

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

## Yttrande över Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation (promemoria)

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp i vissa fossila drivmedel.

I sak anges förslaget innebära nya reduktionsnivåer till och med 2030 för bensin och diesel. Möjligheten att uppfylla reduktionsplikten med egna eller förvärvade överskott av utsläppsminskningar utökas och i viss utsträckning ska sådana överskott kunna sparas till påföljande år. I promemorian finns också förslag om att höja maxgränsen för den förseningsavgift som ska tas ut om en redovisning av reduktionsplikten inte görs i rätt tid.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att den 1 juli 2018 trädde lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen (reduktionspliktslagen) i kraft. Genom reduktionspliktslagen åläggs drivmedelsleverantörer att minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel. I budgetpropositionen för 2018 gjorde regeringen bedömningen att kontrollstationer för reduktionsplikten skulle genomföras med start 2019 och därefter vart tredje år. Reduktionsnivåerna för bensin och diesel för åren efter 2020 skulle ses över vid kontrollstationen 2019. Vidare anges att reduktionsplikten är en del av det s.k. januariavtalet som är en sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna. Det framgår av punkt 31 i avtalet att reduktionsplikten ska vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, med minst 70 procent senast till 2030 jämfört med 2010. Av samma punkt framgår att successivt ökade reduktionsnivåer ska skärpas för tiden efter 2020. Det anges att den remitterade promemorian har utarbetats i Infrastrukturdepartementet med utgångspunkt i underlag från Energimyndigheten. Det anges också att förslagen i promemorian genomför delar av artiklarna 25–27 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (det omarbetade förnybartdirektivet). I det omarbetade förnybartdirektivet finns inte längre några bindande nationella mål för förnybar energi på det sätt som fanns före omarbetningen. I stället ska medlemsstaterna bidra till ett bindande unionsmål som innebär att den totala andelen energi från förnybara energikällor av unionens slutliga energianvändning (brutto) år 2030

ska vara 32 procent. Det finns inte heller längre något särskilt mål för förnybar energi i transportsektorn. I stället ska medlemsstaterna enligt artikel 25 fastställa en skyldighet för drivmedelsleverantörer att säkerställa att andelen förnybar energi av den slutliga energianvändningen inom transportsektorn är minst 14 procent senast 2030 (minimiandel). Det refereras också till nationella mål inom klimatpolitiken.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

### **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Det anges i konsekvensutredningen att om inget görs kommer 2020 års reduktionsnivåer att gälla framöver. För att nå etappmålet för inrikes transporter skulle det då krävas mycket kraftfulla åtgärder för framför allt minskat resande. Det finns en risk att sådana åtgärder skulle ha negativa effekter på andra delar i de transportpolitiska målen och kunna leda till höga kostnader för att nå målet. Ett annat alternativ är att etappmålet inte nås. Det anges därför finnas goda skäl att öka reduktionsnivåerna.

Vidare anges i konsekvensutredningen att reduktionsplikten kan i detalj utformas på flera olika sätt, vilket diskuteras i avsnitten 5–9 i promemorian. Skälen för att införa flexibla kvoter som innebär att reduktionsplikten för bensin kan uppfyllas genom inblandning av biodrivmedel i diesel och vice versa anges framgå av avsnitt 6. I nämnda avsnitt anges bland annat följande. Energimyndigheten föreslog i sin rapport till regeringen en linjär utveckling där reduktionsnivån ökar lika mycket varje år. En annan möjlighet anges vara att ha en exponentiell kurva, där efterfrågan på biodrivmedel i reduktionsplikten kan följa en förväntad ökad produktion. Eftersom en linjär utveckling ackumulerat ger en större utsläppsminskning till 2030, bedömer förslagsställaren det som mest ändamålsenligt att reduktionsplikten utvecklas linjärt. Myndighetens förslag ligger därför till grund för de reduktionsnivåer som föreslås men ökningstakten till 2030 bör enligt förslagsställaren vara något högre för att ytterligare minska de ackumulerade utsläppen.

Det anges också att för att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls finns en ekonomisk sanktion i form av en reduktionspliktsavgift som ska betalas i förhållande till det antal kilogram koldioxidekvivalenter som saknas för att reduktionsplikten ska vara uppfylld. Av reduktionspliktslagen följer att avgiften får vara högst sju kronor per kilogram koldioxidekvivalenter som i fråga om minskade växthusgasutsläpp kvarstår för att reduktionsplikten ska vara uppfylld. Den exakta avgiften bestäms i reduktionspliktsförordningen. Avgiften är för närvarande fem kronor per kilogram koldioxidekvivalenter för bensin och fyra kronor per kilogram koldioxidekvivalenter för diesel. Merparten av alla reduktionspliktiga uppfyllde under 2019 de krav som ställs i lagen. Reduktionspliktsavgifterna anges därmed vara tillräckligt höga för att nå syftet med reduktionsplikten. Det anges att Konjunkturinstitutet i rapporten Reduktionsplikten – en analys av incitament och konsekvenser (specialstudie KI 2019:23) anförde att avgifterna är för höga för att ge skydd mot oväntat höga kostnader och att de inte ger incitament för kostnadspress på producenter. Förslagsställaren anger att gällande avgifter emellertid ligger på samma nivå som i andra länder där det också finns inblandningskrav. Det anges att en sådan utblick måste göras när avgifterna sätts eftersom biodrivmedel, i en bristsituation, kommer att säljas till det land som har högst avgift och därmed högst betalningsvilja. I det tyska reduktionspliktssystemet uppgår avgiften till 0,47 euro per kilogram koldioxidekvivalenter. I den finska kvotplikten uppgår avgiften till 0,04 euro per megajoule biodrivmedel som saknas för att uppfylla kvotplikten, vilket för HVO innebär ungefär 0,45 euro per kilogram koldioxidekvivalenter. Både Tyskland och Finland anges därmed ha pliktavgifter i nivå med Sveriges. De avgifter som gäller enligt reduktionspliktsförordningen anges på detta sätt vara i linje med andra länders avgifter. Någon ändring av reduktionspliktsavgifterna bedöms därmed inte vara aktuell.

Det finns också beskrivningar av för- och nackdelar med flexibla kvoter för uppfyllande av reduktionsplikten<sup>1</sup>.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en tydlig beskrivning av vad effekterna av nollalternativet bedöms bli. Det finns också flera beskrivningar av möjliga alternativa sätt att utforma reduktionsplikten. Regelrådet noterar att valet av en linjär snarare än exponentiell utveckling för reduktionsplikten motiveras med att den ackumulerade utsläppsminskningen blir större. Det skulle ha förbättrat konsekvensutredningens transparens om det också hade angetts om valet av en linjär utveckling snarare än exponentiell leder till några specifika konsekvenser för berörda företag. Beskrivningen är likväl tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

### Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att ändringarna i reduktionspliktslagen bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Lagförslaget bör anmälas som en teknisk föreskrift enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Någon anmälan enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) behöver dock inte göras. Förslagen uppfyller inte de specifika krav som räknas upp för anmälan i tjänstedirektivet vad gäller aktörer som är etablerade i Sverige. Plikten innebär inte några krav på aktörer som inte är etablerade i Sverige.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

### Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i konsekvensutredningen att förslagen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2021. Det bedöms finnas tillräckligt med tid för berörda aktörer att förbereda sig för ändrade reduktionsnivåer för reduktionsplikten på bensin och diesel och ett införande av E10 på marknaden. Det anges också, i beskrivningen av effekter för Energimyndigheten, att samband med att ändringarna i reduktionspliktslagen träder i kraft uppkommer kostnader för att ändra föreskrifter och vägledningar, ge information till berörda företag m.m.

I remissens kapitel om ikraftträdande och övergångsbestämmelser anges bland annat att lägre reduktionsnivåer bör gälla till utgången av juli 2021. Därefter bör de högre nivåerna gälla. Att reduktionsnivåerna ändras under kalenderåret bör innebära att reduktionsplikten ska uppfyllas separat för varje period. Inblandning av biodrivmedel i reduktionspliktig energimängd för januari–juli 2021 bör därför inte få användas för att uppfylla reduktionsplikten för resten av kalenderåret 2021. Inte heller bör inblandning för augusti–december 2021 få användas för att uppfylla reduktionsplikten för kalenderårets övriga månader. En övergångsbestämmelse där detta framgår bör införas. Att reduktionsnivåerna ändras under kalenderåret innebär också att vissa uppgifter behöver särredovisas vid rapportering till Energimyndigheten för 2021. Detta gäller bl.a. under vilken period ett parti biodrivmedel har använts. Bestämmelser om särredovisning bör införas i förordning eller myndighetsföreskrifter.

<sup>1</sup> Det vill säga, exempelvis, att reduktionsplikten för diesel ska få uppfyllas med eget eller förvärvat överskott av utsläppsminskningar från bensin eller diesel.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att förslagsställaren bedömer att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn vid fastställandet av tidpunkt för ikraftträdande. Det framgår att Energimyndigheten kommer att genomföra informationsinsatser till berörda företag. Såvitt Regelrådet kan se finns det ingen förklaring till varför förslagsställaren bedömer att ett halvårs förberedelse är tillräckligt för de berörda företagens förberedelser. Bedömningen kan vara riktig, men det är enligt Regelrådets uppfattning inte fullständigt uppenbart att den är det. När både de tekniska förutsättningarna avseende inblandning och formerna för rapportering ändras under innevarande år är det inte uppenbart att förändringen är enkel för företagen att anpassa sig till. Av dessa skäl borde skälen för förslagsställarens bedömning ha förklarats tydligare. Det finns däremot tillräcklig information om att det bedöms att den ansvariga myndigheten bedöms behöva genomföra informationsinsatser.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande bristfällig.

Regelrådet finner redovisningen av behovet av speciella informationsinsatser godtagbar.

### **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I konsekvensutredningen anges att förslaget i första hand berör företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel. År 2019 rapporterade 22 företag enligt reduktionspliktlagen, varav 2 företag för enbart bensin, 12 företag för endast diesel och 8 företag för både bensin och diesel. Det anges att både drivmedelsleverantörer och yrkesmässiga användare av drivmedel, t.ex. vissa större industriverksamheter, kan vara reduktionspliktiga. Producenter och importörer av biodrivmedel anges påverkas genom att efterfrågan och prissättningen på biodrivmedel påverkas av förslaget. Drivmedelskonsumenter, såväl privatbilister som företag, anges påverkas genom att förslaget bedöms ha inverkan på slutkonsumentens drivmedelskostnader.

Regelrådet gör följande bedömning. Bortsett från att det anges att vissa större industriverksamheter kan vara reduktionspliktiga (vilket i sig är värdefull information) saknas storleksmässig beskrivning av de berörda företagen. På annan plats i konsekvensutredningen<sup>2</sup> anges att små företag inom skogs- och jordbruksnäringen bedöms beröras särskilt av ökade drivmedelskostnader och att små drivmedelsleverantörers förutsättningar inte bedöms påverkas. Ytterligare beskrivning av dessa företag finns emellertid inte. Det finns en beskrivning av hur många företag som rapporterade enligt den aktuella lagen år 2019 och detta kan anses vara en tillräcklig beskrivning av de direkt berörda företagens antal. Det finns uppgifter om branschtillhörighet hos berörda företag.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal och bransch godtagbar.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån storlek bristfällig.

### **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

#### *Administrativa kostnader*

Det anges i konsekvensutredningen att de förslag som lämnas i promemorian inte förväntas innebära några ökade kostnader för administration eftersom reduktionsplikten är ett befintligt system.

Regelrådet gör följande bedömning. Den bedömning som görs framstår för Regelrådet som något motsägelsefull, givet det som förslagsställaren angett i sin beskrivning av ikraftträdande och övergångsbestämmelser. Där anges att det finns behov av viss särredovisning till följd av förändringen.

<sup>2</sup> Det vill säga i ett annat avsnitt än det där berörda av förslaget beskrivs.

Det är inte uppenbart av vilka skäl en sådan särredovisning inte skulle medföra några merkostnader. Skälen för en sådan bedömning borde därför ha förklarats. Även engångskostnader för administrativa ändamål bör redovisas och, om möjligt, kvantifieras. Den befintliga beskrivningen är inte tillräcklig för att det ska kunna anses framgå tillräckligt tydligt att förslagsställarens bedömning är riktig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på administrativa kostnader bristfällig.

#### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen anges följande. De ökade reduktionsnivåerna kommer att leda till kostnader för inblandning av biodrivmedel då de är dyrare än fossila drivmedel, men den kostnaden förväntas föras över på kunderna. En ökad ambitionsnivå i reduktionsplikten anges således påverka pumppriset på bensin och diesel, eftersom produktionskostnaderna är högre för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter. För HVO<sup>3</sup> anges produktionskostnaden i hög grad vara beroende av råvarukostnaden för oljor och fetter. Andra tekniker kan ha lägre råvarukostnad men högre investeringskostnad för produktionsanläggningen. Marknaden för flytande biodrivmedel anges vara beroende av global tillgång och efterfrågan. Vid en brist på biodrivmedel styrs användningen till den köpare som har högst betalningsvilja och priset kan bli betydligt högre än produktionskostnaden. Det har inte någon särskild betydelse för kostnaderna för att uppfylla plikten om produktionen av biodrivmedel ökar just i Sverige. Inom EU kommer efterfrågan på biodrivmedel sannolikt främst att styras av de krav som ställs i det omarbetade förnybartdirektivet. Även länder utanför EU kan komma att efterfråga betydligt mer HVO. Bland annat anges att marknaden i USA har vuxit de senaste åren.

Den maximala kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten anges utgöras av reduktionspliktsavgiften som aktörer måste betala om de inte uppfyller reduktionsplikten. I avsnitt 7 av promemorian bedöms att en enhetlig avgift på 4 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter ska införas för diesel och bensin, vilket anges innebära en merkostnad vid pump på 13 öre per liter för varje procentenhet reduktionsnivån för diesel ökar och 12 öre per liter vad gäller bensin (exklusive mervärdesskatt). Den exakta kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten anges vara svår att förutse och vara beroende av flera osäkerhetsfaktorer. Tillgång och efterfrågan på biodrivmedel globalt styr prisutvecklingen och en större produktionskapacitet än vad som i dagsläget prognosticeras kan bidra till lägre kostnader. Priset kan också påverkas av om det finns många eller få alternativa leverantörer att välja mellan. De närmaste åren uppskattar förslagsställaren kostnaden utifrån tillgängliga uppgifter till mellan 8 och 12 öre per liter exklusive mervärdesskatt för varje procentenhet reduktionsnivån ökar. Kostnaden varierar beroende på priset på biodrivmedel och tillgång på biodrivmedel med låga livscykelutsläpp. För diesel ökar reduktionsnivån från 2020 med i genomsnitt 4,8 procentenheter per år till 2024 vilket bedöms motsvara en prisökning på ca 40–60 öre per liter per år. För bensin ökar reduktionsnivån med i genomsnitt 2,1 procentenheter per år till 2024 vilket bedöms motsvara en prisökning på ca 15–25 öre per liter per år. Osäkerheten avseende kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten bedöms av förslagsställaren öka över tid. Med samma antaganden som anges ovan skulle prisökningen till 2030 vara 3,6–5,4 kr per liter för diesel och 1,9–2,9 kr per liter för bensin. Vidare anges att pumppriset också påverkas av andra faktorer än reduktionsplikten. De pumppriseffekter som anges ovan utgör endast en uppskattning av reduktionspliktens effekter i sig. Andra viktiga faktorer för pumppriset anges framförallt vara oljeprisets utveckling och nivån på drivmedelsskatterna. En förutsättning för de refererade beräkningarna anges vara att förslaget om införande av flexibel kvot inte kommer att påverka hur reduktionspliktens kostnader fördelas mellan bensin och diesel. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent.

<sup>3</sup> Med HVO avses vätebehandlade oljor och fetter.

Det anges också att i Sverige förbrukas merparten av bensin och diesel i transportsektorn. Huvudsakligen påverkas därför de näringssektorer som är beroende av vägtransporter. Reduktionsplikten på diesel påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som är beroende av vägtransporter. Förslaget bedöms även medföra en kostnadsökning för jord- och skogsbruk samt gruvindustri då reduktionsplikten leder till högre pumppris på diesel. Näringar med hög exportandel, till exempel skogsindustrin som också är den enskilt största transportköparen, är särskilt utsatta då dess internationella konkurrenskraft påverkas av högre transportkostnader. För diesel antas att 73 procent förbrukas av företag, för bensin är motsvarande siffra 18 procent. Förslaget kommer att medföra relativt stora kostnadsökningar för företagen, särskilt då dessa i större utsträckning än hushåll använder diesel. De högre drivmedelspriserna medför samtidigt att användningen allt annat lika kommer att minska, något som dämpar kostnadsökningen.

Reduktionsnivån för bensin föreslås öka från 4,2 till 6 procent från och med den 1 augusti 2021 för att därefter öka med ungefär 2,4 procent-enheter per år. Detta förväntas leda till att E10<sup>4</sup> introduceras i Sverige. Det anges att detta införande kan kräva investeringar för att anpassa bränslecisterner på tankstationerna till ett korrosionsbeständigt material. Investeringskostnaden bedöms vara upp till 100 000 kronor per cistern. Det anges att drivmedelsleverantörerna redan sedan tidigare har påbörjat arbetet. Förslaget bedöms ge tillräcklig tid för drivmedelsleverantörerna att anpassa tankstationer och i viss mån depåer till den nya bensinkvalitén. En liten del av fordonsparken för bensinbilar anges inte vara certifierade för att använda E10. Andelen förväntas minska över åren och utgör endast några enstaka procent av användningen av bensinbilar räknat i körsträcka. Reduktionsnivåerna anges vara anpassade till att en mindre del av bensinförsäljningen kommer att vara bensin med lägre halt av etanol som säljs till äldre bensinbilar. Marknaden för drivmedelsförsäljning omfattar flera olika typer av ägandestrukturer. Det anges därför inte vara möjligt att ge något entydigt svar på vilka företag som kommer bära kostnaden för att byta beläggning i cisternerna. I vissa fall kan det vara ägaren av drivmedelsstationen och i vissa fall kan det vara drivmedelsleverantören som äger cisternerna. I de fall det är drivmedelsleverantören som står för kostnaden kan det inte uteslutas att kostnaden kommer att överföras till ägaren av drivmedelsstationen genom ökade priser. Mindre drivmedelsstationer kan välja att inte leverera E10 och därmed inte behöva byta beläggning. I de fall drivmedelsförsäljaren inte köper beskattade drivmedel utan själv omfattas av reduktionsplikten kan detta lösas genom att avtala om att försäljarens leverantör ska överföra utsläppsminskningar.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är inte möjligt att utifrån angiven information få en uppfattning om vad kostnadsökningen kan väntas bli per företag eller för företagen totalt. Detta är en brist. Det är emellertid tydligt för det första att det finns (specifikt angivna) osäkerheter som, såvitt Regelrådet kan förstå, väsentligt försvårar att ge sådan information. Det är för det andra så att det anges vissa kvantifierade kostnadsförändringar, såsom vad den maximala kostnadsökningen per liter bränsle kan bli givet vissa förutsättningar. Det framgår också vissa, kvantifierade, investeringskostnader som kommer att bli aktuella och hur stor andel av bensin- respektive dieselanvändningen som företag bedöms stå för. Det hade varit önskvärt med en tydligare bild men det finns i vart fall information som ger en indikation om kostnadsutvecklingen. Utifrån förutsättningarna i ärendet kan beskrivningen anses tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på andra kostnader och verksamhet godtagbar.

### **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Det anges bland annat följande i konsekvensutredningen. Den globala produktionskapaciteten för HVO och samprocessad diesel förväntas att öka markant till 2024, men all kapacitet är inte tillgänglig för den

---

<sup>4</sup> Med E10 avses bensin som innehåller mer än 5 volymprocent och mindre än 10 volymprocent etanol eller som har en syrehalt som överstiger 2,7 viktprocent och understiger 3,7 viktprocent.

svenska marknaden. Det anges vara för tidigt att nu analysera hur marknaden förväntas utvecklas efter 2024. Frågan bör analyseras i kontrollstationen 2022. När det gäller HVO anges emellertid den tillgängliga råvarubasen i form av fetter och oljor begränsad även på sikt. Med intensifierade åtgärder för att samla ihop restprodukter och avfall bedömer t.ex. Neste att det finns ungefär 7–10 miljoner ton lämpliga råvaror i Europa för produktion av HVO och HEFA. Med ett totalutbyte på 80 procent skulle det motsvara ungefär 70–100 TWh HVO. Ökade möjligheter att använda en bredare råvarubas genom andra produktionstekniker anges därför vara viktiga. Vidare anges att de reduktionsnivåer som föreslås kommer att ge långsiktiga förutsättningar för investeringar i produktionsanläggningar. Svensk produktion beräknas ge biodrivmedel med hög klimatprestanda, vilket ger ökad konkurrenskraft i ett system med reduktionsplikt. Sveriges möjligheter att producera klimateffektiva biodrivmedel anges därmed främjas av reduktionsplikten och stöder därför den svenska omställningen till en mer cirkulär och biobaserad ekonomi. Det finns också åtskillig ytterligare information om möjligheterna för utveckling av befintliga och nya tekniska lösningar för att tillgodose efterfrågan på drivmedel och transporttjänster<sup>5</sup>.

Det anges också att de förslag som lämnas i promemorian inte bedöms påverka konkurrensförhållandena mellan drivmedelsleverantörer på något markant sätt. Reduktionsplikten gynnar biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp. Sverige bedöms ha goda förutsättningar att producera sådana biodrivmedel, både genom god tillgång till biomassa i form av restprodukter och genom hög andel fossilfri energi i industrin vilket ger låga processutsläpp. Genom att reduktionsnivåer anges till och med 2030 ges även den långsiktighet som tidigare efterlysts av flera biodrivmedelsproducenter, även om reduktionsnivåerna kan ändras i de kontrollstationer som sker var tredje år. Det förväntas vara vanligast att avfall och restprodukter används som råvara vilket gynnar företag vars processer ger upphov till sådana ämnen. I synnerhet skogs- och jordbruk med tillhörande industrier bedöms kunna dra nytta av detta. Högre pumppris för diesel kan emellertid minska tillgången av biomassa med hög transportkostnad jämfört med energiinnehållet, som grenar och toppar samt jordbrukets restprodukter. Med hänsyn till att försäljningsmixen mellan bensin och diesel skiljer sig mellan olika bolag anges att frågan bör följas i kontrollstationerna för att övervaka effekterna av ökade reduktionsnivåer och införandet av en flexibel kvot. Marknaden för HVO domineras av ett fåtal producenter, varav en också är leverantör av diesel på den svenska marknaden. Detta anges potentiellt kunna leda till försämrade konkurrens. Fler producenter av HVO bedöms dock komma in på marknaden, vilket minskar risken för konkurrensnedvidning. Reduktionsplikten anges, som nämnts, leda till ökade drivmedelskostnader. Detta kan innebära försämrade konkurrensförhållanden för svenska företag jämfört med företag i andra länder. Påverkan anges vara särskilt stor på företag inom näringar med hög exportandel, till exempel skogsindustrin, och med ett stort beroende av vägtransporter.

Regelrådet gör följande bedömning. Konsekvensutredningen innehåller utförlig information om utgångsläget för och möjliga konsekvenser av förslaget avseende de företag som ska uppfylla reduktionsplikten. Det finns också åtskillig information om marknaden för bränslen som i dagsläget kan uppfylla de krav som ställs och utvecklingsmöjligheter för helt eller delvis nya lösningar. När det gäller påverkan på konkurrensförhållandena för företag i en vidare bemärkelse till följd av förslagen är informationen mindre tydlig och utvecklad. Det finns emellertid information även om detta och det framgår såväl några möjliga positiva som negativa konsekvenser. Sammantaget finner Regelrådet att beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

---

<sup>5</sup> Se sidorna 40 – 43 i remissen.

## Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner inget som uppenbart talar för att påverkan på företagen i andra avseenden skulle bli aktuellt. Bristen på information är därför inte väsentlig.

Regelrådet finner, givet förutsättningarna i ärendet, avsaknad av information om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det anges i konsekvensutredningen att förslagen inte bedöms påverka förutsättningarna för små drivmedelsleverantörer. Alla företag som har en reduktionsplikt för bensin eller diesel bedöms kunna uppfylla denna. Om den administrativa bördan upplevs för stor eller om reduktionsplikten bedöms för svår att uppfylla, kan företag välja att falla utanför lagstiftningen genom att köpa beskattat drivmedel från sin leverantör som då får en reduktionsplikt för drivmedlet i stället. Mindre företag kan också välja att omfattas av lagstiftningen men förvärva utsläppsminskningar från en annan aktör som har en reduktionsplikt och som minskat utsläppen med mer än vad som krävs. Små företag inom skogs- och jordbruk samt åkerinäringen bedöms särskilt påverkas av de ökade drivmedelskostnaderna som reduktionsplikten ger upphov till.

Regelrådet gör följande bedömning. Det anges att förslagen inte bedöms påverka förutsättningarna för små drivmedelsleverantörer. Det framgår att det finns vissa förutsättningar som medger flexibilitet för de små företagen. Samtidigt är det tydligt att det också finns små företag som kan väntas påverkas mer av ökningen i drivmedelskostnader än andra. Eftersom denna sårbarhet finns borde det ha funnits mer information om i vilken mån dessa företags förutsättningar hade kunnat beaktas på något sätt, eller orsakerna till att detta inte har bedömts som möjligt eller lämpligt, om så är fallet.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

## Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i flertalet avseenden håller tillräcklig kvalitet. Det hade varit önskvärt med en tydligare redovisning av påverkan på andra kostnader. Det finns emellertid en förhållandevis tydlig kvalitativ information och viss kvantifiering. Det är också enligt Regelrådets uppfattning tydligt vilka svårigheter som är förknippade med att göra en mer exakt redovisning och förslagsställaren har, såvitt Regelrådet kan bedöma, gjort det mesta möjliga utifrån förutsättningarna. Beskrivningen av påverkan på administrativa kostnader är bristfällig men Regelrådet beaktar att de effekter som inte har beskrivits sannolikt är av engångskaraktär samt att förslaget rör revideringar inom ramen för ett befintligt styrmedel och finner att utifrån dessa förutsättningar är bristen inte av tillräcklig vikt för att bli avgörande för helhetsbedömningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).



Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 10 februari 2021.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Anna Stattin.



Elisabeth Thand Ringqvist  
Ordförande



Anna Stattin  
Föredragande