

2020-10-29  
I2020/02769**Infrastrukturdepartementet**Statens energimyndighet  
Box 310  
631 04 Eskilstuna

## Uppdrag att utreda behovet av ytterligare styrmedel för att främja ökad inhemsk produktion av biodrivmedel

### Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Statens energimyndighet (Energimyndigheten) att

- analysera behovet av ytterligare styrmedel för att främja biodrivmedelsanläggningar med teknik som befinner sig bortom demonstrationsnivå, där kostnaden för den första fullskaliga produktionsanläggningen är för hög för att drivmedlet ska vara konkurrenskraftigt,
- analysera hur eventuella sådana styrmedel skulle kunna utformas med hänsyn till marknadens funktion och rättsliga förutsättningar,
- ta fram en prognos för hur produktionskapaciteten av hållbara biodrivmedel i Sverige väntas öka givet de existerande och aviserade styrmedel som finns, och
- ta fram en prognos för hur snabbt produktionskapaciteten av hållbara biodrivmedel i Sverige kan öka om ytterligare styrmedel införs.

Samtliga förslag ska vara förenliga med EU:s statsstödsregler, övrig unionsrätt samt Sveriges internationella åtaganden. Vid behov ska myndigheten lämna underlag för en ansökan om godkännande av statligt stöd. Förslagen ska åtföljas av en konsekvensanalys som uppfyller kraven i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Särskild vikt ska läggas vid att beskriva samhällsekonomiska konsekvenser inklusive förslagens effekter på utsläppen av växthusgaser.

Vid genomförandet av uppdraget ska Energimyndigheten inhämta synpunkter från Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar (M 2019:04) och Utredningen för ett fossiloberoende jordbruk (N 2020:01) samt vid behov även från andra relevanta myndigheter. Relevanta bransch- och intresseorganisationer, företag samt övriga aktörer ska ges möjlighet att lämna synpunkter under uppdragets gång.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 oktober 2021. Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) ska hållas löpande informerat under uppdragets genomförande, särskilt vad gäller uppskattade kostnader för eventuella styrmedel som föreslås.

### **Skälen för regeringens beslut**

Sverige ska senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Riksdagen har antagit ett särskilt klimatmål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320).

Av regeringens klimatpolitiska handlingsplan framgår att produktion av hållbara förnybara drivmedel bör främjas, liksom investeringar i produktion och distribution av biogas. En ökad svensk produktion skulle kunna öka försörjningstryggheten för drivmedel, minska den svenska drivmedelsmarknadens sårbarhet mot omvärldshändelser samt skapa jobb och bidra till regional utveckling. Den skulle också öka den totala tillgången på hållbara förnybara drivmedel på den europeiska marknaden vilket dessutom främjar klimatomställningen i andra medlemsländer. Genom att utveckla nya tekniker kan råvarubasen breddas genom att exempelvis restprodukter från jord- och skogsbruk kan användas i större utsträckning.

I regeringens strategi för cirkulär ekonomi är visionen ”Ett samhälle där resurser används effektivt i giftfria cirkulära flöden och ersätter jungfruliga material”. Biobaserade produkter som ersätter fossilbaserade produkter spelar en viktig roll i en cirkulär ekonomi. En förutsättning för att materialet ska kunna cirkulera är att materialet kan brytas ned eller att det inte innehåller några oönskade ämnen.

Regeringen ser behov av en grön återhämtning efter den ekonomiska kris som orsakats av den pågående pandemin. Att främja produktion av hållbara förnybara bränslen kan vara en del i denna gröna återhämtning.

Flera tidigare offentliga utredningar och myndighetsuppdrag har helt eller delvis handlat om förutsättningarna för att öka produktionen av biodrivmedel i Sverige, dock ofta med fokus på tillgången på biomassa eller den tekniska potentialen för produktion av biodrivmedel i Sverige. Det har inte i samma utsträckning analyserats hur biodrivmedelsanläggningar med teknik som befinner sig bortom demonstrationsnivå, dvs. tekniker som har demonstrerats i en mindre produktionsanläggning, ska kunna kommersialiseras.

Den 1 juli 2018 infördes den s.k. reduktionsplikten genom lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från användningen av bensin och diesel genom inblandning av hållbara biodrivmedel. Reduktionsplikten gynnar användning av biodrivmedel med låga utsläpp av växthusgaser i ett livscykelperspektiv. Höginblandade och rena biodrivmedel, inklusive biogas, omfattas inte av reduktionsplikten utan främjas genom befrielse från energi- och koldioxidskatt.

Biojetutredningen föreslog i sitt betänkande Biojet för flyget (SOU 2019:11) att det bör utredas om ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten. Enligt utredningen utgör reduktionsplikten ett starkt incitament för produktion av biodrivmedel, då svenska produktionssystem beräknas ge biodrivmedel med hög klimatprestanda vilket ger dem god konkurrenskraft. Sveriges möjligheter att producera klimateffektiva biodrivmedel i relativt stor omfattning kommer således kunna tas till vara tack vare reduktionsplikten. Samtidigt finns enligt utredningen en risk för marknadsmisslyckanden som innebär att nya produktionstekniker och produktionssystem som skulle kunna vara eller bli konkurrenskraftiga i en reduktionsplikt inte kommer på plats till följd av att ingen vill ta investeringen i den första fullskaliga kommersiella anläggningen, som typiskt sett är betydligt dyrare än efterkommande produktionsanläggningar.

Biogasmarknadsutredningen föreslog i sitt betänkande Mer Biogas! För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63) att en premie för produktion och förädling av biogas och andra förnybara gaser med andra tekniker än rötning bör införas. Utredningen angav att förslaget behövde utvecklas vidare.

I enlighet med förslagen i Biojetutredningens och Biogasmarknadsutredningens betänkanden bör ett uppdrag till Energimyndigheten omfatta både flytande och gasformiga biodrivmedel för olika trafikslag. Det bör vara avgränsat till biodrivmedelsanläggningar med teknik som befinner sig bortom demonstrationsnivå där kostnaden för den första fullskaliga produktionsanläggningen är för hög för att drivmedlet ska vara konkurrenskraftigt med befintliga styrmedel.

Statliga stöd ska vara förenliga med EU:s regelverk för statligt stöd. Utöver de generella förutsättningarna för att statligt stöd ska kunna godkännas finns särskilda regler för biodrivmedel som främjas genom en leverans- eller inblandningsskyldighet, såsom en reduktionsplikt. Enligt gruppundantagsförordningen (Kommissionens förordning [EU] nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget) är det inte tillåtet att utge statligt stöd för produktion av biodrivmedel som främjas genom en sådan reduktionsplikt. För stöd som anmäls till Europeiska kommissionen enligt miljö- och energiskyddsriktlinjerna (Meddelande från kommissionen Riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2010 [2014/C 200/01]) är det endast tillåtet att utge statligt stöd till produktion av biodrivmedel som främjas genom en sådan reduktionsplikt, om medlemsstaten kan visa att stödet begränsas till biobränslen som är för dyra för att släppas ut på marknaden uteslutande med reduktionsplikten. Statsstödsreglerna kommer att ses över under 2021.

På regeringens vägnar

Anders Ygeman

Andreas Kannesten

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/BA

Miljödepartementet/KL och KE

Näringsdepartementet/LB SMF, N BI och N MK

Infrastrukturdepartementet/US och TM

Naturvårdsverket

Trafikanalys

Trafikverket

Transportstyrelsen

Utredningen för ett fossiloberoende jordbruk (N 2020:01)

Utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar (M 2019:04)