

Promemoria

Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

Promemorians huvudsakliga innehåll

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året, främst på grund av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. Med hänsyn till de höga drivmedelspriserna bör den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023. Därmed undviks att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.....	3
2	Ärendet och dess beredning	4
3	Pausad ökning av reduktionsnivåerna för bensin och diesel	4
4	Ikraftträdande	5
5	Konsekvenser	6
6	Författningskommentar	9

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §²

Den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel med minst den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel:

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	10,1	35	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	12,5	40
2025	15,5	45	2025	15,5	45
2026	19	50	2026	19	50
2027	22	54	2027	22	54
2028	24	58	2028	24	58
2029	26	62	2029	26	62
2030	28	66	2030	28	66

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412.

² Senaste lydelse 2021:747.

2 Ärendet och dess beredning

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). Kraven på minskade utsläpp höjs successivt för varje år till och med 2030.

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året, främst på grund av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna riskerar att slå hårt mot företag och hushåll som är beroende av bil. Biodrivmedel är dyrare än fossila drivmedel. De successivt höjda kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel bör därför pausas för 2023. En promemoria har utarbetats i Infrastrukturdepartementet med förslag om detta. Statens energimyndighet (Energimyndigheten) har i uppdrag att analysera om reduktionsnivåerna ska ändras för 2024–2030.

3 Pausad höjning av reduktionsnivåerna för bensin och diesel

Förslag: Kraven på den som har reduktionsplikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel ska inte höjas 2023. Det innebär att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin eller 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 förslaget

Reduktionsnivåerna för bensin och diesel bör inte höjas 2023

Med hänsyn till de höga drivmedelspriserna, som främst orsakats av att oljepriset har stigit kraftigt, bör den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023. Höjda krav på minskade utsläpp (reduktionsnivåer) skulle annars leda till högre priser på bensin och diesel under 2023. Enligt hittillsvarande lagstiftning ska reduktionsnivåerna höjas från 7,8 procent till 10,1 procent för bensin och från 30,5 procent till 35 procent för diesel.

Riksdagen beslutade 2017 om flera etappmål inom miljömålssystemet som bidrar till miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Ett av etappmålen 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. Reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att öka andelen hållbara förnybara drivmedel.

Försäljningen av laddbara bilar (laddfordon) under 2021 och början av 2022 var betydligt högre än i det grundscenariot som Energimyndigheten tog fram i kontrollstationen för 2019 för hur reduktionsplikten bör bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter. Det scenariot låg till grund för nu gällande reduktionsnivåer. Andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen 2021 var ca 10 gånger högre och andelen laddhybrider ca 2,5 gånger högre än i grundscenariot. Nybilsförsäljningen av laddfordon var även högre än i det mest optimistiska elektrifieringsscenariot som Energimyndigheten redovisade i kontrollstationen för 2019. Utifrån det scenariot angav myndigheten att reduktionsnivåerna 2023 bör vara 29,4 procent för diesel och 10,1 procent för bensin på vägen mot att nå etappmålet för inrikes transporter, vilket är i linje med de reduktionsnivåer som gäller för 2022. Eftersom oljepriset kan komma att bli högre än tidigare antagits, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina, kan också efterfrågan på drivmedel antas vara lägre, och omställningstrycket högre, än tidigare antagits.

Reduktionsnivåerna för 2023 kommer därmed att vara i linje med den bedömning som Energimyndigheten gjorde i kontrollstationen för 2019 om vad som krävs för att nå etappmålet för inrikes transporter i scenariot med hög nybilsförsäljning av laddfordon. Det faktiska utfallet under 2021 överträffade det scenariot.

Energimyndigheten har i uppdrag att analysera reduktionsnivåerna för 2024–2030

De reduktionsnivåer som gäller för bensin och diesel till 2030 kan komma att ändras, bl.a. beroende på hur trafikarbetet, energieffektivisering av fordon och elektrifiering av transportsektorn utvecklas (prop. 2020/21:180 s. 17). Huruvida reduktionsnivåerna ska ändras analyseras i kontrollstationer som genomförs vart tredje år. Regeringen gav den 16 december 2021 Energimyndigheten i uppdrag att genomföra en kontrollstation för 2022. Myndigheten ska bl.a. analysera om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för åren 2024–2030 bör ändras med hänsyn till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030 (I2021/03316). Inriktningen är att Energimyndigheten senast den 15 september 2022 ska redovisa de delar av uppdraget som rör reduktionsnivåerna för bensin och diesel.

4 Ikraftträdande

Förslag: Lagändringen ska träda i kraft den 1 januari 2023.
--

Skälen för förslaget

Förslaget bör träda i kraft den 1 januari 2023. Det finns därmed tillräckligt med tid för berörda aktörer att anpassa sig till de nya förutsättningarna.

5 Konsekvenser

Bedömning: Jämfört med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning bedöms förslaget leda till att pumppriset blir ca 54–59 öre/l lägre för diesel och ca 28–30 öre/l lägre för bensin (exklusive mervärdesskatt) under 2023. Andelen biodrivmedel i bensin och diesel under 2023 bedöms bli densamma som under 2022.

Skälen för bedömningen

Förslaget påverkar drivmedelsköpare, drivmedelsleverantörer och producenter av biodrivmedel

Förslaget berör företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel samt drivmedelsköpare. År 2020 rapporterade 20 företag enligt reduktionspliktslagen, varav 12 företag för endast diesel och 8 företag för både bensin och diesel. Både drivmedelsleverantörer och yrkesmässiga användare av drivmedel, t.ex. vissa större industriverksamheter, kan vara reduktionspliktiga. Producenter och importörer av biodrivmedel berörs genom att efterfrågan på biodrivmedel påverkas av förslaget. Drivmedelsköpare i form av företag och hushåll påverkas genom att förslaget inverkar på slutkonsumentens drivmedelskostnader.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget bedöms inte ha offentligfinansiella effekter.

Påverkan på drivmedelspriser

Reduktionsplikten påverkar pumppriset på bensin och diesel, eftersom produktionskostnaderna är högre för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter. 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 omkring 12 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet reduktionsplikten höjs (se även prop. 2020/21:180 s. 43). 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 (7 § reduktionspliktslagen).

Sammantaget bedöms kostnaden ligga omkring 12 till 13 öre/l, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet som reduktionsplikten höjs 2023. Förslaget innebär därmed att pumppriset, jämfört med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning, blir ca 54–59 öre/l lägre för diesel och ca 28–30 öre/l lägre för bensin, exklusive

mervärdesskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent.

Förenlighet med EU-rätten

Förslagen bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av EU-rätten. Reduktionsplikten har tidigare anmälts 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. Förslaget bedöms inte kräva någon ny anmälan enligt direktiv 2015/1535, eftersom sänkta reduktionsnivåer för bensin och diesel inte i sig utgör en sådan teknisk föreskrift som ska anmälas enligt direktivet. Någon anmälan behöver inte heller göras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet). 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.

Effekter på miljön

I Energimyndighetens kortsiktsprognos antas att det 2023 kommer att användas ca 22 TWh bensin och 58 TWh diesel, inklusive inblandning av biodrivmedel. Med ett antagande om att de biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten minskar utsläppen av växthusgaser i ett livscykelperspektiv med 90 procent innebär det att användningen av fossil bensin och diesel blir ca 3,4 TWh högre än med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning. Det medför ökade utsläpp av växthusgaser med 880 000 ton under 2023, jämfört med om åtgärden inte genomförs. För åren därefter innebär förslaget ingen ändring. Andelen biodrivmedel i bensin och diesel under 2023 bedöms bli densamma som under 2022. Som anges i avsnitt 3 bedöms reduktionsnivåerna för 2023 fortsatt vara i linje med den bedömning som Energimyndigheten gjorde i kontrollstationen för 2019 om vad som krävs för att nå etappmålet för inrikes transporter i scenariot med hög nybilsförsäljning av laddfordon.

Påverkan på företag

Jämfört med en situation där reduktionsnivåerna höjs 2023 leder förslaget till minskade drivmedelskostnader. I huvudsak påverkas näringssektorer som är beroende av vägtransporter och stora användare av diesel som gruvnäringen och jord- och skogsbruket. Konkurrensförhållandena mellan svenska företag och företag i andra länder bedöms förbättras. Små företag påverkas inte särskilt. Förslaget träder i kraft den 1 januari 2023. Det bör finnas tillräckligt med tid för berörda aktörer att anpassa sig.

Påverkan på hushåll

Jämfört med en situation där reduktionsnivåerna höjs 2023 leder förslaget till minskade drivmedelskostnader för hushåll.

Övrigt

Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser för myndigheter och domstolar eller påverka den kommunala självstyrelsen, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, jämställdheten mellan kvinnor och män, sysselsättningen eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

6 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel

Reduktionsplikt

5 § Den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel med minst den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel:

År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21
2021	6	26
2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5
2024	12,5	40
2025	15,5	45
2026	19	50
2027	22	54
2028	24	58
2029	26	62
2030	28	66

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur mycket utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin eller diesel ska understiga utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller diesel. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Paragrafen ändras på så sätt att de krav på minskade utsläpp som gäller för 2023 sänks till 2022 års nivå.