

# Lagrådsremiss

## Ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 13 mars 2014

*Annie Lööf*

*Dan Sandberg*  
(Näringsdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel som innebär att dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål inte ska omfattas av kvotplikten.

Avsikten är att den nya bestämmelsen ska träda i kraft samma dag som lagen om kvotplikt för biodrivmedel träder i kraft.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Kvotpliktens omfattning bör ändras.....	6
5	Ikraftträdande.....	12
6	Konsekvenser.....	12
6.1	Konsekvenser för drivmedelsleverantörerna, sjöfarten och tågtrafiken .....	12
6.2	Övriga konsekvenser .....	13
7	Författningskommentar .....	14
Bilaga 1	Lagförslag i promemorian om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel .....	15
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna.....	16
Bilaga 3	Lagförslag i den kompletterande promemorian om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel .....	17

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

*dels* att 2 § ska ha följande lydelse, och

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

I denna lag betyder uttrycken KN-nr: nummer i Kombinerade nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

kvotpliktig volym: den mängd bensin, *exklusive alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319)*, eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi.

### *Föreslagen lydelse*

#### 2 §

I denna lag betyder uttrycken KN-nr: nummer i Kombinerade nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

kvotpliktig volym: den mängd bensin eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi med *undantag för de volymer som anges i 4 a §*.

*4 a §*

*Undantag från kvotpliktig volym får göras för*

- 1. alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319),*
- 2. de volymer dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål.*

### 3 Ärendet och dess beredning

Den 31 januari 2014 kom Svenska Petroleum och Biodrivmedelinstitutet (SPBI) in med en hemställan om att ett undantag från kvotplikt för marindieselbränslen skulle införas i regelverket för kvotplikten före den lagens ikraftträdande. Med anledning av denna hemställan togs en promemoria med förslag till ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel fram inom Regeringskansliet. Promemorians förslag avsåg att dieselbränslen som tagits emot för förbrukning i fartyg skulle kunna undantas från kvotplikt. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Med anledning av de remissvar som kom in vid remitteringen av promemorian utarbetades en kompletterande promemoria med ytterligare en ändring i lagen om kvotplikt för biodrivmedel. Ändringen omfattade nu även att dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel skulle kunna undantas från kvotplikt. Den kompletterande promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. Den kompletterande promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2014/690/RS).

Lagen om kvotplikt för biodrivmedel beslutades av riksdagen i november 2013 (prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:FiU1, rskr. 2013/14:56). Lagen har ännu inte trätt i kraft. Riksdagen har överlämnat åt regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet, jfr avsnitt 5.

### 4 Kvotpliktens omfattning bör ändras

**Regeringens förslag:** De volymer dieselbränsle som har förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål får undantas från kvotpliktig volym.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Den kompletterande promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

#### Remissinstanserna

##### *Promemorian*

*Skatteverket, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Transportstyrelsen, Preem, Redarföreningen, Skogsindustrierna, Stena Oil, Svenska Petroleum och Biodrivmedelsinstitutet (SPBI), Svenskt Näringsliv, Topoil och Tågoperatörerna* tillstyrker förslaget. *Skatteverket* framför att den föreslagna formuleringen, sport och fritidsändamål, skiljer sig från formuleringen privat ändamål som används i lagen om skatt på energi och att det saknas förtydligande kommentarer om vilka

förbrukningsändamål som är avsedda att undantas från kvotplikt. *Energimyndigheten* framför att det är i linje med den ursprungliga avsikten att inte inkludera marina bränslen. Myndigheten framför också att en liknande problematik som för marina bränslen kan uppstå för spårbundna färdmedel. *Transportstyrelsen* föreslår att "dieselbränsle" i 2 § ersätts av begreppet "marina bränslen" för att förtydliga vilket bränsle som omfattas av ifrågavarande reglering samt för att ensa begreppsterminologin med den som används i bl.a. förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. Detta bör enligt Transportstyrelsen göras eftersom bränsle som används i fartyg betecknas "gasolja", "diesel" eller "tjockolja" bl.a. beroende av svavelhalten i respektive bränsle och att det därför inte är självklart med nuvarande skrivning i ändringsförslaget att samtliga bränsletyper avses. *Skogsindustrierna* framför att på grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft och att man, för att begränsa avståndsnackdelarna vid export, har byggt upp effektiva logistik- och transportsystem ofta innefattande sjötransporter. *Stena Oil* och *Topoil* framför att om den föreslagna förändringen inte genomförs kommer marknaden för bunkerverksamhet i Sverige att försvinna. *SPBI* framför att den internationella standarden för marina bunkerbränslen ISO 8217 har flera kraftiga restriktioner vad gäller innehållet av biokomponenter i bunkerbränslen och bedömer att en tillsats av biokomponenter sannolikt inte skulle vara möjlig i marina bränslen då det skulle kunna innebära att man avviker från en motortillverkares bränslerekommendationer med följderna att dessa som motreaktion begränsar sina åtaganden vad gäller funktionsgarantier. *Tågoperatörerna* anser att även järnvägsbranschen måste undantas från kvotplikten. Tågoperatörerna anger att diesellokens motorer saknar garantier för den biodrivmedelsinblandning som kvotplikten kräver och att eventuella motorhaverier får stora ekonomiska konsekvenser samt att de kan leda till svåra förseningar för hela järnvägssystemet. Vidare anges att kvotplikten innebär ytterligare ökade kostnader för en bransch som är i en svår ekonomisk situation. Tågoperatörerna anser också att kvotplikten kan leda till ändrade distributionsförhållanden om tex. Green Cargo och andra upplagshavare för järnvägsbranschen slutar att vara upplagshavare, med en fördyrande konkurrensnackdel för de övriga mindre operatörerna som följd. Slutligen framför Tågoperatörerna att kvotplikten kan snedvridera konkurrensförhållandena både inom järnvägsbranschen och mellan olika transportslag och att kvotpliktsregeln sannolikt skulle få en negativ miljöeffekt då den skulle leda till att färre godstransporter skulle gå på järnväg eftersom de direkta och eventuella indirekta kostnaderna, beroende på om operatör är kvotpliktig eller inte, skulle öka. *Kommerskollegium* gör bedömningen att de föreslagna föreskrifterna inte utgör sådana tekniska föreskrifter som är anmälningspliktiga enligt direktiv 98/34/EG eller WTO:s TBT-avtal. Kollegiet bedömer vidare att förslaget inte är anmälningspliktigt enligt tjänstedirektiv 2006/123/EG.

## *Den kompletterande promemorian*

*Energimyndigheten* och *Tågoperatörerna* tillstyrker förslaget om att även dieselanvändning i tåg och andra spårbundna färdmedel ska omfattas av undantaget. *Transportstyrelsen* framför att man tolkar den föreslagna möjligheten till undantag på så sätt att det även omfattar bland annat fordon för att utföra växling och spårbundna arbetsfordon för underhåll av järnvägsinfrastruktur. *SPBI* framför att hanteringen av undantag från kvotplikten måste vara enkel och lagstiftningen tydlig och rimlig med vad som krävs av drivmedelsbolagen i form av bevisning i samband med redovisning av kvotpliktiga volymer. Vidare framhåller *SPBI* att det är viktigt att eventuella sanktioner i händelse av fusk i samband med undantagen drabbar den som fuskat och inte den som sålt dieselbränslet till en fuskande aktör. *SPBI* framför även att tågtrafiken inte är utsatt för samma internationella konkurrens som sjöfarten och att sjöfarten kan välja att köpa bränslen utanför Sverige vilket inte är en möjlighet för tågtrafiken.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Allmänt om drivmedelsanvändningen i sjöfart och tågtrafik*

I dag används i huvudsak tunga eldningsolja som bränsle inom sjöfarten. En mindre mängd fossilt dieselbränsle används också. Marknaden för marina bränslen skiljer sig i flera avseenden från marknaden för drivmedel avsedda för vägtransportfordon. En avgörande skillnad är att fartyg, i större utsträckning än lastbilar och personbilar, kan bunkra stora mängder drivmedel där priset är lägst. Detta innebär att enskilda länders rådighet över utvecklingen på marknaden för marina bränslen är begränsad. Om ett land ställer fördyrande krav på de marina bränslen som säljs i landet, har fartyg i internationell trafik möjlighet att bunkra i ett annat land. Marina bränslen är därför, liksom flygfotogen, i huvudsak skattebefriade om de inte används för privat ändamål.

I Sverige är huvuddelen av järnvägsnätet elektrifierat. Det förekommer dock ändå viss dieselanvändning, inte minst på de lågtrafikerade delarna av järnvägsnätet samt i de fordon som används på rangerbangårdarna. De lok som använder diesel är ofta utrustade med äldre motorer vars funktion inte kan garanteras om förnybara komponenter blandas in i dieselbränslet. Drivmedelsförsörjningen sker via särskilda tankställen längs med spåren, eller direkt från tankbilar. Dieselanvändning i tåg och spårbundet färdmedel är skattebefriad.

#### *Kvotplikt och marina bränslen*

I lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel som riksdagen beslutade om i november 2013 anges att dieselbränslen under vissa nummer i EU:s tulltaxa (s.k. KN-nummer) ska omfattas av kvotplikten. Det innebär att bl.a. alla typer av transporter som använder ett bränsle med ett sådant KN-nummer kommer att omfattas av kvotplikten. Däremot angavs i budgetpropositionen för 2014 (prop. 2013/14:1, s. 407) att användningen av de olika typer av bunker- och tjockolja som används i stor utsträckning i sjöfarten inte skulle påverkas av kvotplikten.



Avsikten var således inte att inkludera sådana bränslen i kvotplikten. Detta har även påpekats av *Energimyndigheten* som i sitt remissyttrande anger att det är i linje med den ursprungliga avsikten att inte inkludera marina bränslen.

#### *Nya förutsättningar för marina bränslen från 2015*

Näringsdepartementet har uppmärksammat på att förutsättningarna för marina bränslen kommer att förändras inom en snar framtid, bl.a. har Svenska Petroleum och Biodrivmedelinstitutet (SPBI) kommit in med en hemställan om att ett undantag från kvotplikt för marindieselbränslen ska införas i regelverket för kvotplikten före lagens ikraftträdande.

SPBI anger i sin hemställan att det har framkommit att regelverket i dess nuvarande utformning får konsekvenser som branschen inte förutsåg i förstudier och i remisshantering. Man framför att det i IMO:s regler och i EU-direktiv från den 1 januari 2015 kommer att ställas sådana krav på maximal svavelhalt att det som i dag säljs i form av tunga eldningsoljor till utrikes sjöfart kommer att ersättas av dieselbränsle med KN-nummer för motordrift och därmed omfattas av kvotplikten. I hemställan anges vidare att den volym på 270 000 m<sup>3</sup> dieselbränsle som såldes för utrikes-sjöfart under 2012 därmed kommer att öka med upp till 1 600 000 m<sup>3</sup> när den tunga eldningsoljan inte längre kan användas. SPBI konstaterar också att möjligheterna till inblandning av biodrivmedel i marina bränslen är begränsade. FAME (fettsyrametylestrar) är känsliga för fukt och även om HVO (hydrerade vegetabiliska oljor) går att använda i marina sammanhang skulle ett krav på inblandning medföra en högre kostnad. SPBI bedömer därför att båtar och skepp kommer att bunkra i länder och hamnar där man får ett bättre pris. *SPBI* framför i sitt remissyttrande att den internationella standarden för marina bunkerbränslen ISO 8217 har flera kraftiga restriktioner vad gäller innehållet av biokomponenter i bunkerbränslen och bedömer att en tillsats av biokomponenter sannolikt inte skulle vara möjlig i marina bränslen då det skulle kunna innebära att man avviker från en motortillverkarens bränslerekommendationer med följderna att dessa som motreaktion begränsar sina åtaganden vad gäller funktionsgarantier.

Den 1 januari 2015 införs nya bestämmelser om maximalt tillåten svavelhalt i tunga eldningsoljor genom att kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen<sup>1</sup> genomförs. Genom de nya bestämmelserna tillåts en maximal svavelhalt på 0,1 % svavel per kg bränsle.

Utifrån ovan redovisade uppgifter kan det konstateras att de nya svavelkraven som börjar gälla under 2015 kommer att begränsa sjöfartens möjlighet att använda de tunga eldningsoljor som används i dag, eftersom svavelhalten i dessa bränslen är hög. Därigenom kommer användningen av dieselbränsle, som alternativt bränsle, sannolikt att öka. Då dieselbränsle är kvotpliktigt skulle svenska bränsleleverantörer enligt nuvarande bestämmelser i lagen om kvotplikt för biodrivmedel bli skyldiga att blanda in förnybara biodrivmedel eller betala

<sup>1</sup> EUT L 327, 27.11.2012, s. 1 (Celex 32012L0033).

kvotpliktsavgiften för de volymer som inte blandas in vilket skulle leda till att deras produkt skulle bli dyrare än de bränslen som erbjuds i näraliggande hamnar i våra grannländer. Bedömningen är att fartygen i en sådan situation kommer att bunkra billigt fossilt dieselbränsle i andra länder i stället för att köpa det dyrare dieselbränsle som skulle erbjudas i svenska hamnar. Även om dieselbränslen för marin användning skulle omfattas av kvotplikten skulle det därför inte uppstå någon positiv miljöeffekt eftersom det inte finns någon marknad. Att fartygen skulle bunkra bränsle utomlands skulle tvärtom kunna medföra negativa effekter för miljön eftersom det skulle innebära ökade transporter av raffinerat bränsle från svenska raffinaderier till hamnar utanför Sveriges gränser. Den enda effekten av att tvinga in dieselbränslen för marin användning i kvotplikten skulle därför sannolikt bli att svenska leverantörer skulle förlora sina huvudsakliga kunder och få avveckla sin verksamhet. Denna konsekvens påtalas också av *Stena Oil* och *Topoil* som i sitt remissyttrande framför att en konsekvens av kvotplikten skulle ha blivit att marknaden för bunkerverksamhet i Sverige hade försvunnit om kvotplikten skulle ha omfattat marina dieselbränslen. Regeringens bedömning är därför att det finns starka skäl att behålla förutsättningarna oförändrade för dessa bränslen vilket betyder att de inte bör omfattas av kvotplikten. Däremot bör inte dieselbränsle för fartyg som används för sport- och fritidsändamål omfattas av undantaget. Förslaget tillstyrks av samtliga remissinstanser.

Sjöfartens övergång från tunga eldningsolja till dieselbränsle kommer i huvudsak att ske under 2015. Som tidigare nämnts kommer dock det dieselbränsle som redan i dag används för marina ändamål att omfattas av kvotplikten så snart lagen träder i kraft. SPBI har i sin hemställan framfört att lagen därför kommer att medföra problem redan från införandet då det är normalt att man levererar både marindieselbränsle och tung eldningsolja vid samma tillfälle. Man menar att det är rimligt att anta att den som väljer att köpa marindieselbränsle till ett mer konkurrenskraftigt pris utomlands samtidigt kommer att köpa sitt behov av tung eldningsolja vid samma tillfälle. SPBI framför vidare att det finns leverantörer i Sverige som i huvudsak har som verksamhet att sälja marindieselbränsle och tunga eldningsoljor och som därmed riskerar att slås ut från marknaden redan vid lagens införande 2014. Mot bakgrund av vad SPBI framfört gör regeringen bedömningen att även det dieselbränsle som redan i dag används för marina ändamål bör undantas från kvotplikten.

*Transportstyrelsen* föreslår i sitt remissyttrande att "dieselbränsle" ersätts av "marina bränslen" för att förtydliga vilket bränsle som omfattas samt för att samordna begreppsterminologin med den som används i bl.a. förordningen om svavelhaltigt bränsle eftersom bränsle som används i fartyg betecknas "gasolja", "diesel" eller "tjockolja" och att det därför inte är självklart med nuvarande skrivning i ändringsförslaget att samtliga bränsletyper avses. Enligt regeringens bedömning bör dock ingen ändring i lagtexten göras. Skälet för detta är att det endast är marina dieselbränslen som omfattas av kvotplikten.

### *Kvotplikt och tågtrafikens dieselanvändning*

Den spårbundna trafiken använder cirka 20 000 m<sup>3</sup> dieselbränsle varje år. Då de motorer som används i dieselloken inte har garantier som täcker inblandning av förnybara drivmedel måste kvotplikten uppfyllas på annat sätt än genom låginblandning i de bränslen som de använder. Ett alternativ är att betala kvotpliktsavgiften för de volymer som inte blandas in. Ett annat alternativ är att köpa diesel utan inblandning från en leverantör som kan kompensera för de volymer förnybara drivmedel som fattas genom att i stället öka inblandningen i drivmedel som säljs till andra kunder. Det andra alternativet förutsätter dock att de tåg företag som i dag har egna upplag och som även säljer till andra operatörer på något sätt överlåter rollen som upplagshavare till en drivmedelsleverantör.

Oavsett hur branschen väljer att hantera situationen så uppstår en fördyrning jämfört med dagsläget, antingen genom kvotpliktsavgift eller genom ett kostnadspåslag för de volymer biodrivmedel som drivmedelsleverantören tvingas blanda in i andra kunders drivmedel. För att täcka sina högre kostnader måste tågoperatörerna öka priset för sina transporter, vilket minskar detta transportslags konkurrenskraft jämfört med exempelvis vägtrafiken. Detta i sin tur riskerar att leda till överföring av transportarbete från tåg till väg, vilket är negativt ur ett klimatperspektiv eftersom vägtrafikens utsläpp är högre. Detta är ett starkt skäl att behålla förutsättningarna oförändrade för dessa bränslen vilket betyder att de inte bör omfattas av kvotplikten. *SPBI* framför att tågtrafiken inte är utsatt för samma internationella konkurrens som sjöfarten och att sjöfarten kan välja att köpa bränslen utanför Sverige vilket inte är en möjlighet för tågtrafiken. Regeringen gör ingen annan bedömning än *SPBI* i detta avseende men anser att det, i enlighet med vad som redovisas ovan, finns andra skäl som motiverar att dieselbränsle som förbrukats i tåg eller andra spårbundna färdmedel ska undantas från kvotplikten.

*Transportstyrelsen* framför att man tolkar den föreslagna möjligheten till undantag på så sätt att det även omfattar bland annat fordon för att utföra växling och spårbundna arbetsfordon för underhåll av järnvägsinfrastruktur. Enligt regeringens uppfattning omfattar beteckningen spårbundet färdmedel samtliga fordon som är inrättade för färd på skenor, exempelvis spårbundna arbetsfordon.

*SPBI* framför att hanteringen av undantag från kvotplikten måste vara enkel och att det är viktigt att lagstiftningen är tydlig och rimlig med vad som krävs av drivmedelsbolagen i form av bevisning i samband med redovisning av kvotpliktiga volymer. Regeringens uppfattning är att det lagförslag som har tagits fram är tydligt i fråga om vilka som omfattas av undantaget och att det är rimligt att den som vill undanta vissa volymer från kvotplikten också är den som, vid den årliga avstämningen, ska visa att bränslet har förbrukats på sådant sätt att det får undantas. *SPBI* framför också att det är viktigt att eventuella sanktioner i händelse av fusk i samband med undantagen drabbar den som fuskat och inte den som sålt dieselbränslet till en fuskande aktör. I denna fråga kan regeringen konstatera att det enligt 11 § lagen om kvotplikt för

biodrivmedel endast är den som är kvotskyldig som kan åläggas en kvotpliktsavgift om kvotplikten inte har uppfyllts på ett korrekt sätt.

## 5 Ikraftträdande

**Regeringens bedömning:** Avsikten är att den nya bestämmelsen ska träda i kraft samma dag som lagen om kvotplikt för biodrivmedel träder i kraft.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Den kompletterande promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

### Remissinstanserna

#### *Promemorian*

*Stena Oil* och *Topoil* framhåller vikten av att den föreslagna justeringen träder i kraft samtidigt som kvotpliktslagen träder i kraft.

#### *Den kompletterande promemorian*

Inga remissinstanser har framfört synpunkter på ikraftträdandet.

**Skälen för regeringens förslag:** Lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel har ännu inte trätt i kraft. Den ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Skälet för att riksdagen överlämnat åt regeringen att besluta om ikraftträdandet är att vissa godkännanden från Europeiska kommissionen måste inväntas. Godkännandena gäller de ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi som har ett samband med kvotplikten. Avsikten är att lagen om kvotplikt för biodrivmedel och ändringarna i lagen om skatt på energi ska träda i kraft samtidigt.

*Stena Oil* och *Topoil* framhåller i sitt remissyttrande att det är viktigt att den föreslagna justeringen träder i kraft samtidigt som kvotpliktslagen. Regeringen delar remissinstansernas uppfattning. Avsikten är att den nya bestämmelsen om kvotpliktens omfattning ska träda i kraft samma dag som lagen om kvotplikt för biodrivmedel träder i kraft.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 Konsekvenser för drivmedelsleverantörerna, sjöfarten och tågtrafiken

I lagrådsremissen föreslås att vissa bränslevolymer undantas från kvotplikten i lagen om kvotplikt för biodrivmedel. Det gäller de volymer

dieselbränsle som har förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål. Då lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel ännu inte trätt i kraft omfattas de aktuella bränslena inte heller idag av kvotplikten. Den nu föreslagna lagändringen innebär således att förutsättningarna för att köpa, sälja och använda dessa bränslen efter lagens ikraftträdande kommer att vara desamma som i dag. Konsekvenserna av lagändringen, jämfört med det regelverk som tillämpas i dagsläget, är således försumbara.

Konsekvenserna av att inte undanta dessa bränslen är större. Då de nya svavelkraven för sjöfarten börjar gälla under 2015 kommer sjöfarten sannolikt att i större utsträckning än i dag att tvingas använda dieselbränsle eftersom de tyngre eldningsolja som nu används inom sjöfarten har en för hög svavelhalt. I SPBI:s hemställan anges att den volym på 270 000 m<sup>3</sup> dieselbränsle som såldes för utrikessjöfart under 2012 kommer att öka med upp till 1 600 000 m<sup>3</sup> när den tunga eldningsoljan inte längre kan användas.

Då dieselbränsle är kvotpliktigt blir svenska bränsleleverantörer skyldiga att blanda in förnybara biodrivmedel. Eftersom förnybara drivmedel är dyrare än fossila kommer den produkt de kan erbjuda sina kunder inom sjöfarten att bli dyrare än om kvotplikten inte gällt dessa bränslen och även dyrare än de bränslen som erbjuds i närliggande hamnar i våra grannländer. Sjöfarten, som har stora möjligheter att bunkra bränslen i andra länder kommer därmed troligtvis att köpa sina bränslen utanför Sveriges gränser, vilket innebär stor risk för att de svenska leverantörerna förlorar sina huvudsakliga kunder och får avveckla sin verksamhet.

Konsekvenserna av att inte undanta den spårbundna trafiken från kvotplikten blir främst en ökad kostnad för transporter på järnväg, vilket i förlängningen kan leda till en överflyttning av transportarbete till andra trafikslag med högre utsläpp av växthusgaser som följd.

## 6.2 Övriga konsekvenser

Konsekvenser för domstolarna med anledning av införandet av lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel redovisas i budgetpropositionen för 2014 (prop. 2013/14:1, s. 428). De nu föreslagna ändringarna i lagen medför inga ytterligare konsekvenser för domstolarna.

Utöver vad som beskrivs i avsnitt 6.1 har förslaget inga konsekvenser för företagen, hushållen eller den offentliga sektorn. Förslaget bedöms inte påverka den kommunala självstyrelsen, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet, jämställdheten mellan kvinnor och män eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen

## 7 Författningskommentar

### 2 §

Enligt definitionen får de volymer som framgår av 4 a § undantas från kvotpliktig volym.

### 4 a §

Paragrafen är ny och anger vilka mängder som får räknas bort från den kvotpliktiga volymen. Med uttrycket sport- och fritidsändamål avgränsas fritidssjöfart från yrkesmässig sjöfart. Beteckningen spårbundet färdmedel täcker samtliga fordon som är inrättade för färd på skenor, exempelvis spårbundna arbetsfordon.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

# Lagförslag i promemorian om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel ska ha följande lydelse.

## *Nuvarande lydelse*

## *Föreslagen lydelse*

### 2 §

I denna lag betyder uttrycken  
KN-nr: nummer i Kombinerade-nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG)nr 2031/2001 av den 6 augusti2001 om ändring av bilaga I tillrådets förordning (EEG) nr2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

kvotpliktig volym: den mängd bensin, *exklusive alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319)*, eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi.

I denna lag betyder uttrycken  
KN-nr: nummer i Kombinerade-nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG)nr 2031/2001 av den 6 augusti2001 om ändring av bilaga I tillrådets förordning (EEG) nr2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

kvotpliktig volym: den mängd bensin eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi *med undantag för alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319) och för de volymer dieselbränsle som har tagits emot för förbrukning i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål.*

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har yttrat sig över promemorian om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel.

Skatteverket, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Transportstyrelsen, Preem, Redarföreningen, Skogsindustrierna, Stena Oil (gemensamt yttrande med Topoil), Svenska Petroleum och Biodrivmedelsinstitutet, Svenskt Näringsliv, Sveriges hamnar och Topoil (gemensamt yttrande med Stena Oil).

Yttrande har också inkommit från Kommerskollegium och Tågoperatörerna.

Följande remissinstanser har yttrat sig över den kompletterande promemorian om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel.

Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Transportstyrelsen, Svenska Petroleum och Biodrivmedelsinstitutet (SPBI) och Tågoperatörerna.



# Lagförslag i den kompletterande promemorian om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

*dels* att 2 § ska ha följande lydelse, och

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

### 2 §

I denna lag betyder uttrycken

KN-nr: nummer i Kombinerade-nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG)nr 2031/2001 av den 6 augusti2001 om ändring av bilaga I tillrådets förordning (EEG) nr2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

kvotpliktig volym: den mängd bensin, *exklusive alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319)*, eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi.

I denna lag betyder uttrycken

KN-nr: nummer i Kombinerade-nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG)nr 2031/2001 av den 6 augusti2001 om ändring av bilaga I tillrådets förordning (EEG) nr2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

kvotpliktig volym: den mängd bensin eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi med *undantag för de volymer som anges i 4 a §*.

*4 a §*

*Undantag från kvotpliktig volym får göras för*

*1. alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319),*

*2. de volymer dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål.*