

Document owner:  
Jesper Kansbod

Version:  
Final

Date:  
2017-04-20



Stockholm 2017-04-20

Miljö- och Energidepartementet  
[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)  
[christina.nordenbladh@regeringskansliet.se](mailto:christina.nordenbladh@regeringskansliet.se)  
[m.remiss-energi@regeringskansliet.se](mailto:m.remiss-energi@regeringskansliet.se)

# Genomförande av ILUC-direktivet (M2017/00720/R)

*OKQ8 Scandinavia (OKQ8) är ett av Sveriges största drivmedelsföretag. Vi har ingen egen produktion utan köper in och distribuerar både traditionella och förnybara drivmedel. OKQ8 har en dryg fjärdedel av bensenmarknaden och tillhandahåller ett omfattande utbud av alternativa bränslen som t.ex. HVO och fordonsgas liksom laddare för elfordon.*

*Vi är en möjliggörare för folk i rörelse och arbetar proaktivt med nya hållbara lösningar. OKQ8 har i Sverige ett stationsnätverk med ca 700 stationer och erbjuder ett komplett produkt-och tjänsteutbud för bilen och bilisten. Vi driver och marknadsför även International Diesel Service (IDS), vilket är ett ledande europeiskt koncept speciellt utvecklat för att möta den kommersiella trafikens behov. Utöver drivmedel har OKQ8 även ett brett utbud av produkter och tjänster såsom eldningsolja, smörjmedel och bränsle för kunder inom jordbruk, transportindustrin, sjöfart och verkstäder. Vi erbjuder även villavärme, försäkringar och el till privatpersoner.*

*OKQ8 sysselsätter över 2 000 personer i Sverige. OKQ8 ägs till hälften av OK Ekonomisk förening och till hälften av Kuwait Petroleum International.*

## **OKQ8:s synpunkter på förslaget**

OKQ8 ställer sig till fullo bakom det remissyttrande som ingivits av vår branschorganisation Svenska Petroleum & Biodrivmedelsinstitutet (SPBI) med anledning av promemorian *Genomförande av ILUC-direktivet (M2017/00720/R)*. Vi vill dock komplettera, och understryka delar i, SPBI:s yttrande enligt nedan.

OKQ8 välkomnar i huvudsak regeringens förslag till genomförandet av ändringar i direktivet om förnybar energi – ILUC.

Då förslagen i promemorian har en mycket tydlig koppling till möjligheten för oss som drivmedelsdistributör att uppfylla den av regeringen nyligen föreslagna reduktionsplikten för att minska växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle vill vi gällande promemorians avsnitt om definitioner av

avfall och restprodukt (avsnitt 7 i promemorian) samt konsekvenser för företag och näringsliv (avsnitt 12) framföra följande:

**Det måste senast 9 månader innan reglerna gällande reduktionsplikt träder i kraft finnas en klarhet och tydlighet i utformning och tolkning av definitionen av råvara, avfall respektive restprodukt. Det innebär att om förslagen till ändring i lagen om hållbarhetskriterier föreslås träda i kraft senast den 1 januari 2018, bör inte den föreslagna lagen om reduktionsplikt träda i kraft den 1 juli 2018.**

**OKQ8 vill även framhålla vikten av att en tillräcklig framförhållning säkerställs för branschen för det fall regeringen eller en myndighet meddelar nya föreskrifter kring vilka ämnen som ska anses utgöra en restprodukt (jfr förslag till ny paragraf 3a).**

Skälen härför är kortfattat:

- Klassificeringen av råvaror till hållbara biodrivmedel är grundläggande för att vi som drivmedelsdistributör ska kunna leverera garanterat hållbara låginblandande och höginblandande biodrivmedel till marknaden. En snabb ändring i klassificering och ståndpunkt från myndigheternas sida kan få allvarliga konsekvenser för vår verksamhet och möjligheten att bland annat uppfylla och upprätthålla det beredskapslager som åläggs oss som drivmedelsdistributör (försörjningstrygghet). Det är därför det krävs en tillräcklig framförhållning från lagstiftarens sida så att vi som marknadsaktör får tillräcklig framförhållning i inköp och kan omsätta våra lager. En tillräcklig framförhållning är minst 9 månader.
- Vidare så gäller att om förutsättningarna gällande vilka råvaror som är aktuella att använda för HVO förändras kraftig från dagens situation, så förändras även möjligheterna att uppfylla den nya föreslagna reduktionsplikten. Här ser vi att den stora ändringen som kan tänkas ske ligger inom klassningen av restprodukt och bioprodukter och att förändrade krav på spårbarhet i leveranskedjan på kort sikt kan ge upphov till produktbrist. Ändras klassningarna med för kort framförhållning så bedömer vi att vi inte kommer kunna upphandla och omsätta förnybara drivmedel i den omfattning som kommer att krävas för att uppfylla de nya kraven i reduktionsplikten.
- Utan erforderlig framförhållning så finns det således en risk att marknaden inte får tillgång till de volymer som krävs för att säkerställa transportsektorns behov av förnybara drivmedel för att uppfylla reduktionsplikten och att det i reduktionsplikten sätts ouppnåeliga pliktnivåer. Detta får då till följd att kostnaderna för då främst diesel kommer att öka med den i reduktionsplikten föreslagna straffavgiften. Detta utan att den önskade politiska målsättningen med minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn nås.

Stockholm den 20 april

  
Andréa Haag, Director OK-Q8 AB