

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Dnr: M2017/00092/R

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet

103 33 Stockholm

m.registrator@regeringskansliet.se
pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se

Stockholm den 1 februari 2017

Remissvar gällande Promemoria – minskad klimatpåverkan av drivmedel

Energigas Sverige, som är branschorganisation för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Miljö- och energidepartementet remiss den 18 januari 2017.

Energigas Sverige är generellt positiv till de ändringar som föreslås och att lagkonstruktionen med utökat bemyndigande nu möjliggör tydliga föreskrifter. Det blir främst i kommande föreskrifter som detaljerna och eventuella tolkningar tydliggörs. De kommande föreskrifterna blir därför avgörande för hur företagen kommer att påverkas av bestämmelserna.

Det är viktigt att det i underliggande författningar blir tydligt vilka volymer som ska rapporteras och som omfattas av 6-procentkravet samt hur utsläppsminskningen och utsläppsavgiften ska beräknas. Vi förutsätter att ytterligare föreskrifter om vad drivmedelsleverantörerna ska rapportera utformas i samråd med branschens aktörer. Det är viktigt att rapporteringen utformas så att dubbelräkning av förnybara volymer drivmedel undviks, vilket kan ske om samma drivmedel rapporteras i flera led av leverantörskedjan.

I övrigt önskar vi framföra följande synpunkter på förslagen i kapitel 5.6, 6.1 samt 6.2:

Kapitel 5.6 Utsläppsavgift

Energigas Sverige välkomnar utsläppsavgiften och ser gärna att avgiften är så hög att den endast tillämpas i nödfall. Ekonomiskt ska det vara betydligt attraktivare för företagen att uppfylla kravet på minskade utsläpp än att betala utsläppsavgiften. Samma princip bör gälla även för kommande reduktionsplikt.

Utsläppsavgiften bör beräknas utifrån den största merkostnad som kan bli för en utsläppsminskning när ett kommersiellt tillgängligt biodrivmedel ersätter bensin eller diesel. Kostnaden för den utsläppsminskningen bör vara utgångspunkt och utsläppsavgiften bör sättas något högre för att skapa drivkraft. Uppgift om merkostnad i förhållande till bensin och diesel kan hämtas från Energimyndighetens övervakningsrapporter.

Det stora mervärdet av att Sverige nyttjar inhemska resurser och bygger upp en robust inhemsk biodrivmedelsförsörjning – och därmed möjliggör en ny industrigren och exportmarknad för Sverige – behöver värderas i sammanhanget. Därför är det viktigt att utsläppsavgiften sätts på en sådan nivå att företagen väljer att tillhandahålla inhemskt producerade biodrivmedel hellre än att betala avgiften. Utsläppsavgiften bör alltså inte sättas i relation till merkostnaden för utsläppsreduktion med importerade biodrivmedel som i vissa fall eventuellt kan vara billigare (ofta med sämre klimatprestanda) men inte bidrar till nämnda mervärden.

Kapitel 6.1 Kvalitetsrapport och utsläppsrapport

Det bör tydliggöras att drivmedelsleverantörer som inte levererar bensin och diesel, såsom fordonsgasleverantörer, inte ska behöva lämna in en kvalitetsrapport, för att minska den administrativa bördan.

Kapitel 6.2 Biodrivmedel för luftfart får räknas som en åtgärd

Om användning av biodrivmedel i luftfart ska räknas som en åtgärd bör även användning av biodrivmedel i sjöfart räknas som en åtgärd. Sjöfarten står inför samma stora utmaning som luftfarten att minska växthusgasutsläppen. På samma sätt som det behövs stimulans inom luftfarten behövs stimulans för sjöfartens omställning. Sjöfartens konkurrenssituation på en global marknad gör det svårt att genomföra omställningen med nationella skatter och avgifter, d.v.s. problematiken är till stora delar densamma som för luftfarten. Därför vore det rimligt att de biodrivmedelsåtgärder som används i sjöfarten också får räknas som en åtgärd i drivmedelslagen.

Med vänliga hälsningar,



Ellenor Grundfelt
Chef Analys och marknad