

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 STOCKHOLM

Remissvar
M2017/00092/R
1 februari 2017

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
Departementssekreterare
Pia-Maria Lindroos

Skickat till:
m.registrator@regeringskansliet.se
pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se

Promemoria – Minskad klimatpåverkan av drivmedel: Gröna Bilisters remissvar

För ett par år sedan presenterade EU till slut mer detaljerade beräkningsmetoder för genomförandet av målet i bränslekvalitetsdirektivet att minska drivmedlens klimatpåverkan med 6 procent till 2020 jämfört med 2010 års nivå.

Det är glädjande att regeringen nu vill implementera dessa direktiv i drivmedelslagen och drivmedelsfördordningen. För att få tydliga spelregler är det också bra att reglerna för bolagens rapportering uppdateras och förtydligas, och att sanktionsmöjligheter införs om reglerna inte efterlevs, eller om det lagstadgade målet inte nås.

Gröna Bilister stöder förslaget att låta drivmedelsbolagen räkna användning av biodrivmedel till flyg som en åtgärd för att minska klimatpåverkan. Omställningen till förnybar energi inom flyget har halkat efter omställningsarbetet i andra trafikslag, och det är därför bra att denna fråga lyfts på detta sätt, även om det kanske inte får någon större praktisk betydelse.

Den föreslagna avgiften på 7 kr per kilo koldioxidekvivalenter som drivmedelsbolagen måste betala om målet inte nås är rimlig. Den är kännbar om bolagen inte gör något alls för att uppnå målet, vilket sänder en signal om målets allvar. Men avgiften kommer förmodligen att vara av akademiskt intresse eftersom de flesta större drivmedelsbolag redan uppnått målet, enligt Energimyndighetens bedömning i rapporten "Drivmedel och biobränslen 2015".

Gröna Bilister har inga allvarigare kritiska synpunkter mot de föreslagna skrivelserna i drivmedelslagen och drivmedelsfördordningen. Det är dock av vikt att ett par frågetecken rätas ut.

Huvudsakliga synpunkter

I promemorian nämns att ILUC-direktivet (EU) 2015/1513 ger medlemsstaterna möjlighet att sätta en gräns för det största bidrag från biodrivmedel som tillåts för att uppfylla målet om minskad klimatpåverkan. Denna möjlighet nämns sedan inte i de föreslagna skrivningarna i drivmedelslagen eller drivmedelsförordningen. Detta tolkar Gröna Bilister som att Sverige inte har för avsikt att införa en sådan övre gräns. Det är dock av största vikt att klargöra spelreglerna i omställningsarbetet mot fossilfrihet. Därför menar Gröna Bilister att det bör uttryckas explicit i lagtext eller förordning att klimatmålet kan uppnås helt eller delvis genom ökad användning av biodrivmedel. Bara då kan drivmedelsbolagen känna sig trygga och vågar göra långsiktiga, strategiska satsningar.

Promemorian nämner att metoder för att beräkna elens klimatpåverkan anges i bilaga I till tilläggsdirektivet (EU) 2015/652 till bränslekvalitetsdirektivet. Utöver detta nämns ingenting i promemorian om hur försäljning av el kan användas av drivmedelsbolagen som ett sätt att minska klimatpåverkan. Detta måste preciseras, eftersom metoderna som anges i bilaga I till tilläggsdirektivet är diffust beskrivna, och eftersom el kommer att få allt större betydelse som drivmedel.

I bilaga 1 till (EU) 2015/652 anges att "För energileverantörers rapportering av el som förbrukats av eldrivna fordon och motorcyklar bör medlemsstaterna beräkna nationella genomsnittliga normalvärden för hela livscykeln i enlighet med lämpliga internationella standarder". Detta kan ge intryck av att svensk produktionsmix av el ska användas som underlag, trots att vi har en gemensam nordisk elmarknad. Energimyndigheten skriver i rapporten "Drivmedel och biobränslen 2015" att metoderna för beräkning av elens klimatpåverkan kommer att vidareutvecklas i kommande bestämmelser. Det är viktigt att detta verkligen görs, att det inte faller mellan stolarna. I den nämnda rapporten från Energimyndigheten används ett schablonvärde på elens klimatpåverkan i Tabell 6 och 7 som är konstant över tid och vars ursprung är oklart.

Gröna Bilister föreslår att elens klimatpåverkan beräknas på samma sätt som i elhandelsbolagens redovisning av klimatpåverkan till konsumenterna enligt Energimarknadsinspektionens föreskrifter. Då redovisas el på samma sätt oavsett hur den används, oavsett om det är som drivmedel, för att värma upp hus, eller i något annat syfte. Detta skulle innebära att elens klimatpåverkan motsvarar nordisk residualmix om drivmedelsbolagen inte kan uppvisa ursprungsgarantier. Egenskaperna hos denna residualmix beräknas årligen av RE-DISS, den europeiska samarbetsorganisationen kring ursprungsmärkning av el.

Övriga synpunkter

Lägsta standard för fossila drivmedels klimatpåverkan anges till 94,1 g CO₂ekv/MJ i tilläggsdirektivet (EU) 2015/652 till bränslekvalitetsdirektivet. Detta utgör den baslinje för år 2010 som används för att beräkna drivmedelsbolagen utsläppsminskning, och för att avgöra om de når målet för år 2020. Eftersom denna siffra är så grundläggande anser Gröna Bilister att den bör skrivas in i drivmedelslagen eller i drivmedelsförordningen.

Regeringen argumenterar för att den istället bör anges på lägre nivå i Energimyndigheternas föreskrifter, med motiveringen att den kan komma att ändras före år 2020. Detta är dock mindre troligt med tanke på att den skrivits in i bränslekvalitetsdirektivet. Det vore dessutom olyckligt med tanke på behovet av långsiktiga, tydliga spelregler i omställningsarbetet. Det skulle skapa stor osäkerhet hos bolagen om staten antyder att spelreglerna kan komma att ändras under spelets gång.

Avgiften som drivmedelsbolagen måste betala om de inte lämnar in sin rapportering i tid föreslås vara 1 000 kr. Detta är en mycket låg avgift som ungefär motsvarar vad man som privatperson måste betala om man glömmer köpa biljett till lokaltåget. Gröna Bilister föreslår en betydligt högre avgift på några tiotals tusen kronor. Eftersom synnerliga skäl för försenad rapportinlämning godtas utgör en sådan högre avgift ingen risk för bolag som har goda avsikter att rapportera enligt regelverket. Och bara med en högre avgift förmår man sända en tydlig signal till de bolag som mot förmodan inte har goda avsikter.

Eftersom drivmedlens klimatpåverkan beräknas i livscykelperspektiv (well-to-wheels) bör alla utsläpp uttryckas som viktenhet koldioxidekvivalenter snarare än som viktenhet koldioxid. I den föreslagna 27 § i drivmedelslagen bör det därför stå: *Den som bryter mot 21 § ska betala en avgift till staten med 7 kronor per kilo koldioxidekvivalenter som överstiger den utsläppsmängd som skulle ha nåtts senast under 2020.*

För Gröna Bilister

Per Östborn

Per.ostborn@gronabilister.se

0738-196154