

Miljö- och energidepartementet  
Rättssekretariatet  
Departementssekreterare  
Pia-Maria Lindroos

## **Yttrande om Miljö- och energidepartementets PM "Minskad klimatpåverkan från drivmedel" (M2017/00092/R)**

BIL Sweden har getts möjlighet att till Miljö- och energidepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda PM.

Miljö- och energidepartementet har skickat sitt förslag till ändring i drivmedelslagen på remiss.

Bakgrunden är att det i bränslekvalitetsdirektivet (98/70/EG) finns krav på att drivmedelsleverantörerna minskar sina utsläpp av fossila växthusgaser med 6 % senast den 31 december 2020 (infört genom 2009/30/EU). Det kan ske främst genom inblandning av biodrivmedel.

Den föreslagna förändringen i drivmedelslagen baserar sig på tilläggsdirektivet 2015/652/EU och direktiv 2015/1513/EU (ILUC-direktivet). Det gäller rapportering samt fastställande av rapporteringskrav.

Vidare införs en förseningsavgift vid för sen rapportering samt en utsläppsavgift på 7 kronor per kilo koldioxid för utsläpp av fossila växthusgaser som överstiger 94 % av de totala utsläppen.

Förslaget innebär i praktiken att man inför en typ av reduktionsplikt innan regeringskansliet har presenterat sitt förslag på system för reduktionsplikt/kvotplikt med nivåer och avgifter som väntas komma när som helst.

BIL's synpunkter på förslaget:

- BIL Sweden tillstyrker inte detta förslag till reduktionsplikt utan föreslår att arbetet istället koordineras med det förslag till reduktionsplikt som regeringskansliet förbereder. Sverige har redan uppnått målet på 6% växthusgasreduktion (som förvisso gäller drivmedelsleverantör och ej medlemsstat) tack vare den höga biodrivmedelsandel vi har i Sverige. Under 2015 var andelen förnybara drivmedel inom transportsektorn 14,9% på energibasis (ca 23 % enligt förnybarhetsdirektivet, 2009/28/EU).

- Det kommande reduktionspliktsförslaget (alt. kvotpliktsavgift) bör istället presenteras så snart som möjligt och utformas så att även kraven i bränslekvalitetsdirektivet uppfylls.
- Det finns en stor risk att detta förslag innebär att vi får dubbla avgifter, dubbel rapportering och fördubblad administration.
- Det saknas konsekvensanalyser gällande nivå på sanktionsavgiften. Den bör istället utformas som en reduktionspliktsavgift (alt. kvotpliktsavgift) och nivån måste sättas utifrån vedertagna principer för värdering av koldioxidutsläpp. Den föreslagna nivån 7 kr per kilo är alldeles för hög ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Jämför med koldioxidskatten för drivmedel som är 1,13 kr per kilo idag.
- Vi är dessutom förvånade att det inte skett något samråd med inblandade aktörer i denna fråga innan detta förslag skickades ut på remiss. Dessutom är remisstiden (14 dagar) för kort.

BIL Sweden är måna om att långsiktiga och teknikneutrala styrmedel tas fram för att säkerställa att vi når visionen om en fossilfri transportsektor och deltar därför gärna aktivt i det fortsatta arbetet att utforma system som främjar ökad andel biodrivmedel.

Stockholm den 31 januari 2017

BIL Sweden

Anders Norén  
Miljö och teknik