Høringssammenstilling for

Flydende og gasformige brændsler



Version 3.0

Den 14. juni 2017

Nordisk Miljømærkning

Svanemærkede flydende og gasformige brændsler - Høringssammenstilling
099/generation 3.0, 2017-06-14

1 Sammenfatning 1
2 Om høringen 3
3 Sammenstilling af indkomne svar 4
4 Kommentarer til kriterierne 5
4.1 Generelle kommentarer 6
4.2 Produktgruppeafgrænsning 21
4.2.1 Hvad kan Svanemærkes? 21
4.3 Kommentarer till de individuelle krav 25
4.3.1 Produktion og produktbeskrivelse (Kapitel 1) 25
4.3.2 Ressourcer (kapitel 2) 26
4.3.3 Krav til vegetabilske og animalske råvarer (kap. 2.1) 37
4.3.4 Krav til fossile råvarer (kapitel 2.2) 50
4.3.5 Krav til reduktion af klimagasser (kapitel 3) 52
4.3.6 Krav til arbejdsforhold (kapitel 4) 57
4.3.7 Kvalitetskrav til flydende og gasformige brændsler (kapitel 5) 58
4.3.8 Kvalitets- og myndighedskrav (kapitel 6) 60
4.3.9 Ordlister or definitioner 60
4.3.10 Bilag 62
5 Kommentarer til baggrundsdokumentet 63
6 Diskussion og konklusion 67

1 Sammenfatning

Høringen på generation 3 af kriterierne for flydende og gasformige brændsler er udført i alle nordiske lande - på nær Island - i perioden fra den 7. februar 2017 til den 4. april 2017.

Den største ændring efter høringen har været at ændre på krav til reduktion af emissioner af klimagasser for flydende og gasformige brændsler, så der ikke differentieres mellem 1. og 2. generations teknologier. Dette for at tydeliggøre Svanens krav i forholde EU RED-direktivet. I stedet kræves nu, at den fornybare andel i det Svanemærkede brændsel skal reducere klimagasudslippet fra hele produktionskæden, fra råvareproduktion til tankstation (pumpe) med minimum 70 % sammenlignet med det fossile alternativ. Samtidig fastholdes det nuværende krav i kriteriegeneration 2 til reduktion af klimagasser for det færdige Svanemærkede flydende brændstof til transport. Kravene til reduktion af klimagasser (O9) og andel fornybare råvarer (O2) styrer tilsammen mod anvendelse af fornybare råvarer med en høj klimagasreduktion, dvs. primært 2. generations biobrændsler.

Kravet til andel fornybare råvarer i biogas er ligeledes ændret, så biogas til transport, opvarmning og industriel brug nu skal være baseret på 100 % fornybare råvarer. Dette skyldes, at selve produktionen af biogas er den samme, uanset om gassen efterfølgende går til transport, opvarmning eller industriel brug.

Endelig er krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport ændret fra de foreslåede minimum 60 % til minimum 50 % for at sikre, at brændstofferne ikke giver problemer i forhold til dieselstandarden (EN590) samt muligheden for at svanemærke flybrændstof. Kravet til minimum 50 % fornybare råvarer skal beregnes som et årligt gennemsnit af den Svanemærkede produktion. Dog kræves det, at det Svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30 % fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen).

Der er i høringen totalt indkommet 35 hørringsvar, hvoraf 1 støtter forslaget med kommentarer, 23 kommenterer forslaget, 8 afstår fra at kommentere, mens 2 forkaster forslaget. Begge forkaster forslaget med begrundelse om, at de ønsker at fastholde et krav til reduktion af klimagasser, som omfatter hele brændslet (fornybar+fossil andel), samt at det er kravet til reduktion af klimagasser, som skal være styrende i dokumentet, og ikke andel fornybare råvarer. Dette er uddybet i tabellerne neden for de enkelte lande.

Behandling af høringskommentarer
Nordisk Miljømærkning har i afsnit 4 efter den enkelte kommentar givet svar og beskrevet evt. opdatering af krav. Derudover findes en oversigtstabel over de ændringer, der er foretaget i kriterierne efter høringen i afsnit 6.

Vigtige kommentarer i høringen

Igangværende revision af RED
Der er i høringen kommet kommentarer til, at Nordisk Miljømærkning skal afvente den igangværende revision af EU RED (2009/28/EC), da denne vil have stor indflydelse på Svanens krav. Det nye direktiv forventes tidligst vedtaget i 2018 og først at træde i kraft i 2021. Nordisk Miljømærkning ønsker ikke at forlænge de nuværende kriterier med flere år, men i stedet forholde os til det nuværende gældende EU RED-direktiv. Når vi kender indholdet i det nye EU RED-direktiv, vil vi tilpasse det Svanens kriterier (fokus på nye referenceværdier).

Krav til reduktion af klimagasser og andel fornybare råvarer
Hovedparten af høringssvarene er positive over for, at Svanen har harmoniseret krav og beregningsmetode til emissioner af klimagasser med EU RED-direktiv (2009/28/EC).

- Flere kommentarer ønsker dog, at Nordisk Miljømærkning ikke skal differentiere mellem typer af teknologi til produktion af brændstoffer. Dvs. ikke stille forskellig kravniveau til andel fornybare råvarer samt krav til reduktion af klimagasser fra henholdsvis 1. og 2. generations teknologier.
- Flere kommentarer ønsker ligeledes, at kriterierne fastholder et krav til reduktion af klimagasser for det færdige flydende brændstof til transport, som det også er tilfældet i de nuværende kriterier (generation 2).
- Flere høringskommentarer påpeger, at krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport på minimum 60 % er for skrapt, og medfører problemer med overholdelse af dieselstandarden EN590 samt mulighed for svanemærkning af flybrændstof. Flere ønsker også en øget fleksibilitet (tillade brug af massebalance) i stedet for et krav til, at det Svanemærkede brændstof fysisk skal indeholde en givet mængde fornybare råvarer (i pumpen).

Krav til reduktion af emissioner af klimagasser for flydende og gasformige brændsler til transport, opvarmning og industriel brug er ændret, så det ikke differentiere mellem 1. og 2. generations teknologier. Det kræves nu, at:

- Den fornybare andel i det Svanemærkede brændsel skal reducere klimagasudslippet fra hele produktionskæden, fra råvareproduktion til tankstation (pumpe), med minimum 70 % sammenlignet med det fossile alternativ.

Samtidig fastholdes det nuværende krav i kriteriegeneration 2 til reduktion af klimagasser for det færdige Svanemærkede flydende brændstof til transport:

- Det Svanemærkede brændstof (hele brændstofblandingen) skal reducere klimagasudslippet fra hele produktionskæden, fra råvareproduktion til tankstation (pumpe), med minimum 40 % sammenlignet med det fossile alternativ.

Krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport ændres fra de foreslåede minimum 60 % til minimum 50 % for at sikre, at brændstofferne ikke giver problemer i forhold til dieselstandarden (EN590) samt muligheden for at svanemærke flybrændstof. Kravet til minimum 50 % fornybare råvarer skal beregnes som et årligt gennemsnit af den Svanemærkede produktion.

Dog kræves det, at det Svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30 % fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen).

Kravene til reduktion af klimagasser (O9) og andel fornybare råvarer (O2) styrer tilsammen mod anvendelse af fornybare råvarer med en høj klimagasreduktion, dvs. primært 2. generations biobrændsler. Derudover udelukker krav O6 brug af en række traditionelle 1. generation fornybare råvarer som palmeolie, sojaolie og sukkerrør, mens krav O7 forbyder brug af genetisk modificerede planter (GMO), hvilket i praksis udelukker anvendelse af majs som råvare.

Flere producenter af biogas påpeger, at det er ulogisk, at Nordisk Miljømærkning stiller et differentieret krav til andele fornybare råvarer i biogas, som går til henholdsvis transport (60 %) og til opvarmning samt industriel brug (100 %). Kravet er derfor ændret, så biogas til transport, opvarmning og industriel brug nu skal være baseret på 100 % fornybare råvarer.

2 Om høringen

I denne sammenstilling er alle kommentarer fra remissen/høringen samlet og besvaret af Nordisk Miljømærkning. Formålet er her, udover selve sammenstillingen, at vise hvordan eksterne synspunkter har påvirket kravene i kriterierne. Nordisk Miljømærkning er taknemmelig for alle indkomne svar, som hjælper os i vores kriterieudvikling og hjælper med til at sikre, at arbejdet med kriterierne følger standarden ISO 14024.

Høringen er udført i alle nordiske lande på nær Island i perioden fra den 7. februar 2017 til den 4. april 2017. Der er afholdt individuelle møder med interessenter i de enkelte nordiske lande. Input fra møderne indgår som baggrundsviden til revision af kriterierne.

I høringsbrevet blev det fremhævet, at der var ønske om kommentarer til følgende områder:

- Krav til andel fornybare råvarer i det Svanemærkede brændsel, herunder krav til andel 1. generations og avancerede biobrændsler
- Krav til reduktion af klimagasser fra den fornybare andel i det Svanemærkede brændsel
- Generelt til de nye produkttyper, flydende og gasformige brændsler til skibs- og flytransport samt flydende brændsler til opvarmning og industriel brug, herunder kvalitetskrav til de nye produkttyper

Nordisk Miljømærkning har gyldige kriterier for Biobrændstoffer version 2.5 som gælder til den 31. oktober 2018.

3 Sammenstilling af indkomne svar

Totalt indkom 35 høringssvar, hvoraf 1 støtter forslaget med kommentarer, 23 kommenterer forslaget, 8 afstår fra at kommentere, mens 2 forkaster forslaget med kommentarer. Oversigt over indkomne høringssvar er angivet i nedenstående tabeller 1 til 5.

Tabel 1: Oversigt over indkomne høringssvar. Kolonnerne viser:

Land	A. Kun kommen-tarer	B. Støtter forslaget	C. Støtter forslaget med kommentarer	D. Afstår fra at kommentere	E. Forkaster forslaget med motivering	Totalt
Danmark	2			2		4
Sverige	9			5	2	16
Finland	5		1			6
Norge	7	1		1		9
Island						
Totalt	23	1	1	8	2	35

Tabel 2: Danske høringsvar

Remiss-instans	A. Kun kommen-tarer	B. Støtter forslaget	C. Støtter forslaget med kommen-tarer	D. Afstår fra at kommentere	E. Forkaster forslaget med motivering
Miljøstyrelsen	x				
NGF Nature Energy	x				
Dansk Arbejdsgiverforening				x	
Forbrugerombudsmanden				x	
Σ Danske svar:	2			2	

Tabel 3: Svenske høringssvar

Remiss-instans	A. Kun kommen-tarer	B. Støtter for-slaget	C. Støtter forslaget med kommen-tarer	D. Afstår fra at lom-mentere	E. Forkaster forslaget med motive-ring
E.ON Gas Sverige AB	x				
Kemikalieinspektionens				x	
Kommerskollegium	x				
Lantmännen Agroetanol AB	x				
LRF Skogsägarna	x				
Malin Eriksen	x				
Naturvårdsverket				x	
SEKAB	x				
Svebio, Svenska Bioenergiföreningen	x				
Sveriges Kommuner och Landsting				x	
2030-sekretariatet	x				
Boverket				x	
Folkhälsomyndigheten				x	

FordonsGas Sverige AB					x
Preem AB					x
Carbon Recycling International (CRI)	x				
Σ Svenske svar:	9			5	2

Tabel 4: Finske høringssvar

Remiss-instans	**A. Kun kommen-tarer**	**B. Støtter forslaget**	**C. Støtter forslaget med kommen-tarer**	**D. Afstår fra at kommen-tere**	**E. Forkaster forslaget med motivering**
BioGTS O	x				
Finnish Petroleum and Biofuels Association	x				
Finnish Biogas Association	x				
Gasum Oy			x		
Helen Oy	x				
UPM	x				
Σ Finske svar:	5		1		

Tabel 5: Norske høringsvar

Remiss-instans	**A. Kun kommen-tarer**	**B. Støtter for-slaget**	**C. Støtter forslaget med kommen-tarer**	**D. Afstår fra at kommen-tere**	**E. Forkaster forslaget med motivering**
Trafikkaksjonen	x				
Biogass Oslofjord og Avfall Norge	x				
Klima- og miljødepartementet				x	
Regnskogfondet	x				
St1 Norge AS	x				
Statsbygg	x				
Veas	x				
ZERO	x				
Miljødirektoratet		x			
Σ Norske svar:	7	1		1	

4 Kommentarer til kriterierne

De forskellige kommentarer fra høringsinstanserne er indsat neden for og grupperet i forhold til de kravnumre i kriteriedokumentet, som kommentarerne omhandler. Nordisk Miljømærkning har efter den enkelte kommentar givet svar og beskrevet evt. opdatering af krav. Derudover findes en oversigtstabel over de ændringer, der er foretaget efter høringen i afsnit 6.

4.1 Generelle kommentarer

Helen Oy
It is our honor to have this possibility to comment on the proposal for revised criteria for Nordic Ecolabelling of liquid and gaseous fuels.

The product group comprises liquid and gaseous fuels for transport (road, sea and air). heating and industrial purposes. The product group does not include electricity, hydrogen, lubricating oils or fire fighting products.

We appreciate your open and viable process to make the criteria better. Few comments:

- Generally we see that in the future there might also be need for Nordic Ecolabel trademark for heat as a product, not only heating fuels.
- The criteria now has been harmonized with RED (2009/28/EC) regarding requirements and calculation of emissions of greenhouse gases which we see as excellent thing. We are waiting for EU-level biomass sustainability criteria. It is important to fink these to Nordic Ecolabelling system.
- We also appreciate your holistic view of sustainability including working conditions and quality requirements.
- Recycled materials are coming more common as raw material. Are the definitions surely clear and unambiguous?

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments and support. Nordic Ecolabelling is following the ongoing revision of EU RED (2009/28/EC) closly. According to the Energy authorities in Sweden and Denmark, the new directive will earliest be adopted by The European Commision in 2018. The new directive will (according to the plan) enter into force in 2021. Nordic Ecolabelling has dicided to give the Nordic Ecolabel criteria for liquid and gaseous fuels a short period of validity (4 years) in order to adapt the criteria to the new RED directive (focus on th reference values). Terminology related to by-products and residues is aligned with terms defined in RED/ILUC directive (see terms and definitions).

UPM
The aim to align Ecolabel sustainability criteria for liquid and gaseous fuels with the EU legislation is a great target. The new criteria make Nordic Ecolabel much more attracting to the biofuel operators, as existing tools and verification processes can be utilized. However, to prevent confusion, there are a few clarifications UPM would like to suggest you to implement in the new criteria documentation.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the support and comments. Please see Nordic Ecolabelling's comment under the specific requirements.

E.ON Gas Sverige AB
Jag ber om ursäkt för att tiden varit för knapp för att hinna titta i detalj på de föreslagna kriterierna. Vi ingår i 2030-sekretariatet och ställer oss bakom de mer detaljerade kommentarer som lämnats via dem. Följande synpunkter vill jag dock poängtera:

- Det är bra att kriterierna revideras

- Det är dock oklart vilken roll Svanens (eller Nordisk) märkning skall ha i förhållande till svensk och europeisk miljömärkning
- Hela drivmedlet bör bedömas, tex borde hårda krav ställas på eventuell fossilandel i drivmedlet.
- Det blir lätt komplicerat med flera olika krav på hållbarhet och råvaror. Ett enkelt system baserat på hårda krav på klimatnytta vore att föredra.
- Samma regler bör gälla för märkning i industri och uppvärmningssegmentet

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er en frivillig ordning hvis formål bl.a. er at udpege de miljømæsigt bedste produkter på markedet. Dette betyder, at styrende kravniveau skal ligge på et højere niveau en den tilsvarende lovgivning. Nordisk Miljømærkning er derfor opmærksomme på den igangværende revision af EU RED (2009/28/EC) samt den svenske lovgivning (reduktionspligt for mindskning af drivhusgasser fra benzin- og diesel biler).
Nordisk Miljømærkning er enige i at krav til reduktion af klimagasser også skal omfatte hele brændslet (fornybart + fossilt). Der er derfor genindført et krav til det Svanemærkede brændsel til transport (fornybart + fossilt) skal reducere emissioner af klimagasser med minimum 40% i forhold til det fossile alternativ (83,8 CO_2 ekv/MJ fra RED (2009/28/EC)). Kravgrænsen på minimum 40% svarer til det kravniveau som findes i dagens kriterier. Derudover fastholdes krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra hele produktionskæden med minimum 70%. Begge krav fremmer brugen af brændstoffer med høj klimagasreduktion.
Nordisk Miljømærkning er enige i at samme regler som udgangspunkt, skal gælde for brændstoffer uafhængig af funktion. Krav til biogas til transport, opvarmning og industriel brug er derfor justeret, så det nu skal være baseret på 100% fornybare råvarer. Samme grænse gælder for flydende brændstoffer til opvarmning og industriel brug. Langt den største andel af køretøjer i Europa kører i dag på lav-indblaninger af biobrændstoffer. Nordisk Miljømærkning anser derfor, at der et stort potentiale, og dermed miljønytte, ved at kræve en middelhøj indblanding af fornybare råvarer i brændstofmixet til transport. Markedet for brændstoffer med en højere andel fornybare råvarer er stadigt relativt begrænsent for privatbilismen. Nordisk Miljømærkning stiller derfor krav til at det flydende Svanemærkede brændstof til transport skal være baseret på mindst 50 % fornybare råvarer
Overordnet følger Nordisk Miljømærknings kriterier bæredygtighedskriterierne i EU RED (2009/28/EC). Nordisk Miljømærkning anser dog, at visse råvaretyper, som eksempelvis palme- og sojaolie, er forbundet med væsentlige miljø- og social problemer i både dyrknings- og produktionsfasen, at diss produkter helt udelukkes fra produktgruppen.
Samme krav til andel fornybare brændsler som går til transport, opvarmning og industriel brug

Kommerskollegium
Sammanfattning
Kommerskollegium bedömer att Nordisk Miljömärkning ska anmäla förslaget om reviderade kriterier för miljömärkning av flytande och gasformiga bränslen till kollegiet enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom det innehåller anmälningspliktiga tekniska krav på varor.

Kollegiet bedömer däremot att förslaget inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Kommerskollegiums uppdrag
Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Kommerskollegiums uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt.

Anmälan av tekniska föreskrifter
Enligt 6 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter[1]. Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler. Tekniska föreskrifter är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser[2]. Om en myndighet inte anmäler tekniska föreskrifter, fast myndigheten borde gjort det, förlorar de tekniska föreskrifterna sin rättsverkan och kan inte tillämpas mot enskilda[3].

Kollegiet anser att Nordisk Miljömärknings förslag till reviderade kriterier för miljömärkning av flytande och gasformiga bränslen utgör anmälningspliktiga tekniska föreskrifter i den meningen som avses i förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Kollegiet vill i det här avseendet påminna om att frågan kring huruvida det föreligger en anmälningsskyldighet för Svanenmärkning trots att märkningskraven är frivilliga att följa och utarbetas av icke-statliga organ har behandlats tidigare i kollegiets utredning ”*Bör kriterier för Nordisk Miljömärkning av varor (Svanenmärkningen) anmälas enligt direktiv 98/34/EG*”. Enligt utredningen rekommenderas att en anmälan sker gemensamt av de nordiska länderna på samma sätt som länderna samordnar sina anmälningar av Nyckelhålsmärkning.

Kommerskollegium rekommenderar att Nordisk Miljömärkning anmäler föreskriftsförslaget genom att skicka in en s.k. § 6-underrättelse till kollegiet. Information om hur en sådan underrättelse görs finns i Kommerskollegiums vägledning om anmälningsproceduren, som finns tillgänglig på kollegiets webbplats[4]. Innan Nordisk Miljömärkning anmäler föreskrifterna till Kommerskollegium ska följande text läggas till i föreskriftsförslaget:
”*Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster*”.

[1] Förordningen genomför anmälningsdirektivet för tekniska föreskrifter ([EU] 2015/1535) och Världshandelsorganisationens (WTO) TBT-avtal (Agreement on Technical Barriers to Trade) i svensk lagstiftning.
[2] 2 § 1 p. förordningen om tekniska regler.
[3] Mål C-95/14, *UNIC* (2015) p. 29.
[4] http://www.kommers.se/publikationer/For-myndigheter-och-kommuner/Vagledningom-anmalningsproceduren-for-tekniska-foreskrifter-och-e-tjanster--Sa-paverkasmyndigheter/.

Anmälan av tjänsteverksamhet
Enligt tjänstedirektivet[5] är Sverige skyldigt att anmäla nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet till kommissionen.
I den remitterade remissen ställs ett antal krav på den som säljer flytande eller gasformiga bränslen. Licensinnehavaren ska bl.a. försäkra sig om att bränsleleverantören efterlever ett antal uppräknade konventioner och principer. Detaljhandel utgör en tjänst som omfattas av tjänstedirektivet, varför anmälningsplikten enligt tjänstedirektivet kan vara aktuell.
Enligt kollegiets uppfattning kan denna typ av statlig[6] certifiering som Svanenmärkningen utgör, anses vara ett ”krav” i tjänstedirektivets mening.

Definitionen av krav är bred och det är inte endast bindande lagstiftningsåtgärder som faller inom definitionen[7].
Anmälningsplikten förutsätter emellertid att det krävs att tjänste-leverantören uppfyller det aktuella kravet för att få tillträde till, eller utöva, tjänsteverksamheten. Därav följer att krav som är frivilliga som regel inte omfattas av anmälningsplikten. I fall då frivilliga krav blivit bindande till sin effekt på ett sådant sätt att det i praktiken krävs att tjänsteleverantören uppfyller kraven för att få tillträde till marknaden kan anmälningsplikten emellertid aktualiseras. Detta kan vara fallet när en märkning blivit så etablerad och efterfrågad på marknaden att man som tjänsteleverantör måste kunna erbjuda märkningen för komma in på marknaden. Kollegiet kan inte konstatera att Svanenmärkningen för flytande och gasformiga bränslen i dagsläget har denna effekt. Enligt kollegiets bedömning är de reviderade kriterierna för denna märkning därmed inte anmälningspliktiga enligt tjänstedirektivet.
I ärendets slutliga handläggning har utredaren Ulrika Båth Bertram deltagit.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Nordisk Miljømærkning takker for remissvaret. Vi har noteret kommentarerne, men da de ikke specifikt handler om indholdet i forslaget til reviderede kriterier for Svanemærkede flydende og gasformige brændsler vælger Nordisk Miljømærkning ikke at svare i denne remissammenstilling.

LRF Skogsägarna
LRF vill inledningsvis understryka att alla typer av förnybara energikällor behövs, och villkoren för flytande och gasformiga biobränslen behöver vara likvärdiga.

[5] Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden, artiklarna 15.7 och 39.5
[6] Det är Nordiska miljömärkningsnämnden, ett organ som inrättades av de nordiska konsumentministrarna (men som nu styrs av Nordiska ministerrådet för miljö) som fastställer de produktspecifika kriterierna för Svanenmärkning. Nämnden fattar beslut efter förslag som de nationella miljömärkningsorganisationerna förbereder genom samarbete i den samnordiska föreningen Nordisk miljömärkning.
[7] Begreppet ”krav” omfattar enligt tjänstedirektivets artikel 4.7 varje ”skyldighet, förbud, villkor eller begränsning som föreskrivs i medlemsstaternas lagar eller andra författningar eller som följer av rättspraxis, administrativt förfarande [administrativ praxis], regler från yrkesorganisationer eller kollektiva regler som yrkessammanslutningar eller andra branschorganisationer har antagit som ett led i utövandet av sitt rättsliga oberoende”.

Det finns stor potential för ökad användning av biomassa från hållbara leveranskedjor från jordbruk och skogsbruk. Det är viktigt att mobilisera förnybart och att nya försörjningskedjor etableras. Övergången måste stödjas och främjas.
LRF vill även understryka att vi i Sverige har en skogspolitik och en ägarstruktur som borgar för att den svenska skogen brukas på ett hållbart sätt, oaktat om skogsbruket är certifierat eller ej. Detta var även vad vi svarade[8] i samband med förslag till skogskrav i Svanens kriterier våren 2015 samt i samband med förslag till kriterier för fasta bränslen[9].

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Overordnet følger Nordisk Miljømærknings kriterier bæredygtighedskriterierne i EU RED (2009/28/EC). Nordisk Miljømærkning anser dog, at visse råvaretyper, som eksempelvis palme- og sojaolie, er forbundet med væsentlige miljø- og social problemer i både dyrknings- og produktionsfasen, at disse produkter helt udelukkes fra produktgruppen.
Anvendelse af træråvarer fra bæredygtig og lovligt skovbrug til produktion af fornybare energiråvarer har meget høj relevans. Ved at kræve, at træråvarerne skal komme fra FSC eller PEFC certificeret skovbrug/kontrollerede kilder, sikres dette. Træråvarer til flydende og gasformige brændsler kan potentielt komme fra hele verden, og derved også lande og områder med mindre restriktiv skovlovning end eksempelvis Sverige.

Malin Eriksen
Jag har precis sett den remiss som ligger ute på er hemsida om nya krav på flytande och gasformiga drivmedel och jag har en lite fundering.
Jag undrar om ni, i samband med biogasproduktion, har tänkt något på riktlinjer kring djurhållning i de fall då gasen rötas från gödsel.
Jag tänker mest på att ni nu tar in perspektivet med skog och mark och att ändå en ganska stor del av den biogas som produceras trots allt kommer från olika typer av gödsel. Detta samt att krav på djurhållning inom livsmedelsindustrin hela tiden skärps och att detta då kan vara ett komplement.
Annars har jag inga kommentarer och tycker att det verkligen är jättebra att kraven hela tiden uppdateras och skärps!

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning har ikke overvejetat stille specifikke krav til dyreforhold, men henviser til, at licenshavere altid skal leve op til relevant lovgivning indenfor området, hvilket også omfatter dyreforhold.

SEKAB
SEKAB tycker att Nordisk miljömärkning i sitt förslag till reviderade kriterier bör slå vakt om sitt starka varumärke Svanen, som många konsumenter litar på. Det känns därför som en självklarhet att de reviderade kriterierna ska omfatta hela drivmedlet i ett WellToWheel (WTW) perspektiv och inte enbart avse den biobränslebaserade delen av drivmedlet.

[8] Vårt Dnr 2015/7123, 4 juni 2015.
[9] Vårt Dnr 2016/7732, 16 november 2016.

SEKAB lämnar nedan ett antal synpunkter i punktform.

- I förslaget lyfts att kravet på utsläpp harmoniseras med EU´s regelverk och då i synnerhet med EU:s Förnybarhetsdirektiv (RED – Renewable Energy Directive). SEKAB ser detta som positivt, men Svanen bör observera den mycket omfattande revideringen av RED som nu sker, detta för att nya kriterier inte ska tappa i relevans mycket snart.
- Förslaget fokuserar endast på den biobaserade delen av drivmedlet, något SEKAB anser är direkt felaktigt och dessutom riskerar urholka Svanens varumärke och trovärdighet. Reviderade klimatkrav ska självklart omfatta hela drivmedlet, alltså även eventuell fossil andel och redovisas i ett WellToWheel-hänseende.

Varumärket Svanen ska även fortsatt kunna vara ett tryggt och trovärdigt val för konsumenten.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er opmærksomme på den igangværende revision af EU RED (2009/28/EC) og følger arbejdet tæt. Nordisk Miljømærkning vil opdatere kriteriene i forhold til det reviderede EU RED direktiv inden det forventes at træde i kraft i 2021.
Nordisk Miljømærkning er enige i at krav til reduktion af klimagasser også skal omfatte hele brændslet (fornybart + fossilt). Der er derfor genindført et krav til det Svanemærkede brændsel (fornybart + fossilt) skal reducere emissioner af klimagasser med minimum 40% i forhold til det fossile alternativ (83,8 CO_2 ekv/MJ fra RED (2009/28/EC)). Kravgrænsen på minimum 40% svarer til det kravniveau som findes i dagens kriterier. Derudover fastholdes krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra hele produktionskæden med minimum 70%. Begge krav fremmer brugen af brændstoffer med høj klimagasreduktion.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen
Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, arbetar för ökad användning av bioenergi på ett miljömässigt och ekonomiskt optimalt sätt. Inom Svebio finns nätverket BioDriv som engagerar ett 60-tal företag och cirka 130 personer verksamma med alla typer av biodrivmedel i Sverige, både med råvaruförsörjning, förädling, distribution och teknikutveckling.

Svebios synpunkter i sammanfattning:

- *Alla drivmedel som ger en stor växthusgasreduktion är att betrakta som avancerade och bör utnyttjas för att nå de mycket ambitiösa mål som finns i Norden för omställning av transportsektorn.*
- *Man bör inte införa begränsningar i användningen av biodrivmedel från åkergrödor.*
- *Man bör inte begränsa användningen utifrån enskilda råvarukategorier utan basera bedömningen av drivmedlen utifrån klimatnytta och uppfyllande av stränga hållbarhetskriterier, lika för alla råvaror.*

- *Högblandade eller rena biodrivmedel är lika värdefulla som lågblandade. Inom relativt kort tid måste alla drivmedel bli fossilfria om vi ska klara klimatmålen.*
- *Man måste ställa högre krav på de fossila bränslen som ingår, t ex genom att kräva låga oljespill och stoppa användningen av råvara från Arktis.*

Svanmärkningen måste utformas så att den stödjer den totala omställning av transportsektorn från fossila drivmedel till förnybar energi som nu planeras i de nordiska länderna. För Sveriges del handlar det om att reducera utsläppen med 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Norge ska till 2020 öka andelen biodrivmedel till 20 procent, och Finland har ett 30-procentsmål till 2030 (utan dubbelräkning). Dessa höga mål kan inte nås genom att utesluta eller begränsa vissa biodrivmedel. Särskilt inte om dessa klarar EU:s hållbarhetskriterier och ger stora reduktioner av utsläppen av CO_2.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se Nordisk Miljømærkningssvar under de specifikke krav.

2030-sekretariatet
Vi är positiva till att en översyn av kriterierna, som hittills använts av för få aktörer och vi skulle vilja se att den användes av fler aktörer. Konsumentinformation är viktig, och här har miljömärkningen spelat en viktig roll. Vi ser nationella och den nordiska miljömärkningen Svanen som en viktig föregångare, och välkomnar att trovärdiga miljömärkningar gjorda av oberoende tredje part sprids.

Nedan våra förslag till justeringar, som har en genomgående tråd: Utgå från klimatpåverkan och sätt motsvarande krav på alla drivmedel, råvaror och produktionsmetoder. Kraven kan naturligtvis inte vara exakt lika, men det är viktigt att alla delar av marknaden utmanas i en frivillig miljömärkning.

<u>Hela drivmedlet</u>
Det är viktigt att hänsyn tas till hela drivmedlet, och dessa kriterier är i huvudsak inriktade på den biobaserade delen. Det är viktigt att Svanen följer den internationella diskussionen kring även den fossila delen, och utvecklar krav i takt med utveckling.

<u>EU-koppling</u>
Det är positivt att Svanen har ambitionen att harmonisera sina kriterier med EU:s, i synnerhet förnybarhetsdirektiv (RED, renewable energy directive). Men Svanen bör avvakta den mycket omfattande revidering av RED som nu sker; att harmonisera med ett i närtid inte längre gällande RED betyder att Svanens kriterier snabbt riskerar att tappa i relevans. Det är också viktigt att inte i förväg teckna in vad de nya RED-kriterierna kommer att innebära, såsom bl.a. Naturvårdsverket gjort för Klimatklivet, och vi sett tendenser att Svanen gör. Det gäller bl.a. förslaget om att basera bedömningen av biodrivmedel på generationstillhörighet; begreppet är otydligt, föränderligt (den källa som anges justeras t.ex.) och har svag klimatkoppling och det är därför ingen överraskning att det avvisats av många expertinstanser. Det är på goda grunder mycket osäkert om detta sätt att bedöma drivmedel verkligen kommer att gälla framgent på EU-nivå och det bör inte ligga till grund för Svanens kriterier.

Svanen bör ligga i framkant, och fokusera på reduktion av klimatgaser snarare än så kallad generationstillhörighet.

Slutord
Den reviderade Svanmärkningen i sitt remissförslag känns gammal innan den ens antagits; den utgår ifrån en generationsuppdelning av drivmedel som allt färre ansluter sig till, den använder en förbisprungen version av EU:s hållbarhetsdirektiv, den ställer krav på grödor istället för på klimatnytta och den är väsentligt mildare mot det fossila än mot det förnybara. Detta bör justeras för att få en märkning som blir ett effektivt verktyg i omställningsarbetet.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående kommentar til SEKAB angående kommentarer til "hele produktet" og "EU RED (2009/28/EC)". Se yderligere Nordisk Miljømærknings svar under de specifikke krav.

FordonsGas Sverige AB

- Krav för skadliga ämnen i avgaserna har tagits bort eftersom det bedömts som att skadliga emissioner främst är relaterade till motorns rening av avgaser och inte till drivmedlet som används.

Svar: Försvagar märkningen, vi har dock viss förståelse för förändringen men vill se att arbetet fortskrides för att finna ett nytt krav som styr mot låga emissioner.

- En konsekvens av att kraven är harmoniserade med EU:s Förnybarhetsdirektiv (2009/28/EU) är att krav på energiförbrukning är borttaget.

Svar: Även detta försvagar märkningen avsevärt, vi måste sträva efter energieffektiva lösningar. Denna ändring öppnar upp för lösningar som förbrukar stora mängder energi i produktionsledet. Icke förbrukad energi är den bästa miljö- och klimatnyttan.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning forstå godt FordonsGAS Sveriges bekymring omkring at kravet til sundhedsskadelige stoffer er fjernet i kriterierne. Som vi skriver i baggrundsdokumentet, er det data som ligger bag ved kravet gamle (fra 1994), og EUs krav til euro-normer for hvor meget nye biler må forurene viser sig at være effektive til af nedbringe emissioner af eksempelvis partikler og NOx. Brændstofkvalitetsstandarden (2009/30/EC) og andre internationale/nationel brændstofbekendtgørelser regulerer ligeledes indholdet af forskellige stoffer som må være i brændstofferne.
Et mål med revision af kritierer har været at harmonicere Svanens kriterier med EU RED-direktivet for bl.a. at udnytte det uafhængie rapporteringssystem, som rapportere bæredygtighedsdata (råvarer, sporbarhed og klimagasdata) i leverandørkæden. Data over energiforburg formidles ikke. EU RED-direktivets bæredygtighedskriterier er udviklet for at vise hvor meget biobrændstoffet mindsker klimagasudledningen. Beregningen for klimagasudledning indeholder selvfølgelig energiforbrug, men energidata formidles ikke dette videre i leverandørkæden (beregningsmodeler er låste og energidata er ikke tilgængelig). Nordisk Miljømærkning vurdere derfor, at skrappe krav til klimagasreduktion for både den fornybare andel samt hele brændstoffet (som indeholder energidata), samt udnyttelse af det uafhængigt rapporteringssystem, vil fremme de miljø- og klimamæssigt bedste brændstoffer.

Preem AB

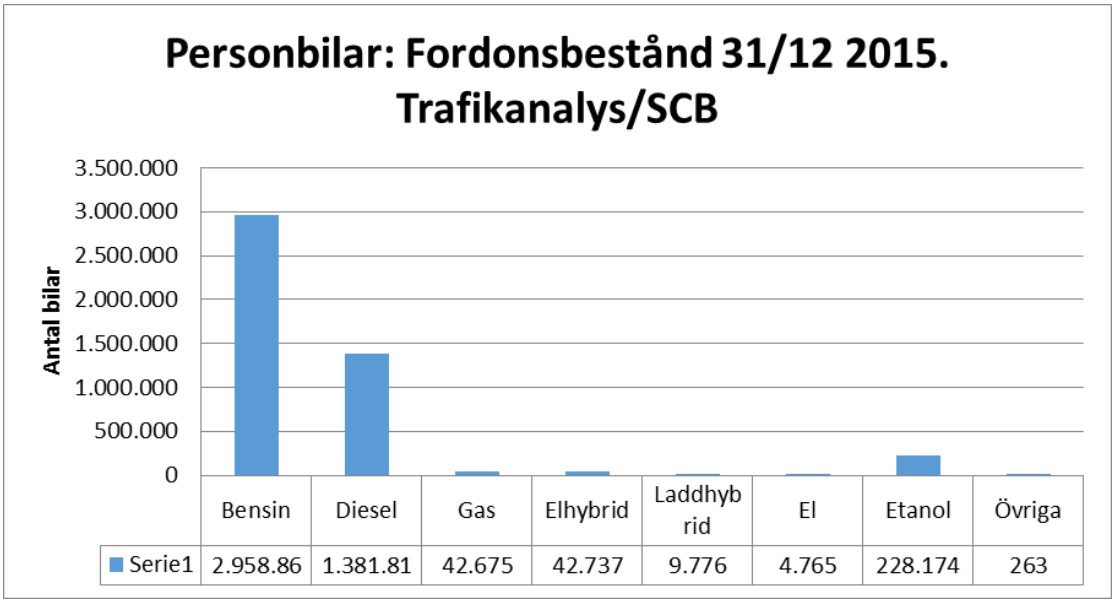
Syfte Svanen (Svanen.se)

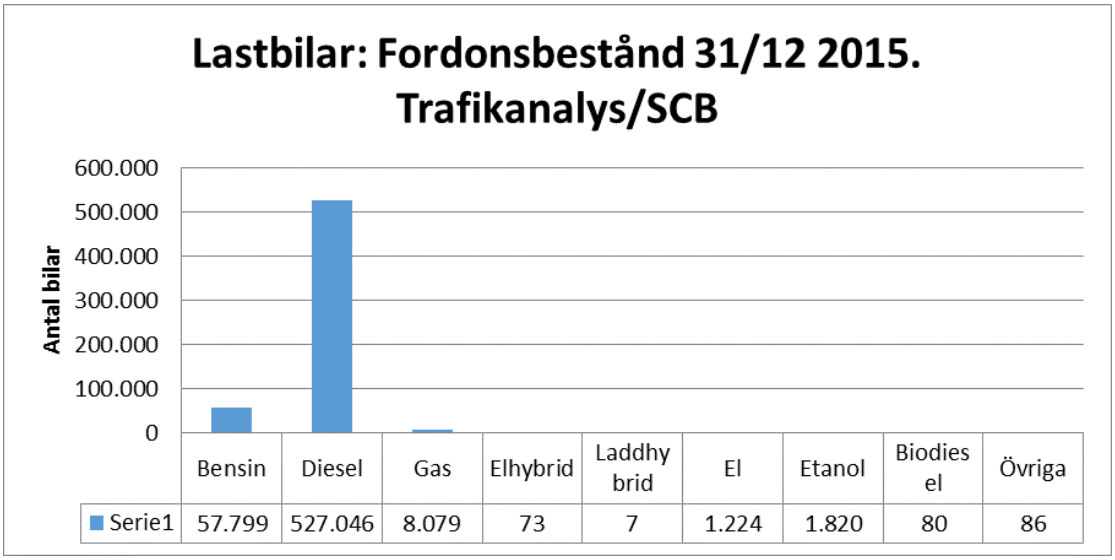
Syftet med Svanen är att hjälpa konsumenter välja de ur miljösynpunkt bästa produkterna på marknaden. Vår vision är ett hållbart samhälle och vi bidrar genom våra miljömärkningar till en hållbar konsumtion. För företag är en Svanenmärkning ett bevis på att de aktivt arbetar för en hållbar produktion och att deras produkter har uppfyllt våra tuffa miljökrav. Alla kan bidra till en bättre miljö, konsumenter genom att välja miljömärkta varor och tjänster, och företag genom att mijömärka sina produkter.

Marknad

Majoriteten av fordonsägarna (93 % av privatbilskonsumenterna) kör idag en diesel eller bensinbil. För att Svanen ska kunna hjälpa konsumenterna att göra rätt val av produkt är det därför relevant att beakta vilken typ av produkter kunderna faktiskt kan välja (bensin eller Diesel). Uppskattningsvis är försäljningen av bensin/diesel i proportion antalet fordon dessutom större eftersom ca 90 % av alla etanolfordon tankar idag bensin, pga komplikationer när som uppstår mellan ottomotorer och bränslet etanol.

Det är därför av yttersta vikt att kriterierna är utformade på ett sätt som faktiskt är möjliga att applicera på en bensin- eller dieselprodukt. Nuvarande förslag gör att ingen ”standardprodukt” kan svanenmärkas.





Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i, at det skal være muligt at Svanemærke de miljømæssigt bedste "standardprodukter" af benzin og diesel som findes på markedet. Kravet til andel fornybare råvarer og reduktion af klimagasser er derfor justeret efter høringen. Se Nordisk Miljømækrnings kommentarer under de specifikke krav.

Trafikkaksjonen
Trafikkaksjonen mener at energien i biodrivstoffet generelt utnyttes dårlig:

1. Fremstilling av biodrivstoff krever mye energi og forårsaker betydelige CO2-utslipp.
2. De fleste forbrenningsmotorer har lav virkningsgrad, sjelden over 35 % – unntatt store skipsmotorer, som nærmer seg 50 %. Til sammenligning utnytter en moderne, rentbrennende ved- eller pelletsovn opptil 90 % av energien, og fremstillingen av slikt brensel krever langt mindre energi.
3. Dyrkning av biodrivstoff-planter krever svært store arealer hvis biodrivstoffet skal brukes til noe mer enn en knøttliten del av bilparken.
4. Flytrafikk har større klimavirkning enn CO2-utslippene alene tyder på – dels fordi CO2-utslipp i 10–12 km høyde har større virkning enn bakkenære utslipp, dels fordi flyene også slipper ut andre klimagasser. I 2010 førte en flytur New York–Los Angeles til ca. 715 kg CO2-utslipp pr. passasjer på økonomiklasse, men bidraget til global oppvarming tilsvarte ca. 1917 kg CO2,nesten tre ganger så mye (http://www.yesmagazine.org/planet/kicking-the-habit-air-travel-in-atime-of-climatechange?utm_source=wkly20101217&utm_medium=yesemail&utm_campaign=mrNevins). Fly med forbrenningsmotorer kan altså ikke engang i teorien bli klimanøytrale.

Svanemerking i regi av Nordisk Miljømerking er ment å sikre forbrukerne mest mulig miljøvennlige produkter. For biodrivstoff er den ment å sikre at matjord ikke blir brukt til biodrivstoff, og at ingen regnskog blir hogget ned for å dyrke oljepalmer eller andre utvekster. Biodrivstoff basert på hogstavfall og andre avfallsprodukter skal være en garanti mot slike miljøødeleggelser.
Trafikkaksjonen støtter disse intensjonene fullt ut. Men biodrivstoff har også andre alvorlige ulemper, og flere av dem skyldes fysiske lover. De kan ikke omgås ved å markedsføre biodrivstoffet som «avansert», «2. generasjons-», «3. generasjons-», «miljøvennlig» og/eller «det gode biodrivstoffet». Trafikkaksjonen mener derfor mest mulig transport må elektrifiseres, slik at en unngår mye av forurensningene og energisløseriet som skyldes forbrenningsmotorer. Trafikkaksjonen innser likevel at biodrivstoff kan være et nødvendig onde – og mener følgende krav må stilles til dette drivstoffet hvis det skal svanemerkes og markedsføres som «miljøvennlig»:

1. Biodrivstoffet må ikke tas fra matplanter, planter som dyrkes på matjord (annet enn ev. Avfall fra slike planter) – eller oljepalmer og andre vekster som fortrenger regnskog eller annen verneverdig vegetasjon.
2. Dyrking av vekster til biodrivstoff må ikke forringe det biologiske mangfold eller skade bestandene av humler, villbier og andre pollinerende og i mange tilfeller utrydningstruede insekter.
3. Kravet til energibruk må fastholdes, ikke fjernes som sekretariatene har foreslått.
4. Forurensningene ved fremstilling av biodrivstoff må minimeres.
5. Støy- og luftforurensninger fra forbrenningsmotorer, særlig biler, krever flere menneskeliv enn trafikkulykker. Derfor må biodrivstoff redusere forurensningene i forhold til tilsvarende fossilt drivstoff.

Trafikkaksjonen mener at forbrukerne villedes hvis forurensende former for drivstoff markedsføres som «miljøvennlig» eller forsynes med svanemerke. Humbugen rundt «miljødiesel».og bilprodusentenes juks med utslippstall må ikke gjentas.

Kilder:
Miljødirektoratet: Rapportering på bærekraftskriterier for biodrivstoff og flytende biobrensel, http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M10/M10.pdf
Miljødirektoratet: Fakta om biodrivstoff, http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2017/Februar-2017/Fakta-om-biodrivstoff1/

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning ønsker at miljømærke de miljø- og klimamæssigt bedste brændstoffer, som findes på markedet nu samt afspejler de teknologier som anvendes nu, eksepelvis forbrændingsmotorer.

Efter den globale klimaaftale i Paris står EU overfor en reduktion af drivhusgasser på mindst 40 % i 2030 i forhold til 1990[10], og en betydelig del af indsatsen skal ske indenfor de ikke-kvotebelagte sektorer som transport, landbrug og bygninger. Transportsektoren i EU står i dag for omtrent en tredjedel af det samlede energiforbrug i Europa[11], og den dominerende del af EU's og verdens drivmidler er baseret på fossile energikilder, primært råolie[12]. EU's forventning frem mod år 2050 er, at fossile olieprodukter i transportsektoren vil udgøre ca. 90 % i 2030 og ca. 86 % i 2050. Nordisk Miljømærkning understøtter EU's strategi ved at udpege de miljømæssigt bedste alternative energikilder/brændsler med lave emissioner til transport, opvarmning og industriel brug. Fokus ligger derfor på at sikre bæredygtig og effektiv brug af fornybare ressourcer. Biomasse er en begrænset ressource, der ikke kan dække hele vores energibehov. Nordisk Miljømærkning kriterier vil udpeger de miljømæssige bedste brændstoffer på markedet fra dem med dårlig miljøprofil. Dette opnås bl.a. ved at stille skrappere krav til reduktion af klimagasser for både den fornybare andel og hele brændstoffet end EU kræver, samt at forbyde miljø- og klimamæssigt dårlige råvarer som eksempelvis palme- og sojaolie samt sukkerrrør.

St1 Norge AS

Overordnet mener vi at det viktigste er at produktene vi forsyner inn overholder EUs bærekrafts kriterier, samtidig som de er strengere med tanke på CO2 besparelse og andel innblanding med tanke på å oppnå merkeordningen. Samtidig må det gis rom for fleksibilitet og være praktisk gjennomførbare i henhold til EN590, hvilket vi er tvilende til at de foreslåtte kravene vil være.
Slik kravene nå er foreslått mener vi at det på enkelte punkter blir utfordrende å etterleve rent praktisk. Gitt at vi selv hadde eid hele verdikjeden fra A til Å ville kravene være lettere overkommelige, men selv i lille Norge er vi bare en brikke i et globalt marked. Kravene må være strenge, men samtidig gjennomførbare for alle aktører på markedet.

Nordisk Miljømærknings kommentar

Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i at de foreslåede krav til andel fornybare råvarer på minimum 60% i brændstof til transport samt krav til reduktion af klimagasser gør det svært at leve op til dieselstandarden EN590. Kravet til reduktion af klimasser er derfor justeret, så det nu også skal omfatte hele brændslet (fornybart + fossilt). Der er derfor genindført et krav til det Svanemærkede brændsel til transport skal reducere emissioner af klimagasser med minimum 40% i forhold til det fossile alternativ (83,8 CO_2 ekv/MJ fra RED (2009/28/EC)). Kravgrænsen på minimum 40% svarer til det kravniveau som findes i dagens kriterier. Derudover fastholdes krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra hele produktionskæden med minimum 70%. Begge krav fremmer brugen af brændstoffer med høj klimagasreduktion.

[10] http://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030/index_en.htm, besøgt 4.november 2016
[11] EU Reference Scenario 2016 – Energy, transport and GHG emissions - Trends to 2050 publication report, figure 10
[12] http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt_en, besøgt 4. november 2016

Endvidere er kravet til andel fornybare råvare i brændstoffer til transport justeret fra minimum 60% til 50 %, så dette krav ikke bliver det styrende i kriterierne. I kravet til andel fornybare råvarer tillader vi endvidere brug af masseballance (på årsbasis) for at give producenterne en vis flexibilitet. Dog skal kræves det, at det Svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30% fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen).

Statsbygg
Statsbygg takker for muligheten til å kommentere forslag til nye reviderte kriterier for miljømerking av drivstoff. Statsbygg ønsker innstrammingene i krav til emisjoner av klimagasser velkommen. Likeledes at krav til at andel avanserte biodrivstoff som skal inngå i et svanemerket drivstoff, er skjerpet.

Statsbygg har en klar interesse av at det kommer flere miljømerkede drivstoff på markedet og at det finnes miljødokumentasjon for hvordan ulike drivstoffprodukter belaster miljøet. Vi har lenge etterspurt miljødeklarasjoner for byggevarer for å øke tilgjengeligheten av miljødeklarerte produkter i markedet. Derfor står sporbare leverandørkjeder, livssyklusanalyser og miljødeklarasjoner sentralt for å sikre at Statsbygg kan redusere sine utslipp av klimagasser og basere seg på bærekraftige uttak av naturressurser.

I forbindelse med at krav til utslippsfrie eller fossilfrie byggeplasser blir stadig mer aktuelt i mange byggeprosjekter, er det viktig at vi finner gode måter å dokumentere klimagasseffekter og øvrige natur- og miljøpåvirkninger forbundet med de drivstoffprodukter som skal benyttes på våre byggeplasser.

Det er stort behov for flere drivstoffprodukter med miljødeklarasjon eller miljømerker – og at vi på en på en enkel måte kan finne ut hvilke kriterier som ligger til grunn for om et drivstoffprodukt har fått svanemerket. F.eks. hvor lave klimagassutslippene per tonnasje drivstoffvare må være for at det skal kunne få tildelt svanemerke. I dag mangler dessverre god dokumentasjon for drivstoffproduktene sin miljøbelastning.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning målsætning med disse kriterier er at udpege de miljø- og klimamæssigt bedste flydende og gasformige brændstoffer som findes på markedet idag og i den nærmeste fremtid. Derfor arbejder Nordisk Miljømærkning løbende for at skærpe sine krav i kriterierne med henblik på at fremme udviklingen i mere klima- og miljøvenlige brændstoffer. Det er dog vigtig, at kravniveauer til eksempelvis klimagasreduktion og andel fornybare råvarer er tilpasset den teknologiske udvikling i forbrændingsmotorer og tilgang til bæredygtigt producerede råvarer. Udviklingen er endnu ikke kommet så langt, at Nordisk Miljømærkning vil forbyde indblanding af fossile komponenter i brændstoffer til transport, men vi arbejder som sagt hele tiden på at skubbe udviklingen i kriterierne i den retning. Når det gælder flydende brændsler til opvarmning og industriel brug er markedet anderledes, og her stiller Nordisk Mijømærkning krav til, at brændstofferne skal være baseret på 100% fornybare råvarer.

Nordisk Miljømærkning mener, at det som udgangspunkt giver mest kommunikationsværdi for Svanen, at anvende den termonology som EU lovgivningen anvender. D.v.s. at kræve minimums reduktionsgrænser i forhold til det fossile alternativ. Dette gør det tydeligt at kommunicere Svanens skrappe krav i forhold til EU's lovgivning og beregningsregler. Nordisk Miljømærkning ser ikke den samme nytte i at sætte kravgrænser for specifikke klimagasudslip, da dette vil kræve meget omfattende krav til beregningsmetoder. Dette er en af svaghederne ved brug af miljøvaredekleration, da det ikke fremgår hvilke beregninger og forudsætninger som ligger bag ved deklerationerne. Dette i sig selv gør det også meget vanskeligt at sammenligne miljøvaredeklerationer. Svanemærket sikrer, at det kun er de miljø- og klimamæssigt bedste flydende og gasformige brændstoffer som vil kunne leve på til kravene og få licens.

Veas

Jeg har lest gjennom informasjonen sett fra VEAS' ståsted som fremtidig produsent av LBG. Det hele virker godt gjennomtenkt og fornuftig. Det er bare to spørsmål/avklaringer som behøves fra vår side, slik jeg ser det:

- Vil det være norsk eller nordisk el-mix som vil være relevant for Svanemerking for biogass produsert i Norge? Fra bakgrunnsdokumentet var dette noe uklart, siden det kun var siktet til et svensk direktiv som var noe uklart (mener denne tilsa nordisk eller EU-mix). Hva er evt. nordisk mix? (ser at Danmark og Finland drar snittet godt opp…).
- Det ser fremdeles ut som RED-metodikken baserer seg på at biogass erstatter naturgass (korriger meg eller gi info om det er feil). Noe som kun er relevant som energigass til industri/fjernvarme, og knapt nok der, om den skulle erstatte fyringsoljer). For transportmarkedet, som er den største anvendelsesområdet i Norge, er erstatning mot naturgass svært lite relevant.

Det finnes knapt noen naturgassbusser, med noen unntak i Bedgen og Trondheim. Det bør derfor fås klarhet i om RED-metodikken kan anvendes for tilfeller der biogass erstatter fossil diesel, og hvilke utslag dette vil utgjøre.

Nordisk Miljømærknings kommentar

Takker for kommentaren. Kravet til reduktion af klimagasser (O9) er harmoniseret med EU RED (2009/28/EC) og dette betyder, at regler og standardværdier for beregning af reduktion af klimagasser skal følge hvert lands officielle regler. Hvis en fornybar brændstofkomponet/råvarer er certificeret efter et af EU kommissionens frivillige certificeringssystemer, skal disse regler og standardværdier følges. Mange af de frivillige certificeringssystemer henviser til beregningsværktøjet BioGrace, som tillader brug af nationalle el-mix faktorer. Det vil sige, at Svanen tillader brug af norsk elmix for biogas produceret i norge.

EU RED direktivet kræver at biogas erstatter den fossile komponent af benzin og diesel hvor referenceværdien er 83,8 g CO_2 eqv/MJ. Nordisk Miljømærkning kræver også at det er denne referenceværdi som anvendes for Biogas.

ZERO

Bærekraftig biodrivstoff er en viktig klimaløsning for å fase ut fossile drivstoff til transportsektoren, sammen med effektivisering, elektrisitet og hydrogen. Den viktigste forutsetningen er at dette er bærekraftig.

ZERO mener det er svært positivt at det med Svanemerket drivstoff finnes en "gullstandard" for biodrivstoff, og anser ZERO og Regnskogfondets initiativ til en bransjestandard som en "minstestandard". Denne bransjestandarden skal sikre tre ting:

1) Alt biodrivstoff oppfyller EUs bærekraftskrav, innenfor og utenfor omsetningskravet,
2) Biodrivstoff inneholder ikke palmeolje eller biprodukter fra palmeoljeindustrien, og
3) Transparens for solgte produkter.

I dag har bransjen kun forpliktet seg til å oppfylle EUs bærekraftskrav for biodrivstoff som selges.

Harmonisering med EUs bærekraftskriterier

Den største endringen i kriteriene er harmonisering med EUs bærekraftskriterier. ZERO mener en slik harmonisering er nyttig. Dette vil gjøre rapporteringen håndterbar for aktørene, og det sikrer at kravene blir minst like strenge som EUs bærekraftskrav.

ZERO mener det bør stilles krav om transparens for Svanemerkede produkter, for eksempel ved bruk av "vaskelapp" ved pumpe. En slik deklarasjon bør vise forbruker hvilke råstoff drivstoffet er basert på (både fossil og fornybar andel), samt klimanytten til produktet. En slik åpenhet er viktig for biodrivstoff, og ikke minst nødvendig informasjon til forbruker.

Nordisk Miljømærknings kommentar

Takker for støtten og kommentaren. Nordisk Miljømærkning følger punkt 1 og 2 i Regnskovsfondens branchestandard, men ikke punkt 3. Dette skyldes, at Nordisk Miljømærkning følger EU RED direktivets regler for dokumentation af andel fornybare råvarer, som tillader brug af masseballance.
Nordisk Miljømærkning kræver dog, at ansøger skal redegøre for alle relevante råvare som benyttes i produktionen af det Svanemærkede brændstof. Når det gælder biogas som transporteres via eksisterende gasnet tillader nordisk Miljømærkning ligeledes brug at massebalance.
Nordisk Miljømærkning ønsker at Svanemærket anvendes på de pumper, som indeholder det Svanemærkede brændstof. Svanelogoet er kundernes garanti for brændstoffet lever op til Svanens skrappe regler til eksempelvis brug af bæredygtige råvarer og klimagasreduktion.

Miljødirektoratet

Miljødirektoratet har mottatt Miljømerkings høring av nye, reviderte kriterier for miljømerking av drivstoff. Miljødirektoratet stiller seg positivt til at kravene til Svanemerket for flytende og gassformig brensel er strenge og at kravene strekker seg ut over de forskriftsfestede kravene.
Biodrivstoff har vært omsatt i Norge gjennom de siste tiårene i økende omfang. Biodrivstoff vil kunne spille en viktig rolle i årene framover for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Livsløpsutslipp av klimagasser knyttet til biodrivstoff varierer med råstoff og produksjonsmetoder. For at biodrivstoff skal være et effektivt klimatiltak er det avgjørende at de samlede utslippene gjennom verdikjeden er lavest mulig. Bruk og produksjon av biodrivstoff bør heller ikke gå på bekostning av andre miljø- og samfunnsmessige forhold.

EUs bærekraftskriterier angir et minstekrav for klimanytte og arealkriterier. Etterspørsel etter miljømerkede produkter som Svanemerkeordningen, kan bidra til å fremme de aller beste produktene i et marked og dytte utviklingen i ønsket retning.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten.

4.2 Produktgruppeafgrænsning

4.2.1 Hvad kan Svanemærkes?

NGF Nature Energy
NGF NE tilslutter finder det fornuftigt at produkter, som kan Svanemærkes udvides til fly- og skibstransport samt som brændsel til opvarmning og industriel brug.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten.

Biogass Oslofjord og Avfall Norge
Biogass Oslofjord og Avfall Norge savner noen definisjoner av biogass under delen Terms and definitions da kun uoppgradert biogass inkluderes og den forbeholdes strøm og varme. Definisjonen av biogass må endres, her bør det også inkludere faktumet at biogass etter oppgradering kan brukes som drivstoff og til innblanding på naturgassnett. Biogass Oslofjord og Avfall Norge foreslår også følgende definisjoner til listen:

CBG (CBM)	Compressed Biogas (Biomethane) is biogas (biomethane) upgraded to fuel quality and is compatible with CNG.
LBG (LBM)	Liquified Biogas (Biomethane) is liquefaction of biogas (biomethane) upgraded to fuel quality and is compatible with LNG.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i kommentarerne og har opdateret afsnittet med ordforklaring og definitioner. Nordisk Miljømærkning tillader at både renset biogas og opgraderet biogas kan Svanemærkdes. Dette skyldes, at kvaliteten af den biogas som slutbrugeren efterspørger kan variere. Dette er tydeliggjort i krav O11 kvalitet.

2030-sekretariatet
I förslaget ingår att inte längre ha kriterier för vätgas. Vi ser det som helt fel; drivmedlet kommer nu på marknaden och förväntas inom några år att finnas på ett tjugotal mackar. Därmed är det lämpligt att det finns en Svanen-märkning, vilket förstärks av att vätgas är en energibärare, inte ett bränsle, och därmed kan tillverkas på vitt skilda sätt med alltifrån nästan noll klimatpåverkan till att vara 100 % fossilt. Just för sådana produkter är en märkning särskilt relevant.

Vi saknar "renewable transport fuels of non-biological origin" (EU:s benämning), t.ex. när vätgas tillverkas av sol- eller vindel (med eller utan omvandling till fordonsgas). Detta är marginellt idag men blir inom några år större och bör inkluderas i kriterier som tänks ha relativt lång hållbarhet.

Det är i grunden mycket positivt att Svanen nu även har med drivmedel sjöfarten och flyget. Eftersom drivmedel för marktransporter kommit mycket längre ur klimat- och hållbarhetssynpunkt än de för flyg och sjöfart, är det rimligt att Svanen-kriterierna till en början är lägre ställda för de sistnämnda - särskilt om Svanenmärkningen omfattar hela drivmedlet och inte bara den förnybara delen. Rätt utformat kan Svanen då bli grunden för t.ex. flygbolag och rederier som vill erbjuda en möjlighet för kunder som vill köpa till ett mer långtgående klimatarbete.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning følger den igangværende revision af EU RED (2009/28/EC). Nordisk Miljømærkning vil opdatere kriteriene i forhold til det reviderede EU RED direktiv inden det forventes at træde i kraft i 2021. Indtil dette sker henviser Nordisk Miljømærknings kriterier til det eksisterende EU RED direktiv. Nordisk Miljømærkning ønsker ikke at tillade at hydrogen kan Svanemærkes efter denne kriterieversion. Dette skyldes dels, at Nordisk Miljømærkning nu har harmoniseret krav og beregningsmetode til emissioner af klimagasser med RED (2009/28/EU) samt fjernet krav til energiforbrug. Energiforbrug til produktion af hydrogen er generel højt, særligt via elektrolyse, men også via termiske processer[13]. Da EU RED nu tillader brug af nationale elmix-faktorer, er styrbarheden (S) lav for at udvælge de energimæssigt bedste hydrogenprodukter. Nordisk Miljømærkning anser, at det er miljømæssigt bedre at anvende elektricitet fra sol- og vind til eksempelvis el-biler frem for at konvertere det til hydrogen ved brug af yderligere elektricitet. Det er dog vigtigt at påpege, at Nordisk Miljømærkning ikke er negativ til brug af hydrogen til transport. Teknologien vurderes blot nu som en umoden teknologi til transport, med meget begrænset udbredelse i de nordiske lande. Nordisk Miljømærkning vil arbejde videre med at undersøge muligheden for at inddrage hydrogen i den næste revision af produktgruppen, og følger udvikling tæt i den igangværende revision af RED direktivet i forhold til hydrogenproduktion.

FordonsGas Sverige AB

- Produktgruppen har även utvidgats med följande nya produkttyper; bränslen för sjöfart och luftfart samt flytande bränslen för uppvärmning och industriellt bruk. Utöver det har kraven på ingående råvaror uppdateras enligt Svanens nya krav skogskrav från 2015 samt Nordisk Miljömärknings syn på problematiska råvaror såsom palmolja och sojaolja.

Svar: Bra

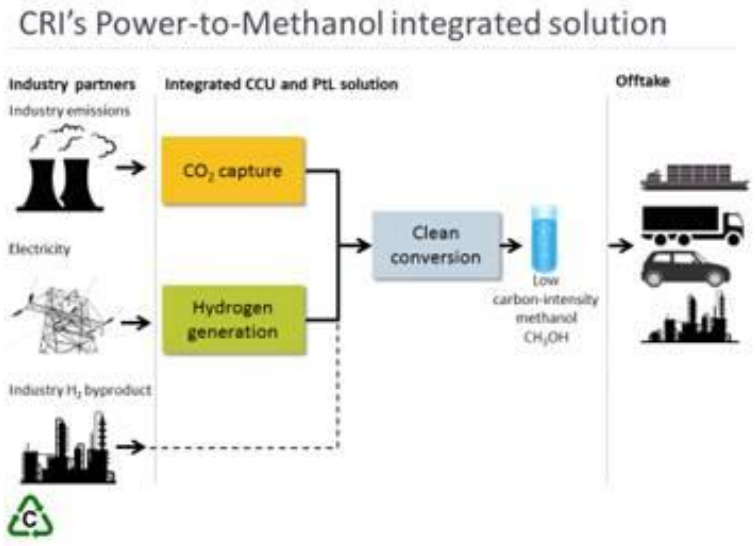
Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten.

[13] European Commission-Joint Research Centre (JRC). 2014. Well-to-Wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context. WELL-TO-TANK (WTT) Report. Appendix 4 - Version 4a. Hydrogene (electrolysis) ,(thermal). April 2014.

Carbon Recycling International (CRI)
Carbon Recycling International (CRI) has been in contact with the Environment Agency of Iceland, Department for Sustainability, regarding acquiring the Nordic Swan Ecolabelling for CRI´s renewable methanol fuel, which is produced from carbon dioxide with water electrolysis for energy storage, fuel applications and efficiency enhancement. CRI is a technology provider to the power generation and industrial production industries offering solutions that are environmentally friendly and do not impact the food chain or land use.

The invention and innovation in our Emissions-to-Liquids (ETL) technology, includes the direct synthesis of carbon dioxide to methanol; the application development of large scale water electrolyzers; purification of industrial flue gases; process design for zero emissions of CO2 in the production cycle; and factory based construction for fast and safe deployment.

In our first commercial scale production plant in Svartsengi, Iceland, CRI obtain carbon dioxide by processing of gas emissions from a geothermal power plant and obtain hydrogen by electrolysis of water using renewable sources of energy from the Icelandic power grid (from hydro, geothermal and wind sources). This is the world's first production of a liquid renewable transport fuel from non-biological sources of energy. Current production capacity is 4000 metric tonne/year.



Vulcanol (TM) is CRI's brand name for renewable methanol, produced from carbon dioxide and hydrogen from renewable sources of electricity (hydro, geothermal, wind and solar). Among uses for Vulcanol (TM) is gasoline blending, biodiesel production and production of synthetic materials. Among our clients are companies in Iceland, Sweden, the Netherlands and China. Chemically, Vulcanol (TM) is
fuel grade methanol, a clean burning, high octane fuel that can be blended with gasoline for automobiles and used in the production of biodiesel or fuel ethers (DME, MTBE, OME etc.). Vulcanol from our current production plant reduces carbon emissions by more than 90% compared to fossil fuels, in the complete product life-cycle, from extraction, production to end use.

The process is certified by SGS Germany according to the ISCC Plus system, based on standard ISCC EU methodology for calculation of GHG emissions in the product life-cycle (http://www.iscc-system.org/en/).

Since last year CRI has been running a fleet test of six Geely methanol powered vehicles (MPVs) fueled by renewable methanol. The Geely Emgrand 7 vehicles are the first such vehicles to be tested in Europe. Geely has provided six Emgrand 7 vehicles, model year 2015 for the test. The vehicles sport a 1.8 L spark-plug ignited flex-fuel engine capable of operating on unblended methanol, with regular gasoline as pilot fuel. For the duration of the test the vehicles will be operated on Vulcanol. CRI, Geely and Brimborg car dealer in Iceland will share technical results and plan to leverage the experience of this fleet test in joint promotion, marketing and commercial deployment of MPVs in Iceland and other European countries.
In Denmark the Vulcanol methanol is being used in cars with fuel cells and in Sweden our renewable methanol is being used as raw material in procution of biodiesel.
The goal of CRI is to introduce the renewable methanol on the consumer market.
From our fleet testing in Iceland our pure renewable methanol is truly usable as fuel for cars and not only as additive to gasoline.

With this letter we are our emphasising our interest and sincere wishes on acquiring the Nordic Swan Ecolabelling for our renewable methanol.
We hope you look favourably at our request and we are willing and able to present all data regarding carbon footprint, production technology and efficiency of our Vulcanol renewable methanol fuel.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. Unlike criterion generation 2, hydrogen and methanol cannot be ecolabeled according to this criteria version. This is partly due to the fact that Nordic Ecolabelling has now harmonized the requirements and calculation method for greenhouse gas emissions with EU RED (2009/28/EC) and eliminated the former requirements for energy consumption. Energy consumption for hydrogen production is generally high, especially via electrolysis, but also through thermal processes. Nordic Ecolabelling believes that it is environmentally better to use electricity from, for example, solar, wind or thermal energy, for example electric cars, rather than converting it to hydrogen using additional electricity. As EU RED now allows the use of national electricity mix factors, the controllability (S) is very low to select the most energy-efficient hydrogen products. With the advances of renewable energy as well as great utilization of existing energy sources such as the sun and geothermal heat methanol evolves as an energy carrier with great potential. However, due to many of the same arguments, as stated above regarding hydrogen, Nordic Ecolabelling has decided not to include methanol in this criteria version.
It is important to point out that Nordic Ecolabelling is not negative for the use of hydrogen/methanol for transport. The technology is now only considered as an immature technology for transport, with very limited distribution in the Nordic countries. Nordic Ecolabelling will continue to explore the possibility of involving hydrogen at the next revision of the product group and follows developments closely in the ongoing revision of the EU RED Directive relative to hydrogen production.

4.3 Kommentarer till de individuelle krav

4.3.1 Produktion og produktbeskrivelse (Kapitel 1)

O1 Beskrivelse af produkter/-erne

UPM
In general, the standard seems to be written mainly considering the end users of the fuels. Many requirements are not relevant for operators not supplying products to the final consumers. These requirements should be clearly marked with “applicable for final distributor only”. Such requirements include:

- "A description of the supplier chain all the way to the filling station" This is not always known by the fuel producer. Customers may blend and supply the final product as they wish and not disclose this information to the producer.
- Fuels and bioliquids may be used either for energy or material use --> the criteria for the producers should be the same for the same product - not dependent on the end use. Eg. UPM's bionaphtha is used both in transport and chemical industry. The end use may not always be known, when the product is sold.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. Nordic Ecolabelling have specific requirements for the use of the Nordic Swan ecolabel. If UPM wishes to Swan label a specific fuel, then UPM have to document that the product complies with all requirements in the criteria document. If this product is sold to another fuel producer-B who wishes to blend the Swan labelled fuel together with other fuels, the new fuel producer-B is not allowed to use the Swan label. Fuel producer-B has to apply and comply with all the requirements in the criteria document in order to use the label.
Liquid and gaseous fuels can be produced at multiple sites, e.g. refineries and other similar production facilities, and fossil and renewable components can be blended at many depots in the business. To provide traceability for the Nordic Swan Ecolabelled fuel, these collaborative activities must be described. The requirement must thus provide an insight into which product(s) the application is submitted for, in order to ensure correct processing.
Nordic Ecolabelling agrees that the same rules as a starting point should apply to fuels independent of function. Requirements for biogas for transport, heating and industrial use have therefore been adjusted to 100% renewable raw materials. The same limit applies to liquid fuels for heating and industrial use. By far the largest share of vehicles in Europe is currently driving on low biofuel blends. Nordic Ecolabelling therefore believes that there is a great potential, and therefore environmental benefit, by setting a requirement to a medium-rate mix of renewable raw materials in the fuel mix for transportation. The market for fuels with a higher proportion of renewable raw materials is still relatively limited to private carriers. Nordic Ecolabelling therefore requires that Nordic Ecolabelled liquid fuel for transport must be based on at least 50% renewable raw materials.

4.3.2 Ressourcer (kapitel 2)

O2 Materialesammensætning

Miljøstyrelsen
1. generations biobrændstof (O2). Allerførst skal det fremstå meget klarere hvad der menes med Svanens krav om maksimalt 10 % 1. generationsbrændstof i forhold til det nuværende VE-direktiv og det foreslåede VE-direktiv 2, som det fremgår, at MMD har haft en drøftelse med ENS om, og forklare eventuelle forskelle. Den anførte beregning i baggrundsdokumentet side 29 er umiddelbart ikke forståelig. Det bør stå mere klart, hvad Svanens krav svarer til.

Desuden virker det lidt kunstigt, at 1. generations bioethanol fritages i en eventuel beregning i forhold til andre 1. generations biobrændstoffer. Forskellige typer af biobrændstoffer bør så vidt muligt ikke favoriseres. Og ellers bør 1G bioethanol kun fritages, såfremt EU i revisionen af VE direktivet lægger op til det samme. Normalen er jo at Svanen går foran lovgivningen. Svanens tilgang til bioethanol kan vise sig at give et *tilbageslag* i troværdigheden, og i forhold til eventuelle grønne indkøb kan det også give problemer, som efterfølgende kan sætte licenshavere i et skævt lys, hvis de omgås i et offentlig udbud pga. denne undtagelse.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning erkender at forslaget til begrænsning af 1. generationsbrændstoffer samt undtagelse for brug af ethanol er uklar og dårligt forklaret i baggrundsdokumentet. Et af hovedformålene med den igangværende revision af kriterier for flydende og gasformige brændsler er at tilpasse kriteriet med EU lovgivningen. ILUC direktivet (2015/1513) samt forslag til nyt EU RED (2009/28/EC) stiller ikke begrænsninger for brændstofsteknologier i det enkelte brændstof. ILUC direktivet sætter krav til at andel af 1. generations biobrændsler maksimalt må udgøre 7% af det lovpligtige krav til brug af minimum 10% fornybare energikilder i 2020 på nationalt plan. Nordisk Miljømærkning har derfor justeret kravene (O2 materialesammensætning og O9 reduktion af klimagasser), så det er neutralt i forhold til brændsstofteknologi, men samtidigt styrer mod brug af biobrændstoffer med høj klimagasreduktion. Dvs. styrer mod brug af 2. generations biobrændstoffer.

NGF Nature Energy
Ændringer er miljømæssigt meningsfulde, men muligheden for dokumentation skal være bureaukratisk mulig. Hvorfor er der forskellige grænser for biogas som går til transport og opvarmning (ikke logisk)? NGF Nature Energy A/S producerer 100% biogas. Hvorledes skal man kunne spore affald, der anvendes i gasproduktion?

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enige i kommentaren, og kravet til andel fornybare råvaver i biogas er derfor ændret til 100% uagtet om det anvendes til transport, opvarmning eller industriel brug.
Kravet til dokumentation for brug af råvarer klassificeret som rest-/affaldsprodukter følger EU RED direktivet.

The Finnish Petroleum and Biofuels Association
Requirement for first generation biofuels up to 10% of the total fuel mix excluding ethanol is neither technology nor commercially neutral. An exemption for ethanol is not objective and seems to be without justification.

It is not logical that fuels for heating and industrial purposes must be made from 100% renewable feedstocks and fuels for transport (road, air and sea) must be based on at least 60% biofuels from renewable raw materials. This requirement prevents renewable jet fuel (max. 50 % bio-components) to get the ecolabel.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. Nordic Ecolabelling agrees that the proposed requirement for limiting the use of 1. generation biofuels excluding ethanol is neither technological neutral and objective. The requirement has therefore been changed to; Fuels for transport (road, air and sea) must be based on at least 50% biofuels from renewable raw materials, regardless of the use of fuel technology.
Nordic Ecolabelling agrees that the same rules as a starting point should apply to fuels independent of function. Requirements for biogas for transport, heating and industrial use have therefore been adjusted to 100% renewable raw materials. The same limit applies to liquid fuels for heating and industrial use. The market for fuels with a high proportion of renewable raw materials (75-100%) is still relatively limited to private carriers. Nordic Ecolabelling therefore requires that Nordic Ecolabelled liquid fuel for transport must be based on at least 50% renewable raw materials.

The Finnish Biogas Association
The Association notes that various biofuels should be treated equitably. The criteria proposal background briefing refers to grounds for granting special dispensations to ethanol based on its raw material origins. These grounds should be correspondingly valid for other biofuels as well. Excluding separately specified, categorically prohibited raw materials (such as certain tree species), operators should be free to choose first or second generation raw materials for manufacturing biofuels, provided that the stipulated reduction in greenhouse gas emissions is achieved. Alternatively, this requirement should also apply to ethanol if the aim is to enforce a 10 per cent ceiling on first generation raw materials.

The proposal calls for a 60 per cent minimum renewable biofuel component in the product. This is justified by the small market for products of higher biofuel content in the Nordic countries, as fuels of this kind are not widely available. Efforts have been made to meet national emission reduction targets through a distribution requirement. A potential demand for products of higher biofuel content nevertheless remains. Nearly 60 per cent of transport gas fuel sold in Finland in 2016 was biogas with a biofuel content of 100 per cent. *Setting a higher biofuel content of up to 100 per cent as a criterion for Nordic Swan Ecolabelling would be one potentially affordable way to promote fossil-free biofuel products and thereby establish better conditions for manufacturing biofuel.* Another expedient way to increase the use of biofuel might be to consider the fossil component of fuel blends when reckoning emission reductions.

It is noted on page 11 that "biogas for transport/heating/industrial use must be upgraded and meet the requirements of the national inspection authority for biogas in the natural gas grid, or equivalent quality requirements from the body responsible for operating the natural gas grid system". The Finnish Biogas Association respectfully submits that there is no need to process ("upgrade") biogas, particularly when used for heating, and so it is sufficient for operators to respect the fuel requirements of the point of use. The Finnish Biogas Association also notes that the references to the quality requirements of the natural gas distribution network are partly irrelevant, as biogas can also be supplied in other ways through separate local gas networks, in pressurised containers, and in liquefied form in tanker trucks.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. See obove answer to The finnish petroleum and biofules association. Regarding upgraded biogas, Nordic Ecolabelling has now clarified that both cleand- and uppgraded biogas can be labelled. Apart from methane and carbon dioxide, biogas can also contain water, hydrogen sulphide, nitrogen, oxygen, ammonia, siloxanes and particles. The concentrations of these impurities are dependent on the composition of the substrate from which the gas was produced. Nordic ecolabelling only wants to ecolabel cleand biogas and cleand upgraded biogas e.g. to ensure a clean combustion.

Gasum Oy
Man borde behandla olika biobränslen jämlikt. Enligt baggrundsdokumentet gäller grunderna för undantag av råvaror för etanol motsvarande för andra biobränsle.

Utom kategoriskt förbjudna råvaror som vissa träslag, borde tillverkare/utövare kunan fritt välja första och andra generationens råvaror i produktion av biobränslen om kravet för reduktion av klimatgasutsläppet uppfylls. Alternativt om man vill ha gränsen 10 % för första generationens råvaror borde detta krav gälla också för entanol.

I förslaget har man ställt kravet på 60 % minimum gränsvärdet för förnybar andel av bränslet. Man motiverar det i förslaget att marknader av större andel förnybar är små i de nordiska länderna efetersom det inte finns omfattande utbud av bränslet med större fönybar andel. De nationella målen för reducering av utsläpp har man strävat att uppfylla med sk. förpliktelse av distribution. Det finns dock efterfråga om bränslen med större förnybar andel. I Finland var av såld drivmedelgas i 2016 över 50 % biogas dess bioandel är 100 %. Också Neste Oil har lanserat nyligen 100% biodiesel på tankstationer. För att främja biobränslemarkad som är oberoende av fossila bränslen och att skapa bättre produktionsförutsättningar för biobränslen kunde vara fördelaktigt om Svanen kriterier skulle förutsätta större bioandel sogar 100 %. För att öka avändning av biobränslen vore det andamålsenligt att man skulle beakta även fossil andel i bränsleblandningen vid beräkning för reducering av utsläpp.

Det vore nyttigt för obalans av biogasens efterfråga och utbud samt utnyttjande av effektivare logistikkedjor om det vore möjligt att miljömärka även biogas såld med certifikat. Det skulle främja utveckling av biogasmarknad och öka produktion och användning av förnybara bränslen. Det finns redan biogascertifikatsystem i Finland som omfattar den största delen av förädlad biogas för transport. Man kan rikta användning av biogas mot efterfråga oavsett fysisk leverans genom certifikatsystemet.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i, at det foreslåede krav om begrænsning af brugen af 1. generations biobrændstoffer, eksklusivt ethanol, hverken er teknologisk neutralt eller objektiv. Kravet er derfor blevet ændret til; Brændstoffer til transport (vej, luft og hav) skal på årsbasis være baseret på mindst 50% biobrændstoffer fra fornybare råvarer, uanset brugen af brændstofteknologi. Dog kræves det, at det Svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30% fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen). Dette for at understøtte Svanens troværdighed, og kundernes forventning og at der fysisk findes en andel biobrændstoffer fra fornybare råvarer i det brændstof i tansker.
Nordisk Miljømærkning er enige i at samme regler som udgangspunkt, skal gælde for brændstoffer uafhængig af funktion. Krav til biogas til transport, opvarmning og industriel brug er derfor justeret, så det nu skal være baseret på 100% fornybare råvarer. Samme grænse gælder for flydende brændstoffer til opvarmning og industriel brug. Langt den største andel af køretøjer i Europa kører i dag på lav-indblaninger af biobrændstoffer. Nordisk Miljømærkning anser derfor, at der et stort potentiale, og dermed miljønytte, ved at kræve en middelhøj indblanding af fornybare råvarer i brændstofmixet til transport. Markedet for brændstoffer med en højere andel fornybare råvarer er stadigt relativt begrænsent for privatbilismen.
Nordisk Miljømærkning er enige i at krav til reduktion af klimagasser også skal omfatte hele brændslet (fornybart + fossilt).

Der er derfor genindført et krav til det Svanemærkede brændsel (fornybart + fossilt) skal reducere emissioner af klimagasser med minimum 40% i forhold til det fossile alternativ (83,8 CO_2 ekv/MJ fra RED (2009/28/EC)). Kravgrænsen på minimum 40% svarer til det kravniveau som findes i dagens kriterier. Derudover fastholdes krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra hele produktionskæden med minimum 70%. Begge krav fremmer brugen af brændstoffer med høj klimagasreduktion.

Nordisk Miljømærkning tillader brug af certifikater til dokumentation for andel biogas, se krav O2.

Lantmännen Agroetanol AB
En maxgräns för andelen första generationens drivmedel ser vi följaktligen inte heller argument för hur det stärker hållbarheten.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen.

LRF Skogsägarna
Sverige har påbörjat ett arbete för att ersätta fossila bränslen i transportsektorn. Redan idag utgör biodrivmedel i volym 15 procent av bränsleanvändningen i Sverige. Denna utveckling riskerar dock att försvåras med tak för mängden första generationens biodrivmedel. Vi avstyrker förslaget om tak, men kan även konstatera att iLUC-direktivet ska implementeras i svensk lagstiftning under året. Svanens förslag på tak överensstämmer dock inte med direktivet.

Förnybarhetsdirektivet skapade lika konkurrensvillkor, då det nu är möjligt att jämföra utsläppen av växthusgaser. Nackdelen med nuvarande direktiv är att första generationens biobränslen diskrimineras utan att det finns en vetenskaplig argumentation för detta.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen

SEKAB
I förslag till kriterier anges i punkten O2: "Fuels for transport (road, air and sea) must be based on at least 60% biofuels from renewable raw materials." SEKAB tycker att nivån bör höjas till 70% för att harmonisera med ett antal standarder för så kallade höginblandade biodrivmedel, till exempel etanoldrivmedlet E85. För att behålla Svanen-märkningens höga trovärdighet bör endast höginblandade och rena biodrivmedel omfattas av regelverket.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning ønsker på sigt også at øge kravet til andel fornybare råvarer, men anser at et krav til eksempelvis 70% fornybare råvarer vil gøre det meget svært at Svanemærke diesel efter EN590. Udbredelsen af højtindblandede biobrændsler som eksempelvis E85, er stor set kun udbredt i Sverige, og sammenlignet med antallet af biler i Sverige som kører på benzin og diesel, er dette også meget begrænset (se Preems svar under generelle kommentarer). Nordisk Miljømærkning ser en stor miljønytte ved at miljømærke de miljø- og klimamæssigt bedste brændstoffer som findes på markedet, og derfor er der indført et nyt krav til reduktion af klimagasser som omfatte hele brændslet (fornybart + fossilt). Brændstof til transport skal nu være baseret på mindst 50% biobrændstof fra fornybare råvarer.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen
Vi anser mot den här bakgrunden att det är felaktigt att begränsa användningen av "så kallade första generationens biodrivmedel" till 10 procent i Svanenmärkta biodrivmedel. Vi tycker inte att man kan hänvisa till det 7-procentiga taket i EU:s ILUC-direktiv. Detta gäller inte för enskilda drivmedel. Tvärtom kan det behövas betydande volymer av rena eller högblandade första generationens biodrivmedel för att nå målet. För Svanen är den avgörande frågan att de konsumenter som vill använda hållbara biodrivmedel genom märkningen får information om dessa.
En begränsning av användningen av grödebaserade biodrivmedel kommer i första hand att drabba jordbruket i Norden och Europa, men också exportörer i utvecklingsländer. I Europa finns mycket stora arealer outnyttjad åkermark som kan användas för att odla energigrödor. Vi bifogar en kort rapport om tillgången på mark för odling av energigrödor.[14]
Vi finner det ologiskt att tillåta 40 procent fossilt innehåll i bränslet, men samtidigt begränsa användningen av "så kallade första generationens biodrivmedel" till 10 procent. Betyder det att Svanen Ecolabelling anser att biodrivmedel från åkergrödor är sämre än fossila drivmedel?

[14] https://www.svebio.se/vi-verkar-for/aktuella-fragor/finns-det-mark-att-odla-energigrodor-pa/

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen.

2030-sekretariatet
Vi är positiva till att förnybart ska dominera och öka, men är kritiska till skrivningar som ”*Biogas and liquid fuels that are used for heating and industrial purposes must be made from 100% renewable feedstocks.”*. Det är en för hård begränsning; det gör att en sådan back-up lösning för privatbilister som kollektivtrafiken med naturgas blir omöjlig. Det är de facto så att andra förnybara drivmedel såsom E85 en liknande eller högre andel fossilt än vad back-up lösningen innebär.

I linje med detta *är ”Up to 10% of the total fuel-mix may be so-called first generation biofuels”* ett helt kontraproduktivt krav som saknar koppling till klimatnytta, skydd av biologisk mångfald, minskad hälsopåverkan eller andra effekter som märkningen kan tänkas uppnå - dessa bör istället specificeras och anges som mätbara krav.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen.

FordonsGas Sverige AB

- Krav på andel första generationens- och avancerade biobränslen som kan ingå i Svanmärkt flytande eller gasformigt bränsle är också skärpt.

Svar: OK

Spårbarhet av leveranser via nät fungerar för biogas, men är mycket svår (i princip omöjlig) för naturgas.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen når det gælder krav til andel fornybare råvarer. Nordisk Miljømækrning tillader brug af masseballace for dokumentation at biogas/naturgas på gasnettet, se krav O2.

Preem AB

- Ett krav på 60% förnybar andel för exempelvis diesel med inblandning av HVO och RME innebär svårigheter att uppfylla gällande diesel standard (MK1). Krav på 60% förnybart gör att enbart vissa aktörer kan klarar kravet eftersom det kräver en fossil diesel med högre densitet. Svenska dieselstandard tillåter lite lägre densitet på vintern än EN-standarden. För att klara kravet förutsätter det att produkten ´skräddarsys´ redan i produktion på raffinaderiet. Detta begränsar andelen aktörer som kan Svanenmärka flytande produkt.

- Istället för att fokusera på förnybart innehåll är det mer intressant att titta på miljönyttan, dvs reduktionen av Co2-utsläpp av den sammantagna produkten. Om man bara anger en förnybar andel kan en förnybar produkt med låg reduktion av Co2 användas för att uppfylla kravet. Genom att fokusera på reduktionen av Co2 styr man mot en mer hållbar produkt.
- I den nu föreslagna kvot/reduktionsplikten från den svenska regeringen har man gått från att fokusera på förnybar andel till reduktion av Co2, och är för 2018 föreslagen till 19,3%[15]. Reduktionspliktens förslag för Co2 reduktion för år 2030 är en produkt som har en reduktion på 40%. Vårt förslag är att Svanens krav ska vara 40% Co2 reduktion på den sammantagna produkten på helårsbasis.

Förnybar Andel & Växtgashusbesparing
Föregående kriterier inkluderade både förnybar andel och GHG-besparing. Bägge principerna är beroende av varandra eftersom du inte ka ha någon större förnybar andel utan att ha en GHG-besparing och vise versa. Man är därför inte beroende av att inkludera bägge.

Vanligtvis är den förnybara andelen högre än växtgashusbesparingen. Men det finns undantag, en växtgashusbesparing kan t.ex. uppstå om man har en effektiv raffineringsprocess. Eftersom referensvärdet är en fossil Mk3. Då GHG och förnybar andel till stor del lever i symbios finns det en risk att ha både en GHG-besparing och en förnybar andel som styrande princip.

Föregående kriterier hade ett krav om 30 % förnybart och ett GHG-värde på 50 g/co2/MJ. GHG-värdet var satt på en hög nivå och krävde dessutom andra beräkningsmodeller än drivmedelsbranschens standard. Det bidrog till att kravet om 30 % förnybart i princip blev verkningslöst medan 50 g/co2/MJ blev extremt svårt att uppfylla.

De nya kriterierna kommer att svänga åt andra hållet, dvs. 70 % GHG-besparing för förnybara komponenter blir i flera fall en relativt enkel ekvation att lösa. Istället blir 60 % förnybar andel vilket dessutom representerar en produkt som inte ens finns på marknaden idag.

Förnybar Andel
För gemene man är hög andel förnybart synonymt med en klimatsmart produkt, men det stämmer inte. 100 % PFAD eller 100 % Palmolja är inte produkter som skulle kvalificera sig för kriteriet förnybar andel. Verklig klimatnytta görs istället genom att se över hela bränslets CO2-besparing. Eftersom det är den faktorn som berättar hur mycket CO2 som en produkt släpper ut i jämförelse med standardbränsle.

[15] Regeringskansliet. 2017. Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle. M2017/00723/R. http://www.regeringen.se/494cc9/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04c0c909a/remiss---reduktionsplikt-for-minskning-av-vaxthusgasutslapp-fran-bensin-och-dieselbranslen.pdf (2017-03-17)

Den svenska regeringens förslag till reduktionsplikt (bränslebytet)fokuserar därför på just CO2-utsläppen, fordonsindustrin fokuserar på CO2-utsläpp, industrin fokuserar på CO2-utsläpp[16]. Om kriterierna för drivmedel fokuserar på förnybar andel finns det därför en risk att det inte ligger i linje med det svenska klimatmålet att transportsektorns utsläpp, utom inrikes flyg, ska minska med 70% till 2030 eller alla andra målsättningar som alla syftar till att minska CO2-utsläppen.

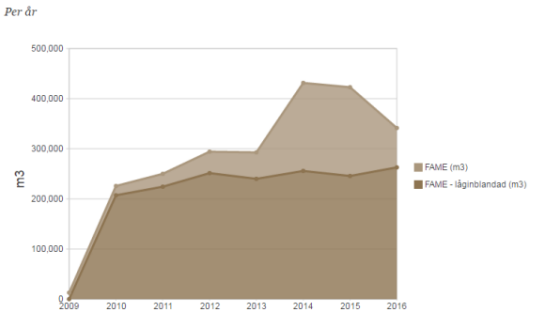
Hela Bränslet Spelar Roll

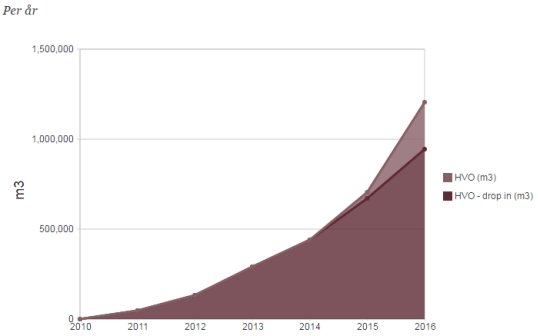
Nuvarande förslag inkluderar inte den fossila delen av drivmedlet. Det finns raffineringsprocesser som är effektivare än genomsnittet, det gör att de produkter som produceras avger en mindre mängd CO2 i WTT. Att ha en effektiv raffineringsprocess premieras inte idag, vilket kan bidra till att man t.ex. kan inkludera en fossil Mk3 istället för Mk1. I slutändan innebär det en slutprodukt som avger en större mängd svavel samt högre andel fossilt CO2-utsläpp.

Förnybara Komponenter (Diagram SPBI)

På den svenska marknaden finns det idag flera alternativ med 40-50% förnybar andel. Det kan tolkas som att utvecklingen har gått extremt fort framåt och att man enkelt kan kräva en 60 % förnybar andel av en drivmedelsleverantör, men det stämmer inte. Sverige har bland de högsta skatterna i världen på drivmedel.

Majoriteten av den HVO som kommer in på den svenska marknaden är idag från PFAD. Bakgrunden grundar sig i att det råder skattebefrielse på HVO samtidigt som PFAD är i sin tur en väldigt billig råvara. Eftersom skatterna på drivmedel är så pass höga i Sverige samtidigt som det råder skattebefrielse på HVO är det därför ytterst fördelaktigt för HVO-leverantörer att sälja produkt i Sverige. Det innebär att en väldigt stor andel av den HVO som produceras i nuläget hamnar i Sverige. Till dess att det blir en beskattning av produkten.





[16] Regeringskansliet. 2017. Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle. M2017/00723/R. http://www.regeringen.se/494cc9/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04c0c909a/remiss---reduktionsplikt-for-minskning-av-vaxthusgasutslapp-fran-bensin-och-dieselbranslen.pdf (2017-03-17)

Exakt det hände med Biodiesel 100. Biodieselförsäljningen blommade (se ljusa områden i grafen) till dess att man identifiera att produkten var överkompenserad. Skattebefrielsen togs bort och försäljningen dök direkt.
I fallet med HVO kan man ana att leverantörerna istället vänder sig till andra marknader med förutsättningar som gör att produkten är lönsam då.

Vinterkvalité
Den enda kvalitén som går att köpa in som lämpar sig för inblandning under vinterperioden baseras idag på PFAD. PFAD är enligt ett annat av svanens kriterier inte tillåtet i en svanenmärkt produkt. Det gör att det i dagsläget inte finns någon produkt att blanda in under vinterperioden.
HVO är en komplicerad produkt att framställa, det finns ett fåtal aktörer som har lyckats ta fram produkter som passar under vissa förutsättningar. En av de viktigaste förutsättningarna är att komponenterna är köldkänsliga. Samtidigt som det nordiska klimatet kan ha stora svängningar i temperaturer.
Enligt svensk standard har drivmedelsaktörerna vissa krav att förhålla sig till, dessa krav är till för att aktörerna inte ska kunna sälja en produkt som skapar komplikationer i motorerna. Samtidigt är de förnybara komponenterna som används för inblandning inte tillräckligt utvecklade för att kunna klara kraven för svensk standard under vinterperioden.
För att en produkt ska kunna svanenmärkas krävs det därför variationer i bränslets förnybara andel.

Förslag:

- GHG-besparing för hela produkten på årsbasis enligt branschens mätvärden: >40% årsbasis (Tillåt flexibilitet att ha x-antal stationer under vinterperioden och y under sommarperioden)
- Exkludera förnybar andel
- den styrande principen borde vara GHG-besparing och inte båda två. Förnybar andel blir indirekt styrande, eftersom du inte kan komma upp i 40% GHG utan att använda dig av förnybara komponenter. Ställer man krav på bägge så blir det snedvridet, där föregående kriterier gjorde att GHG blev styrande och nu istället förnybar andel. Om Det inte går att ta bort den ena eller andra kan ni väl istället ställa dom i proportion till varandra? Förra kriterierna gjorde att 30% förnybar andel blev helt verkningslöst, nuvarande kriterierna innebär att 70% GHG på förnybart blir verkningslöst.

- Beräkningarna för hela bränslet använder vi oss redan av idag (klimatprestanda). Det är även ÅF som gör detta. Fossilt värde går på referens för tex Mk1 mot Europavärdet (83.8 om jag minns rätt).

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enige i at krav til reduktion af klimagasser også skal omfatte hele brændslet (fornybart + fossilt). Der er derfor genindført et krav til det Svanemærkede brændsel (fornybart + fossilt) skal reducere emissioner af klimagasser med minimum 40% i forhold til det fossile alternativ (83,8 CO_2 ekv/MJ fra RED (2009/28/EC)). Kravgrænsen på minimum 40% svarer til det kravniveau som findes i dagens kriterier. Derudover fastholdes krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra

hele produktionskæden med minimum 70%. Begge krav fremmer brugen af brændstoffer med høj klimagasreduktion.
Brændstof til transport skal nu på årsbasis være baseret på mindst 50% biobrændstof fra fornybare råvarer. Dette skal sikrer, at brændstofproducenter har en hvis flexibilitet til at opfylde kravet uafhængig af årstiden. Dog kræves det, at det Svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30% fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen). Dette for at understøtte Svanens troværdighed, og kundernes forventning og at der fysisk findes en andel biobrændstoffer fra fornybare råvarer i det brændstof i tanker.

Biogass Oslofjord og Avfall Norge
Biogass Oslofjord og Avfall Norge støtter opp om kravet på 60% fornybarandel i Svanemerket drivstoff.

> *Nordic Swan Ecolabelled liquid and gaseous fuels for transport (road, sea and air) contain at least 60% renewable resources derived from sustainably produced and controlled sources.*

Biogass defineres under Terms and definitions som førstegenerasjon drivstoff på grunn av at det regnes som konvensjonell teknologi. Følgende setning settes derfor spørsmål med:

> *Up to 10% of the total fuel mix may be so-called first generation biofuels.*

Biogass Oslofjord og Avfall Norge under over på hva som tolkes som maks tak på bruk av biogass i transportsektoren etter definisjonen av første generasjon biodrivstoff og Svanemerkets innblandingsgrense på maks 10% av totalforbruket.
Biogassproduksjon i Norge benytter kun avfall og ikke jomfruelige ressurser. Fra biogassanleggene produseres biogass og biogjødsel. Med andre ord sørger et biogassanlegg for ombruk og materialgjenvinning gjennom produksjon av biogass til varme, strøm eller drivstoff og biogjødsel til erstatning for kunstgjødsel. Karbondioksid er også mulig å benytte ved oppgradering til drivstoff, hvor bruk i drivhus er mulig formål. Biogass Oslofjord og Avfall Norge mener med dette at biogass ikke er første generasjon biodrivstoff å regne, men minst bærekraftig eller neste generasjon.
Om kravet på maks 10% skal opprettholdes, og om tolkningen av at biogass er inkludert i taket på 10% er riktig, ber Biogass Oslofjord og Avfall Norge om at biogass gis unntak fra regelen.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Det er en fejl i afsnittet ordforklaring og definitioner at biogas der defineret som et 1. generationsbrændstof, hvis gassen er udviklet fra rest- og affaldsproduktet. Dette er nu opdateret i afsnittet.

St1 Norge AS
Side 7 – Gjentatt fra tidligere (til bakgrunnsdokument), men krav om 60% fra fornybare råvarer, hvorav 10% av totalen kan være 1.generasjon (etanol er unntatt). Praktisk utfordrende over tid og utfordrende teknisk sett etter EN590.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående krav til Miljøstyrelsen.

Statsbygg
Vi ser noen utfordringer med hvordan de foreslåtte kriteriene for svanemerket drivstoff spiller sammen med den kravstillingen som er i ferd med å utvikle seg i byggebransjen. Flere aktører i byggebransjen har stilt krav om fossilfrie eller utslippsfrie byggeplasser. Det er store muligheter for at slike krav vil bli vanlig med erklæringen om «10 strakstiltak for eiendomsnæringen», som mange byggherrer nå har sluttet seg til, krever tiltak for fossilfrie byggeplasser. I tillegg jobber nasjonalt program for leverandørutvikling med et forslag til felles kravstilling på området som vil gå i samme retning. Så lenge inntil 40 % av drivstoffet i et svanemerket drivstoff kan stamme fra fossile kilder, vil derimot ikke et svanemerket drivstoff kunne benyttes på slike fossilfrie byggeplasser uten at byggherre har stilt tilleggskrav om at drivstoffet skal være 100 % fornybart.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til SEKAB.

ZERO
Svanens krav til råstoff:

- Maks 10 % konvensjonelle (matbaserte) biodrivstoff i drivstoffet. Dette inkluderer
  også biogass, men ikke bioetanol.
- Palmeolje, soja og sukkerrør er ikke tillatt. Dette inkluderer også biprodukter og avfall fra palmeolje- og soyaindustrien.
- Bruk av skog skal oppfylle Svanens skogkrav, og minst 70 % må være sertifisert
  (FSC eller PEFC) eller gjenvunnet materiale.
- Råstoff kan ikke være basert på genmodifiserte planter.

ZERO mener det er positivt at det stilles strenge krav til råstoff. Vi har likevel følgende innspill:

- Sukkerrør bør kunne benyttes til Svanemerket drivstoff, også for å harmonisere kravene til andre produkter (som biobasert plast).
- Avfallsprodukter fra palme- og sojaindustrien bør være tillatt. Dette forutsetter at dette er reelle avfallsprodukter, og må vurderes fortløpende. De viktigste indikatorene for dette vil være volum, pris og alternative bruksområder.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning vurdere krav til specifikke råvarer fra produktgruppe til produktgruppe. Når det gælder brugen af sukkerrør til produktion af brændstof findes der alternative råvare på markedet. Sukkerrør er per i dag ikke knyttet så stærkt til problemer med afskovning af regnskov som for palme-og sojaolie, men der kan også være udfordringer knyttet til denne produktion. I perioden 1960 – 2008 har arealet dyrket sukkerrør øget fra 1,4 til 9 Mha. Omtrent 65 % af nyplantet sukkerrør sker på sletteland (græssletter og savanner) og det resterende består af områder som tidligere blev brugt til dyrkning af andre landbrugsafgrøder. Men med en øgning i efterspørgslen efter sukkerrør som råvare, udforskes muligheden for ekspansion af produktionsområder. Derfor kan tab af biodiversitet i regnskoven også blive et problem knyttet til sukkerrør i fremtiden.

I dag er det Cerradoen som er under størst pres fra sukkerrørsindustrien. Cerradoen er en tropisk savanne i Brasilien, og har en unik biodiversitet og specifikke økosystemer som er truet[17]. På baggrund af dette fastholder Nordisk Miljømærkning forbud mod sukkerrør. Forbudet gælder dog ikke rest- og affaldsfraktioner fra sukkerrørsindustrien.
Restprodukter fra palmeolieproduktionen (eksempelvis Palm Fatty Acid Destillate: PFAD) anvendes i stigende omfang til produktion af HVO, da PFAD regnes som et restprodukt i flere af de europæiske landes nationale lovgivning[18] i henhold til implementering af EU RED direktivet. Flere miljøorganisationer er meget skeptiske til, at PFAD defineres som et restprodukt[19]. De frygter, at dette vil lede til en større efterspørgsel på PFAD, som følge af EUs strategi og lovgivning for at fremme 2. generations biobrændsler. Nordisk Miljømærkning deler denne bekymring, og derfor omfatter kravet også biprodukter, rest- og affaldsfraktioner fra selve palme- og sojaolieindustrien. Kravet omfatter ikke råmaterialer fra palmeolie som indgår i rest- og affaldsprodukter skabt af husholdninger eller kommercielle, industrielle eller institutionelle faciliteter i rollen som slutbrugere af et produkt, som ikke længere kan anvendes til det tilsigtede formål.

4.3.3 Krav til vegetabilske og animalske råvarer (kap. 2.1)

O3 Sporbarhed og kontrol af vegetabilske- og animalske råvarer

The Finnish Biogas Association
The Finnish Biogas Association recommends that it should be possible in practice to satisfy all of the applicable external auditing requirements of the proposed criterion through auditing under national sustainability systems or under other sustainability certifications that comply with the Renewable Energy Directive. Operators that fail to conduct audits of this kind should be subject to clearly specified requirements (governing such aspects as procedures for approving verifiers) when seeking to satisfy the Nordic Swan Ecolabelling criteria only. All application information submitted by operators must in principle be regarded as confidential.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. By setting the requirement that imported feedstocks must be certified by one of the European Commission's approved certification schemes for documentation of the EU's sustainability criteria, Nordic Ecolabelling ensures that the applicant's production process is independently audited. If imported renewable feedstocks are used, they must be certified by one of the European Commission's approved voluntary certification schemes[20] for documentation of the EU's sustainability criteria under the Renewable Energy Directive (2009/28/EC).

[17] http://www.wwf.dk/wwfs_arbejde/skov/soja/skovomrader/cerrado/ (besøgt 10. december 2017)
[18] I de nordiske lande er PFAD defineret som restprodukt i Norge og Finland
[19] ZERO and Rainforest Foundation Norway, paper: Palm Fatty Acid Destillate (PFAD) in biofuels, dated 16-02-16
[20] https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes, accessed 18 November 2016

If nationally produced renewable feedstocks are used, they must comply with the official regulations of each Nordic country for documentation of the EU's sustainability criteria under the Renewable Energy Directive (2009/28/EC).

UPM

Terminology related to by-products and residues should be clarified and aligned with terms defined in RED/ILUC directive.

- Term by-product seems to be used instead of "processing residue" (p.7: "The requirement does not cover by-products or waste). By-product is not defined in RED/ILUC, but processing residue is. However, on p. 9 the terms are separately included: "by-products, residues and waste fractions…"

> - How are *by-products* defined? Or does this mean *processing residues* as defined in the ILUC directive? (*'processing residue' means a substance that is not the end product(s) that a production process directly seeks to produce; it is not a primary aim of the production process and the process has not been deliberately modified to produce it;)*

Comment from Nordic Ecolabelling:

Thanks for the comments. The sentence; "The requirement does not cover by-products or waste defined in the ILUC Directive (EU) 2015/1513"in requirement 3 is now removed from the requirement. The terms has been updated so it is clear th the criteria is following the terms defined in EU RED/ILUC (processing redudue). However when it comes to the requirement for wood raw material (requirement 5), recycled material is defined as:

** Recycled material defined according to ISO 14021 in the following two categories: "Pre-consumer" is defined as material that is reclaimed from the waste stream during a manufacturing process. Re-use of materials, that are processed or crushed, or waste, that has been produced in a process and can be reclaimed in the same manufacturing process that generated it, is not considered to be pre-consumer reclaimed material.*

"Post-consumer" is defined as material generated by households or commercial, industrial or institutional facilities in their role as end-users of a product that can no longer be used for its intended purpose. This includes materials from the distribution chain.

Nordic Ecolabelling includes by-products from primary wood processing industries (sawdust, wood chips, shavings, bark, etc.) or residues from forestry operations (branches, roots, etc.) in its definition of recycled material.

LRF Skogsägarna

Då skog också är en vegetabilisk råvara som idag inkluderas i nuvarande förnybartdirektiv, RED (2009/28/EC), så läggs nu två krav på samma råvara eftersom det också finns förslag på krav i O5. Det är olämpligt.

Nordisk Miljømærknings kommentar

Takker for kommentaren. Anvendelse af træråvarer fra bæredygtig og lovligt skovbrug til produktion af fornybare energiråvarer har meget høj relevans.

Ved at kræve, at træråvarerne skal komme fra FSC eller PEFC certificeret skovbrug/kontrollerede kilder, sikres dette. Træråvarer til flydende og gasformige brændsler kan potentielt komme fra hele verden, og derved også lande og områder med mindre restriktiv skovlovning end eksempelvis Sverige.

SEKAB
Det är bra att det ställs tydliga krav på spårbarhet av råvaran vilken drivmedlet baseras på.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten til kravet.

Preem AB
Ref sid 7, sista meningen. ´The requirement does not cover by-products...´ Onödig skrivning då RED ska uppfyllasdvs det bör krävas att alla råvaror och komponenter bör vara certifierade enligt EU-system.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i kommentare, og sætningen er derfor fjernet fra kravet.

O4 Træarter, som ikke må anvendes i Svanemærkede flydende og gasformige brændsler

LRF Skogsägarna
Det är märkligt att sibirisk lärk är uppförd på listan av otillåtna arter när det inte är arten i sig som ska skyddas utan då det är avskogning i Ryssland som är det verkliga problemet. Då det sannolikt är avskogning som ni vill komma åt borde det vara bättre med krav på återbeskogning. Vi föreslår istället hänvisning till EUTR, dvs förbud mot olagligt virke.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. De nye skovkrav er udviklet i en åben proces med offentlig høring i foråret 2015 samt i dialog med flere interessenter. Flere NGOer udtrykker bekymring omkring skovning af træ i de såkaldte "Intact Forest Landscape (IFL) countries", specielt i vigtige lande som Brasilien, Canada, Conga og Rusland – en bekymring som også deles af FSC[21]. Sibirisk lærk er en eftertragtet træart indenfor byggeriet på grund af høje kvalitet, og derfor også meget relevant når det gælder produktgrupper i Nordisk Miljømærkning. Sibrisk lærk er udbred i den borele klimazone, dvs. IFL områder i Rusland.

Korruption i Rusland er et stort problem som det fremgård af Transparency International Corruption Perceptions Index (CPI)[22]. Nordisk Miljømærkning deler NGOernes bekymring omkring skovhugts i de såkladte IFL-områder, og det er derfor Sibirisk lærk findes på listen over træarter som ikke må anvendes i Svanemærkede produkter.

[21] https://ic.fsc.org/en/news/id/1672, visited 20161122
[22] http://www.transparency.org/cpi2015/#results-table

2030-sekretariatet
Vi delar Svanens syn på att ovanliga trädslag ska skyddas, men ser det som positivt om sådana träd skulle odlas specifikt för biobränsleanvändning och avvisar därför ett totalförbud - även här bör det man faktiskt vill uppnå preciseras.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Listen over træarter, som ikke må anvendes i Svanemærkede flydende og gasformige brændsler, består af træarter som enten er truet eller kommer fra områder med høj bevaringværdighed eller urørte skovområder. Nordisk Miljømærkning er ikke bekendt med at disse træarter i dag bliver dyrket kommercielt i plantager som deciderede energiråvarer, og derfor fastholdes kravet med liste over træarter som ikke må indgå i Svanemærkede flydende og gasformige brændsler. Nordisk Miljømærkning evaluerer løbende listen over forbudte træarter.

St1 Norge AS
Vi mener det heller vil være mer hensiktsmessig med en deklarasjon som sikrer at vi går god for at det ikke benyttes tresorter som er spesielt utsatt og i strid med nytt krav (04).

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Kravet skal dokumenteres med en erklæring i form af underskrevet bilag 2, se krav O4.

O5 Træråvarer

Miljøstyrelsen
Skovkravet (O5): ”Ansøger skal dokumentere at minimum 70 % af træråvarer (virgint materiale og/eller genvundet materiale), som indgår i det Svanemærkede produkt eller produktlinje, skal være certificeret som bæredygtig skovbrug efter FSC/PEFC eller genvundet materiale. Den resterende andel af træråvarer skal være FSC controlled wood eller PEFC controlled sourced eller genvundet materiale. Kravet skal dokumenteres som indkøbt træmængde på årsbasis”.
Fra dansk side lægger vi vægt på at minimum 70 % af træråvaren kommer fra certificeret skovbrug (FSC/PEFC) og resten kontrolleret efter samme standarder, jf. de seks veletablerede bæredygtighedskriterier for skovdrift, som anvendes i DK(#), og som er afspejlet i de to private, internationalt anerkendte certificeringsordninger for skov, FSC og PEFC, og til dels også i den særlige ordning for energitræ, SBP(*), som finder anvendelse i flere europæiske lande, herunder DK.

Jf. cirkulære om sikring af bæredygtigt træ i statens aftaler om vareindkøb, tjenesteydelser og bygge- og anlægsarbejde, og den danske energibranchens rammeaftale om sikring af bæredygtigt skovtræ til el og fjernvarme

* SBP for Sustainable Biomass Partnership.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten. Nordisk Miljømærkning er opmærksommer på certificeringsordningen for energitræ, SBP, men har endnu ikke vurderet standarden ud fra Nordisk Miljømærknings krav til råvarestandarder. Så snart vi får en reel efterspørgsel på anvendelse af standarden (ansøgning), vil vi evaluere SBP standarden.

UPM
Terminology related to by-products and residues should be clarified and aligned with terms defined in RED/ILUC directive.
- In line with EU RED/ILUC sustainability requirements, traceability requirements only apply for processing residues from the point of origin onwards. Therefore, upstream requirements (e.g. wood origin) should not apply for processing residues and this should be clearly stated:

> - O5: Processing residues should be specifically included in the definition of *recycled material* and separately classified from *pre-consumer* and *post-consumer* definitions, as processing residues do not seem to fulfil neither of the definitions as such. Term "By-products from primary wood processing" included in the definition of *recycled material* should be substituted with "residues from forest based industries" (eg. bark, sawdust, shavings, black liquor, brown liquor, fibre sludge, lignin and tall oil) in line with ILUC directive.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. See previus comment under requirement O3.

LRF Skogsägarna
Genom införandet av EUTR finns spårbarhet av all träråvara på EUs marknad och särskilda krav om spårbarhetscertifikat (CoC, Chain of Custody) borde inte behövas i EU-länder. Markägare med små innehav har inte möjlighet att göra skogsbruksåtgärder särskilt ofta och då blir det olönsamt att certifiera sig enligt PEFC eller FSC. Hälften av de privata enskilda fastigheterna i Sverige är mindre än 20 ha. I Danmark är 89 procent under 20 ha. Dessa markägare tycks helt utstängda från att vara leverantörer inom dagens Svanen-märkning. Därtill kommer en hel del av råvaran till fasta bränslen i Norden, särskilt i Danmark, från annan mark än skogmark. Här är inte PEFC eller FSC tillämpligt idag i varje fall. Hur ser ni på det? Detta slår även mot att inkludera energiskog, såsom poppel och salix, som i Sverige betraktas som jordbruksodling.
Förutom att klara kraven inom PEFC eller FSC samt ha spårbarhetscertifikat ska som förslaget ligger även kraven i O3 uppfyllas, detta enligt dagens lagstiftning. Det blir således två system för samma råvara. Vi anser inte att träråvara kräver denna omfattande dubbelkontroll och avstyrker därför O5 i sin helhet så länge kraven i O3 är lag.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se tidligere svar under krav O3.

SEKAB
SEKAB är positiv till att krav ställs på miljömärkning av skogsråvara som används till biodrivmedel, t ex enligt FSC eller PEFC standarder.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten til kravet.

2030-sekretariatet
Kravet att drivmedel gjorda av skogsavfall endast godkänns om det är minst 70% FSC-skog är av samma skäl inte rimligt ("A minimum of 70% of wood raw materials used in the Nordic Swan Ecolabelled liquid or gaseous fuels (virgin and/or recycled material) must be certified as sustainably forested under the FSC or PEFC schemes or be recycled material"). Att ställa krav på annan märkning bör genomgående undvikas, och det gäller inte minst för FSC som ju kritiserats hårt av flera miljöorganisationer på senare år. Istället bör, som vi redan framfört, den faktiska miljönyttan som eftersträvas preciseras.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se tidligere svar til LRF Skogsägarna under krav O3.

St1 Norge AS
Side 9 - Dokumentere mengde innkjøpt tre på årsbasis – Dette kan være praktisk vanskelig å få gjennomført gitt at vi handler produkter på markedet og ikke produserer alt selv.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Ved at stille krav til at leverandører af træråvarer skal være sporbarhedscertificeret efter FSC/PEFCs ordninger, vil dette krav kunne dokumenters via fakturer (indkøbt træ).

O6 Fornybare råvarer, som ikke må anvendes i Svanemærkede flydende og gasformige brændsler

Miljøstyrelsen
Kravene udelukker *per se* bl.a. "*problematiske råvarer som palmeolie, sojaolie og sukkerrør*". Vi er helt med på, at der findes problematiske produktionsmetoder for disse råvarer, herunder problematiske ekspansioner af landbrugsareal på bekostning af bl.a. primær regnskov, men produktionen af bl.a. palmeolie, sojaolie og sukkerrør kan sagtens ske på ansvarlig vis. Her kunne man stille krav om anvendelse af certificeringsordninger såsom fx RSPO (palmeolie), RTRS (soja) og Bonsucro (sukkerrør) eller lignende. Og ellers må 1. generations biobrændstoffer falde dels på manglende certificering og andre krav, fx CO_2 reduktionsfaktoren (krav O9).

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Råvareekspertgruppen i Nordisk Miljømærkning har detaljeret gennemgået råvarestandarden for palmeolie (Round table on Sustainable Palm Oil, RSPO[23]), soja (Round Table on Responsible Soy Association, RTRS[24]) og sukkerrør (Bonsucro[25]). Konklusion for alle 3 standarder er, at disse på nuværende tidspunkt ikke lever op til Nordisk Miljømærknings krav til råvaremærkeordninger. Dette skyldes primært manglende absolutte krav til at beskyttelse af vigtige biologiske områder, samt manglende krav til samt overholdelse af grundlæggende internationale konventioner. For alle 3 råvaretyper findes er der alternative råvarer på markedet, som har en miljø- og klimamæssigt bedre profil end disse 3.

[23] http://www.rspo.org/
[24] http://www.responsiblesoy.org/en/
[25] http://bonsucro.com/

NGF Nature Energy
Miljømæssigt fornuftigt, men i praksis vil en minimal procentdel være mere operationaliserbar. Eksempelvis at maksimalt 1%.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående krav til Miljøstyrelsen. Nordisk Miljømærkning tillader brug af palme- og sojaolie samt sukkerrør hvis disse er defineret som rest- og affaldsprodukter af husholdninger eller kommicielle, industrielle eller instituelle faciliteter i rollen som slutbrugere af et produkt, der ikke længere kan anvendes til det tilsigtede formål. Dette kunne eksempelvis være brugt vegetabilske olier fra restauranter.

SEKAB
SEKAB är starkt kritiskt till att förbjuda sockerrör som råvara till drivmedelsproduktion, enligt O6 *"Renewable raw materials from palmoil, soybean oils and sucar cane must not be used in Nordic Swan labelled liquid and gaseous fuels. The requirement also includes by-products, residues and waste fractions from palm and soybean oil industries (e.g. Palm Fatty Acid Distillate: PFAD and soybean meal)."*
Sockerrör är en väl etablerad och hållbar råvara som använts under lång tid för etanolproduktion. Kravställan på hållbar produktion av sockerrörsbaserad etanol är därmed väl utvecklad. SEKAB har lång erfarenhet av att importera etanol tillverkad från sockerrör och tog under 2000-talet fram systemet "Verifierat hållbar etanol", där höga miljömässiga och sociala krav ställdes. Detta system kom senare att delvis stå modell för de hållbarhetskriterier som krävs enligt gällande EU-lagstiftning. Företaget stöder dock förslaget att de mycket hårt kritiserade råvarorna från palmolja och sojaolja samt deras bi- och restprodukter ej ska få användas i Svanen-märkta drivmedel.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen og NGF. Nordisk Miljømærkning tillader brug af sukkerrør i form af biprodukter, rest- og affaldsfraktioner fra selve sukkerrørsindustrien.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen
Vi motsätter oss förslaget att förbjuda alla drivmedel som framställs av palm, soja och sockerrör. Man kan inte grunda tillåtligheten på råvaran i sig utan måste utgå från hur råvaran framställts och vilken påverkan produktionen gett på miljö och klimat. Denna påverkan klarläggs genom hållsbarhetskriterier och certifiering. Om Svanen anser att hållbarhetskriterierna i EU:s lagstiftning är för svaga bör man ange vilka ytterligare kriterier som bör gälla och hur dessa ska påvisas och vilken certifiering som krävs. Att förbjuda en viss råvara innebär ett handelshinder. En rad palmoljeproducerande länder hotar nu att anmäla EU till WTO om man fullföljer det generella förbud för palmoljeprodukter som föreslås i EU-parlamentet. EU har redan förlorat i WTO när det gäller import av biodiesel av soja, där EU införde höga tullar.
När det gäller träslag som inte godkänns ifrågasätter vi varför sibirisk lärk producerad utanför EU inte godkänns. Lärk växer naturligt i mycket stora områden och är en naturlig del av det boreala skogsbältet. Att lärk skördas på ett hållbart sätt bör täckas av kravet på certifiering.

När det gäller produkter från palm är vår uppfattning att krav ska ställas på certifiering och uppfyllande av uppställda kriterier av EU och eventuella tilläggskriterier. Avfallsprodukter bör vara generellt tillåtna. Svanen kan klassa PFAD som en biprodukt och kräva samma ursprungsgarantier och ställa samma hållbarhetskrav som på huvudprodukten palmolja.
Man bör i sammanhanget ha i åtanke att odling av oljepalm erbjuder en stor möjlighet till exportintäkter, sysselsättning och ekonomisk utveckling i många tropiska länder, t ex i Afrika. Svanens bakgrundsdokument innehåller en långlista av risker och problem med odling av oljepalm, men undviker att nämna den stora betydelse som odlingen haft för den ekonomiska utvecklingen i Sydostasien.
Hållbar odling av palm innebär att man odlar på mark som inte kräver dränering av odränerad torvmark och att man inte ersätter befintlig regnskog eller andra skyddsvärda ekosystem.

Inga undantag för soja och sockerrör

Vi kan inte stödja det generella undantaget för soja. Soja odlas i första hand som proteingröda, och oljan kan ses som en biprodukt eller medprodukt (co-product). Beskrivningen av effekterna av odling av soja är undermålig. Sojaodling beskrivs som ”intensiv produktion” och ”monokultur”. All odling innebär monokultur och ”intensiv” är detsamma som produktion med hög avkastning, dvs produktion som kräver mindre areal än lågintensiv. Sojaodling framställs som den huvudsakliga orsaken bakom avskogning av 13 miljoner hektar årligen, utan angivande av referenser. Man har inte noterat att avskogningen avtagit kraftigt under senare år, särskilt i Latinamerika och att soja i huvudsak odlas i områden långt från den hotade regnskogen. Soja som råvara kan regleras genom samma hållbarhetskriterier och certifieringssystem som andra råvaror.
Vi stödjer inte heller ett generellt undantag för sockerrör som råvara. Sockerrör är tvärtom en av de mest effektiva energigrödorna, med mycket hög avkastning per hektar. Sockerrörsetanol är en av de biodrivmedel som har bäst växthusgasbalans och bäst reduktion av växthusgasutsläpp jämfört med fossila drivmedel.
Produktionskostnaden är också låg jämfört med andra biodrivmedel. Genom att utnyttja biprodukter som bagass och halm för cellulosabaserad etanol, och genom att producera grön el blir klimatnyttan per hektar mycket hög. Sockerrör som energigröda kan odlas i ett mycket stort antal utvecklingsländer och ge välbehövliga exportintäkter, alternativt ersätta importerade fossila bränslen. Användning av biodrivmedel från sockerrör bör uppmuntras.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen, NGF og SEKAB.

2030-sekretariatet
På samma sätt förhåller det sig med förslaget att utesluta bl.a. sockerrör från drivmedelsproduktion; "Renewable raw materials from palmoil, soybean oils and sucar cane must not be used in Nordic Swan labelled liquid and gaseous fuels. The requirement also includes by-products, residues and waste fractions from palm and soybean oil industries (e.g. Palm Fatty Acid Distillate: PFAD and soybean meal).”

Med rätt produktionsvillkor är höga hållbarhetsnivåer absolut möjliga att nå med dessa råvaror, och de negativa effekter man vill undvika bör specificeras och gälla alla råvaror. Därtill är dokumentet såsom det nu är skrivet mycket otydligt; senare i förslaget finns en skrivning där sockerrör under vissa omständigheter tycks godkännas, detta måste klaras ut.

Vi delar synen på att det är viktigt att utesluta biodrivmedel producerade på ett icke hållbart sätt, men här är det inte gröda som avgör, utan den certifierade produktionen. Svanen bygger här på EUs terminologi, men borde ta in också vad exempelvis Kalifornien gör med sin Low Carbon Fuel Standard, som certifierar produktionsvägar snarare än gröda. Då kan sojaolja vara godkänd från en produktion, men inte från en annan. Det är dock viktigt att inkludera krav som utesluter produktion om majoriteten av biobränslet från det produktionsområdet inte är hållbar.

Ett konkret exempel: Det finns anläggningar som producerar etanol från majs i USA med en mycket dålig energieffektivitet. Den produktionen bör inte godkännas, men det betyder inte att all majs produktion skall förbjudas - överlag är etanolproduktionen i USA energieffektiv. Med den omdiskuterade palmoljeproduktionen i Indonesien och Malaysia förhåller det sig annorlunda; det finns certifierad produktion, men huvuddelen är inte certifierad och har betydande miljöproblem, samt ingår i ett beslutssystem med omvittnad korruption. På denna typ av marknader kan det finnas skäl att sätta begränsningar, utformade som krav på full spårbarhet och transparens.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Miljøstyrelsen, NGF og SEKAB. Nordisk Miljømærkning stiller ligeledes skrappe krav til reduktion af klimagasser fra både den fornybare andel (min 70%) samt fra hele brændstoffet (fornybar + fossilt), som med stor sandsynlighed vil udelukke etanol fra majs fra USA. Krav til forbud mod brug af råvarer fra sprøjtemiddeltolerente og insektresistente genmodificerede planter vil ligeledes understøtte dette.

Regnskogfondet
Palmeolje og biprodukter fra palmeoljeproduksjon som råstoff til biodrivstoff

Regnskogfondet anbefaler at palmeolje (crude palm oil – CPO) og biprodukter fra palmeoljeproduksjon (som palm fatty acid distillate – PFAD) ikke skal kunne inngå som råstoff i et Svanemerket drivstoff.

Palmeoljeproduksjon er i dag en av de viktigste årsakene til ødeleggelse av regnskog og torvmyr i Indonesia og Malaysia, hvor mesteparten av verdens palmeolje produseres. Dette fører til enorme klimagassutslipp, i tillegg til tap av uerstattelig biologisk mangfold. I Indonesia har rydding av skog for blant annet palmeoljeproduksjon ført til enorme skogbranner, og brannene i Indonesia i 2015 stod for høyere klimagassutslipp enn både Japan og Tyskland gjør i løpet av et helt år[26]. Palmeoljeindustrien er nå i ferd med å spre seg til Afrika og Latin-Amerika.

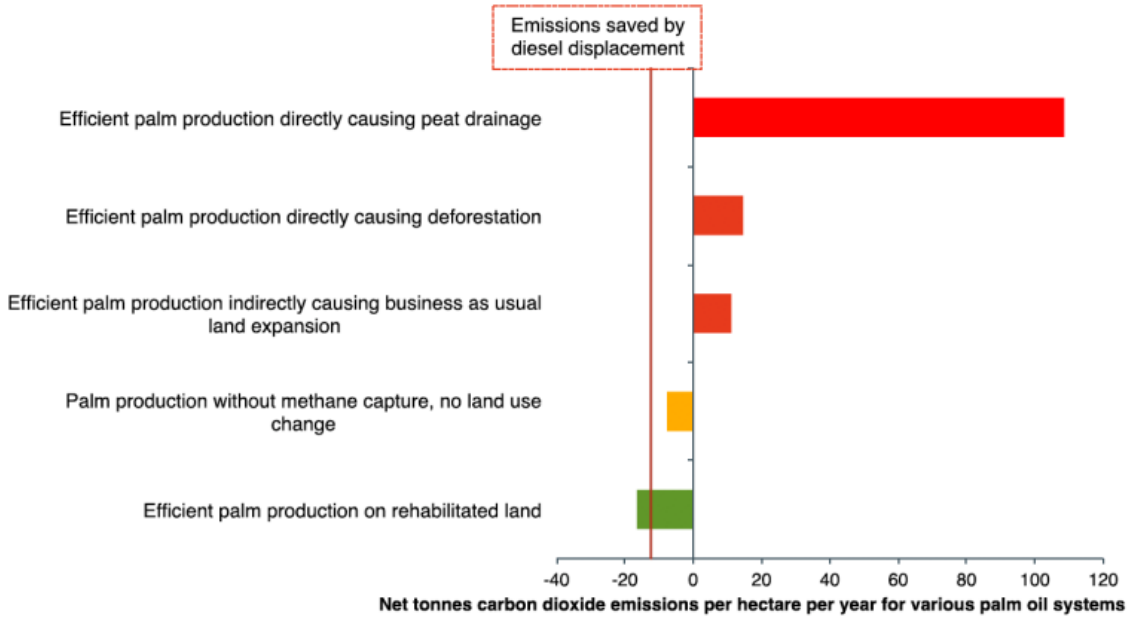
[26] Kilde: http://www.globalfiredata.org/updates.html#2015_indonesia

Det er derfor svært uheldig å bygge opp et nytt marked for palmeolje som ytterligere øker presset på regnskog og torvmyr. Biodrivstoff er et slikt nytt og raskt voksende marked.

Palmeolje kan produseres bærekraftig, men myndighetene i Indonesia og Malaysia gjør lite for å sikre at dette skal skje. Noen av de store palmeoljeprodusenter har lovet å stanse avskogingen, men foreløpig skorter det på implementeringen også hos disse selskapene[27]. Denne vurderingen deles av blant andre Norges Bank[28], som i sin ferske rapport om Oljefondets arbeid med bærekraft, publisert 7. mars 2017[29], konkluderte med at investeringer i palmeoljesektoren fortsatt innebærer en for stor risiko for eksponering for klimagassutslipp og menneskerettighetsbrudd til å kunne vurderes for reinvestering.

EUs bærekraftskriterier stiller bl.a. krav til at råstoff til biodrivstoff ikke skal komme fra nylig avskoget regnskog eller torvmyr. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig for å sikre positiv klimaeffekt. Selv palmeolje som tilfredsstiller disse bærekraftskriteriene, vil normalt ha høyere klimagassutslipp enn fossilt drivstoff, fordi den økte etterspørselen medfører ytterligere ekspansjon av palmeoljeplantasjer. Med dagens manglende regulering og kontroll over palmeoljeindustrien, er det i stor grad områder med regnskog som vil bli ødelagt for å gi plass til de nye plantasjene. Den negative klimaeffekten av biodrivstoff fra palmeolje som bidrar indirekte til avskoging er bl.a. påvist av ICCT (The International Council on Clean Transportation) og gjengitt av Miljødirektoratet i deres gjennomgang og omklassifisering av PFAD i april 2016. Se graf under, der dette illustreres av den midterste søylen:

[27] Se f.eks. http://www.regnskog.no/en/news/indonesias-second-largest-palm-oil-producer-fails-to-deliver-on-its-sustainability-policy
[28] http://www.regnskog.no/en/news/worlds-largest-sovereign-wealth-fund-palm-oil-still-too-risky-for-investment
[29] https://www.nbim.no/no/apenhet/rapporter/2016/ansvarlig-forvaltning-2016/



Figur 5 - Utslippseffekten ved bruk av palmeoljebasert biodrivstoff under ulike antagelser for arealbruksendring og jordbrukspraksis (ICCT, 2015).

Med dagens produksjonsform er biodrivstoff fra palmeolje en svært dårlig klimaløsning, med høyere klimagassutslipp enn fossil diesel.

Miljødirektoratet har også påpekt dette, da de omklassifiserte PFAD fra «rest fra produksjonsprosess» til «biprodukt»: «Vi har tatt beslutningen basert på ny informasjon om betydelig høyere risiko for økte klimagassutslipp ved palmeoljeproduksjon enn tidligere antatt […] Vi ønsker ikke å bidra til å stimulere til ytterligere bruk av palmeoljebaserte produkter før landene som produserer dette har en tilfredsstillende arealbruksforvaltning, som verner tropisk regnskog og områder med høyt karbonlager».

<u>Avfall/rest fra palmeoljeproduksjon</u>
Vi vil samtidig å påpeke at råstoff som rettmessig klassifiseres som avfalls- og restfraksjoner fra palmeoljeproduksjon ikke omfattes av den ovenstående anbefalingen. Ett eksempel på et slikt råstoff er palm effluent sludge (PES). Basert på den informasjonen som foreligger om PES vurderer vi at dette råstoffet, i motsetning til PFAD, i stor grad er en uutnyttet ressurs med lav markedsverdi. I en slik situasjon er det en lav risiko for at økt etterspørsel etter PES vil føre til økt etterspørsel etter palmeolje og dermed økt press på områder som kan egne seg for oljepalmeplantasjer, inkludert regnskog og torvmyr. Under slike forhold er Regnskogfondet positive til at avfallsprodukter benyttes som erstatning for fossilt brennstoff.

Et viktig moment i den sammenheng er det faktum at avløpsvannet fra palmeoljemøller (palm oil mill effluent – POME), som PES utskilles fra, i dag hovedsakelig behandles som avfall som tømmes ut i elver, eller alternativt lagres i dammer hvor det bidrar til store utslipp av metan, for deretter å spres på plantasjejorden som gjødsel.

Utnyttelse av PES vil derfor medføre en betydelig reduksjon i klimagassutslipp. Se for øvrig ZEROs og innspill til Miljødirektoratets klassifisering av (PES) for ytterligere informasjon om dette råstoffet.[30]

Produsenter av PFAD-basert biodrivstoff har valgt å omtale råstoffet som «rest fra produksjonsprosess», som ikke øker etterspørselen etter palmeolje. Som det fremgår av et notat publisert av ZERO og Regnskogfondet i februar 2016[31], er dette ikke riktig, gitt at PFAD brukes til en rekke ulike produkter som såpe, telys og dyrefôr; at all PFAD som produseres blir solgt på markedet i dag, noe som betyr at det ikke er en uutnyttet ressurs; og at PFAD har tilnærmet lik markedsverdi som palmeolje. Produktet har altså høy markedsverdi og er ikke et avfalls- eller restprodukt, og økt etterspørsel etter PFAD vil øke etterspørselen etter palmeolje, da PFAD er en fullt utnyttet ressurs og palmeolje er et sannsynlig erstatningsråstoff. Dette vil igjen føre til høyere produksjon av palmeolje og dermed økt press på regnskog og torvmyr.

Soyaolje
Regnskogfondets generelle anbefaling er å redusere forbruket av soya, for ikke å bidra til den økende globale etterspørselen og tilhørende soyaekspansjonen i Sør-Amerika.[32] Vi mener derfor at det er positivt at Nordisk Miljømerkings forslag til nye, reviderte kriterier utelukker bruk av soyaolje til svanemerket, flytende drivstoff, for ikke å bidra til økt etterspørsel etter soya. I denne sammenheng gjelder også Regnskogfondets anbefaling om at biprodukter fra produksjon av råstoff som bør utelukkes av Nordisk Miljømerkings kriterier, som tilfellet palmeolje, også bør omfattes av en slik utelukkelse. Avfalls- og restfraksjoner bør derimot kunne benyttes.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten til kravet. Nordisk Miljømærkning er bevidste omkring "Palm Effluent Sludge" (PES) problemstillingen, men som for PFAD frygter vi at en blåstempling af dette vil kunne lede stil en større efterspørgsel på PES og derved indirekte palmeolie.

Statsbygg
Statsbygg er enig i Svanens nye krav til råvarer og særlig skjerpede krav til problematiske råvarer som eksempelvis palme- og soyaolje.
Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten til kravet.

Finnish Petroleum and Biofuels Association
It is not justified why using PFAD or any other waste fractions or residues from palm oil refining, main purpose of which is to provide ingredients for food industry, is prohibited. Waste fractions and residues are material, which are not meant to produce. Using PFAD do not cause extra demand for palm oil.

[30] http://d5i6is0eze552.cloudfront.net/documents/Annet/ZEROs-og-Regnskogfondets-klassifisering-av-PES-til-biodrivstoff.pdf?mtime=20170301172053
[31] http://blogg.zero.no/wp-content/uploads/2016/03/Palm-Fatty-Acid-Distillate-in-biofuels.-ZERO-and-Rainforest-Foundation-Norway.pdf
[32] http://www.regnskog.no/no/om-regnskogfondet/dette-mener-regnskogfondet/dette-mener-regnskogfondet-om-soya

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. By-products from the production of palm oil (e.g. Palm Fatty Acid Distillate: PFAD) are increasingly being used for the production of HVO, since PFAD is considered to be a by-product in many of the European countries' national legislation[33] in line with the implementation of the Renewable Energy Sources (RES) Directive. Several environmental organisations are highly sceptical that PFAD is defined as a by-product[34]. They are concerned that this will lead to a greater demand for PFAD, as a result of the EU strategy and legislation to promote second generation biofuels. Nordic Ecolabelling shares this concern and the requirement therefore also includes by-products, residues and waste fractions from the actual palm oil and soybean oil industries.

O7 Genetisk modificerede planter

NGF Nature Energy
NGF Nature Energy A/S finder at GMO produkter bør kunne anvendes, såfremt det er affaldsprodukter. Vi finder formuleringen om undtagelsen fra affalds GMO uklar. Kan restprodukter fra FAME anvendes?

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. I kravet står der, at kravet omfatter ikke rest- og affaldsprodukter defineret i henhold til RED direktivet (2009/28/EC), dog ikke biprodukter, rest- og affaldsfraktioner fra selve palme- og sojaolieindustrien (eksempelvis Palm Fatty Acid Destillate: PFAD og sojaskrå). Restprodukter fra FAME production, eksempelvis glycerin, er derfor undtaget kravet il genetisk modificerede planter.

SEKAB
Förslaget att helt utesluta GMO-baserade råvaror anser vi vara felaktigt då det i flera fall kommer att utesluta hållbar råvara och därmed blir kontraproduktivt ur klimatsynpunkt.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Genmodificerede planter (GM planter) er et meget omdiskuteret emne og flere lande har forbud mod dyrkning af GM planter. Temaer som diskuteres er fødevaresikkerhed, arealanvendelse, manglende viden om effekter under lokale agro-/skovforhold og risiko for negative miljø- og sundhedspåvirkninger. Det som ofte trækkes frem fra tilhængere af genmodifisering er, at dette vil reducere brugen af sprøjtemidler. Nyere studier stiller imidlertid spørgsmålstegn ved dette[35].

[33] Norway and Finland define PFAD as a by-product.
[34] ZERO and Rainforest Foundation Norway, paper: Palm Fatty Acid Distillate (PFAD) in biofuels, dated 16 February 2016
[35] http://www.bioteknologiradet.no/2012/06/gmo-kan-gi-mindre-sproytemidler/ (tilgjengelig 8.10.2016)

I rapporten fra Genøk : "Genetically Modified Organisms – A Summary of Potensial Adverse Effects Relevant to Sustainable Development",[36] som Nordisk Miljømærkning bestilte i 2011, kommer det frem, at der er mulige uheldige effekter ved brug af GM planter i hele værdikæden, fra forskning og udvikling af plantene, via dyrking, til lagring, brug og affaldshåndtering. Rapporten viser også, at der i flere af disse faser er mangel på videnskabelige studier, og at en helhedsvurdering mangler. Rapporten påpeger specielt, at der er mangel på forskningsresultater om langtidseffekter ved brug af GM-planter. Det er vigtig at præcisere, at Nordisk Miljømærkning ikke er modstandere af teknologien i sig selv, men er bekymret for konsekvenserne, når genmodificerede planter spredes i naturen.

2030-sekretariatet
Det gäller också Svanens förslag till totalförbud mot GMO, som kan vara kontraproduktivt ur klimatsynpunkt. Exempelvis är det dumt att helt utesluta att algodlingar i slutna laboratorier kan vara betjänt av någon form av genetisk modifikation.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning har kun forbud mod råvarer fra sprøjtemiddeltolerante og insektresistente genmodificerede planter. Se endvidere ovenstående krav til SEKAB.

4.3.4 Krav til fossile råvarer (kapitel 2.2)

O8 Ukonventionelle fossile råvarer

NGF Nature Energy
Hvorledes kan man dokumenterer at dele af fossil gas ikke er skifergas? Det blandes i rør i Europa?

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Det er tydeliggjort i kravet, at kravet ikke omfatter gas (og derved skifergas), som distribueres på den europæiske sammenhængende gasnet.

SEKAB
Det är vanligt att krav ställs enbart på förnybara drivmedel, vilket skapar en orimlig konkurrensfördel för det fossila. SEKAB ser därför positivt på förslage*t; "Fossil components in the Nordic Swan Ecolabelled liquid or gaseous fuel must not be based on tar sand, shale oil, shale gas or coal."*

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten til kravet.

[36] Georgina Catacora-Vargas ,2011, Genetically Modified Organisms – A Summary of Potensial Adverse Effects Relevant to Sustainable Development, Biosafety Report 2011/02, GenØk - Centre for Biosafety

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen
Vi finner det anmärkningsvärt att Svanen inte ställer så begränsade miljökrav på de fossila drivmedel som tillåts ingå i svanenmärkta produkter. Det enda man nu kräver är att det inte får vara tjärsandsolja. Ytterligare rimliga krav skulle kunna vara spårbarhet och ursprungsangivelse för råvaran, krav på låga läckage vid oljeutvinningen[37] och att råvaran inte hämtas från Arktis, förslagsvis från områden norr om Polcirkeln, där naturen är särskilt känslig för miljöstörningar.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning deler Svebios bekymring for at Svanen kun stiller begrænsede krav til de fossile andele i brændstoffer. Som det fremgår af baggrundsdokumentet, er sporbarheden på de fossile råvarer meget dårlig. Nordisk Miljømærkning har derfor valgt at udelukke nogle at de miljømæssigt værste fossile råvarer som olie fra tjæresand, skiferolie, skifergas eller kul. Et krav til lave lækager ved fossil olieudvinding vil praktisk taget være umulig for en licenshaver at efterleve. Dette vil også yderligere kræve, at Nordisk Miljømærkning definere hvad acceptable niveauer for lækage skal være. Et forbud mod anvendelse af olie fra fossil olieudvinding fra Arktis/Antarktis er miljømæssigt yderst relevant, men som tidligere nævnt er sporbarheden til de fossile andele meget dårlig. Det vil også kræve, at Nordisk Miljømærkning for derfineret områderne aktis/Antaktis (eksempelvis specifikke bredegrader). Nordisk Miljømærkning vil se på dette i en kommende revision af kriterierne.

2030-sekretariatet
Ofta ställs krav enbart på de förnybara drivmedlen vilket skapar en orimlig konkurrensfördel för det fossila. Därför är et positivt att Svanen har någon form av krav på fossila drivmedel; *"Fossil components in the Nordic Swan Ecolabelled liquid or gaseous fuel must not be based on tar sand, shale oil, shale gas or coal"*.
I dag finns inget internationellt system som sätter krav på de fossila drivmedlen utöver FQD, men forskning visar att skillnad i klimatpåverkan kan vara så stor som 50% mellan olika oljekällor.

Svanens kriterier bör successivt skärpas, i takt med att möjlighet att ställa krav på fossila råvaror förbättras, bl.a. genom bättre spårbarhet. Då blir det möjligt, och viktigt, att ställa krav bortom det nuvarande förslaget att utesluta ”*tar sand” och ”shale oil/gas*”.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for støtten til kravet. Nordisk Miljømærkning vil se på muligheden for at skærpe kravet i en kommende revision af kriterierne.

Statsbygg
Det er bra at den fossile andelen i drivstoffet ikke kan stamme fra produksjon basert på tjærestand, skiferolje, skifergass eller kull. Etter vårt syn burde det i tillegg være aktuelt å vurdere krav til maksimalt tillatt utslipp forbundet med utvinning, produksjon og raffinering av også det fossile drivstoffet som skal inngå.

[37] Se följande länk: http://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russias-Oil-Industry-Spills-30-Million-Barrels-a-Year.html

Det kan være store forskjeller på effektiviteten og størrelsen på utslipp gjennom hele foredlings-og verdikjeden for fossile drivstoff. Siden det nå skal stilles detaljerte krav til den fornybare delen av drivstoffet, burde det være rimelig å stille tilsvarende strenge krav også til den fossile andelen av drivstoffet.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i Stasbyggs ønske om at stille skrappe krav til udvinding af fossile råvarer, men vi må også erkende, at styrbarheden til et sådan krav, er meget lav i dag. Nordisk Miljømærkning vil se på muligheden for at skærpe kravet i en kommende revision af kriterierne.

4.3.5 Krav til reduktion af klimagasser (kapitel 3)

O9 Reduktion af udslip af klimagasser

NGF Nature Energy
En reduktion på 70% for 2. generations biobrændsel og 75% for 1. generations biobrændsel lyder umiddelbart ambitiøst, men NGF Nature Energy A/S finder det kritisabelt at 1. og 2. generation er så relativt tæt procentmæssigt. Vi mener at 1. generations biobrændsler skal være endnu mere ambitiøse i forhold til 2. generations biobrændsler.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning har på baggrund af mange høringssvar justeret på kravet efter høringen og indført to krav til reduktion af klimagasser. Et krav til reduktion af klimagasser som omfatter hele brændslet til transport (fornybart + fossilt), med krav om at brændstoffet skal reducere emissioner af klimagasser med minimum 40% i forhold til det fossile alternativ (83,8 CO_2 ekv/MJ fra RED (2009/28/EC)). Kravgrænsen på minimum 40% svarer til det kravniveau som findes i dagens kriterier. Derudover fastholdes et yderligere krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra hele produktionskæden med minimum 70%. Begge krav vil fremmer brugen af brændstoffer med høj klimagasreduktion (2. generations brændsler), men samtidigt også give fleksiblitet til anvendelse af begrænsede mængder 1. generations brændsler. Et krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra hele produktionskæden med minimum 70%, kan være en udfordring for vise typer af biobasproduktion (eksempelvis produktion af biogas fra rensningsanlæg). Nordisk Miljømærkning anser dog at biogas har mange gode egenskaber (tager hånd om affaldsprodukter, reducerer emissioner til luften og produktion af gødning), at kravgrænsen for biogas er reduceret til minimum 60%.

UPM
GHG requirements should be clarified to take into account that the emission reduction may vary from batch to batch if actual values are constantly used.

- The proposal states that if the fuel is a blend of several components, the GHG "…emissions must be a weighted average of the constituent renewable components" --> Averaging of already reported GHG emission savings is not allowed by EU voluntary schemes! --> Wording should be changed to "…the weighted average of the constituent renewable components must fulfil the minimum GHG emission reduction". The latter wording would still allow reporting of the GHG emissions separately for each component/batch, where a minority of the batches may have a reduction lower than 70/75%, as long as on average the savings meet the requirements. This approach would make the requirements aligned for both operators using individual calculations for each batch (based on the process consumptions at that time) and operators using calculations based on e.g. yearly data (which already evens out the possible fluctuation in the GHG values). Alternatively, the GHG saving requirement should be set equal to the EU legislation.
- The proposal states that for the application, GHG data is required from the last 6-month period. Specification of the period should be removed, as the applicable period depends on EU voluntary scheme audit cycles. The requirement should be to provide evidence "of the currently representable and verified GHG performance". For example, if the GHG calculation has been recently updated with improved performance, the 6-month-old data is not any more representable to the current situation and reported GHG savings for the products.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. The requirement has been adjusted so that its clear that the calculations of greenhouse gas emission savings must comply with Articles 17-19 of the Renewable Energy Directive and its Appendix V. The calculations must be performed by a competent and independent third party or by the applicant. Calculations performed by the applicant must be verified and approved by a competent and independent third party.
Specification of a period of 6 month has been adjusted to a 12 month period in order to give more flexibility.

Lantmännen Agroetanol AB
Lantmännen anser att det är hållbarhet och växthusgasreduktion som ska vara vägledande för en miljömärkning av drivmedel. Därav anser vi att det är positivt att Nordisk miljömärkning ställer högre krav på växthusgasreduktion än Förnybartdirektivet, och av samma anledning motsätter vi oss också uppdelningen i första och andra generationens drivmedel.

Funktionen av en miljömärkning är att kommunicera de miljöbästa alternativen till konsumenten och då är det logiskt att lägga sig på en högre nivå än baskraven. Men oavsett kravnivå så bör det självklart vara samma krav för en produktkategori oavsett råvara eller teknik. *Därför ser vi inte nyttan med olika krav på växthusgasreduktion för så kallade första generationens och andra generationens biodrivmedel utan tycker att samma krav ska gälla oavsett råvara och teknik.*

Ur vårt eget perspektiv som producenter av grödbaserad bioetanol med >95 % växthusgasreduktion är vi naturligtvis glada att nordisk miljömärkning har lämnat en öppning för etanol som drivmedel. *Men vi invänder ändå mot principen att generellt särbehandla grödbaserade drivmedel.*

I ett helhetsperspektiv har både etanol och andra drivmedel från grödor stora nyttor genom att vi också producerar stora mängder hållbart proteinfoder och grön koldioxid. Proteinfodret minskar Europas behov av importerade proteinfoder, som exempelvis soja, och vår gröna koldioxid ersätter fossil koldioxid i olika tillämpningar.
En maxgräns för andelen första generationens drivmedel ser vi följaktligen inte heller argument för hur det stärker hållbarheten.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk miljømærkning er enig i kommentaren og kravet er derfor justeret. Nordisk Miljømærkning er enige i at krav til reduktion af klimagasser også skal omfatte hele brændslet til transport (fornybart + fossilt). Der er derfor genindført et krav til det Svanemærkede flydende brændsel til transport (fornybart + fossilt) skal reducere emissioner af klimagasser med minimum 40% i forhold til det fossile alternativ (83,8 CO_2 ekv/MJ fra RED (2009/28/EC)). Kravgrænsen på minimum 40% svarer til det kravniveau som findes i dagens kriterier. Derudover fastholdes krav til at den fornybare andel af det Svanemærkede brændsel, skal reducere klimagasudlippet fra hele produktionskæden med minimum 70%. Begge krav fremmer brugen af brændstoffer med høj klimagasreduktion.

LRF Skogsägarna
Minskning av växthusgaser bör vara i fokus - oavsett råvarutyp. Reduktionskravet bör därmed kunna sättas lika oaktat råvara och lämpligen 70 procent. Alla förnybara energikällor behövs för att minska den fossila efterfrågan. Beroendet av importerad olja är fortfarande mycket högt i transportsektorn.
Det är viktigt att vi även i fortsättningen ser jordbruksgrödor som den flexibla, klimatsmarta råvara till biodrivmedel som den faktiskt är. Redan idag kan vi producera biodrivmedel som ger en klimatreduktion med 95 procent.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i at krav til reduktion af klimagasser skal være det styrende kriteriedokumentet. Kravet er derfor justeret. Se ovenstående svar til Lantmännen Agroetanol AB.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen
Enligt Svebios uppfattning bör biodrivmedel inte klassificeras utifrån sin råvarubas utan utifrån sin klimatnytta. Vår uppfattning är att alla biodrivmedel som har en hög klimatnytta, exempelvis över 70 procent reduktion av klimatgasutsläpp jämfört med fossilt drivmedel, är avancerade biodrivmedel.
Det finns idag exempel på grödebaserade, ”första generationens”, biodrivmedel som ger en 90-procentig klimatnytta eller mer, exempelvis Lantmännen Agroetanols spannmålsbaserade etanol producerad i Norrköping.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Lantmännen Agroetanol AB.

2030-sekretariatet
Vi delar Svanens outtalade inriktning att klimatfrågan är ett avgörande skäl för att välja förnybara drivmedel, och är därmed positiva till att det ställs tuffa klimatmål, på 70 % minskad klimatpåverkan jämfört med fossila. Det är också i linje med miljömålsberedningens klimatmål för år 2030, och alltså något branschen känner väl igen.
Därför är det extra olyckligt när Svanen föreslår skilda klimatmål utifrån råvara eller produktionsprocess; *"70% for advanced biofuels and 75% for first generation biofuels compared with the corresponding fossil fuels".* Denna skillnad är inte motiverad, skapar en kostnadsmässig uppförsbacke för förnybara drivmedel och ökad administrationen vilket i slutändan riskerar leda till att färre använder märkningen. Vi föreslår ett mål på 70% för alla inblandade eller rena biodrivmedel.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Lantmännen Agroetanol AB.

FordonsGas Sverige AB
- Kravet på utsläpp av växthusgaser är harmoniserat med EU:s Förnybartdirektiv (RED 2009/28/EU).

Svar: Bra ändring underlättar vårt arbete.

- Kravet för att minska utsläppen av växthusgaser omfattar i förslaget endast den förnybara andelen, och inte som i dagens kriterierdet färdiga bränslet (förnybart + fossil andel).

Svar: Negativt. Vi anser att detta minskar märkningens värde avsevärt, med denna förändring försvinner Svanens unika position jämfört mot HBK och andra frivilliga system. Försvagar även marknadsföringspositionen, Bränslet är inte i sin helhet Svanenmärkt, eller är den det??

- Kravet på utsläpp av växthusgaser är även skärpt i förslaget och är strängare än EU:s Förnybartdirektiv.

Svar: OK, tufft att nå men går att uppnå. Lite oklart vad vi skall mäta emot (vilket värde och från vilken källa och vad händer om dessa värden ändras).
Kravet blir tyvärr lite uddlöst och orättvist om man inte tar hänsyn till fossila komponenter. Dessutom blir detta mått orättvist mellan olika bränslen då de jämför mot olika fossila motsvarigheter. Ett fast mått g/kWh(MJ) som är samma för alla vore att föredra.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til NGF Nature Energy.

Biogass Oslofjord og Avfall Norge
Biogass Oslofjord og Avfall Norge har ingen kommentarer angående kravene til reduksjon av klimagasser til den fornybare andelen på 70% fra avanserte biodrivstoff og 75% fra første generasjon drivstoff.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til NGF Nature Energy.

Statsbygg
Etter vårt syn, er det viktig at klimagassreduksjonskravene for det fornybare alternativet er tydelig formidlet. Derfor er det bra at dere vil kreve 70 % klimagassreduksjon for avanserte biobrensler og 75 % for 1. generasjons biobrensler sammenlignet med det fossile alternativ. I tillegg mener vi det ville være en fordel om kriteriesettet også kunne inneholde en terskelverdi for maksimalt tillatte klimagassutslipp for å kvalifisere til svanemerket oppgitt i f.eks. kg CO2-ekvivaleter per tonn eller kubikkmeter drivstoff. For vi trenger allerede nå å kunne sammenligne flere drivstoff med hverandre. Dersom det ene drivstoffet har en miljødeklarasjon med oppgitte utslippsverdier per enhet drivstoff, vil det være lettere å sammenligne prestasjonen til det svanemerkede drivstoffet med et med miljødeklarasjon om det svanemerkede drivstoffet har en slik terskelverdi og ikke bare en relativ reduksjon med henvisning til beregningsregler i en EU-forordning.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning mener, at det som udgangspunkt giver mest kommunikationsværdi for Svanen, at anvende den termonology som EU lovgivningen anvender. D.v.s. kræve minimums reduktionsgrænser i forhold til det fossile alternativ. Dette gør det tydeligt at kommunicere Svanens krav i forhold til EU's beregningsregler.

ZERO
Krav til reduserte utslipp fra biodrivstoff.

- Minst 60 % biodrivstoff i drivstoffet. 100 % fornybarandel for biogass (fysisk massebalanse tillatt) og flytende biodrivstoff til oppvarming og industriell bruk.
- Minst 70 % klimanytte for avanserte biodrivstoff.
- Minst 75 % klimanytte for konvensjonelle (matbaserte) biodrivstoff.

Det stilles ikke krav til reduserte utslipp for den fossile delen (maks 40 % av drivstoffet), men fossilt drivstoff kan ikke være basert på ukonvensjonelle fossile råvarer (tjæresand, skiferolje, skifergass, kull).

ZERO mener det er positivt at kravene er strenge og at klimanytte legges til grunn, men vi foreslår at det stilles samme krav til klimanytte for avanserte og konvensjonelle biodrivstoff. Det grønne skiftet trenger en standard for biodrivstoff som gjør at både innblanding på mindre enn 60 % og rene biodrivstoff (100 %) kan sertifiseres. Kravet til andel biodrivstoff kan føre til at få aktører klarer å nå dette. Som en "gullstandard" kan det dessuten være en svakhet at det er en fossil-andel på 40 %. Vi etterspør derfor et standard som kan Svanemerke den fornybare andelen i drivstoff. Uavhengig av dette anser vi det som svært positivt at det stilles krav til den fossile andelen, som foreslått.

ZERO mener at Svanemerket biodrivstoff vil være nyttig i offentlige anskaffelser - og spesielt for å lykkes med å unngå biodrivstoff fra palmeolje eller biprodukter fra palmeoljeindustrien.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se tidligere svar under generelle kommentarer.

4.3.6 Krav til arbejdsforhold (kapitel 4)

O10 Arbejdsforhold

Finnish Biogas Association
The working conditions criterion imposes a major administrative burden on operators. The criterion requirements in the Nordic countries are covered by current legislation and collective agreements. To reduce this administrative burden, the Finnish Biogas Association proposes waiving the working conditions requirement for links in the production and distribution chain that are located in the Nordic countries.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. Nordic Ecolabelling agrees in the comment. Following sentence has been added to the requirement:
"If raw materials and fuel are produced in countries in which these conventions are incorporated as part of the requirements of the authorities, no further documentation will be required beyond the signed application".

Gasum Oy
Kraven av arbetsförhållanden förorsakar en stor administrativ belastning till utövaren. I Norden omfattas kraven på betydande del i gällande lagstiftning och arbetsvillkoravtal. För att göra arbetsbelastning lättare föreslår vi att kraven kan undantas för sådana produktions- och distributionsdelar som sitter i de nordiska länderna.
Samtliga krav av externa certifieringar (audits) borde man kunna uppfylla I praktiken genom audits av nationella hållbarhetssystem eller andra certifieringar av RES-direktivets verifieringar. Om utövaren inte utgör dessa audits borde det finnas tydliga krav avseende godkännande procedur av verfierare i svanens krav av certifieringar (audits). Alla upplysningar från utövaren i samband med ansökan ska behandlas konfidentiella.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Følgende tekst er tilføjet kravet: "Hvis råvare og brændstoffer er produceret i lande hvor disse konventioner indgår som en del af myndighedskravene, kræves ingen yderligere dokumentation end den underskrevne ansøgning om miljømærkelicens.
Ved at stille krav til at importerede råvarer skal være certificeret efter en af EU Kommissionens godkendte certificeringssystemer for dokumentation af EU bæredygtighedskriterier, sikrer Nordisk Miljømærkning, at der er en uafhængig kontrol af ansøgers produktionsproces. Nationalt producerede fornybare råvarer skal leve op til national lovgivning, dvs. national implementering af RED-direktivet.

SEKAB
Sociala krav bör minst motsvara gällande krav på drivmedel inom EU:s Renewable Energy Directive (RED), något som bör förtydligas i förslaget till kriterier.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Der findes ingen direkte sociale krav i EU RED direktivet som skal opfyldes. EU RED henviser til et antal ILO konventioner som findes beskrevet i artikel 17, punkt 7. EU kommissionen har til opgave at rapportere til EU parlementet om en række ILO konventioner er ratificeret og gennemført 3. verdens lande som producere biobrændstoffer eller råvarer til biobrændstoffer. Artikel 17, punkt 7 indeholder de samme 8 ILO konventioner som Nordisk Miljømærkning henviser til i kravet. Nordisk Miljømærknings krav til arbejdsforhold omfatter fortsat både for de fornybare- og fossile andele i det Svanemærkede brændstof.

2030-sekretariatet
Vi bedömer vidare att de sociala krav som finns på drivmedel inom EU:s FQD och RED bör finnas med även här.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning kræver at flydende brændstoffer skal leve op til bæredygtighedskravene i EU RED direktivet samt FQD (på dansk; brændstofkvalitetsstandarden) i krav O11 (kvalitetsspecifikationer).

FordonsGas Sverige AB
Code of Conduct för biogas kan införas via justeringar av avtal, vad gäller naturgasen kan vi skriva det mot den som importerar gasen men hur detta följs upp ”up stream” är svårt att säga (se svar ovan om O2 om spårbarhet)

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Gasum Oy.

4.3.7 Kvalitetskrav til flydende og gasformige brændsler (kapitel 5)

O11 Kvalitetsspecifikationer til flydende og gasformige brændsler

NGF Nature Energy
NGF Nature Energy A/S finder at tilsynsmyndighederne implicit godkender gaskvalitetskravet ved at den lokale DSO tillader, at gassen føres ind i nettet.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren som Nordisk Miljømærkning støtter. Dette fremgår også af kravet.

Finnish Petroleum and Biofuels Association
Add standard EN 15940 Automotive fuels. Paraffinic diesel fuel from synthesis or hydrotreatment. Requirements and test methods.

2009/30/EC is a directive not a standard. Standards and directives are totally separate documents and they shouldn't be mixed up.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. The requirement has been adjusted to the following requirement: Liquid fuels for road transport must meet a relevant fuel standards and the fuel quality directive (2009/30/EC) adopted by the European Union.
The fuel must be analysed by an accredited laboratory and fulfil nationally and/or internationally accepted fuel standards. This means that EN 15940 also can be used as a standard in this requirement.

UPM
In general, the standard seems to be written mainly considering the end users of the fuels. Many requirements are not relevant for operators not supplying products to the final consumers. These requirements should be clearly marked with "applicable for final distributor only". Such requirements include:

- "Quality requirements for fuels only apply to final product" Should be further clarified to state "final product at the point of final distribution" (final product could be interpreted as the product after the last processing step, but it might still be a blend component, when the requirements should be only applicable for the final blend)

Quality requirements for liquid fuels for heating industrial purposes should be removed.

- "Liquid fuels for heating/industrial purposes must meet the requirements of the EN 14214 (biodiesel) or the EN15376 (ethanol) --> This means that e.g. residue based bioliquids are excluded from the Ecolabel (e.g. Tall oil pitch). Why is such a requirement set? Many users are substituting heavy fuel oil with bio oils, where the mentioned standards are not at all relevant. The quality requirement for liquid fuels should be removed, as proving that the end customer accepts other products than biodiesel or ethanol only adds unnecessary bureaucracy for both the companies and Ecolabel. The material supplied and its possible quality requirements are in any case specified in the supply contracts, which should be a sufficient statement of the acceptance of the material and no further statements should be required.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. See Nordic Ecolabellings erlier answer under requirement O1. It has been clearified in the requirement, that if the licensee can demonstrate that the end user of the of the liquid or gaseous fuel accepts a different fuel quality than those specified in the requirement, this is permitted after prior approval of Nordic Ecolabelling. However, biogas should be purified from water, hydrogen sulphide, nitrogen, oxygen, ammonia, siloxanes and particles

Preem AB
HVO-standards EN 15940 saknas.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se ovenstående svar til Finnish Petroleum and Biofuels Association.

4.3.8 Kvalitets- og myndighedskrav (kapitel 6)

NGF Nature Energy
AD 19
NGF Nature Energy A/S finder det fornuftigt at der er ekstern revision. Dog mener vi, at en allerede eksisterende godkendt auditering under nogle af EU's frivillige ordninger bør være tilstrækkelig.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren som Nordisk Miljømærkning er enig i.

4.3.9 Ordlister or definitioner

The Finnish Biogas Association
The Finnish Biogas Association suggests the following (boldface italicised) addition to the penultimate sentence in the definition of first generation biofuels on page 15: "The most common first generation biofuels are bioethanol, biodiesel, vegetable oils, and biogas ***made from the foregoing raw materials***." The addition dispels the ready impression that biogas made from all raw materials would be a first generation biofuel.

The Finnish Biogas Association also recommends adding the following bold italicised points to the definition of biogas on the same page: "…of animal manure and other organic ***agricultural***, industrial or household waste ***and raw materials…"*.** The Finnish Biogas Association can also see no justification for retaining the expression ***"where it is heated"*** at the end of this sentence, as this is irrelevant. Nor is any need for heat or other energy indicated in the other technologies described. There are also fields in which there is no need to heat biogas reactors. The following addition should be made to the last sentence of the definition: "…heat and electricity, ***and as transport fuel****"*. The Finnish Biogas Association would like the authors to consider how sources of biogas other than digestion in biogas reactors have been taken into account when drafting the criteria. A significant portion of biogas currently produced and recovered in Finland comes from landfills. Biogas can also be synthesised by gasification, and made from renewable electricity by power to gas processes. The Finnish Biogas Association suggests that these methods of making biogas should be included in the Nordic Swan Ecolabelling criteria.

LNG is defined on page 16. The Finnish Biogas Association suggests an addition at this point: "Liquefied biogas (or biomethane) is called LBG." We also suggest the following addition to the CNG definition: "Compressed biogas (or biomethane) is called CBG".

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. Nordic Ecolabelling aggress in the comments, and the chapter "terms and definitions" has been updated according to this.

BioGTS Oy
We want to comment two basic definitions used in the criteria proposal of the Nordic Ecolabelling of Liquid and gaseous fuels.

1. The definition of biogas

In the criteria proposal biogas is defined as follows: “Biogas is composed of about 2/3 methane (CH4), 1/3 carbon dioxide (CO2), and hydrogen sulphide (H2S) and a tiny amount of hydrogen (H2) and is formed by the decomposition of animal manure and other organic industrial or household waste in anaerobic (i.e. oxygen-free) tanks, where it is heated. Biogas can be used for the production of heat and electricity.”

On the other hand, elsewhere in the proposal it is told that biogas needs to be upgraded to become a traffic fuel. “Biogas for transport/heating/industrial use must be upgraded and meet the quality requirements of the national inspection authority for biogas in the natural gas grid, or equivalent quality requirements from the body responsible for operating the natural gas grid system.”
It is quite unclear where in the proposal ”biogas” is used for produced biogas and where upgraded biogas. It would be clearer if another term is used for the upgraded biogas in the criteria. “Biomethane” is a widely used term for the upgraded biogas.

2. The definition of biodiesel

In the criteria proposal biodiesel is defined as follows: “Biodiesel is a fatty acid methyl ester (FAME). It is produced from a reaction between an alcohol and vegetable or animal fats and oils. Methanol (wood alcohol) is the most frequently used alcohol although ethanol can also be used. A by-product of biodiesel production is glycerine.” On the other hand, it is told in the background document that there are also other types of biodiesel and not just FAME. ”According to statistics, the biodiesel types HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) and FAME (Fatty Acid Methyl Ester) are the dominant fuel types in the Nordic countries.” To make it clear, the definition of biodiesel should be corrected wider for the criteria.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. Regarding upgraded biogas, Nordic Ecolabelling has now clarified that both cleand- and uppgraded biogas can be labelled. Apart from methane and carbon dioxide, biogas can also contain water, hydrogen sulphide, nitrogen, oxygen, ammonia, siloxanes and particles. The concentrations of these impurities are dependent on the composition of the substrate from which the gas was produced. Nordic ecolabelling only wants to ecolabel cleand biogas and cleand upgraded biogas e.g. to ensure a clean combustion.
Nordic Ecolabelling aggress in the comments, and the chapter “terms and definitions” has been updated according to this.

LRF Skogsägarna
LRF anser att förnybara råvaror inte ska behöva vara nedbrytningsbara för att klassificeras som förnybar råvara. Därutöver finns det ingen vetenskaplig konsensus om beskaffenhet och effekt av iLUC. Då det ingår i nu gällande direktiv har vi förståelse för att definitionerna ingår i Svanens kriterier.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Se tidligere kommentarer.

4.3.10 Bilag

LRF Skogsägarna
Den nordiska texten är svår att förstå och den blandar ihop krav som torde hänföras till jordbruk (t ex ”*Kopia av jordbruksstandarden…*”) med krav som endast kan avse skogsbruk (t ex ”*...Skogsprinciperna…*” och ”*... illegal avverkning…*”). Bilagan behöver språkgranskas och bearbetas så den blir relevant för all förnybar odling.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Bilag 7, Retningsliner for standarder og certificering, er et vedtaget tværgående dokument som anvendes i flere af Nordisk Miljømærkning kriterier, som indeholder krav til fornybare råvarer.

Preem AB
Appendix 1 Guidelines for using mass balance

- Samma regler som gäller för biogas/fordonsgas bör också gälla för flytande drivmedel inom kategorin Diesel, om inte så får förstnämnda drivmedel en konkurrensfördel.
- Den svenska regeringens förslag till reduktionsplikt (bränslebytet) tillåts troligen massbalans[38], men kriterierna kräver fysisk vara. En tilltänkt massbalansprincip för drivmedelsaktörerna innebär att vi fysiskt skulle kunna sälja en 100% fossil produkt medan hållbarhetsvärdena för produkten kan istället t.ex. vara 100% förnybar produkt. Drivmedelsaktörerna kan då sänka sina kostnader och miljöpåverkan (logistik, administration & fysisk lagerhållning) för förnybar produkt, det i sin tur premierar utvecklingen av förnybar produkt. Exempel på tillämpning för att minska kostnaden för förnybar produkt är att lägga alla förnybara råvaror på ett fåtal platser. Det lagstadgade systemet skulle kunna leda till att inget flytande drivmedel kan Svanen-märkas.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i, at der er et behov for at der findes fleksibilitet i kravet til andel fornybare råvarer i de Svanemærkede flydende brændsler. Krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport ændres derfor fra de foreslåede minimum 60% til minimum 50%, for at sikre, at brændstofferne ikke giver problemer i forhold til dieselstandarden (EN590) samt muligheden for at svanemærke flybrændstof. Kravet til minimum 50% fornybare råvarer skal beregnes som et årligt gennemsnit af den svanemærkede produktion. Dog kræves det, at det svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30% fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen).

[38] Regeringskansliet. 2017. Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle. M2017/00723/R. http://www.regeringen.se/494cc9/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04c0c909a/remiss---reduktionsplikt-for-minskning-av-vaxthusgasutslapp-fran-bensin-och-dieselbranslen.pdf (2017-03-17)

5 Kommentarer til baggrundsdokumentet

Finnish Petroleum and Biofuels Association
HVO is not a synthetic diesel but hydrotreated. BTL, GTL and CTL are produced synthetically.

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. The text regarding HVO in chapter 3.2 has been updated according to you comment.

The Finnish Biogas Association
The background briefing describes the current state of biogas use as transport fuel in the Nordic countries. The Finnish Biogas Association calls attention to the *Energy from Biogas* country reports published by the IEA Bioenergy Task 37 working group concerning countries represented on the working group. One of these countries is Norway, about which the background briefing suggests very little biogas information is available. The Energy from Biogas working group country reports can be found at http://task37.ieabioenergy.com/country-reports.html. The background briefing says that there are 24 biogas filling stations in Finland. There are currently 28 filling stations and more are under construction. Some 2,500 gas-powered motor vehicles are currently operating in Finland, and the government's energy and climate strategy envisages an increase in this figure to not less than 50,000 by the year 2030. There is substantial capacity for increasing biogas manufacturing capacity in Finland, with an estimated technical (digestion-sourced) biogas potential of about 9 TWh annually (*Tähti and Rintala 2010. Biometaanin ja -vedyn tuotantopotentiaali Suomessa. [Potential production of biomethane and biohydrogen in Finland.] Bulletin no. 90 of the University of Jyväskylä Department of Biological and Environmental Science*). Finland also now has a small number of LNG stations serving heavy goods vehicles, and is beginning production of liquefied biogas (LBG).

Comment from Nordic Ecolabelling:
Thanks for the comments. The data in chapter 3.1 is based on data from 2014.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen
Vi protesterar starkt mot påståendet i bakgrundsdokumentet att ”en måttlig användning av förnybart bränsle genom inblandning ger större miljönytta än att insistera på rena biodrivmedel”. Biodrivmedlets klimatnytta uppkommer genom ersättningen av fossilt drivmedel, och därmed följande reduktion av utsläppet av fossil koldioxid. Denna miljönytta är densamma per liter bränsle vare sig man arbetar med låginblandning eller med rena eller högblandade biodrivmedel.

Faktaunderlaget är i denna del undermåligt. Man påstår i texten att bara 0,2 procent av den totala drivmedelsförsäljningen i Sverige består av rena biodrivmedel eller högblandade biodrivmedel 2015. Man hänvisar här till Energimyndighetens statistik. Denna visar emellertid att av den totala energianvändningen för inrikes transporter 2015 på 95,1 TWh stod ren etanol i E85/ED95 för 0,6 TWh, ren FAME (rapsdiesel) för 1,6 TWh och ren HVO för 0,3 TWh, dvs tillsammans 2,5 TWh eller 2,6 procent av drivmedelsförsäljningen. 2016 hade volymen rena och högblandade biodrivmedel ökat till 3,5 TWh eller 3,6 procent. Påståendet om 0,2 procent är alltså grovt felaktigt.

Det bör också noteras att en stor del av de låginblandade biodrivmedlen i Sverige tillhör första generationen. Låginblandad FAME stod 2015 för 2,2 TWh och låginblandad etanol för 1 TWh, dvs sammanlagt 3,2 TWh eller 3,3 procent av den totala drivmedelsanvändningen. Sammanlagt stod grödebaserade drivmedel 2015 för omkring 6,3 TWh eller omkring 6,5 procent av drivmedlen. I den volymen ingår den mängd rapsolja som ingår som råvara i HVO.[39]
Även i Norge används betydande volymer RME som B100, alltså som ren rapsdiesel. Sverige är alltså starkt beroende av första generationens biodrivmedel och behöver dessa drivmedel för att kunna nå de ambitiösa målen att ersätta fossila drivmedel i transportsektorn och reducera utsläppen från sektorn med 70 procent till 2030.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i kommentaren til omkring "større miljønytte" ved indblanding end ved rene biobrændstoffer. Teksten er omstruktureret, så det tydeligt fremgår, at der kan opnås en stor miljønytte ved at kunne Svanemærke lavindblandinger (50% fornybart), da langt den største andel af bilflåden idag kører på lavindblandinger (under 10%).
Baggrundsteksten til krav O2 er opdateret med de oplyste korrigerede cifre.

Preem AB
Ref. Bakgrundsmaterial sid.47. Om ´ From 2018, GHG emission savings from biofuels must be at least 60% compared with fossil fuels´ refererar till ILUC så det en besparing som endast gäller anläggningar tagna i bruk 5:e oktober 2015 och framåt. Detta bör kontrolleras då ej sammstämmigt med nyligen utskickad PM ´Genomförande av ändringar i direktivet om förnybar energi – ILUC´ Miljö & energi departementet 17 mars 2017.

Ref. Bakgrundsmaterial sid. 49-51. Tydligör att Energimyndighetens elvärde ska användas.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i at kravgrænsen for reduktion af klimagasser på 60% i 2018 kun gælder for anlæg taget i bruge efter oktober 2015. Teksten er opdateret i henhold til dette.
Det er tydeliggjort i krav O9 at regler og standardværdier for beregning af reduktion af klimagasser skal følge hvert lands officielle regler. Råvarer produceret i Sverige skal derfor følge de officielle Svenske regler for dette.

St1 Norge AS
Side 9 – Stiller oss undrende til punkter rundt transport i verdikjeden. I første ledd mellom «Cultivation» og «Pecessing» ser vi ikke nytten dersom denne ikke sammenlignes med et alternativ (konvensjonelt fossilt drivstoff). Dette kravet (K4-K6) tolker vi dithen at det er foreslått utgått. For neste ledd mellom «Processing» og «Use» vil det jo, med ytterst få unntak på kort sikt, være identisk som et konvensjonelt drivstoff. Vi mener derfor at dette punktet med fordel også bør utgå, da vi ikke kan se at den har noen netto-effekt verken på energiforbruk eller utslipp den ene eller andre veien.

[39] De mest aktuella siffrorna för 2015 finns i Energimyndighetens kortsiktsprognos 13 mars 2017, tabell 5.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Figur 3 er med for at give et overblik over produktionsflow og parameter som har indflydelse på brændstoffers samlede bæredygtighedsvurdering. Regler for beregninger af klimagasreduktion følger EU RED-direktivet.

Side 27 – Beskrive teknologien og fremstillingsprosessen for det fornybare produktet. Dette punktet kan være utfordrende å etterleve all den tid vi handler inn produkt på det åpne markedet. Vi vil dermed være avhengig av tredjeparter og deres villighet til å dele nødvendig informasjon. Vi er heller ikke helt sikre på hva man ønsker å oppnå med dette kravet i forhold til å beregne utslippsbesparelser.
Side 27 – Beskrive leverandørkjeden for det fossile andelene. Dette er tilnærmet umulig å etterleve all den tid vi handler produkter på det åpne markedet (i praksis globalt). Vi har samtidig utfordringer igjen med å se relevansen for dette kravet all den tid vi uansett er nødt til å handle inn disse produktene for salg som 100% fossilt produkt eller til innblanding – Vi ser ikke at det har noen positiv eller negativ innvirkning på noen parametere.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Hensigten med kravet er at give et tilstrækkeligt billedet af brændslets livsforløb: hvilke råvarer og teknologi/produktionsprocesser som benyttes, beskrivelse af leverandørkæden og hvilken slags transport-/opvarmningsformål brændslet er beregnet for, etc. Produktion af flydende og gasformige brændsler kan ske på flere produktionssteder, som eksempelvis raffinaderi og andre lignende produktionsanlæg, ligesom at blanding af fossile og fornybare komponenter kan ske på flere depoter i virksomheden. Af hensyn til sporbarheden på det Svanemærkede brændstof at disse samarbejder beskrives. Nordisk Miljømærkning erkender at det er svært med sporbarhed på de fossile andele, men ikke destro mindre relevant, at en brændstofproducent også ved hvor de fossile andele kommer fra.

Side 29 – Kravene til Svanemerket drivstoff settes til minimum 60% innblanding av fornybare råvarer, og at maksimalt 10% av innblandingen i det totale volumet kan være 1.generasjons biodrivstoff.
I dette avsnittet kommer det frem at 1. generasjons biodrivstoff kan utgjøre 22.8% av Svanens krav til minimum 60% innblanding. Dette skal vel i så fall være 16,6%, men kun gitt ved 60% innblanding? Vi har litt utfordringer med å tolke akkurat dette avsnittet, og forstå hva som menes.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning er enig i at der er fejl i beregningen og eksemplet er derfor fjernet fra teksten.

Side 30 – Det skrives at Preem hevder 70% innblanding av HVO er mulig å få til i henhold til gjeldende klassifisering (EN590). Dette mener vi er for høyt basert på de erfaringer vi har gjort så langt med REx diesel og forskjellige laster av HVO. Det vil vanskelig gjøres teknisk sett å overstige mer enn 60% (totalt fornybart) gitt at vi skal tilfredsstille EN590 (densitet). Den faktiske innblandingen og miks av 1. og 2. generasjons biodrivstoff i innblandingen vil igjen variere med sesong og tilgang i forhold til kvalitet på laster.

Vi mener derfor at 70% er urealistisk gitt at man ønsker å levere innenfor EN590 (og ikke EN15940). Fordelen med å overholde EN 590 er at alle dieselkjøretøy kan benytte seg av produktet. Et minimumskrav på 60%, som her foreslått, mener vi er for høyt i forhold til praktisk gjennomføring. Dette vil fjerne enhver from for fleksibilitet, og kan som nevnt være på grensen til hva vi mener er teknisk mulig å få til i henhold til EN590. Vår anbefaling er at Svanens krav ikke bør overstige mer enn 40% for å tillate fleksibilitet, og heller oppjustere denne senere i tråd med tilgang på produkt i markedet, teknologisk utvikling og endringer i bransjestandarder.
Side 30 (med flere plasser) – I nytt forslag vil det ikke tillates et massebalanserings-prinsipp i forhold til bruk av palmeolje og PFAD. Dette mener vi er unødig strengt, og vi antar at med dagens tilgang av produkter vil gjøre det vanskelig å forsyne produkt i stor nok skala til at dette vil være økonomisk bærekraftig. Av note 85 er det litt uklart hva som faktisk godkjennes av «palme» og ikke. Dette punktet bør presiseres nærmere.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning ønsker på sigt også at øge kravet til andel fornybare råvarer, men anser at et krav til eksempelvis 70% fornybare råvarer vil gøre det meget svært at Svanemærke diesel efter EN590. Udbredelsen af højtindblandede biobrændsler som eksempelvis E85, er stor set kun udbredt i Sverige, og sammenlignet med antallet af biler i Sverige som kører på benzin og diesel, er dette også meget begrænset (se Preems svar under generelle kommentarer). Nordisk Miljømærkning ser en stor miljønytte ved at miljømærke de miljø- og klimamæssigt bedste brændstoffer som findes på markedet, og derfor er der genindført et krav til reduktion af klimagasser som omfatte hele det flydende brændsel til transport (fornybart + fossilt). Krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport ændres derfor fra de foreslåede minimum 60% til minimum 50%, for at sikre, at brændstofferne ikke giver problemer i forhold til dieselstandarden (EN590) samt muligheden for at svanemærke flybrændstof. Kravet til minimum 50% fornybare råvarer skal beregnes som et årligt gennemsnit af den svanemærkede produktion. Dog kræves det, at det svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30% fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen).
Det fremgår tydeligt af krav O6 samt bilag 1 (retningslinjer for masseballance), at Svanen ikke tillader brugen af palmeolie lg PFAD.

Side 46 – Ikke aksept for bruk av CTL eller GTL. Vi kan forstå hvorfor dette er kommet med, men samtidig vet vi at det finnes GTL på det Europeiske markedet. Dette kan være innblandet i råvarene (konvensjonelt drivstoff) vi kjøper i markedet, og vi kan derfor ikke garantere for dette – Potensielt lite økonomisk bærekraftig om vi må avstå fra laster, for å sikre at vi kjøpe 100% konvensjonelt råoljebasert produkt uten GTL.
Side 46 – Usikkerhet knyttet til tilgang på 1. generasjons bio, foruten om palme, som når kravet om 75% klimagassbesparelser.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren. Nordisk Miljømærkning ønsker at brændstofproducenter også har fokus og sporbarhed på de fossile andele, og derfor er der forbud mod CTL og GTL.

Side 51 – Vi har p.t. ikke nedfelt en egen «code of conduct» for hvordan vi sikrer at våre leverandører følger nevnte FN konvensjoner og Global Compact. Dette er selvsagt relevant og viktig også for oss, men er per nå usikre på hvor lett dette er å gjennomføre helt ut i praksis.

Nordisk Miljømærknings kommentar
Takker for kommentaren.

6 Diskussion og konklusion

Der er indkommet mange høringssvar til de foreslåede kriterier. Høringssvarene koncentrerer sig overvejende om de foreslåede nye krav, eller de krav hvor der er sket væsentlig ændringer/stramninger. Nordisk Miljømærkning er taknemmelige for alle høringssvar.

De vigtigste kommentarer gælder følgende afsnit og krav:

Igangværende revision af RED
Der er i høringen kommet kommentarer til, at Nordisk Miljømærkning skal afvente den igangværende revision af EU RED (2009/28/EC), da denne vil have stor indflydelse på Svanens krav. Det nye direktiv forventes tidligst vedtaget i 2018 og først træde i kraft i 2021. Nordisk Miljømærkning ønsker ikke at forlænge de nuværende kriterier med flere år, men i stedet forholde os til det nuværende gældende EU RED-direktiv. Når vi kender indholdet i det nye EU RED-direktiv, vil vi tilpasse dette Svanens kriterier (fokus på nye referenceværdier).

Reduktion af klimagasser og krav til andel fornybare råvarer
Hovedparten af høringssvarene er positive til, at Svanen har harmoniseret krav og beregningsmetode til emissioner af klimagasser med EU RED-direktiv (2009/28/EC).

- Flere kommentarer ønsker dog, at Nordisk Miljømærkning ikke skal differentiere mellem typer af teknologi til produktion af brændstoffer. Dvs. ikke stille forskellig kravniveau til andel fornybare råvarer samt krav til reduktion af klimagasser fra henholdsvis 1. og 2. generations teknologier.
- Flere kommentarer ønsker ligeledes, at kriterierne fastholder et krav til reduktion af klimagasser for det færdige flydende brændstof til transport, som det også er tilfældet i de nuværende kriterier (generation 2).
- Flere høringskommentarer påpeger, at krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport på minimum 60 % er for skrapt, og medfører problemer med overholdelse af dieselstandarden EN590 samt mulighed for svanemærkning af flybrændstof. Flere ønsker også en øget fleksibilitet (tillade brug af massebalance) i stedet for et krav til, at det svanemærkede brændstof fysisk skal indeholde en givet mængde fornybare råvarer (i pumpen).

Krav til reduktion af emissioner af klimagasser for flydende og gasformige brændsler til transport, opvarmning og industriel brug er ændret, så det ikke differentiere mellem 1. og 2. generations teknologier. Det kræves nu, at:

- Den fornybare andel i det svanemærkede brændsel skal reducere klimagasudslippet fra hele produktionskæden, fra råvareproduktion til tankstation (pumpe), med minimum 70 % sammenlignet med det fossile alternativ.

Samtidigt fastholdes det nuværende krav i kriteriegeneration 2 til reduktion af klimagasser for det færdige svanemærkede flydende brændstof til transport:

- Det svanemærkede brændstof (hele brændstofblandingen) skal reducere klimagasudslippet fra hele produktionskæden, fra råvareproduktion til tankstation (pumpe), med minimum 40 % sammenlignet med det fossile alternativ.

Krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport ændres fra de foreslåede minimum 60 % til minimum 50 % for at sikre, at brændstofferne ikke giver problemer i forhold til dieselstandarden EN590 samt muligheden for at svanemærke flybrændstof. Kravet til minimum 50 % fornybare råvarer skal beregnes som et årligt gennemsnit af den svanemærkede produktion.
Dog kræves det, at det svanemærkede brændstof altid fysisk består af minimum 30 % fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen).

Kravene til reduktion af klimagasser (O9) og andel fornybare råvarer (O2) styrer tilsammen mod anvendelse af fornybare råvarer med en høj klimagasreduktion, dvs. primært 2. generations biobrændsler. Derudover udelukker krav O6 brug af en række traditionelle 1. generation fornybare råvarer som palmeolie, sojaolie og sukkerrør, mens krav O7 forbyder brug af genetisk modificerede planter (GMO), hvilket i praksis udelukker anvendelse af majs som råvare.

Flere producenter af biogas påpeger, at det er ulogisk, at Nordisk Miljømærkning stiller et differentieret krav til andele fornybare råvarer i biogas, som går til henholdsvis transport (60 %) og til opvarmning samt industriel brug (100 %). Kravet er derfor ændret, så biogas til transport, opvarmning og industriel brug nu skal være baseret på 100 % fornybare råvarer.

Nedenstående tabel giver et overblik over de ændringer, der er lavet i kriteriedokumentet på baggrund af indkomne høringssvar:

Tabel 6: Oversigt over ændringer i kriteriedokumentet generation 3 på baggrund af indkomne høringssvar.

Krav	Høringskommentar	Ændring i krav efter høring
O2	Krav skal ikke differentiere mellem typer af teknologi til produktion af brændstoffer. Samme krav til brændstoffer som går til transport, opvarmning eller industriel brug. Krav til at brændstof skal være baseret på minimum 60 % fornybare råvarer til transport er for skrapt/kan øges til 70 % eller 100 % (biogas). Tillade brug af masseballance (flexibilitet).	Krav til andel fornybare råvarer i flydende brændstoffer til transport ændres fra de foreslåede min. 60 % til min. 50 % for at sikre, at brændstofferne ikke giver problemer i forhold til dieselstandarden EN590 samt muligheden for at svanemærke flybrændstof. Kravet til min. 50 % fornybare råvarer skal beregnes som et årligt gennemsnit af den svanemærkede produktion. Dog kræves det, at det svanemærkede brændstof altid fysisk består af min. 30 % fornybare råvarer frem til tankstation (pumpen). Kravet til andel fornybare råvarer i biogas er ændret, så biogas til transport, opvarmning og industriel brug nu skal være baseret på 100 % fornybare råvarer.
O3	Krav til affalds- og restprodukter skal følge definitioner i ILUC direktivet.	Det er nu tydeliggjort, at definition af affalds- og restprodukter følger definition i ILUC direktivet. Definitionen gælder dog ikke for palme- og sojaolie.
O9	Krav til reduktion af klimagasser for den fornybare andel skal være skrappere end EU, men der skal ikke differentieres mellem teknologi til produktion af brændstoffer (1.-2. generation). Ønske om yderligere krav til reduktion af klimagasser for hele brændstoffet (fonybar + fossil). Det er krav til reduktion af klimagasser, som skal styre kriterierne, ikke andelen af fornybare råvarer.	Krav til reduktion af emissioner af klimagasser for flydende og gasformige brændsler til transport, opvarmning og industriel brug er ændret, så det ikke differentiere mellem 1. og 2. generations teknologier. Det kræves nu, at: *Den fornybare andel i det svanemærkede brændsel skal reducere klimagasudslippet fra hele produktionskæden fra råvareproduktion til tankstation (pumpe), med min. 70 % sammenlignet med det fossile alternativ.* Samtidig fastholdes det nuværende krav i kriteriegeneration 2 til reduktion af klimagasser for det færdige svanemærkede flydende brændstof til transport: *Det svanemærkede brændstof (hele brændstofblandingen) skal reducere klimagasudslippet fra hele produktionskæden, fra råvareproduktion til tankstation (pumpe), med min. 40 % sammenlignet med det fossile alternativ.*
O10	Hvis råvarer og brændstoffer er produceret i et land, hvor disse konventioner indgår som en del af myndighedskravene, skal der ikke kræves yderligere dokumentation.	Det er nu tydeliggjort, at såfremt råvarer og brændstoffer er produceret i et land, hvor disse konventioner indgår som en del af myndighedskravene, kræves ingen yderligere dokumentation andet end en underskrevet ansøgning for licens til Svanemærkning.
O11	Kvalitetskrav: Hvordan håndteres biogas, som ikke transporteres via eksisterende gasnet.	Regler for biogas, som ikke transporteres via gasnet, er nu tydeliggjort.
Ordliste og definitioner	Flere kommentarer til definitioner og manglende definitioner.	Afsnittet er nu opdateret.
Bilag 1	Samme regler skal gælde for biogas og flydende brændsler (massebalance).	Regler for brug af massebalance for flydende og gasformige brænsler er nu tydeliggjort i bilag 1.