the payment of penalties.

Detta är ett viktigt område och handlar om utvärdering av emissioner från olika energikällor och att sätta nivåerna på sanktionsavgifterna. Drivkraft Sverige ställer sig tveksamt till att låta Kommissionen, som pekar ut favoriter bland energikällor och -bärare, utan hänsyn till en teknikneutral ansats, att fastställa reglerna i detta viktiga område.

Konsekvensanalyser

Många av de direktiv och förordningsförslag som presenterats inom ”Fit for 55” innehåller också konsekvensutredningar (Impact Assessment, IA) som isolerat tittar på effekten för just det aktuella direktivet eller förordningen. Därför finns det en risk att varje förslag som innebär att man behöver tillgång till elektricitet eller hållbara biodrivmedel riskerar att intecknas i flera parallella förslag till lagstiftningar. Om man slår ihop denna kan det inträffa att matematiken inte går att addera och därmed få ihop. Det behövs en sammanställning av behovet för t.ex. hållbara råvaror till produktion av hållbara biodrivmedel som kommer att krävas för att varje förslag till förordning och direktiv verkligen finns tillgängligt och får användas.

Utgångspunkten har också varit att de förslagen i de olika lagstiftningarna skall nå det övergripande målet på 55% minskning av växthusgasutsläpp till 2030 snarare än att studera vad som verkligen finns tillgängligt av t.ex. förnybara hållbara råvaror för användning.

Article 9 (c)

(c) biofuels and biogas that do not comply with point (a) or that are produced from food and feed crops shall be considered to have the same emission factors as the least favourable fossil fuel pathway for this type of fuel;

Artikel 9 blir därmed i praktiken ett förbud mot grödebaserade biodrivmedel som idag kan uppnå mycket höga växthusgasreduktioner på upp till 80-90%. Detta blir också ett hinder för att nå målen i transportsektorn genom att sätta ytterligare begränsningar på biodrivmedel som kan uppnå mycket höga växthusreduktioner och som därtill helt dominerar marknaden som ett av få hållbara alternativ till fossila drivmedel. Drivkraft Sverige ser gärna höga ambitioner kring hållbarhetskriterier men önskar att de skall vara baserade på vetenskap snarare än att man slår ihop allt inom en viss terminologi.

Det finns råvaror som har problem med indirekt landanvändning och mark med höga kolförråd som kan utarmas. EU Kommissionen har utarbetat ett regelverk (2019/807) för att säkerställa att de råvarorna med hög risk för indirekt ändring av markanvändning inte kommer till användning i stor utsträckning. Att då dessa ”råvaror med hög risk för indirekt ändring av marken” begränsas också i denna förordning tas för intäkt för att utesluta bra grödebaserade råvaror är inte teknikneutral ansats samt inte baserat på vetenskapliga underlag. Detta är ett slående exempel på att Kommissionen i olika detaljregelverk försöker kringgå de principiella beslut som medlemsländerna och Europaparlamentet fattat i demokratisk ordning i Förnybartdirektivet. Detta direktiv innehåller inte några förbud eller begränsningar för grödbaserade biodrivmedel, utan endast har ett tak för hur mycket som får rapporteras in vad gäller att nå respektive medlemslands mål om förnybar energi.

Harmonisering av lagstiftning

Då de enskilda förslagen till direktiv eller förordning sätter begränsningar som inte t.ex. finns i förnybartdirektivet, t.ex artikel 9 som begränsar grödebaserade råvaror, kommer de olika lagstiftningar inte att harmonisera med det direktiv som skall vara styrande för att fastställa hållbarhetskriterier. Drivkraft Sverige anser därför att begränsningar och regelverket fullt ut skall harmonisera med regelverket för hållbarhetskriterier som återfinns i Förnybartdirektivet.

Multipla styrmedel

I detta direktiv sätter man nivåerna för en reduktionsplikt för marina bränslen i artikel 4. Denna förordning tar inte in i konsekvensutredningen att sjöfarten skall ingå i handel med utsläppsrätter som föreslås i en annan remiss om förslag till uppdatering av direktivet för handel med utsläppsrätter. Dessutom föreslås också att en viss skatt skall införas för marina bränslen i de förslag som nu föreligger för Energiskattedirektivet. Drivkraft Sverige hade gärna sett en samlad utvärdering av hur en konsekvensbeskrivning av de olika styrmedlen får för effekter.

Att ha tre styrmedel kommer att leda till högre kostnader för sjötransporter. EU Kommissionen skriver att sjötransport är energieffektiva och skall användas samtidigt som det inte finns en samlad bedömning av dessa tre styrmedel och dess effekt på bland annat näringslivets konkurrenskraft.

Det kan också leda till att fartyg kommer att ta vägarna förbi områden som inte ingår i EU för att därmed slippa de kostnader som uppstår genom alla dessa styrmedel.

Övrigt

”Annex V FORMULAS FOR CALCULATING THE COMPLIANCE BALANCE AND PENALTY LAID DOWN IN ARTICLE 20(1)”

Den första formeln, Compliance balance, är fel. Enheten är inte [gCO₂eq/MJ].

- I formeln har första faktorn enheten [gCO₂eq/MJ].
- Den andra faktorn har enheten MJ. Mi [gFuel] (enligt Annex I) multiplicerat med LCVi [MJ/gFuel] (enligt Annex I) ger enheten [MJ].
- Således har produkten enheten [gCO₂eq].

För straffavgiften (Penalty=) är ologiskt att uttrycka Compliance balance i [gCO₂eq/MJ]. Är straffavgiften baserad på GHG-intensiteten, spelar mängden CO₂ ingen roll.

Ex: Två företag A (1 fartyg) och B (100 000 fartyg) skulle vid lika GHG ha samma straffavgift. Även om företag B släppt ut 100 000x mer CO₂ än företag A över gränsvärdena.

Vad är kommissionens syfte bakom detta?

Drivkraft Sverige rekommenderar även starkt att ändra termen ” Conversion factor from MJ to tonnes of VLSFO (41.0 MJ/kg)”. Termen är väldigt förvirrande, eftersom parenteserna visar konverteringsfaktorn för kg till MJ. Varför inte skriva (1/41 kg/MJ)?”

Johan G Andersson
VD

Ebba Tamm
Produkt- och miljöexpert