

Remiss

ALLMÄNNA RÅD

För komplettering och förklaring till Statens energimyndighets föreskrifter om rapportering och beräkning enligt drivmedelslagen STEMFS 2017:3

Innehåll

1. Den årliga rapporteringen enligt DML	3
1.1 Allmänt	3
1.2 Rapportering via e-tjänst.....	4
1.3 Senaste rapporteringsdag	4
1.4 Drivmedel	4
1.5 Fossila komponenter	4
1.5.1 Uppgifter om ursprung	5
1.5.2 Uppgifter om växthusgasberäkningar.....	5
1.6 Biokomponenter.....	6
1.6.1 Uppgifter om ursprung	6
1.6.2 Uppgifter om växthusgasberäkning.....	76
1.6.2 Biokomponenter i bränsle till flyg.....	76
1.7 Andra förnybara komponenter	76
1.8 Samproduktion av drivmedel med olika råvaror.....	7
1.9 Principer om massbalans.....	87
1.9.1 Blandningar	87
1.9.2 Samproduktion	98
1.10 El som drivmedel.....	98
2. Godkänd rapportering	108
3. Leveranser under 2020 – måluppfyllnaden	119
3.1 Samrapportering.....	119
3.2 UER	119
3.3 Måluppfyllnaden	119
3.3.1 Växthusgasutsläpp från drivmedel för otto och kompressionsmotorer.....	119
3.3.2 Växthusgasutsläpp från biobränsle till flyg	119
3.3.3 Växthusgasutsläpp från vätgas och elmotorer	119
3.3.4 Certifierade utsläppsreduktioner.....	119
3.3.5 Sanktioner.....	129

1. Den årliga rapporteringen enligt DML

1.1 Allmänt

Rapporteringen enligt drivmedelslagen påbörjades år 2012 med rapportering av 2011 års levererade drivmedel. Under år 2015 fattades beslut om nya bestämmelser genom ett tilläggsdirektiv¹. Tilläggsdirektivets bestämmelser har delvis redan använts för hantering av information från rapporteringen av leveranser. Hanteringen av informationen från och med 2018 kommer att innebära en del förändringar.

De nya bestämmelserna har införts genom förändringar i drivmedelslagen, drivmedelsförordningen samt genom föreskrifter utgivna av Energimyndigheten. Bestämmelserna har beslutats under hösten 2017. De viktigaste förändringarna, jämfört med tidigare rapportering är att

- samtliga leverantörer oavsett storlek på leveranser kommer att bli rapporteringsskyldiga,
- företag som faller under bestämmelserna om ”små och medelstora företag²” kommer att få lättnader i rapporteringsskyldigheten vad avser uppgifter om ursprung,
- bestämmelser om sanktioner kommer att införas, dels en förseningsavgift, dels en straffavgift i det fall en leverantör inte uppfyller kravet om 6 procent minskning till 2020,
- möjligheten att samrapportera med annan leverantör möjliggörs inför 2020,
- möjligheten införs att tillgodoräkna sig så kallade ”utsläppsminskningar i tidigare led”, som uppstått efter 1/1 2011,
- leverantörer som importerar råolja kommer att behöva uppgifter om oljefält för den fossila råvaran,
- krav om uppgifter om i vilket land biokomponenterna är processade tillkommer.

Under 2011 rapporterade de största drivmedelsleverantörerna. Därefter har urvalet av aktörer som ska rapportera utökats. Nya bestämmelserna träder ikraft för leveranser från 2018, med nya föreskrifter. Samtliga leverantörer omfattas nu av kraven, dock med lättnader vad beträffar uppgifter om ursprung för fossila komponenter för små och medelstora företag.

¹ (EU) 2015/652 av den 20 april 2015.

² Företaget ska sysselsätta färre än 250 personer och ha en årsomsättning som är mindre än 50 miljoner Euro eller en balansomslutning som är mindre än 43 miljoner Euro.

De uppgifter som årligen ska rapporteras till Energimyndigheten är:

- volym, mängd och värmevärde för **färdiga drivmedel** som levererats till marknaden.
- volym, mängd, uttryck som energiinnehåll, värmevärde och ursprung för ingående **fossila komponenter**,
- volym, mängd, uttryckt som energiinnehåll, värmevärde, ursprung och utsläppsminskning för ingående **biokomponenter**.^{3,4}

Efter det att företagens rapportering har godkänts skickas ett besked om de växthusgaser som årets leveranser av drivmedel förorsakat till varje enskilt företag.

1.2 Rapportering via e-tjänst

Rapporteringen sker, i ett särskilt rapporteringsverktyg, via E-tjänsten på Energimyndighetens hemsida. E-tjänsten återfinns på startsidan på myndighetens webbplats. För att kunna använda e-tjänsten behövs bank-id, och en godkänd behörighet för företaget. En sådan behörighet måste ansökas om hos Energimyndigheten. Se ytterligare instruktioner på Energimyndighetens webbplats.

1.3 Senaste rapporteringsdag

Drivmedelsleverantörer rapporterar senast den 1 april, med uppgifter om de leveranser som skett året innan. Rapporteringsåret löper från 1 januari till 31 december. I de fall rapporteringen inkommer senare har Energimyndigheten rätt att ta ut en förseningsavgift om 1 000 kr from rapporteringen av 2018 års leveranser.

1.4 Drivmedel

Ett drivmedel är den produkt som är färdigtillverkad och ska levereras ut till konsumenten. I drivmedelslagen finns specifikationer för de flesta drivmedel på marknaden. Specifikationerna för bensin och diesel är tvingande. Det finns även standarder för de vanligaste drivmedlen som förekommer på marknaden. Mängderna av varje enskilt drivmedel som levereras på marknaden ska rapporteras enligt drivmedelslagen, på en särskild flik i rapporteringsmallen.

1.5 Fossila komponenter

På en annan flik i rapporteringsmallen ska de fossila komponenter som finns i respektive drivmedel rapporteras enligt drivmedelslagen. De fossila komponenterna ska ha samma id som drivmedlets id på första fliken. Uppgifter om energiinnehållet för fossila komponenter baseras på det lägre värmevärdet enligt den energidensitet som fastläggs i tillägg 1 till (JEC) (1)-rapporten *Well-to-Tank* (version 4), juli 2013 (2). Dessa kommer att fyllas i automatiskt.

³ Med biokomponent menas i denna rapport att produkten är tillverkad av biomassa och uppfyller hållbarhetskriterierna i Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (hållbarhetslagen).

⁴ Uppgifter hämtas från rapportering enligt hållbarhetslagen.

Rapporteringen sker per parti. Ett parti utgörs av en mängd fossil komponent som har identiska uppgifter om ursprung och råvarukvalitet. Rapporteringen omfattar bara den del av ett parti för vilken skattskyldighet har inträtt.

Principer om massbalans är nödvändiga att använda. Samtliga partier ska rapporteras. Samma typ av fossila råvaror med olika ursprung kan blandas och transporteras för att senare allokeras mot olika produkter när en dokumentation kan säkerställa spårbarheten till ursprung för råvaran. Se vidare kapitel om massbalans.

1.5.1 Uppgifter om ursprung

Uppgifter om ursprung inkluderar information om såväl vilken typ av råvara som används samt varifrån dessa har kommit rent geografiskt och slutligen uppgifter i vilket land som dessa har processats.

Uppgifter om det geografiska ursprunget för de fossila komponenterna ska fyllas i av företag som importerar råolja och som samtidigt är leverantörer av drivmedel. Informationen avser uppgifter om vilket oljefält som råoljan kommer ifrån. Uppgifter om ursprung ska även fyllas i vad avser företag som köper redan raffinerad produkt. I detta fall ska information om i vilket land produkten har inköpts fyllas i.

I det andra fallet gäller det vilken typ av råvara eller kvalitet som produkten är tillverkad av. Dessa uppgifter används för att bestämma vilket normalvärde som ska användas för beräkning av växthusgasutsläpp.

1.5.2 Uppgifter om växthusgasberäkningar

Normalvärden för respektive fossil komponent finns beslutade i tilläggsdirektivet och är representativa för hela livscykeln. Dessa värden fylls i automatiskt i samband med att produktens råvara och process har specificerats.

Råvarukälla och process	Aktuellt drivmedel	Viktad växthusgas-intensitet under hela livscykeln (gCO ₂ ekv/MJ)
Konventionell råolja ¹	Bensin	93,3
Kondenserad naturgas		
Syntetisk olja som utvinns ur kol		
Naturlig bitumen ²		
Oljeskiffer ³		
Konventionell råolja ¹	Diesel eller gasolja	95,1
Kondenserad naturgas		
Syntetisk olja som utvinns ur kol		
Naturlig bitumen ²		
Oljeskiffer ³		
Alla fossila källor	LPG	73,6
Naturgas, EU:s energimix	CNG	69,3
Naturgas, EU:s energimix	LNG	74,5

1.6 Biokomponenter

Biokomponenter är de produkter i drivmedel som är tillverkade av biomassa. För att slippa inberäkna den koldioxid som bildas vid förbränning måste produktionen av biokomponenterna uppfylla kraven i hållbarhetslagen. Det innebär att tillverkaren måste ha ett hållbarhetsbesked eller vara certifierad efter något av Europeiska kommissionen godkända frivilliga system. Även biokomponenterna ska rapporteras i en särskild flik i rapporteringsmallen. Dessa ska ha samma id som det drivmedel i vilket de ingår, se den särskilda fliken för drivmedel i mallen. Denna rapportering är samtidigt en rapportering enligt hållbarhetslagen, som även den ska ske årligen, senast den 1 april.

Rapporteringen sker per parti. Ett parti utgörs av en mängd biodrivmedel som har identiska hållbarhetsegenskaper som definieras i 5 kap. 1 § HBFS utom hållbar mängd. Rapporteringen omfattar bara den del av ett parti för vilken skattskyldighet har inträtt eller som har använts under rapporteringsåret”

1.6.1 Uppgifter om ursprung

Uppgifter om geografiskt ursprung och uppgifter om typ av råvara för biokomponenterna i drivmedlet sker enligt hållbarhetslagen. Därför har vi sammanslagit rapporteringsmallen och rapporteringsskyldigheten för drivmedelsleverantörer enligt hållbarhetslagen, och rapportering sker i samma mall.

Enligt hållbarhetslagen ska samtliga mängder biobränslen rapporteras. Med en mängd ”bränsle” avses en volym med samma hållbarhetsegenskaper. Olika mängder biobränslen, alltså mängder med olika hållbarhetsegenskaper, kan blandas och principer om massbalans kan användas vid rapportering, under förutsättning att det är samma råvara, men med olika ursprung. Det ska finnas en dokumentation som möjliggör spårbarhet till ursprung för råvaran. På det sättet möjliggörs samtransport av blandningar.

1.6.2 Uppgifter om växthusgasberäkning

Beräkning av växthusgaser som orsakas av biokomponenterna sker enligt hållbarhetslagen. Det innebär två alternativ till skillnad från beräkningen av växthusgaser för de fossila komponenterna. Tillverkaren kan antingen använda sig av ett normalvärde i hållbarhetslagen eller genomföra en livscykelanalys och således använda sig av ett faktiskt värde för den egna tillverkningen.

1.6.2 Biokomponenter i bränsle till flyg

Från och med rapporteringen av 2018 års leveranser kan en drivmedelsleverantör som levererar bränsle till flyg tillgodoräkna sig de biokomponenter som uppfyller hållbarhetslagens krav. Det innebär att tillverkaren måste ha ett hållbarhetsbesked.

1.7 Andra förnybara komponenter

I strävan att undvika fossila råvaror till drivmedel pågår ett arbete med att tillverka drivmedel av råvaror som inte kommer från biomassa och/eller användning av nya processer. Även sådana drivmedelskomponenter har tilldelats ett normalvärde som fastställt i tilläggsdirektivet.

Råvarukälla och process	Aktuellt drivmedel	Viktad växthusgas-intensitet under hela livscykeln (gCO ₂ ekv/MJ)
Sabatier-reaktion av väte genom elektrolys med icke-biologisk förnybar energi	CNG	3,3
Naturgas genom ångreforming	H ₂	104,3
Elektrolys helt driven av förnybar icke-biologisk energi	H ₂	9,1
Kol	H ₂	234,4
Kol med koldioxidinfångning och lagring av processutsläpp	H ₂	52,7
Plastavfall som utvinns ur fossila råvaror	Bensin, diesel eller gasolja	86

1.8 Samproduktion av drivmedel med olika råvaror

Vid så kallad samproduktion där både biomassa och fossila råvaror ingår i processer för tillverkning av en eller flera produkter, ska hänsyn tas till verkningsgraden. Vid produktion av flera produkter samtidigt ska en fördelning

av växthusgasutsläppen ske i förhållande till deras energiinnehåll, fastställt som dess lägre värmevärde när det gäller andra produkter än el.

Andelen biodrivmedel i slutprodukten fastställs genom en massbalansmetodologi baserad på proportionerna fossil och bioråvara, mätt som energiinnehåll, och processverkningsgraden för varje fraktion. I de fall denna inte är känd, ska C14 metoden användas där möjligt är. Den kan enbart användas i de fall där råvaran av fossilt och biomassursprung primärt består av organiska molekyler med ett liknande lägre värmevärde per kolatom. C14 metoden är även en metod för verifiering av ett bränsle avseende om det är delvis eller helt baserat på biomassa.

1.9 Principer om massbalans

Hantering av fossila partier respektive biopartier hanteras med principer om massbalans i de fall där spårbarheten är säkerställd.

Allokeringen av partier redovisas över ett helt år. Ett parti av ett bränsle är en mängd med samma egenskaper, det vill säga samma råvara, ursprung och växthusgaspåverkan. Inom en och samma komponent, exempelvis etanol, HVO, FAME, fossil bensin kan principer om massbalans mellan olika partier hanteras under året.

1.9.1 Blandningar

Blandningar av flera partier av en och samma komponent kan samtransporteras för att sedan säras då en allokering av olika egenskaper kan ske. Ett partis egenskaper måste dock hänga ihop. Det innebär att man inte kan allokera ursprung på ett sätt och växthusgasminskning på ett annat.

~~Det går däremot inte att överföra egenskaper mellan biomängder och fossila mängder. Det går alltså inte att sälja en diesel, som enligt leverantörens uppgifter innehåller 30 % biokomponenter, men sedan leverera en 100 % fossil diesel, med motivationen att en annan kund har fått så mycket högre halt biokomponent, och att därför resultatet att genomsnittet går jämnt upp.~~

En slutprodukt kan hanteras med principer om massbalans avseende ursprungsuppgifter för en och samma råvara. Det innebär att det är möjligt att sälja en och samma slutprodukt med råvaror från t.ex. både Ryssland och Norge till två olika parter, men med ursprung från Ryssland till den ena parten och således med ursprung från Norge till den andra, så länge biomängderna särbehandlas från de fossila mängderna.

I rapporteringen är det möjligt att ange flera typer av drivmedel av samma slag. ~~t~~F.ex. kan två olika varianter av Diesel MK1 rapporteras, för det fall leverantören salufört dessa separat. ~~Det är inte tillåtet att vid rapportering allokera biokomponenter mellan rapporterade typer av drivmedel, även om dessa är av samma slag.~~ De olika typerna av drivmedel måste således ha en faktisk olika sammansättning som återspeglas i rapporteringen. ~~d~~Det är inte tillåtet med en särredovisning som helt eller delvis baseras på allokering.

Rapporteringen bör också stämma överens med vad som anges till kund. Även inom en rapporterad typ av drivmedel bör därför systematisk allokering av biodrivmedel undvikas. Energimyndigheten kommer inte att verifiera uppgifter om ett specifikt drivmedels växthusgasminskning om drivmedlet uppvisar en för stor variation i bioandel i partier som rapporterats under beräkningsåret.

Det finns dock ett undantag och det gäller leveranser av fordonsgas. Här har myndigheterna kommit överens om en s.k. ”gröngasprincip”. Skälet är att slippa bygga en särskild ledning för fossil metan och en särskild ledning för biometan. Där räknas leveransen fram som ett medelvärde över hela året. Detta kan innebära att kunden vid ett tillfälle kan tanka naturgas och vid ett annat tillfälle tanka biogas, men egentligen köper en blandning över hela året.

1.9.2 Samproduktion

Det är inte möjligt att vid samproduktion använda principer av massbalans för allokering av fossila råvarors egenskaper till bioråvaror, eller tvärt om. Råvarornas egenskaper allokeras till den produkt där de kemiskt hamnar.

1.10 El som drivmedel

El används i allt större omfattning som drivmedel. De leverantörer av flytande och gasformiga drivmedel som även levererar el till fordon ska rapportera den el som levereras genom särskilt anpassat uttag.

Els utsläpp av växthusgaser beräknas med samma principer som övriga drivmedel. Ett livscykelperspektiv över produktionsprofilen för respektive land är utgångspunkten. Hänsyn tas även till import och export av el. En exporterad kWh är en medelproducerad kWh över det aktuella året. Likaså blir då en importerad kWh en medelproducerad kWh från det aktuella landet. Resultatet blir en kWh som representerar en användarprofil inom landet. För närvarande är det inte möjligt att använda ursprungsgarantier för ett specifikt inköp av el. Europeiska kommissionen har beräknat en typisk användarprofil för medlemsländerna och dessa uppgifter ska användas för rapporteringen. För svensk del innebär det att utsläppen från en kWh el som drivmedel belastas med 49 g CO₂/kWh eller 13 g CO₂/MJ.

2. Godkänd rapportering

I samband med att Energimyndigheten har mottagit rapporteringen kommer den att kontrolleras innan ett godkännande. Saknas uppgifter eller om något är oklart kommer en komplettering att krävas. Efter det att rapporteringen är godkänd kommer myndigheten att skicka ut ett besked med information om att rapporteringen är godkänd. Beskedet innehåller uppgifter om de sammanlagda utsläppen av växthusgaser per energienhet som leveranser av drivmedel har orsakat över livscykeln, den så kallade växthusgasintensiteten. Uppgifterna kommer även att delas in per drivmedel.

$$\text{Växthusgasintensitet}_{\#} = \frac{\sum_x (\text{GHHi}_x \times \text{MJ}_x)}{\sum_x \text{MJ}_x}$$

Där:

leverantörens identifikation

x drivmedel som levererats och som ska rapporteras

MJ_x är den totala energin som ingår i de fossila komponenter, biokomponenter och eventuella ytterligare komponenter som ingår i de drivmedel som levererats, uttryckt i megajoule

GHHi_x är summan av utsläpp av växthusgaser per MJ från samtliga biokomponenter och fossila komponenter som ingår i de drivmedel som levererats

Vidare beräknas en procentuell minskning relaterad till en baslinje som finns definierad i bränslekvalitetsdirektivet tillägg och som uppgår till 94,1 g CO₂ekv/MJ

$$(E_F - E_D) / E_F$$

Där:

E_F : 94,1 g CO₂ekv/MJ, vilket motsvarar lägsta standard för fossila bränslen

E_D : Drivmedelsleverantörens växthusgasintensitet

Energimyndigheten sammanställer resultaten i en rapport, som beskriver de sammanvägda resultaten för samtliga leverantörer. Sverige rapporterar därefter resultaten till Europeiska kommissionen årligen.

3. Leveranser år 2020 – måluppfyllnaden

Drivmedel som har levererats år 2020 har ett krav om maximerad mängd utsläpp av växthusgaser. Måluppfyllnaden beräknas på varje leverantörs medelutsläpp per MJ, den s.k. växthusgasintensiteten som ska ha minskat med 6 procent, jämfört med 2010, som då uppgick till 94,1 g CO₂/MJ. Denna minskning innebär en uppfyllnad om 88,5 g CO₂/MJ. Ett antal åtgärder är möjliga att vidta förutom inblandning av förnybara volymer biokomponenter.

3.1 Samrapportering

Det är möjligt att samrapportera med en annan leverantör. Båda parter måste då vara inbegripna i en sådan överenskommelse.

3.2 Utsläppsreduktioner

Utsläppsreduktioner kallas på engelska ”upstreams emission reductions” eller UERs. Det innebär att ett raffinaderi kan ta ett initiativ till att minska sina växthusgasutsläpp och få detta kontrollerat av tredje part, för certifiering. Detta certifikat kan säljas och användas av en leverantör som en del i den växthusgasminskning som ska uppfyllas 2020.

3.3 Måluppfyllnaden 2020

3.3.1 Växthusgasutsläpp från drivmedel för otto och kompressionsmotorer
Växthusgasintensiteten beräknas i enlighet med den årliga redovisningen.

3.3.2 Växthusgasutsläpp från biobränsle till flyg

En leverantör som är rapporteringsskyldig enligt drivmedelslagen och som även levererar biobränsle till flyg, får räkna in dessa partier i den sammanlagda beräkningen för samtliga leveranser av drivmedel som leverantören gjort under året.

3.3.3 Växthusgasutsläpp från vätgas och elmotorer

För drivmedlen vätgas och el används en korrektionsfaktor för att kompensera för drivsystemets effektivitet. Växthusgasintensiteten multipliceras med följande faktorer.

Dominerande användningsområde	Effektivitetsfaktor
Batteridrivet elektriskt system	0,4
Vätedrivna bränsleceller elektriskt drivsystem	0,4

3.3.4 Certifierade utsläppsreduktioner

Utsläpp i tidigare led avser utsläpp av växthusgaser som sker innan råvaran tas in i slutlig processanläggning. En part kan ta ett initiativ för att minska sådana utsläpp samt certifiera detta initiativ och tilldelas en certifierad utsläppsreduktion. Den

utsläppsminskning som sker under 2020, på grund av detta initiativ, får användas av en drivmedelsleverantör för beräkning av måluppfyllnaden 2020.

3.3.5 *Sanktioner*

I de fall som en drivmedelsleverantör inte uppfyller måluppfyllnaden för leveranser under 2020, ska denna betala en utsläppsavgift om 7 kr per kg växthusgasekvivalenter, enligt drivmedelslagen 27 §.