



Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
Rättssekretariatet  
Departementssekreterare  
Pia-Maria Lindroos  
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-01-31

M2017/00092/R

### **Remissyttrande angående Promemoria – Minskad klimatpåverkan av drivmedel**

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag anser det anmärkningsvärt att remisstiden endast varit mindre än två veckor. En så kort remisstid gör det omöjligt att fullständigt analysera förslagen i promemorian och dess konsekvenser. Syftet med remisshanteringen är att regering och riksdag ska få ett vederhäftigt underlag till beslut (RF 7:2), inte minst när det rör väsentliga frågor som exempelvis drivmedelsförsörjningen till landets transportsektor. Därför måste remisstiden vara rimlig och tillräckligt lång för att remissinstanserna ska erhålla en reell möjlighet att sätta sig in i förslaget, analysera det och avfatta ett remissvar. Dessvärre verkar det som om regeringskansliets remisstider och kretsen av remissinstanser alltför ofta har begränsats, vilket är en högst oroväckande tendens. Hänvisningarna till implementering av diverse EU-direktiv är en undermålig ursäkt för bristande administrativ hantering i regeringskansliet och förmodligen även ett passivt svenskt agerande under EU-processen.

Det är med tanke på de olika utredningar som genomförts och pågår om införande av reduktionsplikt eller kvotplikt beklagligt att inte någon form av samrådsförfarande med transportbranschen eller fordonstillverkarna har föregått utredningsförslaget om införande av en utsläppsavgift, som tydligen ska fungera som en form av reduktionsplikt. Detta innan regeringen har presenterat ett förslag med reduktionsplikt. Ett förslag som är förhoppningsvis bättre analyserat och genomarbetat än det förslag som Energimyndigheten m.fl. myndigheter presenterade i november 2016.

Sveriges Bussföretag avstyrker förslaget om införande av en sanktionsavgift, en utsläppsavgift, som i praktiken verkar vara en reduktions- eller kvotplikt, innan ett genomarbetat och mer komplett förslag till reduktionsplikt föreslagits.

För det första har Sveriges transportsektor redan idag uppnått målet (6 procent) med råge till följd av den höga biodrivmedelsandelen. Därför framstår införandet av en utsläppsavgift som omotiverad.





För det andra finns det risk för att det utvecklas två parallella system med fördubblad administration och rapportering (utsläpps- och kvalitetsrapporter) och än fler avgifter. En utveckling som inte medför någon regelförenkling.

För det tredje är den föreslagna nivån på 7 kronor per kilo koldioxid extremt hög. Nivån på utsläppsavgiften borde sättas paritet med vedertagna principer för värdering av koldioxidutsläpp. Idag är koldioxidskatten för drivmedel 1,13 kronor per kilo. Det är förvånande att det inte genomförts några konsekvensanalyser gällande nivån på sanktionsavgiften, som kan komma att påverka priset på drivmedel i framtiden. Kommer utsläppsavgiften att påverka drivmedelspriserna för transportsektorn efter 2020 saknas konsekvensanalyser även för transportsektorn.

För det fjärde finns risken med införande av en ny typ av avgift att nivån kan komma höjas efter 2020, vilket kan kraftigt komma att påverka prisbildningen på drivmedel. Detta ökar osäkerheten för den framtida kostnadsutvecklingen med biodrivmedel för busstrafiken, vilket hämmar framtida investeringar i bussar som drivs av förnyelsebara drivmedel.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Anna Grönlund, branschchef, vVD