

# Minskad klimatpåverkan från drivmedel

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Promemorians huvudsakliga innehåll .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Författningsförslag .....</b>	<b>5</b>
2.1	Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319) .....	5
2.2	Förslag till förordning om ändring i drivmedelsförordningen (2011:346).....	11
<b>3</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Reglering nationellt och i EU .....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Ändringarna i drivmedelslagen .....</b>	<b>17</b>
5.1	Rapportering.....	17
5.2	Beräkning av lägsta standard.....	18
5.3	Samrapportering .....	19
5.4	Bemyndigande .....	19
5.5	Förseningsavgift .....	20
5.6	Utsläppsavgift.....	21
5.7	Prövning och indrivning av avgifter .....	22
<b>6</b>	<b>Ändringar i drivmedelsförordningen .....</b>	<b>23</b>
6.1	Kvalitetsrapport och utsläppsrapport.....	23
6.2	Biodrivmedel för luftfart får räknas som en åtgärd .....	24

6.3	Bemyndigande om rapportering .....	25
6.4	Tillsyn .....	25
<b>7</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>26</b>
<b>8</b>	<b>Konsekvenser.....</b>	<b>27</b>
<b>9</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>30</b>

# 1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i drivmedelslagen (2011:319) och i drivmedelsförordningen (2011:349). Ändringarna innebär att kravet på drivmedelsleverantörer att minska sina utsläpp med 6 procent senast den 31 december 2020 preciseras genom att det fastställs gentemot vilka utsläpp detta krav ska jämföras. Tillsynsmyndigheten föreslås dessutom få ta ut en sanktionsavgift om en drivmedelsleverantör inte minskar sina utsläpp i enlighet med detta krav.

Vidare införs en möjlighet att räkna användning av biodrivmedel till flyg som en åtgärd för att minska utsläppen och det klargörs att en grupp drivmedelsleverantörer som väljer att vidta åtgärder för att minska utsläppen tillsammans ska betraktas som en leverantör.

Därutöver utökas rapporteringsskyldigheten och tillsynsmyndigheten föreslås få ett utvidgat bemyndigande rörande rapporteringsskyldighet samt i förhållande till kravet på drivmedelsleverantörerna att minska sina utsläpp till 2020. Det föreslås också att en förseningsavgift införs för uppgifter som inte lämnats i rätt tid.

Ändringarna föreslås för att det svenska regelverket ska överensstamma med ny EU-lagstiftning som fastställer beräkningsmetoder och rapporteringskrav i förhållande till bränsledirektivet.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2017.

## 2 Författningsförslag

### 2.1 Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om drivmedelslagen (2011:319)

*dels* att nuvarande 25–27 §§ ska betecknas 31–33 §§,

*dels* att 19, 20, 21 och 22 §§ och rubrikerna närmast före 19 och 20 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att rubrikerna närmast före 25 och 27 §§ ska sättas närmast före 31 respektive 33 §§,

*dels* att det ska införas sex nya paragrafer, 25–30 §§, och närmast före nya 25, 27 och 29 §§ tre nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Rapportering om kvaliteten på bensin och dieselbränslen*

*Kvalitetsrapport*

#### 19 §

En drivmedelsleverantör ska en gång per år till den myndighet som regeringen bestämmer rapportera om sålda kvaliteter och mängder.

En drivmedelsleverantör ska en gång per år till den myndighet som regeringen bestämmer rapportera om sålda kvaliteter och mängder *bensin och dieselbränslen (kvalitetsrapport)*.

---

<sup>1</sup> Se Rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och direktiv 2015/1513 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

20 §

En drivmedelsleverantör ska i en rapport till den myndighet som regeringen bestämmer en gång per år lämna uppgifter om

1. den totala volymen levererade drivmedel,
2. drivmedlens ursprung, och
3. utsläppen av växthusgaser som drivmedlen vid transport, distribution, bearbetning, förbränning eller annars ger upphov till eller som uppkommit under hela den process varigenom drivmedlen har framställts, såsom vid extraktion, odling och ändrad markanvändning.

En drivmedelsleverantör ska i en rapport till den myndighet som regeringen bestämmer en gång per år lämna uppgifter om *de levererade drivmedlens typ, volym, energimängd, innehåll, ursprung och miljöpåverkan genom utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln (utsläppsrapport).*

21 §

En drivmedelsleverantör ska vidta åtgärder för att de *växthusgasutsläpp* som avses i 20 § *minskar* och senast år 2020 *uppgår* till högst 94 procent av utsläppen från fossila bränslen under år 2010.

En drivmedelsleverantör ska vidta åtgärder för att de *utsläpp av växthusgaser* som avses i 20 § *ska minska* och senast år 2020 *uppgå* till högst 94 procent av utsläppen från fossila bränslen *per energienhet* under år 2010.

*Drivmedelsleverantören får tillgodoräkna sig åtgärder som vidtas i samarbete med andra drivmedelsleverantörer, om samarbetet redovisas i utsläppsrapporten.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet för den som tillhandahåller en bensin eller ett dieselbränsle att informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel som bensinen eller dieselbränslet har, om metalltillsatser i drivmedlet och om lämplig användning av olika bränsleblandningar,

2. skyldigheten enligt 17 § att se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i den paragrafen,

3. skyldighet för den som ska informera om ett felaktigt drivmedel enligt 18 § att betala kostnaderna för att en myndighet informerar i leverantörens ställe,

4. märkning, utformning, provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning,

5. undantag från kraven i 6 § för bensin som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg,

2. märkning, utformning, provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning,

3. undantag från kraven i 6 § för bensin som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg,

4. sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans,

5. skyldigheten enligt 17 § att se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i den paragrafen,

6. skyldighet för den som ska informera om ett felaktigt driv-

---

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:536.

6. rapportering enligt 19 och 20 §§ och undantag från rapporteringskyldighet,

7. åtgärder som ska vidtas enligt 21 §,

8. sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans, och

9. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

medel enligt 18 § att betala kostnaderna för att en myndighet informerar i leverantörens ställe,

7. rapporteringen enligt 19 och 20 §§ och undantag från rapporteringskyldigheten,

8. åtgärder som ska vidtas för eller får tillgodoräknas som minskning av utsläpp enligt 21 § och hur minskningen ska beräknas, och

### *Förseningsavgift*

#### *25 §*

*En drivmedelsleverantör som inte har lämnat utsläppsrapport i rätt tid, ska betala en förseningsavgift med 1 000 kronor till staten.*

#### *26 §*

*Förseningsavgiften ska efterges, om*

*1. underlåtenheten att lämna uppgifter i rätt tid är ursäktlig med hänsyn till omständigheter som den rapporteringskyldige inte har kunnat råda över, eller*



2. det är uppenbart oskäligt att ta ut den.

### **Utsläppsavgift**

#### **27 §**

Den som bryter mot 21 § ska betala en avgift till staten med 7 kronor per kilo koldioxid som överstiger den utsläppsmängd som skulle ha nåtts senast under 2020.

Drivmedelsleverantörer som har redovisat gemensamma åtgärder ska svara solidariskt för avgiftens betalning.

#### **28 §**

Utsläppsavgiften får sättas ned eller efterges, om det finns synnerliga skäl.

### **Prövning och indrivning av avgifter**

#### **29 §**

Tillsynsmyndigheten prövar frågor om förseningsavgift och utsläppsavgift.

#### **30 §**

Om en förseningsavgift eller utsläppsavgift inte har betalats efter betalningsuppsmaning, ska avgiften lämnas för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid

*indrönning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2017.

## 2.2 Förslag till förordning om ändring i drivmedelsförordningen (2011:346)

Härigenom föreskrivs att 1, 10, 11, 13 och 14 §§ och rubrikerna närmast före 7 och 9 §§ ska ha följande lydelse i fråga om drivmedelsförordningen (2011:346).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>3</sup>

Denna förordning är meddelad med stöd av

– 22 § drivmedelslagen (2011:319) i fråga om 5–6 a och 10 §§, 12 § 1–3, 5 och 6 samt 13 §, och

– 22 § drivmedelslagen (2011:319) i fråga om 5–6 a, 10, 11 och 11 a §§, 12 § 1–3, 5 och 6 samt 13 §, och

– 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

Ytterligare bestämmelser om bränslen finns i svavelförordningen (2014:509).

*Rapportering om kvaliteten på bensin och dieselbränslen*

*Kvalitetsrapport*

### 7 §

En drivmedelsleverantörs rapportering om sålda kvaliteter och mängder enligt 19 § drivmedelslagen (2011:319) ska göras till Transportstyrelsen.

En drivmedelsleverantör ska enligt 19 § drivmedelslagen (2011:319) lämna en kvalitetsrapport till Transportstyrelsen.

---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:538.

*Rapportering om utsläpp av växthusgaser*

*Utsläppsrapport*

9 §

En drivmedelsleverantörs rapportering om utsläpp av växthusgaser enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319) ska göras till Statens energimyndighet.

En drivmedelsleverantör ska enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319) lämna en utsläppsrapport som ska avse ett kalenderår till Statens energimyndighet senast den 1 april året efter kalenderåret.

10 §

I den rapportering som avses i 9 § ska drivmedelsleverantören redogöra för vilka åtgärder som leverantören har vidtagit eller avser att vidta för att uppfylla kravet i 21 § drivmedelslagen (2011:319). Om åtgärder har vidtagits eller avses att vidtas tillsammans med andra leverantörer, ska detta framgå av rapporteringen.

I en utsläppsrapport enligt 9 § ska drivmedelsleverantören redogöra för vilka åtgärder som leverantören har vidtagit eller avser att vidta för att uppfylla kravet i 21 § drivmedelslagen (2011:319).

11 §

Användning av biodrivmedel får anses som en åtgärd för uppfyllande av kravet i 21 § drivmedelslagen (2011:319) endast om biodrivmedlet uppfyller de kriterier för hållbarhet som följer av lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Användning av *biodrivmedel för luftfart eller andra* biodrivmedel får anses som en åtgärd för uppfyllande av kravet i 21 § drivmedelslagen (2011:319) endast om  
a) biodrivmedlet uppfyller de kriterier för hållbarhet som följer av lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, och

*b) den mängd biodrivmedel som omfattas av åtgärden ingår i utsläppsrapportens redovisning av den totala volymen levererade drivmedel.*

### 13 §

Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om

1. *hur* rapportering enligt 1. rapportering enligt 20 § 20 § drivmedelslagen (2011:319) drivmedelslagen (2011:319) och ska ske och om undantag från om undantag från rapporteringsskyldigheten, och ringsskyldigheten, och

2. hur minskning av växthusgasutsläpp enligt 21 § drivmedelslagen ska beräknas.

### 14 §

Tillsynen över att drivmedelslagen (2011:319), denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen följs ska utövas av

1. Statens energimyndighet i fråga om 9 § och föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 §, och

1. Statens energimyndighet i fråga om 21 § *drivmedelslagen* (2011:319), 9 § *denna förordning* och föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § *denna förordning*, och

2. Transportstyrelsen i övrigt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2017.

### 3 Bakgrund

Det ställs krav på kvaliteter för olika typer av drivmedel i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, nedan bränslekvalitetsdirektivet. Krav ställs i direktivet också på att drivmedelsleverantörer ska minska utsläppen från drivmedel som de levererar med 6 procent till 2020.

År 2015 beslutade EU om ett tilläggsdirektiv till bränslekvalitetsdirektivet. Beräkningsmetoder och rapporteringskrav fastställs i förhållande till bränslekvalitetsdirektivet i rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen, nedan tilläggsdirektivet. De ändringar som föreslås i tilläggsdirektivet ska genomföras i de nationella lagstiftningarna senast den 21 april 2017. Ytterligare ändringar i bränslekvalitetsdirektivet beslutades 2015 genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, nedan ILUC-direktivet. De ändringar som föreslås i ILUC-direktivet ska genomföras i de nationella lagstiftningarna senast den 10 september 2017.

I denna promemoria lämnas förslag till hur ändringarna i bränslekvalitetsdirektivet bör genomföras i svensk rätt. Det föreslås också en ny utsläppsavgift och en förseningsavgift. Vidare lämnas förslag till ändring av tillsynsmyndigheternas ansvar.

## 4 Reglering nationellt och i EU

### **Gällande reglering i svensk rätt**

I drivmedelslagen (2011:319) finns det bestämmelser om drivmedel. Syftet med bestämmelserna är att förebygga att bränslen avsedda för motordrift skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön. Lagen innehåller därför bestämmelser om bränslens kvaliteter men också krav på rapportering av utsläpp och krav på drivmedelsleverantörer att minska utsläppen av de drivmedel som de tillhandahåller. Vidare finns bestämmelser om straffansvar och tillsyn. Ytterligare bestämmelser finns i drivmedelsförordningen (2011:346).

### **Ändringar i EU-regleringen**

#### **Direktiv (EU) 2015/652 (tilläggsdirektivet)**

Rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen fastställer regler om beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med bränslekvalitetsdirektivet.

Tilläggsdirektivets syfte och tillämpningsområde kan utläsas av artikel 1. Artikel 2 innehåller definitioner utöver de som finns i bränslekvalitetsdirektivet. I artikel 3 finns en bestämmelse om metod för att beräkna växthusgasintensiteten för levererade bränslen och energi som inte är biodrivmedel och leverantörernas rapportering. Vidare framgår av artikel 4 hur lägsta standard för fossila bränslen beräknas och minskning av växthusgasintensiteten. Den rapportering som medlemsstaternas ska göra finns i artikel 5 och bestämmelser om sanktioner finns i artikel 6. Tidpunkten för när

relevanta lagar och andra författningar ska träda ikraft finns i artikel 7. Slutligen anges i bilaga I vilken metod som ska användas för bräkning av växthusgasutsläpp från el.

### **Direktiv (EU) 2015/1513 (ILUC-direktivet)**

Direktivet innehåller dels ändringar i bränslekvalitetsdirektivet, dels ändringar i det s.k. förnybartdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG).

Här redogörs endast de artiklar i ILUC-direktivet som avser ändringar i bränslekvalitetsdirektivet. Övriga delar av direktivet implementeras i särskild ordning. Artikel 1.1 avser definitioner. Artikel 1.2 a avser en möjlighet för medlemsstaterna att ge leverantörer av biodrivmedel för luftfart möjlighet att välja om de vill bidra till minskningskravet i artikel 7a.2 i bränslekvalitetsdirektivet under förutsättning att biodrivmedlen uppfyller hållbarhetskriterierna. Vidare finns det en möjlighet för medlemsstaterna i artikel 1.2 b att sätta en gräns för största bidraget från biodrivmedel. Rapportering av drivmedel ska ske på ett visst sätt enligt artikel 1.2 d och bilaga I.



## 5 Ändringarna i drivmedelslagen

### 5.1 Rapportering

**Förslag:** En drivmedelsleverantör ska lämna en kvalitetsrapport enligt 19 § drivmedelslagen (2011:319) om sålda mängder drivmedel och kvalitet och en utsläppsrapport enligt 20 § drivmedelslagen som innehåller uppgifter om de levererade drivmedlens typ, volym, energimängd, innehåll, ursprung och miljöpåverkan genom utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln.

**Skälen för promemorians förslag:** Bestämmelsen i 19 § drivmedelslagen (2011:319) innehåller krav på att en drivmedelsleverantör ska lämna en rapport en gång om året till den myndighet som regeringen bestämmer om sålda kvaliteteter och mängder av bensin och dieselbränslen. Rapporten ska kallas kvalitetsrapport.

Det finns vidare en bestämmelse i 20 § drivmedelslagen som i dag innehåller en förteckning över vilka uppgifter som en drivmedelsleverantör ska rapportera till den myndighet som har utsetts av regeringen. Rapporteringsskyldigheten kan komma att preciseras ytterligare så därför är det mer ändamålsenligt om regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om bl.a. vilka uppgifter som ska rapporteras men också i övrigt om rapporteringsskyldigheten och undantag från skyldigheten. Bestämmelsen i 20 § drivmedelslagen ändras därför på så sätt att en drivmedelsleverantör ska lämna en utsläppsrapport som innehåller uppgifter om de levererade drivmedlens typ, volym, energimängd, innehåll, ursprung och miljöpåverkan genom utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln. Uppgifterna kommer att preciseras i föreskrifter på lägre nivå.

## 5.2 Beräkning av lägsta standard

**Bedömning:** Minskningen av växthusgasutsläppen ska jämföras med lägsta standard för bränslen. Bestämmelser om beräkning av lägsta standard bör meddelas genom föreskrifter.

**Skälen för promemorians bedömning:** Medlemsstaterna ska, enligt artikel 7a.2 i bränslekvalitetsdirektivet, ålägga drivmedelsleverantörerna att minska växthusgasutsläppen med 6 procent senast den 31 december 2020. Genom artikel 4 i tilläggsdirektivet fastställs vilka utsläpp denna minskning ska jämföras mot genom att ange en lägsta standard för bränslen. Den lägsta standarden för bränslen fastställs i bilaga II till tilläggsdirektivet och kallas även för baslinjen. För fossila bränslen ska den för 2010 vara 94,1 gram koldioxidekvivalenter per megajoule bränsle. Genom denna precisering blir det alltså möjligt att beräkna om leverantörerna minskar sina utsläpp i enlighet med bränslekvalitetsdirektivet.

Minskningsskravet i artikel 7a.2 har genomförts i svensk rätt med 21 § drivmedelslagen (2011:319). Av denna paragraf framgår att drivmedelsleverantörer ska vidta åtgärder för att de växthusgasutsläpp som avses i 21 § drivmedelslagen minskar och uppgår till högst 94 procent av utsläppen från fossila bränslen under 2010. För att klargöra vilket värde de fossila bränslena hade under 2010 och vad den 6 procentiga minskningen ska jämföras mot bör det i lagen anges att minskningarna ska beräknas gentemot lägsta standard för fossila bränslen.

Det bedöms vara mer ändamålsenligt att Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om genomförandet av lägsta standard t.ex. om hur beräkningen ska ske och för det fall att siffran för lägsta standard uppdateras före 2020 kan även denna regleras i myndighetens föreskrifter. Genomförandet av den lägsta standard för fossila bränslen som fastställs i bilaga II till tilläggsdirektivet bör ske genom föreskrifter som Statens energimyndighet får meddela med stöd av bemyndigandet i 13 § 2 drivmedelsförordningen (2011:346).

### 5.3 Samrapportering

**Förslag:** Åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser får vidtas tillsammans med andra drivmedelsleverantörer. I så fall ska det redovisas i utsläppsrapporten.

**Skälen för promemorians förslag:** Av artikel 7a.4 i bränsle-kvalitetsdirektivet framgår att en grupp drivmedelsleverantörer ska kunna välja att uppfylla minskningskraven i artikel 7a.2 gemensamt. Om leverantörerna väljer att uppfylla kraven gemensamt ska de anses vara en leverantör. Artikel 3.3 i tilläggsdirektivet slår fast att en medlemsstat ska se till att en grupp leverantörer som valt att betraktas som en leverantör uppfyller sina skyldigheter om att minska utsläppen i enlighet med minskningskravet. Minskningskravet genomförs i svensk rätt med 21 § drivmedelslagen (2011:319). Artikel 7a.4 genomförs i svensk rätt med 10 § drivmedelsförordningen (2011:346) som anger att om leverantören har vidtagit åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser eller om leverantören avser att vidta åtgärder tillsammans med andra leverantörer ska detta anges i rapporteringen.

För att tydliggöra att en drivmedelsleverantör får vidta åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser tillsammans med andra drivmedelsleverantörer ska en sådan bestämmelse införas i 21 §. Om drivmedelsleverantören väljer att vidta åtgärder tillsammans med andra drivmedelsleverantörer ska detta redovisas i utsläppsrapporten.

### 5.4 Bemyndigande

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter vilka åtgärder som får räknas som minskning av utsläpp enligt 21 § och hur minskningen ska beräknas.

**Skälen för promemorians förslag:** Enligt lagens nuvarande lydelse får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om rapporteringen enligt 19 och 20 §§

drivmedelslagen (2011:319) och undantag från rapporteringsskyldigheten. De uppgifter som anges i 19 § drivmedelslagen ska rapporteras till Transportstyrelsen och uppgifterna i 20 § ska rapporteras till Statens energimyndighet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om åtgärder som ska vidtas enligt 21 § drivmedelslagen. Detta bemyndigande bör anpassas så att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även får meddela föreskrifter om vilka åtgärder som får vidtas för att minska utsläppen och hur minskningen ska beräknas. Sådana åtgärder som får vidtas kan t.ex. vara att de drivmedelsleverantörer som levererar biodrivmedel till luftfart kan räknas som en åtgärd för att minska utsläppen av växthusgaser.

## 5.5 Förseningsavgift

**Förslag:** En drivmedelsleverantör som inte har lämnat en utsläppsrapport i rätt tid, ska betala en förseningsavgift med 1 000 kronor till staten. Förseningsavgiften får efterges om det med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet framstår som ursäktlig eller om det är uppenbart oskäligt att ta ut en förseningsavgift.

**Skälen för promemorians förslag:** Drivmedelslagen (2011:319) innehåller bestämmelser om tillsyn. Statens energimyndighet har tillsynsansvar i fråga om dels 9 § drivmedelsförordningen (2011:346) som avser rapportering om utsläpp av växthusgaser, dels föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § 1 som avser hur rapportering enligt 20 § drivmedelslagen ska ske och om undantag från rapporteringsskyldigheten, och dels föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § 2 som avser hur minskning av växthusgasutsläpp enligt 21 § ska beräknas. Inom ramen för detta tillsynsansvar får Energimyndigheten enligt 24 § drivmedelslagen meddela de förelägganden som behövs för att drivmedelslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Förelägganden får förenas med vite.

Energimyndigheten kan med stöd av de nämnda bestämmelserna exempelvis besluta att rikta ett vitesföreläggande en driv-

medelsleverantör att lämna in en rapport om denne inte har lämnat någon sådan i rätt tid. I drivmedelsförordningen anges att utsläppsrapporten ska lämnas senast den 1 april året efter kalenderåret. Myndigheten bör också kunna beslut att förelägga en rapporteringsskyldig att rapportera i enlighet med de beräkningsmetoder som gäller om den rapporteringsskyldige inte har gjort det.

I syfte att öka efterlevanden av bestämmelserna om rapportering bör i stället en förseningsavgift kunna tas ut av drivmedelsleverantörer som lämnar in uppgifter för sent. Bestämmelser om en sådan föreseningsavgift bör därför införas i drivmedelslagen. Avgiften ska kunna efterges om underlåtenheten att lämna uppgifter i rätt tid är ursäktlig med hänsyn till omständigheter som den rapporteringsskyldige inte har kunnat råda över eller om det är uppenbart oskäligt att ta ut den.

## 5.6 Utsläppsavgift

**Förslag:** En drivmedelsleverantör ska betala en avgift till staten om leverantören inte vidtagit åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser i enlighet med 21 § senast den 31 december 2020. Avgiften ska vara 7 kronor per kilo koldioxid som överstiger den enligt 21 § tillåtna mängden utsläpp. Avgiften får sättas ned eller efterges om det finns synnerliga skäl.

**Skälen för promemorians förslag:** Det finns en bestämmelse i 25 § drivmedelslagen (2011:319) om straff för den som bryter mot förbudet i 16 § drivmedelslagen att sälja bensin eller dieselbränsle som inte uppfyller vissa miljökrav. Därutöver finns inga andra bestämmelser om ansvar. Det innebär att inga andra brott mot skyldigheter i drivmedelslagen kan straffas. För att Sverige ska leva upp till bränslekvalitetsdirektivets och tilläggsdirektivets krav om effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder bör en ytterligare bestämmelse om ansvar införas i drivmedelslagen. Syftet med bestämmelsen bör vara att se till att drivmedelsleverantörerna lever upp till den grundläggande skyldigheten i 21 § drivmedelslagen om att minska utsläppen med 6 procent till 2020 jämfört med 2010.

I och med att minskningskravet i 21 § drivmedelslagen har preciserats är det därför möjligt att införa sanktioner även för situa-

tioner när en leverantör inte lever upp till minskningskravet. Om en drivmedelsleverantör inte vidtar åtgärder för att minska utsläppen på det sätt som anges drivmedelslagen bör den leverantören betala en avgift till staten. Avgiften bör uppgå till 7 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter som en aktör släppt ut för mycket i förhållande till målet. Avgiftens storlek bedöms utgöra ett tillräckligt incitament för berörda aktörer att uppfylla målet. En sådan bestämmelse bör därmed införas i drivmedelslagen. Avgiften får sättas ned eller efterges om det finns synnerliga skäl.

## 5.7 Prövning och indrivning av avgifter

**Förslag:** Transportstyrelsen prövar frågor om avgifter.

Om en förseningsavgift eller utsläppsavgift inte har betalats efter betalningsuppsmaning, ska avgiften lämnas för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

**Skälen för promemorians förslag:** För att eftersläpningar i systemet ska undvikas och för att begränsa myndighetens administration bör beslut om förseningsavgift och utsläppsavgift få verkställas efter betalningsuppsmaning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

## 6 Ändringar i drivmedelsförordningen

### 6.1 Kvalitetsrapport och utsläppsrapport

**Förslag:** En drivmedelsleverantör ska lämna en kvalitetsrapport till Transportstyrelsen enligt 7 § drivmedelsförordningen (2011:346) och en utsläppsrapport till Statens energimyndighet enligt 9 § drivmedelsförordningen. Utsläppsrapporten ska avse ett kalenderår och lämnas till Statens energimyndighet senast den 1 april året efter kalenderåret.

**Skälen för promemorians förslag:** En drivmedelsleverantör ska enligt 19 och 20 §§ drivmedelslagen (2011:319) en gång per år rapportera till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Rapporterna benämns kvalitetsrapport respektive utsläppsrapport. Det är därför lämpligt att justera bestämmelserna i drivmedelsförordningen som rör rapporteringen för att rapporterna ska benämnas enhetligt.

Eftersom sanktioner knyts till lämnandet av utsläppsrapporten behöver det tydligt framgå vilket datum rapporten senast ska ha lämnats till Statens energimyndighet. Enligt hållbarhetslagstiftningen lämnas rapport senast den 1 april året efter kalenderåret. Det är lämpligt att samma datum ska gälla även för utsläppsrapporten.

## 6.2 Biodrivmedel för luftfart får räknas som en åtgärd

**Förslag:** Användning av biodrivmedel för luftfart får räknas som en åtgärd enligt 21 § drivmedelslagen (2011:319) för att minska växthusgasutsläppen. Om åtgärden vidtas ska mängden biodrivmedel rapporteras i utsläppsrapporten.

**Skälen för promemorians förslag:** Kravet i bränslekvalitetsdirektivet att minska utsläpp av växthusgaser syftar bl.a. till att främja en ökad användning av biodrivmedel. Det är därför önskvärt att driva på en sådan utveckling även inom luftfarten. En bestämmelse om detta bör därför införas i drivmedelsförordningen (2011:346). Bestämmelsen innebär att hållbara biodrivmedel för luftfart kan utgöra en sådan åtgärd som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser enligt 21 § drivmedelslagen. Av 11 § drivmedelsförordningen framgår att endast sådana biodrivmedel som uppfyller de kriterier för hållbarhet som följer av lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen användas för att uppfylla kravet i 21 § drivmedelslagen. Det innebär att biodrivmedel för luftfart som används som en åtgärd för att minska växthusgasutsläppen enligt 21 § drivmedelslagen ska vara hållbara.

För att Statens energimyndighet ska kunna beräkna hur mycket växthusgasutsläppen har minskat behöver myndigheten få vissa uppgifter. En drivmedelsleverantör som vidtar åtgärder tillsammans med andra ska ange detta i utsläppsrapporten, vilket framgår av 21 § andra stycket drivmedelslagen. På samma sätt bör en drivmedelsleverantör i utsläppsrapporten ange om man använt sig av möjligheten att använda biodrivmedel för luftfart som en åtgärd för att minska växthusgasutsläppen. Den mängd biodrivmedel som omfattas av åtgärden ska då redovisas i utsläppsrapporten som en del av redovisningen av den totala volymen levererade drivmedel och mängden biodrivmedel. En sådan bestämmelse bör införas i drivmedelsförordningen.



### 6.3 Bemyndigande om rapportering

**Förslag:** Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om rapportering enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319) och om undantag från rapporteringsskyldigheten, och om hur minskning av växthusgasutsläpp enligt 21 § drivmedelslagen ska beräknas.

**Skälen för förslaget:** Enligt nuvarande lagstiftning får Statens energimyndighet meddela föreskrifter enligt 13 § drivmedelsförordningen (2011:346) om hur rapportering enligt 20 § drivmedelslagen (2011:319) ska ske men däremot inte om vilka uppgifter som ska rapporteras. Mot bakgrund av att ytterligare preciseringar av rapporteringsskyldigheten kan bli aktuella är det lämpligt att energimyndigheten får ett utökat bemyndigande och att det täcker rapportering i stort. Bestämmelsen i 13 § drivmedelsförordningen bör anpassas i enlighet med detta. Se också avsnitt 5.4 om ändringar i normgivningsbemyndigandet i drivmedelslagen.

### 6.4 Tillsyn

**Förslag:** Staten energimyndighet ska också utöva tillsyn över 21 § drivmedelslagen (2011:319).

**Skälen för förslaget:** För att Statens energimyndighet ska kunna ha tillsynsansvar över minskningskravet i 21 § drivmedelslagen (2011:319) måste 14 § i drivmedelsförordningen (2011:346) kompletteras med en hänvisning till den paragrafen.

## 7 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Förslag:** Ändringarna ska träda i kraft den 1 augusti 2017.

**Skälen för promemorians förslag:** Enligt artikel 7 i direktiv (EU) 2015/652 ska medlemsstaterna anta nödvändiga lagar och andra författningar som krävs senast den 21 april 2017. De föreslagna ändringarna i drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346) bör därför träda i kraft så snart det är möjligt med hänsyn till den tid som riksdagen behöver för sin behandling. De ändringar som följer av ILUC-direktivet ska vara genomförda i lagstiftningen senast den 10 september 2017 men det finns inga hinder för att även de ändringar som direktivet medför i svensk rätt också kan träda i kraft redan den 1 augusti 2017.

## 8 Konsekvenser

Förslagen påverkar främst drivmedelsleverantörerna och Statens energimyndighet. Vidare berörs de allmänna förvaltningsdomstolarna.

### *Drivmedelsleverantörerna*

Det rör sig totalt om cirka 70 aktörer. Dessa kan välja att vidta minskningsåtgärder tillsammans och ska då de rapportera tillsammans. Att rapportera gemensamt kan minska deras administrativa kostnader. Men förslaget är ett förtydligande av vad som redan gäller idag varför ändringen inte bedöms medföra några större konsekvenser kostnads- eller tidsmässigt. Det tillkommer en möjlighet att använda biodrivmedel inom luftfart som en minskningsåtgärd. Rapportering har skett och kommer att ske i vanlig ordning varför detta inte bedöms leda till ytterligare konsekvenser kostnads- eller tidsmässigt. Genom att en baslinje har etablerats är det möjligt att mäta minskningarna av utsläppen och därigenom är det också möjligt att införa straffsanktioner. De drivmedelsleverantörer som inte har minskat sina utsläpp tillräckligt ska därför betala en avgift till staten. Drivmedelsleverantörerna kommer därför att ha sanktionsavgiften att förhålla sig till. I och med sanktionsmöjligheterna bedöms det som sannolikt att alla drivmedelsleverantörer kommer välja att uppfylla kravet 2020. De drivmedelsleverantörer som brister i sin skyldighet att lämna uppgifter i rätt tid kan drabbas av förseningsavgiften på 1 000 kronor.

Det rör sig totalt om cirka 70 aktörer. Dessa kan välja att vidta minskningsåtgärder tillsammans och ska då rapportera tillsammans. I praktiken kan det därför röra sig om färre aktörer som tillsynsmyndigheterna behöver utöva tillsyn över. Myndigheten har också möjlighet att undanta aktörer efter egen bedömning. Det kan t.ex. handla om att undanta små- och medelstora företag från vissa av rapporteringskraven i enlighet med tilläggsdirektivet.

När det gäller Statens energimyndighet får myndigheten rätt att meddela föreskrifter om bl.a. vilka uppgifter som drivmedelsleverantörerna ska rapportera. Detta bedöms medföra en smärre administrativ kostnad inledningsvis men bedöms ge bättre förutsättningar för en rapportering som kan samordnas med rapporteringen enligt hållbarhetslagstiftningen. Det införs en sanktionsavgift som energimyndigheten får besluta om eftersom sanktionsavgiften tar sikte på omständigheter som energimyndigheten har tillsynsansvar för. Som redan konstaterats är det sannolikt att alla drivmedelsleverantörer kommer uppfylla kravet istället för att betala avgiften. Om sanktionsmöjligheten trots allt behöver användas i enstaka fall kommer det att medföra vissa begränsade administrativa kostnader. Detta aktualiseras i praktiken först efter 2020. Genom att en förseningsavgift införs bedöms myndighetens administrativa kostnader minska något genom att fler rapporteringsskyldiga bör bli bättre på att lämna in de uppgifter de är skyldiga att lämna in enligt 20 §.

Vad gäller eventuella konsekvenser för Transportstyrelsen bedöms förslagen inte medföra några sådana för Transportstyrelsen. Transportstyrelsens ansvar för tillsyn över att drivmedelslagen (2011:319), drivmedelsförordningen (2011:346) och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen följs kvarstår oförändrat. Även ansvaret för att ta in kvalitetsrapporterna dvs. uppgifterna om drivmedelsmängder och -kvalitet från drivmedelsleverantörerna och att rapportera dessa uppgifter till kommissionen är oförändrat.

### *De allmänna förvaltningsdomstolarna*

En förvaltningsmyndighets beslut enligt drivmedelslagen (2011:319) eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol enligt 27 § drivmedelslagen. Ett av förslagen i promemorian är att en drivmedelsleverantör som inte har minskat sina utsläpp i tillräcklig utsträckning ska betala en sanktionsavgift till staten. Det rör sig om cirka 70 drivmedelsleverantörer som kan bli skyldiga att betala en avgift för att inte ha vidtagit tillräckliga åtgärder för att minska utsläppen på det sätt som anges i 21 § drivmedelslagen (2011:319). Beslut om sådana avgifter aktualiseras först efter 2020. Sannolikt kommer det att röra sig om enstaka överklaganden eftersom de flesta leverantörerna bedöms kunna klara av att uppfylla kraven vid utgången av 2020. Det innebär att domstolarna inte bör få någon stor måltillströmning. Det bedöms inte krävas komplicerade bedömningar för att konstatera om en leverantör minskat sina utsläpp av växthusgaser tillräckligt eller inte, så domstolarna bör inte drabbas av några omfattande kostnader eller tidsmässiga konsekvenser av förslagen i denna promemoria.

Utöver sanktionsavgiften ska en förseningsavgift tas ut om en drivmedelsleverantör rapporterar för sent. Beslut om dessa avgifter överklagas också till allmän förvaltningsdomstol. Det bör vara enkelt för domstolarna att konstatera om en leverantör har varit sen med att lämna in utsläppsrapporterna eller inte och huruvida man haft giltiga skäl för att vara sen eller inte. Måltillströmningen bedöms bli liten eftersom det är ett begränsat antal leverantörer (ca 70 stycken) som berörs av regelverket. De flesta leverantörer sköter sig redan i dag och förväntas att lämna in uppgifterna i rätt tid även efter det att förseningsavgiften har införts.

## 9 Författningskommentar

I detta avsnitt kommenteras endast det lagförslag som promemorian omfattar, dvs. ändringarna i drivmedelslagen (2011:319).

### **Förslaget till lag om ändring i drivmedelslagen**

#### **Kvalitetsrapport**

##### *19 §*

Paragrafen anger att en drivmedelsleverantör är skyldig att lämna en rapport om sålda kvaliteter och mängder av bensin och dieselbränslen. Rapporten ska benämnas kvalitetsrapport.

#### **Utsläppsrapport**

##### *20 §*

Punktuppställningen i paragrafen utgår och innehållet får en ny utformning. Bestämmelsen kompletteras med att uppgifter, utöver volym och ursprung, även ska lämnas om drivmedlens typ, energimängd och innehåll. Med utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln avses sådana utsläpp av växthusgaser som drivmedlen vid transport, distribution, bearbetning, förbränning eller annars ger upphov till eller som uppkommit under hela den process varigenom drivmedlen har framställts, såsom vid extraktion, odling och ändrad markanvändning. Rapporten benämns utsläppsrapport.

## 21 §

I *första stycket* gör en redaktionell ändring av uttrycket växthusgasutsläpp som ändras till utsläpp av växthusgaser. Vidare ändras ordet minskar till ska minska för att göra tydligt att åtgärderna vidtas för att minska utsläppen. Ett förtydligande görs också avseende utsläppen på så sätt att det klargörs att växthusgasutsläppen ska redovisas per energienhet. Med växthusgasutsläpp per energienhet avses den totala massan växthusgasutsläpp i koldioxidekvivalenter som har samband med bränslet eller den energi som levererats, delat med bränslets eller den levererade energins totala energiinnehåll (för bränsle uttryckt som dess låga värmevärde). Det införs också ett nytt *andra stycke* som förtydligar att drivmedelsleverantörer får tillgodoräkna sig sådana åtgärder som avses i första stycket och som vidtas tillsammans med andra leverantörer. Samarbetet ska redovisas i utsläppsrapporten.

## 22 §

Redaktionella ändringar av paragrafen görs genom att punkterna byter plats utifrån vilken paragraf som respektive punkt hänvisar till. Det punkter som inte hänvisar till någon specifik paragraf i lagen är placerade först. I den nya *punkten 7* görs mindre språkliga justeringar i förhållande till motsvarande punkten 6 i gällande lydelse. Den nya *punkten 8*, som tidigare var punkten 7, kompletteras med ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen att även meddela föreskrifter om, utöver åtgärder som ska vidtas enligt 21 §, åtgärder som får räknas som minskning av utsläpp enligt 21 § och hur minskningen ska beräknas.

## Förseningsavgift

### 25 §

Paragrafen är ny och anger att den drivmedelsleverantör som inte har lämnat en utsläppsrapport i rätt tid ska betala en förseningsavgift på 1 000 kronor. Av drivmedelsförordningen (2011:346) framgår när rapporten senast ska ha lämnats till myndigheten.

## 26 §

Paragrafen är ny och anger att tillsynsmyndigheten ska efterge förseningsavgiften om drivmedelsleverantörens underlåtenhet att lämna uppgifter i rätt tid är ursäktlig med hänsyn till omständigheter som den rapporteringsskyldige inte har kunnat råda över eller om det är uppenbart oskäligt att ta ut den.

## Utsläppsavgift

### 27 §

Paragrafen är ny och innehåller en bestämmelse om utsläppsavgift om en drivmedelsleverantör inte har vidtagit eller har vidtagit tillräckliga åtgärder för att minska utsläppen senast den 31 december 2020. Avgiften ska vara 7 kronor per kilo koldioxid som överstiger den utsläppsmängd som skulle ha nåtts 2020. Drivmedelsleverantörer som har redovisat gemensamma åtgärder ska svara solidariskt för avgiftens betalning.

### 28 §

Paragrafen är ny och anger att tillsynsmyndigheten får sätta ned eller efterge avgiften om det finns synnerliga skäl.

## Prövning och indrivning av avgifter

### 29 §

Paragrafen är ny och anger att det är tillsynsmyndigheten som ska pröva frågor om förseningsavgift och utsläppsavgift. Av drivmedelsförordningen (2011:346) följer att Statens energimyndighet och Transportstyrelsen är tillsynsmyndigheter.

### 30 §

Paragrafen är ny. Försenings- och utsläppsavgifter ska kunna verkställas efter betalningsuppsmaning. Bestämmelser om indrivning



finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.  
Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

### *31–33 §§*

Nuvarande 25–27 §§ ändrar beteckning och betecknas 31–33 §§.  
Rubrikerna närmaste före nuvarande 25 och 27 §§ sätts närmast  
före de nya 31 och 33 §§.