

Consultation document for
Liquid and gaseous fuels



Generation 4

2022-12-07

Nordic Ecolabelling for Liquid and gaseous fuels

Consultation document

099/4.0 - 2022-12-07

- 1 Summary 1**
- 2 About the consultation 1**
- 3 Compilation of incoming comments and feedback 1**
- 4 Comments to the Draft criteria in detail 2**
 - 4.1 General comments 2**
 - 4.2 What can carry the Nordic Swan Ecolabel?..... 5**
 - 4.3 Comments on specific criteria 5**
 - 4.3.1 Product and product description 5
 - 4.3.2 Resources 6
 - 4.3.3 Requirement for greenhouse gas emission savings 12
 - 4.3.4 Requirement for the biogas production plant 14
 - 4.3.5 Requirements for working conditions 14
 - 4.3.6 Quality requirements for liquid and gaseous fuels 15
 - 4.3.7 Licence maintenance 15
 - 4.3.8 Appendix 15
- 5 Discussions and conclusions from the draft consultation 15**

1 Summary

The consultation on reviewing the draft criteria for Liquid and gaseous fuels generation 4, has been conducted in all Nordic countries in the period from 22 June 2022 to 9 September 2022. Several consultation comments have been received to the proposed draft.

The overall aim of this revision is to ensure that the Nordic Ecolabelling criteria continue to ensure positive environmental benefits via ecolabelling and that the criteria are viable and clear for the industry. The main comments apply to the following sections and requirements:

The requirement for *O2 material composition* has changed the limit for use of intermediate crops in gaseous fuels from maximum 5% to 10%. The requirement for traceability and use of mass balance for both biomethane and bio-LPG has been clarified in both O2 and appendix 1.

2 About the consultation

This document consists of feedback received during the public consultation for revised criteria for liquid and gaseous fuels and Nordic Ecolabelling's response to this feedback.

The purpose of this document is to show how external feedback has affected the development of the draft criteria in compliance with the ISO 14024 standard.

Nordic Ecolabelling is grateful for all inputs that helped us in the development of both environmentally ambitious and market-based criteria for liquid and gaseous fuels.

Response to consultation comments

Nordic Ecolabelling has in section 4 given a response to all comments and described if the requirement has been adjusted. In section 5, you find a table showing all the changes that has been done in the criteria document after the final draft consultation.

3 Compilation of incoming comments and feedback

Table 1: Summary of stakeholder consultation comments on the draft for Nordic Ecolabelling criteria for liquid and gaseous fuels, generation 4.

Country	A. Just commenting	B. Supports the proposal	C. Supports the proposal with comments	D. Refrain from commenting	E. Rejects the proposal with justification	Total
Denmark						0
Finland	3					3
Iceland						0
Norway	1		2			3
Sweden	3	1	1	1		6
Total	7	1	3	1		12

Table 2: Finnish consultation comments on the draft for Nordic Ecolabelling criteria for Liquid and gaseous fuels, generation 4.

Consulting party	A. Just commenting	B. Supports the proposal	C. Supports the proposal with comments	D. Refrain from commenting	E. Rejects the proposal with justification
Gasum	x				
Suomen Kiertovoima KIVO Ry	x				
Finnish Biocycle and Biogas Association	x				

Table 3: Norwegian consultation comments on the draft for Nordic Ecolabelling criteria for liquid and gaseous fuels, generation 4.

Consulting party	A. Just commenting	B. Supports the proposal	C. Supports the proposal with comments	D. Refrain from commenting	E. Rejects the proposal with justification
Regnskogfondet			x		
Vestfold og Telemark, Fylkeskommune			x		
NORCE Klima og Miljø	x				

Table 4: Swedish consultation comments on the draft for Nordic Ecolabelling criteria for liquid and gaseous fuels, generation 4.

Consulting party	A. Just commenting	B. Supports the proposal	C. Supports the proposal with comments	D. Refrain from commenting	E. Rejects the proposal with justification
Upphandlingsmyndigheten			x		
Energimyndigheten				x	
Svenskt vatten	x				
Preem	x				
Kosas Gas Sweden			x		
Energigas Sverige	x				

4 Comments to the Draft criteria in detail

The various comments from the consultation stakeholders have been inserted below and grouped in relation to the specific requirement. Nordic Ecolabelling has given a response to all comments and described if the requirement has been adjusted. In section 6, you find a table showing all the changes that have been done in the criteria document after the consultation.

4.1 General comments

Suomen Kiertovoima KIVO Ry

This might be more of a political issue, but as a wild card I will raise the following question. In Finland there is a Ministry of Transport and Communications consultation going on about freeing the conversions of driving power (gas, ethanol) for all vehicle classes and ages. If the law takes effect on 1.1.2023 as planned, it will most likely increase the use of ethanol fuels and biogas/natural gas due to increasing conversions.

I hope that the Nordic Swan criteria will be finished before this law takes effect, so that the producers can adjust their operations and make fulfilling the Nordic Swan criteria a competitive advantage.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. The new criteria version will hopefully be approved by the Nordic Ecolabelling board in Q4 in 2022.

Upphandlingsmyndigheten

Upphandlingsmyndigheten yttrar sig utifrån uppdraget att utveckla och stödja den upphandling som genomförs av upphandlande myndigheter och enheter samt att stödja de leverantörer som deltar i sådan upphandling.

Upphandlingsmyndigheten stödjer förslaget av kriterier för gasformiga och flytande drivmedel. Upphandlingsmyndigheten är positiva till kraven om gasformiga och flytande drivmedel. Kraven är högt ställda och utgår från internationella konventioner och EU-direktiv. De balanserar inom komplexiteten mellan målen för klimat, biologisk mångfald och behovet av matproduktion samt mänskliga rättigheter.

Idag sker många förändringar inom transportsektorn. Drivmedelskostnaderna har ökat och reglering med reduktionsplikten har medfört att en större andel rena biodrivmedel används. Vilket kan innebära att det blir brist på de höginblandade rena biodrivmedel som till exempel HVO100.

Se mer detaljerade kommentarer nedan under ”Kravspecifika kommentarer”.

Det är möjligt att hänvisa till en viss märkning enligt 9 kap. 12-15 §§ lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU). Detta får göras om:

1. kraven för märkningen endast rör kriterier som har anknytning till det som ska anskaffas,
2. kraven för märkningen är lämpliga för att definiera egenskaperna hos den vara, tjänst eller byggtreprenad som ska anskaffas,
3. kraven för märkningen grundas på objektiva kontrollerbara och ickediskriminerande kriterier,
4. märkningen har antagits genom ett öppet och transparent förfarande i vilket samtliga berörda kan delta,
5. märkningen är tillgänglig för alla berörda, och
6. kraven för märkningen har fastställts av ett organ som den som ansöker om märkningen inte har ett avgörande inflytande över.

Nordisk Miljömärkning kan gå igenom miljömärkningskriterierna som ingår i den aktuella märkningen för att säkerställa att de uppfyller förutsättningarna. Det kan underlätta för upphandlande myndigheter, såsom kommuner eller regioner, att använda märkning vid upphandling.

Upphandlingsmyndigheten har gjort en bedömning av Nordisk Miljömärkningskriterier för gasformiga och flytande drivmedel, inte av certifieringarna FSC/PEFC. Upphandlingsmyndigheten vill därför framhålla att det inte nödvändigtvis är så att samma bedömningar som redovisas för Svanen kan göras kring eventuella andra underliggande märkningar som ingår.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. See comments under the specific requirements.

Vestfold og Telemark, Fylkeskommune

Forslaget til reviderte krav for Svanemerket drivstoff tar sikte på å øke bærekraften, redusere klimagassutslippene tilknyttet produktene, kan gi anledning til verdiskapning og kan redusere bruken av matjord til produksjon av drivstoff. Dette støtter opp under både regionale føringer og flere av de prioriterte bærekraftmålene til fylkeskommunen. Derfor støtter fylkeskommunen forslaget til reviderte krav for Svanemerkede flytende- og gassformige brensler.

Bakgrunn

Nordisk Miljømerking har kommet med forslag til nye kriterier for svanemerking av flytendeog gassformige brensler. Dette innebærer blant annet utvidelse av kriteriene til å omfatte bioLPG (fornybar propan) solgt i flasker til transport. Kravet til andel fornybare råvarer skjerpes fra minst 50% til 100%. Reduksjonskravet til klimagassutslipp skjerpes fra 70-75% sammenlignet med fossile alternativer. I tillegg foreslås det et forbud mot bruk av «primary feedstocks» og vekster som kunne vært brukt til mat eller fôr i produksjonen.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Fylkeskommunen har ansvar for å bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp. I denne saken kommer Fylkeskommunen med kommentar i sin rolle som regional samfunnsutvikler og næringsutvikler. Uttalelsene er basert på mål, prinsipper og anbefalinger som er gitt i nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Overordnede regionale føringer

Vestfold og Telemark fylkeskommune bruker FNs bærekraftsmål som rammeverk for styring og utvikling der bærekraftsmål nr. 13 – Stoppe klimaendringene og nr. 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon er to av de prioriterte målene som blir berørt av forslaget.

I regional planstrategi for 2020-2024 for Vestfold og Telemark Fylkeskommune er hovedsatsningsområdet verdiskapning gjennom grønn omstilling, som innebærer å fremme økonomisk verdiskapning parallelt med omstilling til et lavutslippssamfunn.

I denne sammenheng har fylkeskommunen vedtatt et ambisiøst reduksjonsmål for utslipp i regionen på 60% sammenlignet med 2009. Grønn omstilling skal skje gjennom grønn vekst, som blant annet innebærer bruk av fornybare ressurser og grønt næringsliv som skal fremme sirkulær økonomi og at produkter brukes utover sitt opprinnelige formål.

Samferdsel

Skjerping av kravene til svanemerket drivstoff kan bidra til at fylket enklere når sine mål satt i vår regionale planstrategi (2020-2024) om å redusere utslipp fra transport og samferdsel. Dette inkluderer å teste ut og benytte ny teknologi innen drivstoff for kollektivtransport. I fylket er det allerede en godt etablert satsing på biogass produsert av matavfall og kugjødsel. Biogassen brukes som drivstoff blant annet i fylkeskommunale busser og annen tungtransport.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your support.

NORCE Klima og Miljø

Vi viser innledningsvis til forslag til revisjon av miljøkrav for svanemerking av flytende og gassformige brensler. Revisjonen er en inkrementell videreføring av eksisterende krav, hvor ny kunnskap og ny teknologi implementeres og driver produksjonen av svanemerket brensel i en ytterligere mer bærekraftig retning.

Den globale utviklingen er ikke inkrementell, med dramatiske endringer innen klima, miljø, natur, energi og politikk. Drastiske tiltak må iverksettes umiddelbart for å hindre en ytterligere dramatisk endring og point(s) of no return.

I dette bildet faller energi generelt og drivstoff spesielt inn som en sentral brikke. Både i forhold til energisikkerhet og, ikke minst, bærekraftig mobilitet (transport).

For å redusere negative miljøkonsekvenser av bruken av brennstoff innen en rekke sektorer, stiller Svanemerket i dag en rekke konkrete, strenge, men balanserte krav innen relevante områder. Vi deler Svanemerkets ambisjoner om å være ledende her.

NORCE høringsuttalelse utfordrer likevel et sentralt premiss i utkastet til nye kriterier: At alt råstoff skal være fornybart evt. biogent. I det følgende vil vi argumentere mot dette premisset:

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your support. See comments under the specific requirements.

4.2 What can carry the Nordic Swan Ecolabel?

Suomen Kiertovoima KIVO Ry

Have you considered taking a stance on green hydrogen? It might be the time to start creating a definition of green hydrogen in the Nordics, because the definition, even if it is just an outline of the main requirements, will influence the industrial production as well as the plant engineering solutions.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. Nordic Ecolabelling is closely following the development within EU regarding common definition of green/blue hydrogen and rules applicable to renewable hydrogen:

https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-systems-integration/hydrogen_en

Once the definitions and rules for using/handling renewable hydrogen is at place Nordic Ecolabelling may look into the possibilities of Ecolabelling hydrogen.

4.3 Comments on specific criteria

4.3.1 Product and product description

O1 Description of the product(s)

No comments received.

4.3.2 Resources

O2 Material composition

Suomen Kiertovoima KIVO Ry

I think the criteria proposal does not make it clear if, for example, sludge from wastewater treatment plants is considered a biomass or biogenic waste. In Finland, the biogas produced by the waste treatment companies that use household, administrative, commercial, and industrial biowaste, almost always includes the wastewater sludge from the nearby wastewater treatment facilities.

It seems strange that this criteria or its poor wording would result in not being able to get the Swan label in Finland for this business that's providing energy and usable by-products from waste. The slag of these biogas facilities can be turned into, for example, fertilizer pellets or other soil amendments, which makes the process very effective. I suggest that the proposal takes into consideration also the use of wastewater sludge, because the legislation in Finland has a negative outlook on the beet storage of these sludges and so it would be good that there would be no barriers for the circular economy style use of this sludge in energy production.

Another thing that is not worded as clearly as it should be is fuels made from waste-oils. For example, VG Ecofuel that is part of the Meriaura group, produces fuel from waste-oils of restaurants. There is globally no other company that has been able to create a closed loop for replacing diesel fuels in shipping with a more ecological option. Most of the waste-oils from restaurants are rapeseed oils. Is it still considered as use of food or feed crops when it is already used for as much as it can in the kitchens

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. The definition of renewable raw materials from renewable sources corresponds to the definitions in the EU REDii directive. Both sludge from wastewater treatment and waste oils from restaurants are defined as renewable waste and residue and can be used in Ecolabelled fuels – see definition of renewable raw materials in the criteria.

EU are discussing the definition and possible use of biogenic waste in relation to the future EU RED (iii) directive. Biogenic waste includes subgroups as paper and cardboard, wood waste, animal and mixed food waste, household and similar wastes, and common sludges – some of the subgroups can be used in production of biofuels if collected and sorted in fractions such as organic household waste. Nordic Ecolabelling are closely following the work of preparing the EU RED iii directive.

Upphandlingsmyndigheten

I kravet anges att rapportering av mängder utanför gasnätet kan använda massbalansprincipen, men systemet "book and claim" där mängderna kan köpas som certifikat tillåts inte. Upphandlingsmyndigheten tillstyrker att massbalans och tredjepartsgranskade volymer ökar trovärdigheten för kunden. Handel med certifikat kan öka flexibiliteten i systemet, men gör uppföljningen mer komplex och kan minska transparensen.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your support.

Svenskt vatten

Biogas får endast produceras från avfall (inkl avlopp), inga livsmedels får användas för biogasproduksjon om den ska vara Svanenmerkt – **Svenskt Vatten tillstyrker**

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your support.

Preem

Hur har ert resonemang gått kring att massbalans tillåts på gas men inte flytande drivmedel? Har det att göra med reduktionsplikten?

Tolkar vi forslaget rätt att for HVO100 är det ej tillåtet att massbalansera bort råvaror som PFAD og soja. De vill säga, om HVO100 ska Svanenmärkas måste den vara fysisk fri från exempelvis ovan råvaror?

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. It is possible to use mass balance on liquid fuels if renewable molecules are not mixed with fossil molecules and complies with guidelines in appendix 2. This means e.g., that several raw materials such as palm, PFAD or soy cannot physically be included in the production of Ecolabelled fuels.

Biomethane is produced by 100% renewable raw materials (waste and residues) before distributed by existing gas grid where it is mixed with fossil biomethane molecules. Due to the full traceability of raw materials used in production of biomethane, and systems for certified traceability of biomethane distributed through gas grid, it is (when biogas transported through gas grids) allowed to use mass balance/"grön-gas-principen" on biogas. Liquid fuels based on 100% renewable raw materials such as HVO100 or B100 already exist on the market. Therefore, we see no benefit in allowing the use of mass balance on liquid fuels and thus allowing to mix in even small amounts of fossil fuels in the biofuel.

Vestfold og Telemark, Fylkeskommune

Revidering av kravet til andel fornybare råvarer anvendt i produksjonen fra minst 50% til 100% vil øke bærekraften til svanemerkt drivstoff og dermed støtte opp under både fylkeskommunens satsning på grønn vekst der bruk av fornybare ressurser står sentralt og FN's bærekraftsmål nr. 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon.

I høringsdokumentet forslås det et forbud mot bruk av vekster som kan brukes til mat, fôr og primære råvarer («primary feedstocks») i produksjon av gassformige og flytende drivstoff. I praksis vil dette innebære en overgang til å utelukkende anvende biologisk avfall til produksjon av drivstoff, som vil promotere økt bærekraft og dermed fremme sirkulær økonomi som ligger sentralt i fylkeskommunens satsning på et grønt næringsliv samt FN's bærekraftsmål nr. 12. Et forbud mot å bruke vekster som kunne vært brukt til mat eller fôr vil dessuten kunne redusere konkurranse mellom arealbruk til vekster som brukes i produksjon av drivstoff og mat eller fôr. Dette kan øke matsikkerheten og dermed støtte opp under FN's bærekraftsmål nr. 2 – Utrydde sult, der matsikkerhet står sentralt.

I høringsdokumentet forslås det også å videreføre forbudet mot bruk av palme- og soyaolje i produksjon av svanemerkt drivstoff. Dette vil kunne være positivt for

biodiversitet på globalt nivå ettersom råvarene er problematiske med tanke på arealbruk i områder med høyt artsmangfold. Tiltak som kan være positivt for biodiversitet vil støtte opp under FNs bærekraftsmål nr. 15 som blant annet går ut på å stanse tap av artsmangfold.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments and support.

NORCE Klima og Miljø

NORCE høringsuttalelse utfordrer likevel et sentralt premiss i utkastet til nye kriterier: At alt råstoff skal være fornybart evt. biogent. I det følgende vil vi argumentere mot dette premisset:

Vår utfordring (til Svanemerket)

I de neste 20-30 årene (2050+) må bruken av fossile råvarer reduseres dramatisk – både som energikilde, drivstoff, kjemisk byggestein og materiale. Innen energi og hoveddelen av transport kan og må fossilt materiale erstattes med fornybare løsninger. I hovedsak handler dette om elektrifisering eller fornybare «derivater» av elektrisk energi (f.eks. hydrogen, ammoniakk, etc.). Drivstoff til fly vil likevel i lang måtte være basert på hydrokarboner. I tillegg må over 500 mill. tonn (forventet ca. 1000 mill. tonn i 2050) fossilt karbon erstattes med karbon som allerede er i sirkulasjon i biosfæren (IEA Energy Balances report values for non-energy use of fossil feedstock with around 780 Mt C fossil. Of that, 72 % or 560 Mt C fossil is used for chemicals and derived materials (Krtková et al. 2019))

Om vi skal opprettholde forbud mot å benytte vekster som kan benyttes til mat eller fôr og «primary feedstocks» ikke skal brukes til brensel (ref. reviderte kriterier) og samtidig ivareta natur og naturmangfold – **går ikke regnskapet opp.**

- Verden trenger enorme mengder karbon for å opprettholde og videreutvikle et moderne samfunn. Karbon til materialer (kjemikalier, plast, medisiner, etc.) og, i enkelte tilfeller, drivstoff (aviation).
- Verden har ikke «fritt» biogent karbon til å dekke disse essensielle behovene i tillegg til fôr, mat, og biologisk mangfold er ivaretatt.

En **løsning** er å etablere og utvikle en **sirkulær karbonøkonomi** – der tilgjengelig karbon i biosfæren sirkuleres i et, i prinsippet, uendelig kretsløp. Og hvor sirkulering av karbon har et minimalt miljø- og klimafotavtrykk.

Luftfarten – aviation – er en sektor som karakteriseres som hard to abate – dvs. det er /vil være vanskelig å finne erstatning til dagens drivstoff i lang tid – til tross av betydelig økt FoU innen alternative teknologier (el, hydrogen). Det er i tillegg en svært stor utfordring mht. bærekraft å erstatte dagens flåte av 25.000+ sivile passasjerfly.

RefuelEU Aviation (se <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-yoursay/initiatives/12303-Sustainable-aviation-fuels-ReFuelEU-Aviation-en>) er derfor klar på at løsningen for å redusere klimagassutslipp fra luftfarten går gjennom Sustainable Aviation Fuel – SAF (med underkategorier syntetiske drivstoff som e-fuels/PtX, etc.); <https://en.wikipedia.org/wiki/Electrofuel>). I EUs regulatoriske arbeid erkjennes begrensninger i framtidig tilgang til biogent karbon (fra f.eks. hydrotreated vegetable oils (HVO), hydrogenated esters and fatty acids (HEFA),

restråstoff og biprodukt fra landbruk og skogbruk, etc.) som kilde til flydrivstoff. I artikkelen «*Can the European Union's kerosene demand be met by the amount of biomass produced in the EU?*»

(https://renewablecarbon.eu/publications/?search=1&woof_text=kerosene) gjør nova Institute (Köln) en interessant kalkyle som indikerer at mellom 6 og 23 ganger EUs **totale** landbruksareal ville gått med til å dekke behovet for EUs flydrivstoff dersom karbonet skulle være biogent (mais, betes, solsikke eller raps). Og da er ikke behovet til karbon til kjemikalier, materialer, etc. regnet med. Eksempelet illustrerer tydelig at biogene kilder kun er en marginal del av løsningen for en avgrenset sektor som luftfart.

Essensen fra det overstående er at Svanemerket – i sitt arbeid for å utvikle kriterier for bærekraftig brennstoff/drivstoff – må inkludere kategorien resirkulert karbondrivstoff – recycled carbon fuel (RCF).

En forutsetning for å inkludere dette er at drivstoffet – på lik linje med krav til biobaserte brennstoff - imøtekommer kravet til reduserte klimagasser (O8) og øvrige relevante krav. Se forøvrig pågående arbeid (*Commission delegated regulation on establishing a minimum threshold for greenhouse gas emissions savings of recycled carbon fuels and specifying a methodology for assessing greenhouse gas emissions savings from renewable liquid and gaseous transport fuels of non-biological origin and from recycled carbon fuels*).

For SAF basert på bioteknologisk prosessering av resirkulert karbon i form av gassifisert husholdningsavfall (MSW) og lignende fraksjoner som refuse derived fuel, RDF kan det, naturlig nok, være umulig å spore alle kildene (med referanse til kravene O2-O7). For SAF basert på karbonfangst fra luft (direct air capture – DAC), kombinert med lav-karbon hydrogen i en tilsvarende bioprosess, er spørsmålet om sporing av karbonkilde(r) irrelevant.

Krav O9 vil i praksis være irrelevant. Krav O10 – kvalitet – vil, derimot, med overnevnte prosess – imøtekommes med klar margin (SAF produsert via bioteknologisk prosess er uten svovel, nitrogen og aromater og har en forbrenning som resulterer i betydelig lavere dannelse av kondensstriper).

[NORCE arbeider p.t. sammen med Equinor, Greenspot Mongstad, Biofuel Development og Risavika BioPark (konsortium) om å utvikle og tilrettelegge for industriskala (100.000 tonn årlig) produksjon av SAF på Mongstad basert gassifisering av karbonholdig råmateriale (feedstock) bioteknologisk prosessering (bioreaktor) og alkohol til drivstoff (SAF)- konvertering.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments and acknowledge the major challenge aviation faces when it comes to phasing out the use of fossil fuels. Both when it comes to ecolabelling electro fuels (e-kerosene) or advanced biofuels made from fossil-based waste/residues (plastic waste), we see the need for more analysis/legislation/guidelines to be able to point out and label the environmental best fuels. E.g., when to use plastic waste (or with type of waste plastic) for production of new plastic or alternative aviation fuel. We continue to investigate the possibility of involving electro-fuels or recycled carbon fuels in the next review of the product group.

Energigas Sverige

Maximum 5% crops are allowed if they are defined as intermediate crops such as catch crops and cover crops.

Finns ingen anledning att begränsa detta till 5%. Produktion från mellangrödor bör istället uppmuntras då det ökar produktionen utan att ta mark i anspråk, vilket ger mer biogödsel, mer kolinlagring i marken, samtidigt som det inte tar ny mark i anspråk.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. Use of grass silage or energy crops in combination with slurry optimize the production of biogas. From Nordic Ecolabelling's point of view, it is important to focus on feedstocks with do not compete with food or feed crops for land use. The primary function of catch- or cover crops is not food or feed production but can potentially trigger demand for additional land if not grown in between the main crop. However, "grown in between the main crops" is normal practice and the 5% limit is therefore changed to 10% in the criteria.

O3 Trceability and control of vegetable and animal feedstocks

No comments received.

O4 Tree species with restricted use

Upphandlingsmyndigheten

Denna text innehåller en länk som inte fungerar. * The list of restricted tree species is located on the website: <https://www.nordicecolabel.org/declare-items/pulp-and-paper/forestryrequirements/forestryrequiremen>

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. The link is updated:

https://www.nordic-ecolabel.org/globalassets/dokumenter/treelist_v2_2020.xlsx

O5 Wood raw material

No comments received.

O6 Raw materials not allowed to use in Nordic Swan Ecolabelled liquid and gaseous fuels

Suomen Kiertovoima KIVO Ry

Otherwise, there is a lot of good in this proposal. For example, the ban on palm oil absolutely must be in place.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your support.

Upphandlingsmyndigheten

Kravet antyder viss dubbelreglering eftersom första punkten förbjuder användning av livsmedel eller grödor som bas för tillverkning av flytande eller gasformiga drivmedel. Nästa punkt förbjuder användning av palmolja och sojaolja samt deras bi- eller restprodukter som råvaror i tillverkningen. Av den första regleringen framgår vad som förbjuds varför det andra stycket kan utgå. i Många drivmedelskunder och inte minst kommuner har politiska beslut att förbjuda drivmedel som innehåller palmolja huvudsakligen av markanvändningsskäl.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. Palm- and soy oil is correctly considered as food- and feed crops but also explicitly mentioned in another separate requirement (O6) due to clear communication but also to clarify the ban on using by-products, residues and waste fractions from palm and soybean oil industries such as PFAD.

Preem

Tolkar vi forslaget rätt att för HVO100 är det ej tillåtet att massbalansera bort råvaror som PFAD och soja. De vill säga, om HVO100 ska Svanenmärkas måste den vara fysiskt fri från exempelvis ovan råvaror?

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. It is correct that Ecolabelled fuels must be physically free from PFAD or soy.

Regnskogfondet

Regnskogfondet støtter forslaget, og vil særlig understreke viktigheten av strekpunkt 3 og 4 i lista over de viktigste endringene.

- *Forbud mot å benytte vekster som kan benyttes til mat eller fôr som råvarer til flytende og gassformige brensler.*
- *Forbud mot å benytte «primary feedstocks» i produksjonen av gassformige brensler – det skal kun benyttes biogene restprodukter og avfallsprodukter.*

Vekster som kan brukes til mat eller fôr bør primært brukes til dette, ikke til drivstoff. Bruk av disse til drivstoff er med på å øke den globale etterspørselen, noe som både bidrar til økte matvarepriser og forverrer matsikkerheten i verden, og bidrar til økt avskoging særlig når det er snakk om palmeolje og soya.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your support.

Vestfold og Telemark, Fylkeskommune

Forbudet mot bruk av primære råvarer og vekster som kunne vært brukt til mat og fôr i svanemerket drivstoff støtter også opp under den regionale satsningen på økt matjordareal, som er nedfelt i samfunns mål 2 i regional plan for bærekraftig arealplanlegging (RBPA 2019). Matjord er en svært begrenset ressurs i Norge og bør derfor vernes om for å sørge for god matsikkerhet.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your support.

O7 Genetically modified plants

No comments received.

4.3.3 Requirement for greenhouse gas emission savings

O8 Reduction of greenhouse gases

Gasum

It is good that there are different emission criteria for the Nordic countries. As stated in the background document, the national electricity mix factors vary between the countries causing different emissions for similar production system depending on the country. For example, Gasum purchases 100 % renewable electricity to all its sites but is obliged to use national factor in the emission calculations to be in accordance with the RED II calculation rules. Moreover, this applies well to justify the lower criteria for LBG, as the liquefaction of biogas consumes a considerable amount of electricity.

The criteria proposal does not consider a situation where biogas is produced in a Nordic country and then sold in another, i.e. which emission reduction criteria should be applied. The principles mentioned above concerning the emission calculations apply despite the selling location. These favours applying the reduction criteria of the biogas production country. A major part of the emissions over the life cycle is caused by the electricity production needed for the biogas plant, if a relatively high emission factor must be used, such as in Finland.

In general, the stricter emission reduction criteria are reasonable as the fossil reference value was updated in RED II, allowing larger emissions to reach the same reduction percentage. Compared to the RED II criteria, the stricter requirements give more value to the ecolabel when the labelled companies can show that they are doing more than required in the directive. However, tightening the criteria in the future should be considered carefully, taking into account the electricity related calculation rules and the feedstock availability that affects the production efficiency and further the emission intensity.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. The requirements are linked to the production sites in the specific countries. This means that Ecolabelled biogas manufactured in Finland have to comply with the requirement for greenhouse gas reduction for Finland, regardless of where the biogas is sold.

Kosas Gas Sweden

Kosan Gas är en av få distributörer av Bio-LPG på den svenska marknaden och det är därför mycket positivt att ni har uppdaterat så att även Bio-LPG kommer att ingå framöver. Remissen och ändringarna ser bra ut men det finns en detalj som gör att det inte kommer att fungera eller hjälpa företag att bli mer hållbara. Ni har satt en gräns på 90 % reduktion av GWP. Det är eftersträvänsvärt men kommer inte att fungera i praktiken eftersom produkterna produceras och certifieras enligt RED, där kravet är 70 % på existerande produktion och 80 % på ny produktion som kommer on-line.

Det finns en del produkt som produceras som uppnår 90 % och var också den produkt som först kom till marknaden. Tyvärr är råvarorna till denna produkt starkt begränsade och är redan fullt utnyttjade. De produktionsmetoder som kommer att investeras i framöver kommer inte att nå upp till 90%. När det finns utbyggda system för CCU/S vid produktionen kan man återigen komma så lågt men det är

flera år bort. Jag rekommenderar att ni siktar på samma krav som RED om ni vill att Svanen märkningen skall efterfrågas av våra kunder.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. The basic idea behind the Nordic Swan Ecolabel is to reward and push the market in a direction that goes further than the legislation. Reduction of greenhouse gases is very important when it comes to biofuels and therefore, we want to set ambitious yet realistic requirements – this means a requirement for greenhouse gas reduction higher than 80% stated in EU RED.

Finnish Biocycle and Biogas Association

It is important that the figures are in line with the Renewable Energy directive. The figures for Finland are probably at the feasible level (70%), but we see that there can be challenges if the levels are made much higher than what is required by the RED2 and RED3. The RED2 and RED3 requires CO₂ reduction level of 65 % for biomethane plants build up after January 2021. In 2021 several biomethane plant were build in Finland, but we do have also older plants operating.

The CO₂-reduction requirements are one of the most important requirements laid down by the RED2. The requirement of the CO₂-reductions aims for constant improvements, which is good, but at the same time it can become a barrier for existing plants to apply for the Swan label. The CO₂-requirement is not only energy efficient matter of the plant and logistic chain, but also raw material/input purchase agreement issue. Sometimes the purchase agreement are long, which doesn't give much flexibility for a biogas plant to make changes to reduce the total CO₂-emission. The agreement and the whole sustainability performance of the plant is strongly build up based on the requirements given in the RED2 (also RED3 of course), hence it is important that not even a voluntary based instruments differ too much from the RED2.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. The requirement for greenhouse gas reduction is based on national input/data. At the same time Nordic Swan Ecolabelling want to reward and push the market in a direction that goes further than the legislation.

Vestfold og Telemark, Fylkeskommune

Skjerping av reduksjonskravet for utslipp av klimagasser i svanemerket drivstoff fra 70% til 75%, sammenlignet med fossile alternativer vil gi anledning til utslippskutt. Dette kan bidra til å fremme både fylkeskommunens satsning på grønn omstilling og FN's bærekraftsmål nr. 13 – stoppe klimaendringene. En av de regionale strategiene for å nå BKM 13 er å øke miljøvennlig bruk av fornybar bioenergi og teknologi som fører til redusert utslipp fra transport og ikkeveigående mobile maskiner, f.eks. landbruks- og anleggsmaskiner (Regional klimaplan for Telemark). Videre er det vedtatt å arbeide for utslippsfrie byggeplasser, samt å utlyse alle byggekontrakter med krav til fossilfri byggeplass - og tilstrebe utslippsfrie byggeplasser så langt det er mulig.

Selv om reduksjonskravet for klimagassutslipp skjerpes i forslaget til Nordisk Miljømerking, vil det fortsatt være utslipp forbundet med både produksjon, frakt og forbrenning av drivstoffet. Fylkeskommunen arbeider i utgangspunktet for

nullutslipp fra transport men skal være en pådriver for bruk av ny teknologi innen drivstoff.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. It is difficult to completely avoid emissions from combustion engines running on liquid- or gaseous fuels. But Nordic Ecolabelling keep pushing the requirement for reduction of greenhouse gases.

4.3.4 Requirement for the biogas production plant

O9 Control of methane leakage from biogas production plant

Svenskt vatten

Biogasproducerande anläggningar måste regelbundet söka metanläckor och jobba för att åtgärda detta - **Svenskt vatten tillstyrker**

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments.

4.3.5 Requirements for working conditions

O10 Working conditions

Upphandlingsmyndigheten

Upphandlingsmyndigheten välkomnar att krav avseende arbetsvillkor omfattas av kriterierna. Kravet är dock begränsat till att endast avse de värsta formerna av barnarbete enligt barnkonventionens artikel 32, samt FN:s deklaration om ursprungsfolkens rättigheter. Upphandlingsmyndigheten undrar varför denna avgränsning har gjorts och efterfrågar exempelvis en hänvisning till ILO:s kärnkonventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet.

Upphandlingsmyndigheten vill uppmärksamma Nordisk Miljömärkning om att det pågår ett arbete med att revidera myndighetens kontraktsvillkor och vägledning för hållbara leveranskedjor, KravID 11239. I detta arbete kommer sakfrågorna att definieras i en bilaga för att tydliggöra vad leverantören åtar sig att följa gällande mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter, miljöskydd och affärsetik i leveranskedjan, i stället för att hänvisa till en konvention eller liknande. Arbetet beräknas vara klart i november 2022.

Nordisk Miljömärkning kan överväga att tydliggöra vad som gäller kring arbetares rättigheter inom ramen för kriterierna för gasformiga och flytande bränslen på liknande sätt. Nordisk miljömärkning kan även överväga att inkludera villkor på att licenstagaren ska ha en process för tillbörlig aktsamhet i enlighet med internationella riktlinjer som FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s vägledning om tillbörlig aktsamhet för att säkerställa att kravet på arbetsrättsliga förhållanden uppfylls.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. The requirement is also referring to UN's Global Compact which comprises 10 principles of which several deal with labor rights.

4.3.6 Quality requirements for liquid and gaseous fuels

O11 Quality specifications for liquid and gaseous fuels

Finnish Biocycle and Biogas Association

Please specify (in yellow) that they need to be biomethane specific quality requirements.

Text from O11: Biogas for transport/heating/industrial use distributed on existing gas networks must be upgraded and meet the quality criteria of the national inspection authority **for the gas grid**, or the equivalent quality requirements from the body responsible for operating the natural gas grid system.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments – the requirement has been adjusted.

4.3.7 Licence maintenance

No comments received.

4.3.8 Appendix

Finnish Biocycle and Biogas Association

Appendix 1: What is this Annex? This document doesn't have it.

Comments from Nordic Ecolabelling

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments. Appendix 1 holds guidelines for use of mass balance.

5 Discussions and conclusions from the draft consultation

Several consultation comments have been received to the proposed draft proposal criteria for liquid and gaseous fuels, generation 4. The comments concentrate on the proposed new and adjusted requirements. Nordic Ecolabelling is grateful for all-round responses.

The main comments apply to the following sections and requirements:

O2 material composition has changed the limit for use of intermediate crops in gaseous fuels from maximum 5% to 10%. The requirement for traceability and use of mass balance for both biomethane and bio-LPG has been clarified in both O2 and appendix 1.

Product definition - several comments want the criteria to include electro fuels such as hydrogen and ammonia but also the possibility to use recycled carbon atoms from fossil waste fraction such as plastic and chemicals etc. We still see the need for more analysis/legislation/guidelines before we can point out and label the environmental best electro fuels. We continue to investigate the possibility of involving electro-fuels or recycled carbon fuels in the next review of the product group.

Table 5: Overview of changes done in the generation 4 of criteria for liquid and gaseous fuels, based on received consultation responses in the final draft process.

Requirement	Consultation comments	Change in the requirements after the consultation
O2	Unclear requirement regarding traceability for biomethan distributed through gas grid and calculation for Bio-LPG. The 5% limit for allowed intermediate crops such as catch crops and cover crops should be removed.	The requirement + appendix 1 has been clarified for both biomethan and Bio-LPG The 5% limit has been changed to 10%.
Appendix 1	Unclear guidelines for use of mass balance regarding Bio-LPG	Description of rolls for use of mass-balance regarding Bio-LPG.