

Fit for 55 – Vad är det och vad innebär det för gasbranschen?

Anna Wallentin, Energigas Sverige

Ellenor Grundfelt, Energigas Sverige

KLIMATLAGEN OCH FIT FOR 55

En europeisk klimatlag – ett av de viktigaste inslagen i den gröna given!

En central del i den gröna given är EU:s nya klimatlag. Genom klimatlagen lagstadgas det bindande EU-målet om en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030 jämfört med 1990.

Klimatlagen innehåller bland annat följande huvudpunkter:

- klimatmål för 2030 om minst 55 procent lägre nettoutsläpp (utsläpp efter avdrag för upptag) jämfört med 1990, med tydliga besked om utsläppsminskningarnas och upptagens storlek.
- erkännande av behovet av att stärka EU:s kolsänkor genom att öka ambitionsgraden i förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk.
- process för att fastställa ett klimatmål för 2040, inklusive en preliminär budget för växthusgaser för 2030–2050 som kommer att offentliggöras av kommissionen.
- ett åtagande om negativa utsläpp efter 2050.
- inrättandet av en europeisk vetenskaplig rådgivande nämnd för klimatförändringar, som ska bistå med oberoende vetenskaplig rådgivning.
- åtagande att samarbeta med berörda sektorer för att förbereda sektorsspecifika färdplaner som visar vägen mot klimatneutralitet inom ekonomins olika områden.

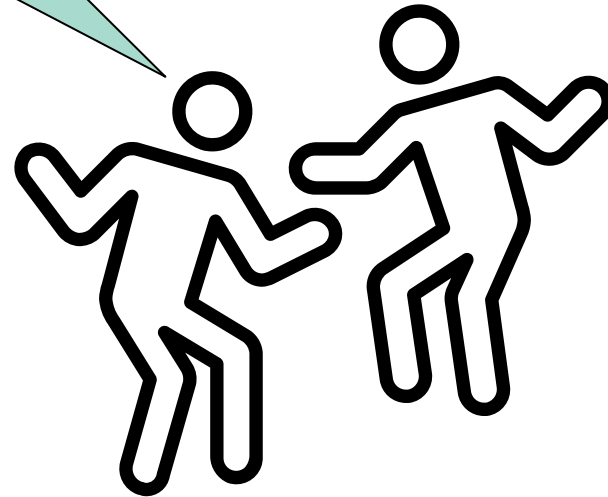
EU:s nya klimatlag finns att läsa i sin helhet här:

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-27-2021-INIT/sv/pdf>

Lagstiftningspaket - Fit for 55

Men det är ju bara nio år till 2030!
Hur ska det gå till?

Det är precis den frågan som
"Fit for 55" ska svara på!



Fit for 55 är ett lagstiftningspaket som syftar till att anpassa EU:s nuvarande klimat- och energilagstiftning till målet att minska utsläppen med minst 55% fram till 2030 jämfört med 1990.

Dagens politiska ram räcker inte!

”Det enda ansvarsfulla tillvägagångssättet är därför att sätta fart nu när vi fortfarande har friheten att välja hur, i stället för att krypa framåt tills det kan vara för sent.”

- Enbart EU:s nuvarande politiska ram gör det inte möjligt att nå klimatmålen för 2050.
- Med den gällande lagstiftningen skulle EU fram till 2050 uppnå en minskning av växthusgasutsläppen med 60 %.
- EU måste därför höja ambitionerna fram till 2030. Ju färre åtgärder EU vidtar under de kommande tio åren, desto brantare och mer utmanande är minskningsbanan efter 2030.



Lagstiftningspaketet ”Fit for 55”

Lagstiftningspaketet presenteras i två omgångar.

Den första delen presenterades den 14 juli 2021 och omfattade en lång rad med förslag till ny eller ändrad EU-lagstiftning:

- Översyn av EU:s utsläppshandelssystem, inbegripet utvidgningen till sjöfarten, översyn av reglerna för utsläpp från luftfarten och inrättande av ett separat system för handel med utsläppsrätter för vägtransporter och byggnader
- Översyn av förordningen om ansvarsfördelning vad gäller medlemsländernas minskningsmål i sektorer utanför EU:s utsläppshandelssystem
- Översyn av energiskattedirektivet (ETD)
- Översyn av direktivet om förnybar energi (RED)
- Översyn av förordningen om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF)
- Översyn av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen
- Ändring av förordningen om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta lastbilar
- FuelEU, sjöfart, för ett grönt europeiskt sjöfartsområde
- Införande av en gränjusteringsmekanism (CBAM)
- Omarbetning av energieffektivitetsdirektivet (EED)
- Initiativet ReFuelEU, luftfart, för hållbart flygbränsle
- Införandet av en social klimatfond
- EU:s skogsstrategi

Den andra delen ska presenteras det fjärde kvartalet 2021.

- Direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD)
- Gasmarknadsdirektivet och direktivet om villkor för tillträde till naturgasöverföringsnäten

Stora delar av lagstiftningspaketet Fit for 55 har remitterats

- Regeringskansliet har remitterat de flesta förslagen inom EU ETS. Energigas Sverige har svarat på de flesta av remisserna. (remisser skrivna med svart text i tabellen nedan har vi svarat vi på, de i grått har vi stått över.)
- Kommissionen har skickat förslagen i lagstiftningspaketet på konsultation med svarstid i början av oktober.
- Remissvaren finns att läsa på Energigas Sveriges hemsida: <https://www.energigas.se/om-oss/remisser-och-hemstallningar/besvarade-remiss/>

Nr.	Deadline	Remiss
1.	27/8	EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (DAFI)
2.	27/8	EU-kommissionens förslag till FuelEU Maritime
3.	27/8	EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation
4.	10/9	Förslag till inrättandet av en gränsjusteringsmekanism för koldioxid (CBAM)
5.	10/9	EU-kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv (ETD)
6.	15/9	EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv EU ETS
7.	15/9	EU-kommissionens förslag till ändring av förordning om normer för koldioxidutsläpp för personbilar och nya lätta fordon (CO₂-normer)

FÖRSLAG TILL REVIDERAT ENERGISKATTEDIREKTIV

Förslag till reviderat energiskattedirektiv

I energiskattedirektivet fastställs EU:s regler om beskattning av energiprodukter och elektricitet. Det omfattar produkter som används som motorbränsle och bränsle för uppvärmning (dvs. för att driva motorer eller producera värme) och elektricitet. Andra användningsområden för energiprodukter, t.ex. som råvara, och vissa användningsområden för elektricitet ligger utanför direktivets tillämpningsområde.

Revideringen av ETD inriktas på två huvudsakliga reformområden:

1. Ny struktur för skattesatser som grundar sig på energiinnehåll och miljöprestanda för bränslen och el.
2. Breddning av beskattningsunderlaget genom att fler produkter omfattas och genom att vissa av de nuvarande undantagen och nedsättningarna avskaffas.

Förslag till breddning av energiskattedirektivet

- Tillämpningsområdet föreslås breddas till att omfatta fler energiprodukter och fler användningsområden.
- Bland annat föreslås att vissa fasta biobränslen samt torv ska omfattas av beskattning, men endast när de används i anläggningar med installerad på 5 MW eller mer
 - KN-nummer 4401 (fuel wood, wood in chips or particles, sawdust and wood waste and scrap), och
 - KN-nummer 4402 (wood charcoal) samt torv
 - KN-nummer 2703 (peat).
- Avseende nya användningsområden kan nämnas att mineralogiska processer, som tidigare varit undantaget, nu ska inkluderas.
- Dessutom föreslås att ett antal nationella undantag och skattenedsättningar ska avskaffas, vilket kommer att ge betydligt mindre utrymme för EU-länderna att fastställa skattesatser som ligger under miniminivåerna för specifika sektorer.
- Möjligheten att differentiera skatten mellan kommersiell och icke kommersiell användning ev bl.a. el tas bort.
- Bränslen som används i flyg och sjöfart kommer inte längre att undantas från energibeskattnings för trafik inom EU. Under en tioårsperiod kommer minimiskattesatserna för dessa bränslen att höjas gradvis, samtidigt som hållbara biobränslen (både avancerade och övriga), biogas, "low carbon"-bränslen, förnybar vätgas och el för dessa sektorer kommer att gynnas av en minimiskattesats på noll för att främja deras användning.

Ny struktur på minimiskattesatserna i energiskattedirektivet

Ny struktur på minimiskattesatserna:

- Baseras på energiinnehåll och miljöprestanda. Uttrycks i euro per gigajoule för varje produkt.
- Energiprodukter och elektricitet delas in i allmänna kategorier som rangordnas efter energiinnehåll och miljöprestanda.
- Medlemsstaterna måste se till att denna rangordning och proportionering upprätthålls nationellt.
- Minimiskattesatserna ska indexjusteras.

Förnybar el, el som är producerad i vissa kraftvärmeanläggningar, förnybar vätgas samt avancerade biobränslen och biogas föreslås ges möjlighet till undantag eller nedsättning av skatt.

Kategori 1:

- Konventionella fossila bränslen (som t.ex. bensin, diesel, eldningsolja och kol) och icke-hållbara biobränslen.
- Högsta minimiskattesatsen på 10,75 euro/GJ när de används som motorbränsle och 0,9 euro/GJ när de används för uppvärmning.
- Skattesatsen tjänar som referensnivå för de andra kategorierna.

Kategori 2:

- Övergångsbränslen, som t.ex. naturgas, gasol och fossil vätgas.
- 2/3 av referensskattesatsen under en övergångsperiod på tio år, vilket ger en minimiskattesats på 7,17 euro/GJ när dessa bränslen används som motorbränsle och 0,6 euro/GJ när de används för uppvärmning under de första tio åren. Därefter beskattning enligt samma skattesats som konventionella fossila bränslen.

Kategori 3:

- Hållbara biobränslen, som dock inte räknas som avancerade.
- På grund av produkters potential att stödja utfasningen av fossila bränslen tillämpas halva referensskattesatsen, vilket ger en miniminivå på 5,38 euro/GJ när bränslena används som motorbränsle och 0,45 euro/GJ när de används för uppvärmning.

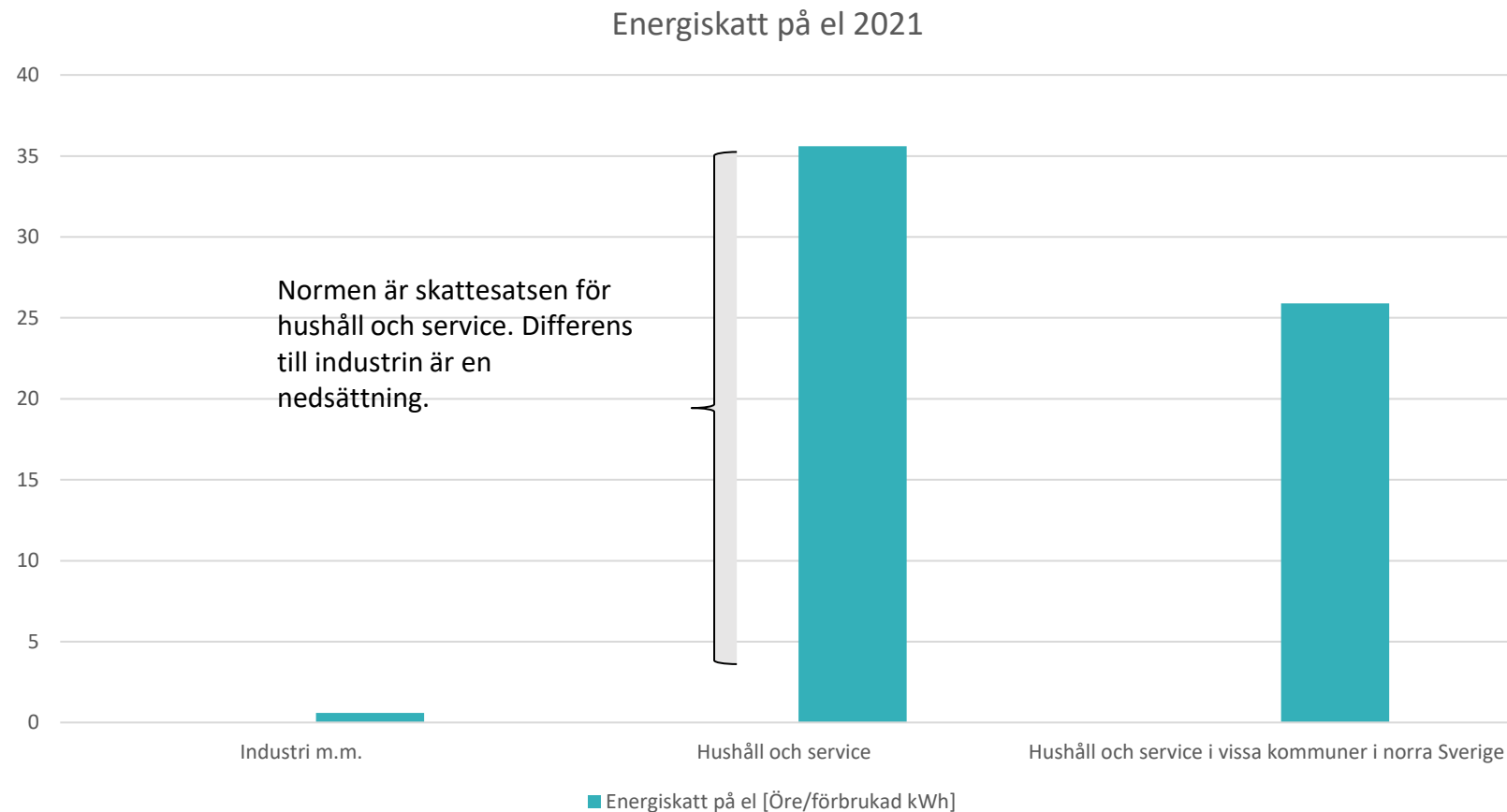
Kategori 4:

- Den lägsta minimiskattesatsen på 0,15 euro/GJ gäller för el, oavsett hur den används, för avancerade hållbara biobränslen och biogas och för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, t.ex. förnybar vätgas.
- Även koldioxidsnål vätgas och närliggande bränslen kommer att gynnas av samma skattesats under en övergångsperiod på tio år.

Reviderat ETD kan ge stora förändringar i den nationella beskattningen (I)

- Slopad möjlighet till differentierad beskattning för el i kommersiell och icke kommersiell användning
- Sveriges största skatteutgift inom punktskatteområdet är nedsatt energiskatt på el inom industrin och i datorhallar. 14,6 miljarder kr för 2021.

Kan vi ha kvar den differentieringen?



Reviderat ETD kan ge stora förändringar i den nationella beskattningen (II)

Enligt förslaget:

- kan Sverige alltså inte behålla differentieringen mellan beskattningen av el för hushåll/service och el som används inom industrin.
- ska rangordning och relation mellan minimiskattesatserna behållas även vid den nationella beskattningen.

Med en skatt på el motsvarande 35,6 öre/kWh innebär det att skatten på bensin behöver uppgå till drygt 230 kr/liter.

KLIMAT-, ENERGI- OCH MILJÖSTÖDSRIKTLINJERNA, CEEAG

Kort reflektion kopplat till reviderade statsstödsregler

- Förutom lagstiftningspaketet Fit for 55 ska även statsstödsregelverket ses över.
- Nuvarande energi- och miljöstödsriktlinjer byter namn till Klimat-, energi- och miljöstödsriktlinjerna och förkortas CEEAG.
- Kommissionens förslag till nya riktlinjer var på samråd fram till i början av augusti. Energigas Sverige svarade både på samrådet och regeringskansliets remiss.
- I kommissionens förslag införs bl.a. ändringar som gör minst 20% av den nationella skattenivån (normen) måste tas ut för att stödet ska anses proportionerligt (vid skattestöd).
- Detta kan få konsekvenser för möjligheten att utnyttja möjligheten i ETD att skattebefria biogas, biogasol och förnybar vätgas.
- Det innebär också att även om regeringen lyckas i förhandlingarna med Kommissionen och differentiering även fortsättningsvis skulle få göras mellan kommersiell och icke-kommersiell el, så måste industriskattesatsen uppgå till minst 20% av skatten på el som används i hushåll/service. Det innebär att industriskattesatsen skulle behöva uppgå till drygt 7 öre/kWh istället för dagens 0,6 öre/kWh.

Kommissionen beslutar CEEAG. De behöver alltså inte godkännas av medlemsstaterna (MS). Det innebär att när MS nått överenskommelse om t.ex. ETD kan kommissionen utforma riktlinjer som försvårar implementeringen. Ett exempel är att full skattebefrielse inte blir möjligt trots möjligheten i ETD.

KOLDIOXIDNORMER FÖR LÄTTA FORDON

Förordningen om koldioxidnormer för lätta fordon (personbilar och lätta nyttofordon)

- **Mål för minskade koldioxidutsläpp från nya personbilar som registreras i EU**
 - År 2025: 15 % lägre än 2021
 - År 2030: 37,5 % lägre än 2021 (31 % för lätta nyttofordon)
- **Målen gäller för EU:s hela fordonspark (nya bilar).**
- **Insatserna för att minska utsläppen fördelas mellan fordonstillverkarna på grundval av den genomsnittliga vikten för deras fordonspark.**
- **Fordonstillverkare som inte uppfyller kraven måste betala straffavgift**
- **Målen avser koldioxidutsläpp vid avgasröret (tailpipe-perspektiv)**
 - Ingen hänsyn tas till om bilen kommer att drivas med fossilt eller förnybart drivmedel (biogas räknas som naturgas, el/vätgas räknas som förnybart)

Förslag till **reviderad förordning** om koldioxidnormer för lätta fordon

- **Mål för minskade koldioxidutsläpp från nya personbilar som registreras i EU**
 - År 2025: 15 % lägre än 2021
 - ~~År 2030: 37,5 % lägre än 2021 (31 % för lätta nyttofordon)~~
 - År 2030: 55 % lägre än 2021 (50 % för lätta nyttofordon)
 - År 2035: 100 % utsläppsreduktion (både personbilar och lätta nyttofordon)
- **Fortfarande tailpipe-perspektiv**
- **KOM har övervägt att införa mekanism för att beakta utsläppsminskning från förnybara bränslen...**
 - Carbon Correction Factor, CCF
 - Frivilligt creditsystem
- **... men landat i att inte göra det.**

*Well-to-wheel-perspektiv,
åtminstone delvis*

Varför ingen mekanism för att beakta utsläppsminskning från förnybara bränslen?

- BEV ger energi- och kostnads fördelar
- Mindre effektiv och verkningsfull förordning
- Mindre utsläppsminskning
- Begränsad potential för avancerade biodrivmedel (konkurrens med flyg- och sjöfartssektorerna)
- Det skulle bli otydligt vilka aktörer som ansvarar för måluppfyllnaden i förordningen
- Ökad komplexitet och administrativ börda
- Förnybara bränslen ska istället främjas genom revideringen av RED, EU ETS och ETD

Korta reflektioner om koldioxidnormerna

- **Förslaget innebär successiv utfasning av förbränningsmotorn på lätta sidan, med slutdatum 2035**
- **På kort sikt: Minskat intresse för att utveckla och sälja gasbilar**
- **När kommer tillverkarna helt sluta tillverka gasbilar?**
- **KOM har gått emot majoriteten av remissinstanserna som ville införa mekanism för att beakta utsläppsminskning från förnybara bränslen.**
- **Hur påverkar det här kommande revidering av koldioxidnormer för tunga fordon?**

UTBYGGNAD AV INFRASTRUKTUREN FÖR ALTERNATIVA BRÄNSLEN, AFIR

Direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (DAFI/AFID)

- Nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och den tillhörande infrastrukturen:
 - el
 - vätgas
 - biodrivmedel (enligt definition i RED)
 - syntetiska och paraffiniska bränslen
 - naturgas, inbegripet biometan (här ingår CNG, CBG, LNG och LBG)
 - gasol

Minimikrav för utbyggnad av infrastruktur för el, vätgas och metan

Förslag till revidering: Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)

- **Alternative fuels for zero-emission vehicles**
 - **Electricity**
 - **Hydrogen**
 - Ammonia
- **Renewable fuels**
 - Biomass fuels and biofuels (enligt definition i REDII)
 - Synthetic and paraffinic fuels (including ammonia) produced from renewable energy
- **Alternative fossil fuels for a transitional phase**
 - Natural gas (CNG and LNG)
 - Liquefied petroleum gas (LPG)
 - Synthetic and paraffinic fuels produced from non-renewable energy

Avstånds- och kapacitetskrav för utbyggnad av infrastruktur för el och vätgas

Inga krav för CNG/CBG. Dessa fordon förväntas ersättas av "zero emission drivetrains"

Dagens krav på LNG/LBG (till 2025) finns kvar.

Likaså krav på bunkringsmöjligheter för LNG/LBG i havshamnar (2025)

Korta reflektioner om AFIR

- **Tråkigt att CNG/CBG inte längre omfattas av krav...**
- **... men begripligt mot bakgrund av förslaget till reviderade koldioxidnormer**
- **Utan förändringar i koldioxidnormerna (mekanism för att beakta utsläppsminskning från förnybara bränslen) är det ingen större vits med att försöka få med CNG/CBG i AFIR**
- **Även flytande fordonsgas tillskrivs en "limited role"**
 - Risk för tråkiga besked för gasdrivna fordon i kommande revidering av koldioxidnormer för tunga fordon?
- **LNG (med successiv infasning av LBG) fortsatt viktigt för havsgående fartyg**

ÖVERSYN AV EU ETS, INBEGRIPET UTVIDGNINGEN TILL SJÖFARTEN, ÖVERSYN AV REGLERNA FÖR UTSLÄPP FRÅN LUFTFARTEN OCH ETT NYTT, SEPARAT SYSTEM FÖR VÄGTRANSPORTER OCH BYGGNADER

Förslag till breddning av EU ETS

Breddning av EU ETS

EU ETS föreslås breddas till utsläpp från sjötransporter, vägtransporter och byggnader.

Sjöfart

- Befintligt EU ETS utvidgas till att omfatta CO₂-utsläpp från stora fartyg (över 5 000 bruttoton), oavsett vilken flagg de för.
- Ska omfatta alla utsläpp från fartyg som anlöper EU-hamn för resor inom EU samt 50% av utsläppen från resor som startar eller slutar utanför EU, men också utsläpp som uppstår när fartyg ligger i EU-hamn.
- Ska ge en prissignal som uppmuntrar till förbättrad energieffektivitet och lösningar med låga CO₂-utsläpp.
- Bygger på befintliga bestämmelser för andra sektorer som redan omfattas av EU ETS samt EU:s befintliga övervaknings-, rapporterings- och kontrollsystem för sjöfart, som omfattar CO₂-utsläppen från fartyg som anlöper alla EU-hamnar.

Vägtransporter och byggnader

- Nytt, separat system som ska omfatta utsläpp från vägtransporter och byggnader.
- Skyldigheten ska ligga hos bränsleleverantörer (skattskyldig för bränslet eller motsvarande) snarare än hushåll och bilförare.
- Systemet ska bidra till utsläppsminskningar på totalt 43% 2030 jämfört med 2005.
- Byggnader står idag för 36% av utsläppen inom EU. Ungefär hälften av utsläppen från byggnader omfattas redan sedan tidigare (el och fjärrvärme).
- Vägtransporter står idag för ungefär 20% av utsläppen inom EU.

Förslag till ökad ambitionsnivå - EU ETS

- Kommissionen föreslår att utsläppen från de nuvarande sektorerna inom EU:s utsläppshandelssystem (inbegripet utvidgningen till sjöfartssektorn) minskas med 61% fram till 2030 (idag gäller 43%, men då ingår inte sjöfarten), jämfört med 2005 års nivåer.
- För att uppnå det nya målet föreslår kommissionen en större årlig utsläppsminskning på 4,2 procent (i stället för 2,2 procent per år enligt det nuvarande systemet), efter en engångsminskning av det totala utsläppstaket med 117 miljoner utsläppsrätter ("byte av basår").
- Kommissionen föreslår också att man gradvis ska avskaffa den fria tilldelningen av utsläppsrätter för luftfartssektorn, som redan omfattas av EU ETS, och övergå till fullständig auktionering av utsläppsrätter senast år 2027 för att skapa en starkare prissignal för att driva på utsläppsminskningarna.

Reflektioner

- En djupare analys av de kombinerade åtgärderna skulle ha varit eftersträvansvärd, både för att bedöma de sammantagna effekterna, men också för att analysera vilken metod som är mest effektiv för att nå målet.
- Kommissionens lagstiftningspaket omfattar många olika styrmedel som i flera fall träffar samma sektorer.

Sjöfarten

- Inkluderas i EU ETS,
- Införd energibeskattnings för bränslen inom sjöfarten genom förslag till reviderat energiskattedirektiv.
- krav på minskade växthusgasutsläpp genom förslaget FuelEU Maritime.

Vägtrafiken

- Inkluderas i EU ETS,
- Ändrad bränslebeskattnings baserad på miljöprestanda och energiinnehåll (vägtrafiken omfattades dock av energibeskattnings redan tidigare, till skillnad från sjöfarten).
- krav på minskade utsläpp från vägtrafikens avgasrör genom förslaget till skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon.

- Energigas Sverige noterar också att det finns ett antal hänvisningar till delegerade och implementerande akter i Kommissionens förslag. Det finns anledning att vara försiktig med den typen av bemyndigande som ger Kommissionen rådighet att via delegerade akter förändra innebörden av lagstiftning som tidigare behandlats inom EU:s lagstiftningsprocess

REVIDERAT FÖRNYBARTDIREKTIV (RED)

Ökad ambitionsnivå

- men även ökad detaljreglering av hur målen ska uppnås

EU:s bindande mål för andelen förnybar energi

- Nuvarande bindande 2030-mål för totala andelen förnybar energi höjs från minst 32% till minst 40% av EU:s totalt använda energi.

Främjande av förnybar energi i byggnader och för produktion av värme och kyla

- Medlemsstaterna ska definiera ett indikativt mål till 2030 för andelen förnybar energi i byggnadssektorn. Målet ska överensstämma med ett föreslaget indikativt mål att hela EU senast 2030 ska ha minst 49% förnybar energi i byggnadssektorn.

Förnybar energi i industrin

- Medlemsstaterna ska sträva efter att till 2030 uppnå 1,1 procentenhets årlig ökning av andelen förnybar energi i industrin.
- Medlemsstaterna ska säkerställa att 50% av industrins vätgasanvändning ska vara förnybar med icke-biologiskt ursprung.
- Medlemsstaterna ska säkerställa att industri som marknadsför produkter med argument om förnybar energi redovisar andelen förnybar energi för produkternas hela produktions- och distributionskedja.

Förnybar energi i fjärrvärme och fjärrkyla

- Medlemsstater som, likt Sverige, har mer än 90% högeffektiv fjärrvärme ska inte längre ska kunna välja att inte tillämpa vissa bestämmelser, t.ex. att säkerställa tredjepartstillträde till näten.

Ökad ambitionsnivå

- men även ökad detaljreglering av hur målen ska uppnås

Reduktionsplikt för transportsektorn

- Nuvarande bindande mål för andel förnybar energi i transportsektorn ersätts med ett bindande mål att varje medlemsstat ska tillföra så mycket förnybar energi till transportsektorn att man uppnår minst 13% växthusgasreduktion till 2030, jämfört med utsläppen från fossila drivmedel.
- Nuvarande bindande submål för andelen avancerade biodrivmedel och biogas till 2030 föreslås sänkas från 3,5% till 2,2%. Samtidigt föreslås ett nytt bindande submål om att varje medlemsstat ska uppnå en andel om minst 2,6% förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung i transportsektorn.
- Kommissionen föreslår också att nuvarande system där användningen av vissa biodrivmedel och förnybar el räknas upp med en multiplikator i huvudsak tas bort. Undantaget är användningen av avancerade biodrivmedel och biogas som används i flyget och sjöfarten, där rapporteringen av använd mängd föreslås räknas upp med en faktor 1,2.

Ökad ambitionsnivå

- men även ökad detaljreglering av hur målen ska uppnås

Skärpta krav på bioenergi

- Medlemsstaterna ska inte få ge stöd till biobränsle från stubbar eller delar av trädet som kan användas som sågtimmer.
- Biobränslen ska inte få komma från skog med hög biodiversitet, från våtmarker eller från urskog och inte heller från skog som saknar tecken på mänsklig påverkan.
- Det ska krävas nationell reglering av att t.ex. stubbar inte skördas, att stora kalhyggen undviks, och att markskador undviks, för att ekonomiska aktörer ska slippa redovisa uppfyllnad av hållbarhetskraven för varje enskild biobränsleleverans.
- Medlemsstaterna får inte ge stöd till elproduktion från biobränslen i kondenskraftanläggningar.
- Redovisningsplikten av hållbarhetskrakterierna för fasta biobränslen utvidgas genom att storleksgränsen sänks för anläggningar som måste redovisa från 20 MW till 5 MW termisk effekt. Kravet på att redovisa bioenergins växthusgasprestanda i el- och värmeproduktion utökas till att även omfatta anläggningar som tagits i drift innan kraven infördes.
- Möjligheten för medlemsstater att tillämpa regionspecifika typvärden för växthusgasutsläpp från produktion av biobränslen från jord- och skogsbruksmark tas bort. Biodrivmedel som producerats av restprodukter som kan användas som foder eller mat ska påföras samma växthusgasutsläpp som produktion av jämförbart foder eller mat skulle generera.
- Unionsdatabasen där prestanda, ursprung, etc. för alla producerade biodrivmedel registreras utökas till att omfatta alla flytande och gasformiga förnybara bränslen, samt att kommissionen ges mandat att i en delegerad akt utöka kraven på innehållet i databasen.