Klimat- och näringslivsdepartementet
Rättssekretariat

Er ref KN2026/01561

Vår ref RE2026027

Stockholm den 16 november 2026

Remiss av promemorian Ett nytt system för miljösanktionsavgifter

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik och fyra raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått Klimat- och näringslivsdepartementets promemoria *Ett nytt system för miljösanktionsavgifter* på remiss och välkomnar det övergripande syftet att anpassa svensk lagstiftning för att tillgodose och harmonisera med EU-rättsliga krav. Drivkraft Sverige vill utöver det anföra följande:

- Det är positivt att EU och dess medlemsstater arbetar för att identifiera och begränsa utsläpp av växthusgaser utöver koldioxid. Metangasförordningen (EUMR) utgör i detta avseende ett viktigt och ambitiöst initiativ. Att få bort metangasutsläpp till följd av eftersatt underhåll och omoderna anläggningar i vissa delar av världen är på många sätt lågt hängande frukt för att minska de globala växthusgasutsläppen.
- Kraven vid import enligt EUMR har dock visat sig oklara och därmed svåra för företagen att efterleva. Kommissionen har i juli 2026 rekommenderat medlemsstaterna att inte ta ut några sanktionsavgifter under perioden 2027-2029. Detta för att undvika brist eller högre energipriser.
- EU-kommissionen har därefter föreslagit att kraven vid import senareläggs ett år. EU-Parlamentet vill se tre års senareläggning.
- Drivkraft Sverige förespråkar i första hand att ett fullständigt ”stop-the-clock”-förfarande tillämpas på artikel 28 och 29 i förordningen tills tydligare villkor för regelefterlevnad utarbetats och osäkerheten kring effekterna på Europas energiförsörjning minskat. Drivkraft Sverige bedömer att det mycket väl kan krävas tre års senareläggning. Om ett sådant undantag inte beslutas bör Sverige i stället följa EU-kommissionens rekommendation och inte införa eller tillämpa några sanktionsavgifter för överträdelser för åren 2027-2029.

Torsgatan 30 - SE-113 21 Stockholm
+46 8 667 09 25 | info@drivkraftsverige.se
drivkraftsverige.se

- Om det beslutas att kraven vid import på EU-nivå senareläggs förutsätter Drivkraft Sverige att ikraftträdandedatum för sanktionsbestämmelserna i Sverige skjuts upp.
- När sanktionsavgifter och vinståterföringsmekanismer införs bör det förtydligas vad som anses vara oskäligt och när sanktionsavgifterna ska tillämpas i praktiken och vem det är som ska prövas.

Om förslagen

Enligt promemorian syftar förslagen till att tillgodose EU-rättsliga krav på administrativa ekonomiska sanktioner. I samband med detta föreslås

- Att flera av de nuvarande miljösanktionsavgifter i 30 kap. miljöbalken flyttas till ett nytt kapitel och benämns fasta miljösanktionsavgifter.
- en ny typ av rörlig miljösanktionsavgift.
- att miljösanktionsavgifter införs för överträdelser av EU-förordningen om minskade metanutsläpp, EU-förordningen om f-gaser, EU-förordningen om ozonnedbrytande ämnen och EU-förordningen om ekodesign.
- en särskild sanktion om återföring av vinst för överträdelser av EU-förordningen om minskade metanutsläpp.
- Författningarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2027.

Drivkraft Sveriges synpunkter

Drivkraft Sverige välkomnar det övergripande syftet att anpassa svensk lagstiftning för att tillgodose och harmonisera med EU-rättsliga krav på administrativa ekonomiska sanktioner. Drivkraft Sverige delar på ett övergripande plan Näringslivets Regelnämnds (NNR) invändningar om att kommuner, länsstyrelsen och myndigheter med förslagen kommer att ställas inför svåra avvägningar om tex oaktsamhet, uppsåt och regelbrottets konsekvenser som kräver hög juridisk och ekonomisk kompetens. Detta skulle kunna vara ett skäl att begränsa vad som omfattas av de rörliga avgifterna eller lägga denna del i domstolsprövning.

Drivkraft Sverige har dock i sitt remissvar främst valt att fokusera på de sanktionsavgifter kopplade till metangasförordningen som föreslås i promemorian där det är osäkert om det kommer vara möjligt att uppfylla förordningens krav på import samt att det inte är givet att det uppnås en EU-harmonisering med förslagen i promemorian.

Importkraven i metangasförordningen

Den 13 juni 2024 antog Europeiska kommissionen *Förordningen (EU) 2024/1787 om minskade metanutsläpp inom energisektorn och om ändring av förordning (EU) 2019/942*[1], den så kallade *Methane Emissions Regulation* (EUMR). Förordningen har nu i fler delar nått stadiet för ikraftträdande.

Förordningens syfte är bland annat att minska utsläppen av metan i energiprodukter som importeras till Europeiska unionen. Metan är en potent växthusgas, och det är positivt att EU och dess medlemsstater arbetar för att identifiera och begränsa utsläpp av växthusgaser utöver koldioxid. EUMR utgör i detta avseende ett viktigt och ambitiöst initiativ. Drivkraft Sverige stödjer också de delar av förslaget som redan har implementerats.

[1] 2024/1787 REGULATION (EU) 2024/1787 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 13 June 2024 on the reduction of methane emissions in the energy sector and amending Regulation (EU) 2019/94. Länk.

Det finns dock risk att delar av förordningen även leder till oönskade effekter. Från den 1 januari 2027 ska importörer till EU av råolja, naturgas och kol visa att kraven avseende övervakning, rapportering och verifiering som läggs fram i förordningen uppfylls även utanför EU. Detta ska visas för nationella myndigheter och avser alla kontrakt som förnyats efter den 4 augusti 2024.

En genomförd analys[2] av den europeiska raffinaderibranschens forskningsorganisation Concawe i samarbete med analysföretaget Wood Mackenzie har identifierat ett antal potentiella konsekvenser av förordningens tillämpning. Enligt analysen riskerar EUMR att få betydande effekter på handeln med import av råolja och naturgas till EU, vilket i förlängningen skulle kunna påverka prisbildningen på råolja och oljeprodukter på den europeiska marknaden. Detta kan i sin tur få följder för såväl medlemsstaternas som europeiska företags konkurrenskraft.

Enligt studien misslyckas cirka 87 procent av den råolja som importerades till EU under 2024 och 43 procent av naturgasen att nå de fastställda kraven i EUMR. Motsvarande förhållande beräknas även under 2025. Regelverket träffar exportörer i bland annat Norge, Storbritannien, Kanada och USA – regioner som EU i dag är starkt beroende av för att upprätthålla en diversifierad och stabil energiförsörjning. Det är i dagsläget oklart vilka krav som kommer att gälla vid import och det råder därför stor osäkerhet bland leverantörer om de kommer att klara kraven i förordningen. En praktisk effekt av regelverket kan därför bli att utbudet av råolja och antalet råoljeleverantörer till EU begränsas, vilket kan leda till minskad konkurrens och ökat beroende av ett färre antal aktörer. Regelverket kan samtidigt gynna import av färdigraffinerade produkter som inte omfattas av EUMR före produkter som raffinerats inom EU.

Drivkraft Sverige bedömer att importkraven i EUMR inte bör införas före det finns stabila standarder för rapportering och övervakning på plats världen över. Det finns annars risk att kraven kan ge upphov till negativa konsekvenser för europeiska raffinaderiers konkurrenskraft samt drivmedelspriserna i Europa och Sverige.

På motsvarande sätt kan kraven om övervakning, rapportering och verifiering från 2027 i förordningen begränsa vilken naturgas som aktörerna ka importera utan sanktioner. Detta kan i sin tur leda till högre elpriser i Europa.

Europa har under de senaste åren arbetat hårt för att fasa ut rysk energi, delvis genom att övergå till import från mellanöstern där läget just nu är osäkert. Att i detta läge skapa ytterligare osäkerhet och restriktioner på vilken energi Europa bör använda kan försämra energiläget i Europa.

[2] Wood Mackenzie, EU Methane Emissions Regulation – Analysis of Market Impacts prepared for Concawe and IOGP Europe Länk.

Flera europeiska branschorganisationer har lyft frågan och föreslår bl.a. att ett tidsbegränsat uppskov införs[3]. I slutet av juni, under energirådet i Luxemburg, lyfte även Sverige tillsammans med flera andra medlemsstater metangasförordningens påverkan på energisäkerheten[4] i ett gemensamt brev där de föreslog att kraven gällande import skulle skjutas upp under tre år[5]. Drivkraft Sverige stöttar att ett sådant ”stop-the-clock”-förfarande tillämpas på artikel 28 och 29 i förordningen tills tydligare villkor för regelefterlevnad utarbetats och osäkerheten kring effekterna på Europas energiförsörjning minskat.

Den 20 juli 2026 publicerade EU-kommissionen en rekommendation till medlemsländerna gällande deras uttag av sanktionsavgifter enligt metangasförordningen[6]. EU-kommissionen rekommenderar medlemsstaterna att under åren 2027-2029 inte tillämpa de sanktioner som föreskrivs i artikel 33.5 m, n och o[7] i förordning (EU) 2024/1787, utom vid bedrägliga överträdelser. Detta för att inte äventyra tryggheten i energiförsörjningen och för att begränsa potentiella brister i energiförsörjningen som leder till höga priser.

EU-kommissionen föreslog den 14:e oktober 2026 att importkraven enligt EUMR senareläggs med ett år.[8] Parlamentet har sedan behandlat frågan och förespråkar en senareläggning med drygt tre år till den XX maj 2031[9]. Nu väntar förhandlingar med rådet.

Drivkraft Sverige stöttar i första hand att ett fullständigt ”stop-the-clock”-förfarande tillämpas på artikel 28 och 29 i förordningen tills tydligare villkor för regelefterlevnad utarbetats och osäkerheten kring effekterna på Europas energiförsörjning minskat. Drivkraft Sverige bedömer att detta mycket väl kan krävas tre års senareläggning för att åstadkomma detta. Ett sådant undantag behöver förhandlas på EU-nivå. Om ett sådant undantag inte möjliggörs bör Sverige i stället följa EU-kommissionens rekommendation och inte införa eller tillämpa några sanktionsavgifter för överträdelser, i första hand för fram till utgången av 2029, i väntan

---

[3] https://iogpeurope.org/news/industry-calls-for-15-targeted-amendments-to-the-eu-methane-regulation-to-safeguard-energy-security-and-preserve-environmental-ambition/

[4] Transport, Telecommunications and Energy Council (Energy) - Consilium

[5] Impacts of the Methane Regulation on the EU energy security - Information from Austria, Belgium, Bulgaria, the Czech Republic, Hungary, Italy, Lithuania, the Netherlands, Poland, Romania, Slovakia and Sweden. Länk.

[6] Commission Recommendation (EU) 2026/1835 of 20 July 2026 on the application of penalties provided for in Regulation (EU) 2024/1787 of the European Parliament and of the Council on the reduction of methane emissions in the energy sector in relation to obligations of importers. Länk.

[7] I artikel 33.5 m, n och o i förordning (EU) 2024/1787 behandlas sanktionsavgifter för:
(m) importörers underlåtenhet att lämna den information som krävs i enlighet med artikel 27.1 och bilaga IX;
(n) importörers underlåtenhet att lämna den information som krävs i enlighet med artikel 28.1 och 28.2;
(o) unionsproducenters eller importörers underlåtenhet att lämna den information som krävs i enlighet med artikel 29.1 och 29.2;

[8] Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2024/1787 on the reduction of methane emissions in the energy sector as regards the postponement of certain obligations. Länk.

[9] EU-parlamentet 261022. Länk.

på att ett standardiserat förfarande för övervakning och verifiering tas fram och börjar tillämpas.

Drivkraft Sverige tycker därför att Sverige i första hand bör invänta diskussionerna inom EU. Om importkraven senareläggs bör detta även gälla de nationella sanktionerna. I andra hand, om importkraven inte senareläggs, bör regeringen omarbeta den remitterade promemorian utifrån EU-kommissionens rekommendation och därmed tillämpa noll i sanktionsavgift för åren 2027-2029 vid eventuella överträdelser av de berörda artiklarna i förordningen.

Flera praktiska svårigheter behöver lösas innan sanktioner införs

Drivkraft Sveriges medlemmar upplever en tydlig osäkerhet hos leverantörer om de kommer att kunna uppfylla förordningens krav vid import. Detta är inte primärt ett problem kopplat till enskilda leverantörer eller ovilja, utan till att kraven i EUMR i nuläget är otydliga. Olika leverantörer har dessutom kommit olika långt i sitt MRV-arbete. För många ligger stora delar av datainsamling och verifiering utanför deras direkta kontroll, särskilt i komplexa värdekedjor med många mellanhänder. Om mellanhänder inte vet att produkten ska till EU saknas incitament att säkra och föra vidare nödvändig dokumentation, vilket i praktiken riskerar att begränsa utbudet till leverantörer som bedömer att de kan uppfylla regelverket.

EU-kommissionen har börjat ta fram dokument och rekommendationer med syftet att hjälpa importörer att uppfylla importkraven i EU:s metanförordning.[10] Detta är välkommet och helt nödvändigt för att reglerna i förordningen på sikt ska kunna tillämpas ändamålsenligt och konkurrensneutralt. Det saknas dock idag alldeles för många centrala funktioner för att sanktionerna kopplade till metangasförordningen ska kunna tillämpas på ett rättssäkert sätt från den 1 juni 2027. Till exempel finns det i dag brister kopplade till internationella enhetliga standarder för kvantifiering av metangasutsläpp, ackrediteringssystem för och tillgång till kontrollörer, verifierare samt rapporteringssystem.

Miljösanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen om minskade metanutsläpp samt vinståterföring

Enligt förslaget ska en fast miljösanktionsavgift tas ut för överträdelser av krav som avser inlämnande av rapport om metanutsläpp, inlämnande av LDAR-program, inlämnande av reparations- och övervakningsplaner, rapport med sammanfattning av resultat av LDAR-undersökningar, rapportering av ventilerings- och facklingshändelser, importörers tillhandahållande av information, importörers information om gjorda ansträngningar i fråga om leveransavtal samt importörers rapportering av metanintensitet.

Vidare ska en rörlig miljösanktionsavgift tas ut för ungefär samma regelöverträdelser. Miljösanktionsavgiften storlek ska enligt förslaget få motsvara den vinst som uppkommit till följd av överträdelsen. Avgiften ska dock inte få överstiga 20 procent av årsomsättningen

[10] 2026/1834 COMMISSION RECOMMENDATION(EU) 2026/1834 of 20 July 2026 on optional model clauses developed pursuant to Regulation (EU) 2024/1787 of the European Parliament and of the Council on the reduction of methane emissions in the energy sector and amending Regulation (EU) 2019/942. Länk.

eller årsinkomsten. Miljösanktionsavgiftens storlek ska inte heller få innebära en risk för en trygg elförsörjning.

Enligt förslag i promemorian ska dessutom den som har begått en överträdelse av kraven i artiklarna 12, 14.14, 16.2, 27.1, 28.1, 28.2, 29.1 eller 29.2 i EU-förordningen om minskade metanutsläpp och därigenom gjort en vinst, vara skyldig att betala ett belopp som motsvarar vinsten, om beloppet kan fastställas (återföring av vinst). Återföring av vinst ska inte beslutas om det är oskäligt.

Drivkraft Sverige anser att det utifrån promemorian är oklart varför det föreslås både en rörlig sanktionsavgift i kapitel 9 och en vinståterföringsmekanism i kapitel 13 som båda relaterar till företagens vinst.

Drivkraft Sverige har inga avgörande invändningar mot de sanktionsavgifter som föreslås kopplade till regler för metangasutsläpp inom landet. Däremot finns det betydande frågetecken kopplade till de föreslagna sanktionerna och vinståterföringsmekanismerna om importören inte lyckas visa att kraven är uppfyllda även för den importerade oljan.

Det går att argumentera för att sanktionsavgifter bör vara så betungande att bolagen avskräcks från att bryta mot reglerna. Detta är kanske rimligt men Drivkraft Sverige vill samtidigt anföra att det även finns andra skäl för företag att undvika att bryta mot regler. Två skäl är den dåliga publicitet det medför gentemot kunder och samhället samt att det kan uppstå svårigheter med att uppfylla andra regelverk kopplade till hållbarhet. Ett praktiskt exempel på när dessa två skäl verkat minst lika avskräckande som själva sanktionen är avgiften för att inte uppfylla utsläppskraven inom reduktionsplikten. Trots att möjligheten i förarbetena till reduktionspliktslagen lyftes som en säkerhetsventil har få bolag medvetet avstått från att uppfylla sin reduktionsplikt och betala sanktionsavgift. Detta illustrerar att i de fall det är tydligt reglerat och förklarat vad som förväntas kommer inga eller väldigt få att göra fel med mening.

För det fåtal fall när någon medvetet försökt fuska anser Drivkraft Sverige att höga sanktionsavgifter som relaterar till företagets vinst kan vara rimligt. En sådan regel förutsätter dock att det är praktiskt möjligt att göra rätt utan att det uppstår orimliga kostnader. Drivkraft Sverige önskar därför förtydliganden kopplat till vad som anses vara oskäligt och när sanktionsavgifterna ska tillämpas i praktiken.

- Möjligheten till sanktionsavgifter och vinståterföring avser i första hand kontrakt skrivna efter 4 augusti 2024. Som vi diskuterat ovan saknas dock, i princip över hela världen, tillräckligt utvecklade regler och system för att följa och kontrollera metangasutsläppen. Fram tills detta finns på plats och EU-kommissionen rekommenderar att sanktionsavgifter införs nationellt borde det åtminstone förtydligas att det är oskäligt att ta ut sanktionsavgifter eller begära vinståterföring förutom i rena bedrägeriförsök.
- Det borde läggas till en uttalad undantagsmöjlighet att åberopa för tillsynsmyndigheten kopplad till Sveriges och EU:s energisäkerhet.

- Det bedöms i promemorian lämpligt att krav på återföring endast kan riktas mot den som har överträtt bestämmelsen i fråga. Här bör det förtydligas om kravet i så fall bör riktas mot den som inte uppfyllt MRV-kraven eller kraven bör riktas mot den importör som inte kunnat visa om MRV-kraven är uppfyllda för de importerade varorna.
- De flesta fel som uppstår sker av misstag. Om något i dokumentationen för ett stort inköp inte uppfyller kraven bör det inte direkt leda till en prövning av oskäliga vinster.

Drivkraft Sverige bedömer att det kan komma att bli komplicerade och tidskrävande prövningar både för myndigheter och företag avseende en vinståterföringsmekanism. Detta för att i första läget pröva *om* kunde dokumentation kunde antas vara tillräcklig och sedan *om* det har uppkommit en vinst till följd av att informationskraven inte uppfyllts och det sedan ska bestämmas *hur stor* vinsten blivit.

Viktor Gunnarsson

Ansvarig Konkurrenskraftsfrågor

Stockholm, den 16 november 2026