

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
Dep.sekr. Pia-Maria Lindroos
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-01-30

M2017/00092/R

Remissyttrande angående Promemoria – Minskad klimatpåverkan av drivmedel

Transportföretagen är en bransch- och arbetsgivareorganisation inom Svenskt Näringsliv som organiserar 10.600 företag inom samtliga trafikslag.

Transportföretagen anser det anmärkningsvärt att remisslistan för den nu aktuella promemorian inte innehåller någon organisation som representerar yrkesmässiga transporter utöver flygsektorn, trots att tunga fordon i hög grad köper och använder de bränslen som remissen handlar om. Vi noterar vidare att remisstiden endast varit mindre än två veckor. En så kort remisstid gör det omöjligt att fullständigt analysera förslagen i promemorian och dess konsekvenser. Det är med tanke på de olika utredningar som redan genomförts och som pågår även förvånansvärt att inte någon form av samrådsförfarande med transportbranschen eller fordonstillverkarna har föregått utredningsförslaget.

Enligt vad Transportföretagen erfarit förbereder Regeringskansliet ett förslag till en reduktionsplikt som är uppdelad på bensin och diesel. Det förslaget och den nu remitterade promemorian bör behandlas samtidigt då det i praktiken är två reduktionsplikter med två olika konstruktioner, olika omfattning, olika mål och dubbla sanktionsavgifter. Konsekvenserna av dessa två system måste rimligen utredas samtidigt eftersom de kommer att ha en gemensam påverkan på marknaden och för priset för konsument för 2020 och därefter.

Att ta ställning till förslagen i promemorian blir dessutom ännu svårare när EU i sitt Vinterpaket i november 2016 föreslår ett omarbetat Förnybarhetsdirektiv REDII, som även innehåller förslag om införande av en kvotplikt för biobränslen inom hela unionen, och som dessutom innehåller förslag om att delar av de regler som ligger bakom de nu remitterade förslagen skall upphöra!

Det finns enligt Transportföretagen sammantaget en klar risk för att det utvecklas parallella system med fördubblad administration och rapportering (utsläpps- och kvalitetsrapporter) och avgifter. En utveckling som inte medför någon regelförenkling för näringslivet.

Den ursprungsmärkning som ingår i förslaget är bra för konsumenterna, givetvis dock



under förutsättning att de fossila bränslena avkrävs minst lika omfattande dokumentation om ursprung och egenskaper som de icke fossila. Att suboptimera genom att kräva ursprungsmärkning för enbart alternativa bränslen är däremot inte i linje med näringslivets pågående omställningsarbete mot fossilfrihet i transportsektorn. Den möjlighet till samarbeten mellan bränsleleverantörerna som föreslås få räknas med i redovisningarna får enligt Transportföretagen inte heller leda till att ursprungsmärkning och annan dokumentation om bränsle till kund blir mer svårtydd.

Förslaget att även användning av biodrivmedel till flyg får räknas som en åtgärd för att minska utsläppen är i sig logiskt. Om detta emellertid samtidigt leder till att även flygets fossila bränsle måste redovisas i den totala klimatkärlverkan skall reduceras skulle det innebära att det blir svårare att nå måluppfyllnaden med de små volymer biodrivmedel som idag används inom flyget. Transportföretagen ifrågasätter mot denna bakgrund motivet bakom denna förändring och saknar en konsekvensutredning av följderna.

Sveriges transportsektor har med nuvarande regler redan idag uppnått målet i den remitterade lagstiftningen (6 procent) med råge till följd av den höga biodrivmedelsandelen. Därför framstår det föreslagna särskilda utsläppsavgiften som något omotiverad. Givetvis kan det finnas skäl för att en avgift inte bör vara så låg att bränsleleverantörer i framtiden kan "köpa sig fria" från reduktionsplikten och dokumentationen. Den föreslagna nivån på 7 kronor per kilo koldioxid framstår dock som extremt hög jämfört med vedertagna principer för värdering av koldioxidutsläpp och även med hänsyn till liknande avgifter i t.ex. Tyskland. Idag är koldioxidskatten i Sverige för drivmedel som jämförelse 1,13 kronor per kilo. Det är förvånande att det inte genomförts några konsekvensanalyser gällande nivån på sanktionsavgiften, som givetvis riskerar att påverka priset på drivmedel i framtiden om reduktionsnivåerna stramas åt och förväntad nationell och EU-lagstiftning om reduktionsplikt även de kan komma att innehålla regler om sanktionsavgifter. Tillgången på biobränslen från hållbara råvaror kommer enligt de flesta bedömare vara begränsad under åtminstone det kommande decenniet.

För närvarande är både bränsleleverantörer och transportsektorns företag i vänteläge pga. osäkerheten om villkor och regelverk runt biobränslen som påverkar kommersiella förutsättningar för investeringar i ny teknik etc. Tyvärr kan Transportföretagen konstatera att den ny remitterade lagstiftningen inte gör denna osäkerhet mindre.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Näringspolitisk chef

Transportföretagen