

Datum
2009-12-16Dnr
02-09-3767Ert datum
2009-10-14Ert dnr
M2009/3735/Mk

Systemanalysavdelningen
Enheten för policyanalys
Kristina Holmgren
016-5442056
kristina.holmgren@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande angående förslag till ändring av de svenska reglerna för motorbränslen och motorfordons avgasrening

Sammanfattning

Energimyndigheten anser att bränslekvalitetsdirektivets krav på att växthusgasutsläpp från bränsle och energi ska övervakas och mätas måste regleras i en lag. Denna lag måste exempelvis omfatta definition av rapportsskyldiga leverantörer, hur rapportering ska gå till, samt hur tillsyn och kontroll ska ske. Det bindande kravet på 6 % växthusgasminskning till 2020 ska också regleras i lag. Därmed avstyrker Energimyndigheten Transportstyrelsens förslag att det bindande målet om 6 % inte behöver regleras i lag.

Energimyndigheten kan inte i dagsläget ta ställning till om förslaget till lag om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och andra flytande biobränslen bör kompletteras med lagstiftningen om växthusgasminskning enligt bränslekvalitetsdirektivet, eller om det är mer lämpligt att detta införlivas i annan lagstiftning, exempelvis lagen om motorbränslen.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att Transportstyrelsen blir tillsynsmyndigheten för Europaparlamentets och rådets förordning nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samlade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Energimyndigheten avstyrker förslaget att ingen reglering krävs för att säkerställa att en bensinkvalitet finns på marknaden med en högsta andel på 5 volym % etanol. Energimyndigheten bedömer att reglering krävs för att säkerställa tillgången.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att den svenska miljöklassificeringen av Mk1-diesel behålls och inte förändras till att även innefatta Europadiesel.

Energimyndigheten bedömer det önskvärt att leverantörer av biodrivmedel undantas från lagstiftning om övervakning, mätning samt växthusgasminskning med 6 % till 2020 enligt bränslekvalitetsdirektivet. Dessa aktörer kommer dock att vara rapporteringsskyldiga enligt den föreslagna lagen om hållbarhetskriterier.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten besvarar remissen i huvudsak från ett energiperspektiv och främst avseende frågor som rör transportsektorns energianvändning och klimat- och miljöpåverkan. Energimyndigheten har inte gjort någon detaljerad genomgång av lagförslaget utan yttrandet behandlar mer övergripande frågor.

EG:s energi- och klimatpaket har inneburit en rad nya bestämmelser som ska implementeras i medlemsstaternas lagstiftning. Det är av största vikt att dessa bestämmelser samordnas i största möjliga utsträckning för att hålla nere den administrativa bördan för företag och myndigheter.

EG:s bränslekvalitetsdirektiv¹ berör främst specifikationer för bensen, diesel och gasoljor. I direktiv 09/30/EG ingår ett krav på hur växthusgasutsläpp från bränsle och energi ska övervakas och mätas. Det viktigaste kravet är det bindande kravet om 6 % växthusgasminskning per energienhet i ett livscykelerspektiv till 2020. De aktörer som ska uppbära kravet är leverantörer, där leverantör definieras som en enhet som ansvarar för överföring av bränsle eller energi genom en punkt för punktskatteuppbörd, eller, om ingen punktskatteuppbörd ska uppbäras, vilken som helst annan relevant enhet som utsetts av en medlemsstat. Vad dessa krav innebär för leverantörerna kan inte bedömas i dagsläget då arbetet återstår inom Kommissionen. Den viktigaste utstående frågan är vilket basvärde växthusgasminskningen ska beräknas ifrån. Detta ska Kommissionen återkomma med före den 1 januari 2011. Kommissionen ska också återkomma med en metod för beräkning av växthusgasutsläpp från andra bränslen än biodrivmedel och från energi.

Transportstyrelsen föreslår att Energimyndighetens författningsförslag angående hållbarhetskriterier och leverantörers skyldighet till rapportering² anpassas för att även omfatta de krav på minskade växthusgasutsläpp från bränslen och energi som följer av bränslekvalitetsdirektivet. Ett förslag till utformning av denna kompletterande lagtext har inte tagits fram av Transportstyrelsen.

Energimyndigheten bedömer att denna kompletterande lagstiftning skulle behöva omfatta krav på rapporteringsskyldighet av växthusgasutsläpp för leverantörer, definition av leverantör, hur leverantörer gemensamt kan uppnå det bindande målet om 6 % växthusgasminskning, beräkningsmetodiken för växthusgasutsläpp från fossila bränslen samt regelverk för tillsyn och kontroll. Energimyndigheten bedömer att även målet om 6 % växthusgasminskning ska regleras i lag. Därmed avstyrker Energimyndigheten Transportstyrelsen förslag att det bindande målet inte behöver regleras i lag. Energimyndigheten har i sitt förslag till kvotpliktsystem för biodrivmedel³ föreslagit att de aktörer som ska uppfylla en

¹ 98/70/EG med ändringar i direktiv 09/30/EG

² ER2009:20 Hållbarhetskriterier

³ ER2009:27 Kvotpliktsystem för biodrivmedel

eventuell kvotplikt bör vara samma aktörer som åläggs rapporteringsskyldighet enligt bränslekvalitetsdirektivet. En strikt tolkning av bränslekvalitetsdirektivets definition av leverantör innebär att även andra leverantörer än de som är skattskyldiga för dieselolja och motorbensin, vilket är Energimyndighetens förslag på kvotpliktiga aktörer, definieras som leverantör. De omfattas därmed av kraven och blir rapporteringsskyldiga enligt bränslekvalitetsdirektivet. Ett exempel är leverantörer av rena biodrivmedel för användning i transportsektorn. Energimyndigheten bedömer det önskvärt att leverantörer av biodrivmedel undantas från lagstiftning om övervakning, mätning samt växthusgasminskning med 6 % till 2020 enligt bränslekvalitetsdirektivet. Dessa aktörer kommer dock att vara rapporteringsskyldiga enligt den föreslagna lagen om hållbarhetskriterier.

Energimyndigheten påpekar att förslaget till lag om hållbarhetskriterier⁴ i sin nuvarande form endast gäller hållbarhetskriterier för biodrivmedel och andra flytande biobränslen. Energimyndigheten har inte möjlighet att bedöma i dagsläget om det är lämpligt att komplettera lagförslaget om hållbarhetskriterier till att även inkludera lagstiftning om kravet på växthusgasminskning enligt bränslekvalitetsdirektivet eller om det är mer lämpligt att inkludera dessa krav i annan lagstiftning, exempelvis lagen om motorbränslen. Ett exempel på osäkerhet är att arbete pågår inom EU vad gäller hållbarhetskriterier, där exempelvis frågan om det ska ställas krav på hållbarhetskriterier för alla biobränslen är aktuell. Om det skulle införas innebär det förändringar i lagutformning och tillsynsverksamhet.

Energimyndigheten anser att en översyn över vad kraven om växthusgasminskning enligt bränslekvalitetsdirektivet innebär för aktörerna bör göras efter att det riktvärde som växthusgasminskningarna ska beräknas ifrån har tagits fram av Kommissionen. I den översynen bör även frågan om de indikativa målen om 2 % växthusgasminskning bland annat med hjälp av olika slag av teknik samt 2 % med hjälp av Kyotoprotokollets mekanism för ren utveckling (CDM) ingå.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att Transportstyrelsen blir tillsynsmyndigheten för Europaparlamentets och rådets förordning nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samlade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Energimyndigheten avstyrker förslaget att ingen reglering krävs för att säkerställa att en bensinkvalitet finns på marknaden med en högsta andel på 5 volym % etanol. Troligen kommer 98 oktanig bensin att vara den bränslekvalitet som kommer att användas av äldre bensindrivna fordon och motorer som tar skada av en för hög andel etanol. Marknaden för denna bensinkvalitet kommer att vara vikande, därmed bedömer Energimyndigheten att en reglering krävs för säkerställande av tillgång till denna bensinkvalitet. Energimyndigheten påpekar att bränslekvalitetsdirektivet stipulerar att medlemsstaterna ska kräva tillgång till bensin med högsta andel på 5 volym % etanol fram till 2013 och får kräva att

⁴ ER2009:20 Hållbarhetskriterier

sådan bensin släpps ut på marknaden under längre tid om de anser detta nödvändigt. Dessutom åläggs medlemsstaterna att se till att konsumenterna får lämplig information om andelen biodrivmedel i bensin och om lämplig användning av olika bensinsorter.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att den svenska miljöklassificeringen av Mk1-diesel behålls och inte förändras till att även innefatta Europadiesel. Energimyndigheten anser att det kan vara så att konkurrenssituationen på dieselmarknaden skulle förbättras om klassificeringen ändrades till att även innefatta Europadiesel, men att i nuläget väger fördelen av miljöprestanda på Mk1-dieseln jämfört med Europadiesel tyngre. Frågan bör dock fortsätta följas, och i takt med att fler fordon får bättre avgasrening kan denna bedömning ändras.

Specifika synpunkter

Angående kapitel 6.8 i Transportstyrelsens rapport så påpekar Energimyndigheten att regelverket om hållbarhetskriterier som Energimyndigheten föreslagit i sitt förslag om hållbarhetskriterier⁵ innehåller bestämmelser om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och andra flytande biobränslen, oavsett var dessa används. Förslaget innehåller inte regelverk för hållbarhetskriterier för fasta biobränslen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Tomas Kåberger. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Annelie Eriksson, Josephine Bahr Ljungdell, Susan Linton Royen, Zofia Lublin, Andres Muld, Birgitta Palmberger, verksjuristen Fredrik Selander, utvecklingsdirektör Lars Guldbrand, enhetschefen Thomas Levander samt handläggarna Margareta Petrén Axner, Magnus Henke, Jonas Paulsson och Kristina Holmgren, den sistnämnda föredragande.

Tomas Kåberger

Kristina Holmgren



⁵ ER2009:20 Hållbarhetskriterier