

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 promemorian Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Förslaget avser en ändring av lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Enligt förslaget ska kraven på den som har reduktionsplikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel inte höjas 2023. Det innebär, enligt förslagsställaren, att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel ska understiga utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller diesel med minst 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel 2023.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I promemorian uppges att det i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktslagen) finns bestämmelser om att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom inblandning av förnybara och andra fossilfria drivmedel (reduktionsplikt). Enligt lagen höjs kraven på minskade utsläpp successivt för varje år till och med år 2030.

Förslaget uppges ha utformats med anledning av att drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året, främst till följd av att oljepriset har stigit kraftigt och särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. Med hänsyn till att de höga drivmedelspriserna riskerar att slå hårt mot företag och hushåll som är beroende av bil föreslås att den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023. Syftet uppges vara att undvika att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I remissen uppges att om regleringen inte kommer till stånd skulle reduktionsnivåerna, enligt hittillsvarande lagstiftning, höjas från 7,8 procent till 10,1 procent för bensin och från 30,5 procent till 35 procent för diesel, vilket då skulle leda till att priset på drivmedlen skulle öka under 2023.

Det uppges vidare att Energimyndigheten har i uppdrag att analysera reduktionsnivåerna för 2024 till 2030 och att nivåerna kan komma att ändras bland annat beroende på hur trafikarbetet, energieffektivisering av fordon och elektrifiering av transportsektorn utvecklas. Huruvida reduktionsnivåerna ska ändras analyseras i kontrollstationer som genomförs vart tredje år och att en sådan analys ska göras 2022. Det uppges att Energimyndigheten fått i uppdrag att analysera om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för åren 2024 till 2030 bör ändras med hänsyn till utvecklingen av transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030. Det uppges att Energimyndigheten senast den 15 september 2022 ska redovisa de delar av uppdraget som rör reduktionsnivåerna för bensin och diesel.

Regelrådet kan konstatera att det finns redovisning av effekterna som blir om ingen reglering kommer till stånd, men att redovisning saknas av alternativa lösningar. Regelrådet finner dock ingen anledning att kräva en redovisning av alternativa lösningar, då den föreslagna åtgärden i förhållande till syftet synes vara den enda möjliga förutom en sänkning av skatten på drivmedel, vilket Regelrådet noterat också är aktuellt i en nyligen remitterad remiss¹.

Regelrådet finner därför att utebliven redovisning av alternativa lösningar utifrån förutsättningarna i detta ärende är godtagbar och att redovisningen av effekterna av om ingen reglering kommer till stånd också är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen uppges att förslaget bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av EU-rätten och att reduktionsplikten tidigare har anmälts som en teknisk föreskrift enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Det är, enligt förslagsställaren, inte aktuellt med någon ny anmälan, då sänkta reduktionsnivåer för bensin och diesel inte utgör sådana bestämmelser som ska anmälas enligt direktivet.

Vidare uppges att det heller inte behöver göras en anmälan enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet), då förslaget inte uppfyller de specifika krav som räknas upp för anmälan i tjänstedirektivet vad gäller aktörer som är etablerade i Sverige. Det uppges att plikten inte innebär några krav på aktörer som inte är etablerade i Sverige.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är tillräcklig och därmed godtagbar.

¹ Fi2021/03918. Regelrådets dnr RR 2021-365.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen uppges att då förslaget avser att den planerade successiva höjningen av reduktionsplikten pausas under 2023 bör datumet för ikraftträdandet vara den 1 januari 2023. Det bedöms finnas tillräckligt med tid för berörda aktörer att anpassa sig.

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av om det föreligger behov av speciella informationsinsatser, vilket är en brist.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande är godtagbar, men att redovisningen av behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen uppges att förslaget i huvudsak påverkar näringssektorer som är beroende av vägtransporter och stora användare av diesel som gruvnäringen och jord- och skogsbruket. Vidare att företag berörs som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel samt drivmedelsköpare. Det uppges också att år 2020 rapporterade 20 företag enligt reduktionspliktlagen, varav 12 företag för endast diesel och 8 företag för både bensin och diesel. Det uppges att både drivmedelsleverantörer och yrkesmässiga användare av drivmedel, till exempel vissa större industriverksamheter, kan vara reduktionspliktiga. Vidare uppges att producenter och importörer av biodrivmedel berörs genom att efterfrågan på biodrivmedel påverkas av förslaget. Det uppges att drivmedelsköpare i form av företag och hushåll påverkas genom att förslaget inverkar på slutkonsumentens drivmedelskostnader.

Regelrådet kan konstatera att det i princip saknas redovisning av företagens storlek. Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren åtminstone hade redovisat uppgifter om storleken på de reduktionspliktiga företagen.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal och bransch, utifrån ärendets karaktär är tillräcklig och därmed godtagbar, men att redovisningen utifrån storlek är bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen framgår att förslagets kostnadspåverkan enbart avser att pumppriset blir cirka 54 till 59 öre lägre per liter diesel och cirka 28 till 30 öre lägre per liter bensin, exklusive mervärdesskatt, under 2023.

Regelrådet kan därmed konstatera att det indirekt framgår att förslaget inte är förknippat med några administrativa kostnader för berörda företag.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen uppges att reduktionsplikten påverkar pumppriset på bensin och diesel, eftersom produktionskostnaderna är högre för biodrivmedel jämfört med fossila mot-

svarigheter. Det uppges att under det senaste året har prisskillnaden mellan biodrivmedel från vätebehandlade fetter och oljor (HVO) och fossil diesel ökat, vilket innebär att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten bedöms ligga på omkring 12 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet reduktionsplikten höjs. Vidare uppges att den maximala kostnaden utgörs av den reduktionspliktsavgift som aktörer måste betala om de inte uppfyller reduktionsplikten. Avgiften innebär en merkostnad vid pump på 13 öre per liter för varje procentenhet som reduktionsnivån för diesel höjs och 15 öre per liter när det gäller bensin, exklusive mervärdesskatt. I praktiken bedöms kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten för diesel vara densamma som för att höja reduktionsnivån för bensin, eftersom överskott av utsläppsminskningar som uppkommit genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel i diesel kan användas för att uppfylla höjda krav i reduktionsplikten för bensin.

Sammantaget bedömer förslagsställaren att kostnaden ligger omkring 12 till 13 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet som reduktionsplikten höjs 2023. Förslaget innebär därmed, enligt förslagsställaren, att jämfört med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning blir pumppriset cirka 54 till 59 öre lägre per liter diesel och cirka 28 till 30 öre lägre per liter bensin, exklusive mervärdesskatt, under 2023. Det uppges att det till detta kommer en mervärdesskatteeffekt på 25 procent om köparen är en privatperson. Det uppges slutligen att små företag inte påverkas särskilt.

Regelrådet kan konstatera att det förvisso saknas en uttrycklig redovisning av förslagets påverkan på företagets verksamhet, men att det med anledning av ärendets karaktär sannolikt heller inte föreligger någon betydande påverkan.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets andra kostnader är godtagbar, och att utebliven redovisning av förslagets påverkan på företagets verksamhet utifrån ärendets karaktär också är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen uppges att förslaget bedöms förbättra konkurrensförhållandena mellan svenska företag och företag i andra länder.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen finns en rubrik för övrig påverkan, där det bland annat nämns att förslaget inte bedöms påverka sysselsättningen.

Regelrådet har i sin granskning inte kunnat identifiera något som ytterligare skulle påverka företagen utöver den kostnadsminskning och den konkurrenspåverkan som redan redovisats.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden kan betraktas som tillräcklig och därmed godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen finns en bedömning om att små företag inte bedöms påverkas på något särskilt sätt.

Såvitt Regelrådet förstår av redovisningen finner inte förslagsställaren att förslaget påverkar små företag särskilt i förhållande till större företag och att det av den anledningen saknats skäl att utforma regleringen med särskild hänsyn till dessa mindre företag. Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att redovisningen i konsekvensutredningen är godtagbar på alla punkter förutom när det gäller behov av speciella informationsinsatser samt redovisningen av storleken på berörda företag. Regelrådet anser inte att bristerna påverkar den sammantagna bedömningen på ett avgörande sätt.

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 6 april 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av: Annika LeBlanc.



Claes Norberg
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande