

2021-12-16
I2021/03316**Infrastrukturdepartementet**Statens energimyndighet
Box 310
631 04 Eskilstuna

Naturvårdsverket

106 48 Stockholm

Uppdrag att ta fram underlag för kontrollstation 2022 inom ramen för systemet med reduktionsplikt på bensin, diesel och flygfotogen

Regeringens beslut

Regeringen ger Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att i fråga om det system för reduktionsplikt som regleras i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktslagen) utreda

- om reduktionsnivåerna för bensin, diesel och flygfotogen för åren 2024–2030 bör ändras med hänsyn till de faktorer som beskrivs under rubriken Närmare om uppdraget, samt
- om det bör ske några förändringar av reduktionsplikten på flygfotogen.

Om Energimyndigheten finner att reduktionsnivåerna för bensin, diesel eller flygfotogen bör justeras ska förslag på reduktionsnivåer lämnas.

Energimyndigheten ska analysera konsekvenserna av befintlig reduktionsplikt på bensin och diesel utifrån de faktorer som beskrivs under rubriken Närmare om uppdraget. Om myndigheten lämnar förslag ska dessa åtföljas av en fullständig konsekvensutredning.

Energimyndigheten ska genomföra uppdraget i samråd med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Skatteverket, Statens jordbruksverk, Skogsstyrelsen, Försvarets materielverk, Försvarmakten samt relevanta bransch- och intresseorganisationer.

Naturvårdsverket ska bidra i analysen av reduktionspliktens påverkan på utsläpp av kväveoxider och andra ämnen till luft.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 december 2022.

Bakgrund

Då reduktionspliktslagen infördes angav regeringen att kontrollstationer bör genomföras med start 2019 och därefter vart tredje år, se prop. 2017/18:1 finansplan m.m., avsnitt 6.15.17. Regeringen har i samband med genomförandet av kontrollstation 2019 i propositionen Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 (prop. 2020/21:180), angett att detta fortsatt ska gälla. Den 1 juli 2021 infördes en reduktionsplikt på flygfotogen. Även reduktionsplikten på flygfotogen ska omfattas av de kontrollstationer som sker var tredje år enligt vad som anges i propositionen Reduktionsplikt för flygfotogen (prop. 2020/21:135).

Närmare om uppdraget

Energimyndigheten är tillsynsmyndighet för reduktionspliktslagen och ansvarade för att ta fram underlag för kontrollstation 2019. Det är därför lämpligt att myndigheten ansvarar för att ta fram underlag även för kontrollstation 2022.

Översyn av reduktionsnivåer för bensin och diesel

Reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel. Riksdagen beslutade 2017 om flera etappmål inom miljömålssystemet som bidrar till miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Ett av etappmålen fokuserar på utsläppen från inrikes transporter. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem), ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Transporternas utsläpp ska minska genom transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg

En viktig funktion med kontrollstationerna vart tredje år är att säkerställa att reduktionsplikten på bensin och diesel bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Reduktionsplikten förväntas ge ett betydande bidrag till att etappmålet för inrikes transporter nås till 2030 och spela en viktig roll för att nå målet om nettonollutsläpp till 2045, ge en tydlig signal om en stabil och ökande efterfrågan på förnybara och fossilfria drivmedel samt ge förutsättningar för industrin att investera i produktions-

kapacitet. Energimyndigheten ska därför analysera de satta reduktionsnivåerna för bensin och diesel i förhållande till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030 och vid behov föreslå förändringar.

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (I2021/01006). Trafikanalys ska redovisa uppdraget senast den 15 september 2022. För att undvika parallella analyser som baseras på olika underlag ska Energimyndigheten utgå från det underlag som tas fram inom ramen för Trafikanalys uppdrag vad gäller utvecklingen inom transportsektorn i förhållande till transportsektorns klimatmål för 2030.

Reduktionsplikten på flygfotogen

Krav på inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel för flyget är ett nytt styrmedel även i ett globalt perspektiv. Endast Norge har infört ett liknande system. Det är därför viktigt att analysera införandet av en reduktionsplikt på denna marknad. Energimyndigheten ska därför analysera tillgången på biojetbränsle, om nivån på reduktionspliktsavgiften bör justeras, och kostnaderna för att uppnå reduktionsplikten.

Energimyndigheten ska även analysera om den reduktionspliktsavgift som framgår av förordningen (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel är tillräckligt hög för att uppfylla syftet med reduktionsplikten. Delar av flygets klimatutsläpp regleras av andra styrmedel som utsläppshandelssystemet EU ETS och Corsia. Energimyndigheten ska utreda i vilken utsträckning reduktionsplikten minskar flygets klimatpåverkan och i vilken utsträckning reduktionsplikten bidrar med ytterligare utsläppsminskningar med hänsyn till att flyget även regleras av andra klimatstyrmedel som EU ETS.

En utvecklad konsekvensanalys av effekterna av reduktionsplikten på bensin och diesel

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör återkomma till riksdagen med en bedömning av reduktionspliktens effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys. Regeringen ska i samband med detta även redogöra för sin bedömning av om detta motiverar någon förändring av de framtida reduktionsnivåerna (bet. 2020/21: MJU23, rskr. 2020/21:411).

I propositionen Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 (prop. 2020/21:180) anger regeringen att vissa frågor om effekterna av reduktionsplikten på bensin och diesel bör utredas vidare inför kontrollstation 2022. De frågor som regeringen uppmärksammar är bl.a. vilken effekt reduktionsplikten har på konsumenters val av fordon med avseende på fördelningen mellan diesel- och bensinbilar,, hur den globala produktionskapaciteten för HVO och samprocessad diesel förväntas utvecklas efter 2024, samt vilken påverkan reduktionsplikten har på näringslivets drivmedelskostnader. Det är i samband med detta av vikt att särskilt belysa reduktionspliktens effekter på utsläpp av kväveoxider och därmed eventuella konsekvenser för Sveriges åtaganden med anledning av det s.k. takdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG).

Av den nämnda propositionen framgår också att konsekvensanalysen bygger på antaganden om utvecklingen i transportsektorn. Analysen behöver uppdateras även av denna anledning, bl.a. då elektrifieringen av transportsektorn går betydligt snabbare än vad som antogs i det huvudscenario som konsekvensanalysen bygger på. Vidare bör analysen kompletteras med en känslighetsanalys för högre respektive lägre trafikarbete jämfört med huvudscenariot.

Tyngdpunkten i konsekvensanalysen ska ligga på

- reduktionspliktens effekter på utsläpp av växthusgaser utifrån antaganden om utvecklingen av transportsektorn,
- vilka kostnader reduktionsplikten innebär för drivmedelsköpare och vilka effekter det får för hushåll och näringsliv,
- hur tillgång och efterfrågan av HVO, biobensin samt samprocessad diesel och bensin förväntas utvecklas på världsmarknaden och hur det påverkar priset på de biodrivmedel som används inom reduktionsplikten,
- hur reduktionsnivåerna förhåller sig till de bränslekrav som ställs på bensin och diesel, och om bränslekraven i drivmedelslagen eller EU-rätten utgör ett hinder mot att uppfylla reduktionsnivåerna
- reduktionspliktens effekter på försörjningstryggheten av drivmedel i Sverige, samt

- eventuella effekter som kan uppstå av att reduktionsnivån är betydligt högre på diesel än på bensin.

Från och med den 1 augusti 2021 är bensin och diesel som används av Försvarmakten undantaget från reduktionsplikt. Vad gäller flygfotogen fanns ett sådant undantag med redan då reduktionsplikten på flygfotogen infördes den 1 juli 2021. Skälen för undantagen framgår av propositionen Reduktionsplikt för flygfotogen (prop. 2020/21:135) och propositionen Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 (prop. 2020/21:180). Energimyndigheten ska analysera konsekvenserna av undantaget mer detaljerat i samråd med Försvarmakten och Försvarets materielverk.

Energimyndigheten ska därför, oavsett om myndigheten föreslår några ändringar av befintliga reduktionsnivåer, återkomma till regeringen med en konsekvensanalys av Försvarmaktens undantag samt effekterna av befintliga reduktionspliktnivåer för bensin och diesel.

På regeringens vägnar

Khashayar Farmanbar

Hanna Sundqvist

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Utrikesdepartementet/HI

Försvarsdepartementet, MFI

Finansdepartementet/BA och SKA

Miljödepartementet/KL

Näringsdepartementet/JM, SK, SKR och BT

Försvarets materielverk

Försvarmakten

Statens jordbruksverk

Kommerskollegium

Skatteverket

Skogsstyrelsen

Trafikanalys

Trafikverket

Transportstyrelsen