

Kommittédirektiv

Utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar

Beslut vid regeringssammanträde den 19 december 2019

Sammanfattning

En särskild utredare ska lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar.

Utredaren ska bl.a.

- föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige, och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt,
- analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar,
- analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas, och
- lämna nödvändiga författningsförslag, dock inte inom skatteområdet där endast åtgärder får analyseras och konsekvensanalyser utföras.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021.

Uppdraget att utreda ett årtal när fossila drivmedel ska vara helt utfasade i Sverige

Fossila drivmedel behöver fhasas ut i snabbare takt

Fossila drivmedel används främst i transporter och i arbetsmaskiner. Inrikes transporter omfattar vägtrafik, flyg, sjöfart och tågtrafik, och uppdraget exkluderar därför internationell sjöfart och internationellt flyg. Arbetsmaskiner omfattar arbetsfordon i jordbruk, skogsbruk och industri. De fossila drivmedel som används är främst bensin, dieselbränslen och naturgas. Dessa fossila drivmedel har ungefär samma emissionsfaktorer, utsläpp per använd energi, och värmevärden. En övergång från ett fossilt drivmedel till ett annat minskar alltså inte utsläppen av växthusgaser i tillräckligt stor utsträckning.

Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och i arbetsmaskiner ger upphov till ungefär en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige. Enligt Energimyndighetens rapport Energiläget i siffror 2019 uppgick användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter till cirka 67 TWh under 2017, vilket motsvarar nästan 17 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Därtill användes cirka 10 TWh fossila drivmedel i arbetsmaskiner under 2017, vilket motsvarar drygt 3 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner minskar inte i den takt som krävs för att nå de klimatmål som riksdagen beslutat (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Det etappmål som arbetsmaskiner omfattas av innebär att växthusgasutsläppen senast år 2030 bör vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 1990 och senast år 2040 vara minst 75 procent lägre än utsläppen år 1990. Enligt statistik från Naturvårdsverkets årliga rapporter om växthusgasutsläpp ökade utsläppen från arbetsmaskiner med nästan 6 procent mellan åren 1990 och 2017.

Etappmålet för transportsektorn 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. Enligt statistik från Naturvårdsverkets årliga rapporter om växthusgasutsläpp minskade utsläppen från inrikes transporter med drygt 2 procent per år mellan åren 2010 och 2017. För att klara etappmålet behöver därför utsläppen från inrikes transporter minska med i genomsnitt 8 procent per år mellan åren 2019 och 2030.

Enligt scenarier från Trafikverkets promemoria Vägtrafikens utsläpp 2019 och Naturvårdsverkets rapport Allmänt om kompletterande åtgärder och förstärkta nettoupptag i skog och mark m.m. beräknas utsläppen från inrikes transporter, med befintliga styrmedel, minska med 33–38 procent till 2030 jämfört med 2010, vilket innebär ett utsläppsgap till etappmålet på mellan 6–8 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

För att Sverige ska nå riksdagens mål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp, är det nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och i arbetsmaskiner i princip minskar till noll. Omställningen av transportsystemet behöver stå på tre ben: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel.

Klimatpolitiska rådet har granskat hur regeringens samlade politik är förenlig med de nationella klimatmålen. I Klimatpolitiska rådets rapport 2019 pekar rådet ut transportsektorn som ett kritiskt område för att nå det långsiktiga målet. Rådet rekommenderar regeringen att införa ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel före 2045. Det bör enligt rådet omfatta såväl vägtransporter som arbetsmaskiner. Vidare anser rådet att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel bör kompletteras med ett formellt krav om att alla nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel, inklusive el, eller på ett bränsle med en hög inblandning biodrivmedel. Rådet anser dock att det inte räcker med att formalisera slutdatum för fossila drivmedel. Utöver det kommer nuvarande styrmedel för att stimulera övergången till förnybara drivmedel att behöva utvecklas.

Med bil avses i dessa direktiv fordonskategorierna personbil klass I och II, så som de definieras i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med bensin och dieselbränsle avses i dessa direktiv drivmedel så som de definieras i drivmedelslagen (2011:319).

Dessa kommittédirektiv bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Hur fossila drivmedel ska fasas ut

Under 2017 var andelen fossila drivmedel i Sverige 75 procent, andelen biodrivmedel 22 procent och andelen el 3 procent av den totala energianvändningen i inrikes transporter (Energiläget i siffror 2019, Energimyndigheten). En snabb utfasning av fossila drivmedel i inrikes transporter är därför en stor utmaning för sektorn.

Det finns en rad olika styrmedel inom transportsektorn och för arbetsmaskiner som påverkar utsläppen av växthusgaser direkt eller indirekt. Några av de nationella styrmedlen är energi- och koldioxidskatt på drivmedel, bonus–malus-system för lätta fordon, förmånsbeskattning av fordon och drivmedel och reduktionsplikt för bensin och dieselbränslen samt skattebefrielse för rena biodrivmedel. Utöver det finns krav på EU-nivå som påverkar utsläppen av växthusgaser, t.ex. koldioxidkrav för nya personbilar och lätta fordon samt målsättning för andel förnybart i transporter. Under de senaste tio åren har också andelen fossila drivmedel i inrikes transporter minskat från drygt 90 till 75 procent (Energiläget i siffror 2019, Energimyndigheten). De klimatpolitiska målen utgör en viktig vägledning för utformningen av styrmedel och åtgärder. Översyner med fokus på perspektivet fram till 2030 pågår eller planeras för flera av styrmedlen. För att åstadkomma en samhällsekonomiskt effektiv styrning behövs emellertid ett långsiktigt perspektiv där en fullständig utfasning av fossila drivmedel utgör utgångspunkten och där hänsyn tas till andra relevanta samhällsmål och viktiga samhällsfunktioner.

I dag importerar Sverige mer än 80 procent av allt biodrivmedel (ER 2018:17, Energimyndigheten). Efterfrågan på biodrivmedel väntas öka även internationellt, vilket även påverkar förutsättningarna i Sverige. Sverige har god tillgång på biomassa, bland annat främst i form av avverkningsrester från skogsbruket, som i ökad utsträckning skulle kunna förädlas till biodrivmedel om den tekniska utvecklingen leder till en effektiv produktion.

Den totala elanvändningen i inrikes transporter, exklusive bantrafiken, och i arbetsmaskiner bedöms i dag uppgå till 0,4 TWh. En elmotor har en verkningsgrad som är 3–4 gånger högre än en bensin- eller dieseldriven motor i fordonsdrift. Det betyder att drygt 20 TWh elenergi skulle kunna ersätta dagens cirka 77 TWh fossila drivmedel i inrikes transporter och i arbetsmaskiner.

En ökning av antalet eldrivna fordon och arbetsmaskiner kräver en utbyggnad av laddinfrastrukturen, inklusive elvägar och elnätet. Vidare kan en framtida omfattande laddning av elfordon leda till en ökad belastning på det svenska elsystemet, främst i form av höga effekttoppar som kan överskrida kapacitetsgränsen på vissa ställen i elnätet. En elektrifiering av inrikes transporter och av arbetsmaskiner kommer därför att kräva investeringar i såväl laddinfrastruktur och elvägar som i mer kapacitet i ett effektivt utnyttjat elnät.

Förutsättningarna för elektrifiering skiljer sig åt mellan olika delar av transportsystemet. Fordon som mest används för korta resor, som personbilar, stadsbussar och lätta lastbilar, bedöms ha bäst förutsättningar för elektrifiering. Fordon som företrädesvis används för långa transporter, som länsbussar, tunga lastbilar och fartyg, samt vissa arbetsmaskiner är mer komplexa att elektrifiera. För dessa fordon kan andra tekniska lösningar och hållbara förnybara drivmedel behövas, som ren biobränsledrift, elvägar eller hybrid-system som kombinerar olika energikällor som biodrivmedel, el, vätgas och biogas.

Biodrivmedel används i dag inom flera delar av transportsektorn. En ökad elektrifiering inom delar av transportsektorn, till exempel persontrafiken, skulle därför kunna leda till att biodrivmedel frigörs för användning i andra delar av sektorn där elektrifiering har en begränsad teknisk möjlighet att ersätta fossila bränslen. Även vätgas kan ersätta fossila drivmedel. En utbredd användning av vätgas i personbilsflottan skulle kräva en omfattande ny infrastruktur för distribution och tankning. Även en ökad andel biodrivmedel som inte blandas in i bensin och diesel kräver en utbyggnad av infrastruktur för tankning och laddningsbara fordon kräver infrastruktur för laddning. Det behövs därför ett övergripande och långsiktigt perspektiv, med en kostnadseffektiv styrning som fördelar resurserna dit där de gör störst nytta, för att analysera hur biodrivmedel, nya alternativa drivmedel och elektrifiering kan samverka mellan trafikslagen för att på effektivast möjliga sätt uppnå en utfasning av fossila drivmedel.

I glest befolkade områden med långa avstånd kommer sannolikt bilen även i fortsättningen att vara det viktigaste färdmedlet samtidigt som arbetsmaskiner behövs i bl.a. jord- och skogsbruk och därmed blir elektrifiering och förnybara drivmedel, även i form av konvertering, avgörande för landsbygdens omställning. Hänsyn behöver tas till detta.

Utredaren ska därför

- analysera hur användningen av fossila drivmedel kan fasa ut på ett systematiskt och samhällsekonomiskt effektivt sätt,
- föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt,
- analysera i vilken utsträckning tillgången till alternativ till fossila drivmedel kan bli ett hinder, och
- lämna nödvändiga författningsförslag, dock inte inom skatteområdet där endast åtgärder får analyseras och konsekvensanalyser utföras.

Vid utformningen av eventuella förslag på nationella åtgärder och styrmedel ska särskild hänsyn tas till EU:s statsstödsregler, EU:s bestämmelser om fri rörlighet för varor och Världshandelsorganisationens avtal om tekniska handelshinder (TBT). Utredaren ska också ta hänsyn till Sveriges övriga internationella åtaganden på området, förslagets påverkan på svensk konkurrenskraft och människors möjligheter att transportera sig oavsett var i landet man bor. Utredaren ska vid utformningen även säkerställa att eventuella förslag är förenliga med regeringsformen.

Uppdraget att fasa ut fossila drivmedel i EU och att utreda förutsättningarna för att förbjuda försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar i Sverige respektive i EU

Behovet av styrning mot fordonen och inte bara drivmedlet

Konventionella bilmotorer är anpassade för de kolväteblandningar som utgör bensin respektive diesel. De finns inga tekniska hinder för att framställa förnybara drivmedel som är så kemiskt lika fossil bensin och diesel att de kan användas i vanliga bensin- och dieslbilar. Ett sätt att ställa om transportsektorn till fossilfrihet är därför att fortsätta med konventionella bensin- och dieselmotorer och bara ersätta drivmedlet med kemiskt likvärdiga förnybara alternativ. Detta kan, vid sidan av konvertering till drift med el eller förnybara drivmedel som till exempel biogas eller etanol, vara ett sätt att ställa om de bensin- och dieslbilar som redan finns på marknaden och kommer att fortsätta att rulla i många år till (en genomsnittlig personbil är i trafik i 18 år). Däremot är det inte den mest energi- och resurseffektiva lösningen för nya fordon. Där batteridrift är möjligt är detta oöverträffat ur energieffektivitetsperspektiv. Ren batteridrift kan dock för tillämpningar där det finns behov av lång räckvidd kräva mycket stora batterier, varför det ur ett sammantaget

resursperspektiv kan vara mer fördelaktigt att kombinera el och biodrivmedel.

För att omställningen till en fossilfri transportsektor ska kunna ske på ett energi- och resursmässigt effektivt sätt är det alltså angeläget att inte bara inrikta styrningen mot vilka drivmedel som tillhandahålls utan också mot de nya fordon som sätts på marknaden.

EU:s regler för fordon och fossila drivmedel är harmoniserade

Hur fordon och fordonskomponenter ska godkännas inom EU regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektivet). Ramdirektivet kommer från och med den 1 september 2020 att ersättas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (ramförordningen).

I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (bränslekvalitetsdirektivet) fastställs tekniska specifikationer för bensin och dieselbränslen.

Godkännande av fordon och fordonskomponenter och miljöspecifikationer för fossila drivmedel regleras genom harmoniserade bestämmelser på EU-nivå. EU-rättsakterna medger inte att en medlemsstat inför nationella förbud mot försäljning av nya fordon eller fossila drivmedel, om fordonen eller drivmedlen uppfyller de EU-rättsliga kraven.

Enligt EU-rättsakterna kan en medlemsstat i undantagsfall införa strängare regler inom exempelvis ekologiskt eller miljömässigt känsliga områden för att skydda människors hälsa och miljön (artikel 6 i bränslekvalitetsdirektivet) eller provisoriska åtgärder gällande nya fordon som bedöms utgöra en allvarlig risk för trafiksäkerheten eller miljön (exempelvis artikel 52 i ramförordningen).

Kan bestämmelser som avviker från harmoniserade åtgärder införas?

I fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) finns en bestämmelse som ger medlemsstater en möjlighet att anmäla att man vill behålla eller införa nya nationella bestämmelser efter det att harmoniseringsåtgärder har vidtagits på EU-nivå (artikel 114). En medlemsstat som önskar införa nya nationella bestämmelser efter det att harmoniseringsåtgärder har beslutats av EU ska anmäla sådana bestämmelser till kommissionen (artikel 114.5). Sådana bestämmelser ska grunda sig på nya vetenskapliga belägg med anknytning till miljöskydd eller arbetsmiljöskydd och syfta till att lösa ett problem som är specifikt för den medlemsstaten och som har uppkommit efter beslutet om harmoniseringsåtgärder. Medlemsstaten ska motivera varför de nya bestämmelserna är nödvändiga och ska också kunna visa att det finns ett specifikt problem som uppkommit efter det att en harmoniseringsåtgärd har beslutats samt visa nödvändiga vetenskapliga belägg. För att de nationella bestämmelserna ska få tillämpas krävs att kommissionen har godkänt dem och att bestämmelserna inte anses som diskriminerande eller handelshindrande (artikel 114.6).

Kraven i artikel 114 är kumulativa, dvs. om något av villkoren inte är uppfyllt kan ett godkännande inte lämnas. Om en medlemsstat bemyndigas att införa nationella bestämmelser som avviker från en harmoniseringsåtgärd, ska kommissionen omedelbart undersöka om den ska föreslå en anpassning av den åtgärden (artikel 114.7).

EU:s strategi för transportsektorn och väsentliga rättsakter

Kommissionen presenterade i juli 2016 en europeisk strategi för minskade utsläpp från transportsektor (COM[2016] 501 final av den 20 juli 2016). I strategin fastställs att år 2050 ska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn vara minst 60 procent lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll. I strategin anges också att fordon med låga utsläpp eller noll utsläpp behöver nå väsentliga marknadsandelar år 2030 för att EU på lång sikt ska uppnå noll utsläpp för transportsektorn.

På EU-nivå finns i dag krav på utsläppen av koldioxid för både lätta och tunga fordon för perioden till och med 2030. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttonfordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (CO₂-förordningen) fastställs kraven för lätta fordon som är

personbilar och lätta lastbilar (nyttfordon). De nuvarande kraven innebär att andelen laddhybrider och elfordon av de nya lätta fordonen kommer att öka successivt. En översyn av EU-förordningen ska göras under 2023.

I flera andra länder förutom Sverige, däribland Nederländerna, Frankrike och Tyskland, finns politiska ambitioner att nå en personbilsflotta med noll utsläpp tidigare än i kommissionens strategi. Flertalet länder i EU har också sedan flera år tillbaka infört ekonomiska styrmedel för att skynda på omställningen.

I EU får endast fordon som har ett EU-typgodkännande säljas på EU-marknaden. I särskilda fall räcker det om fordonet omfattas av ett enskilt godkännande eller ett nationellt godkännande. I ramförordningen fastställs kraven för typgodkännandet. Enligt förordningen kan ett fordon godkännas för flera drivmedel. Bensindrivna fordon kan godkännas för såväl bensin som etanol (E85). Dieseldrivna fordon kan godkännas för såväl dieselbränsle som biodiesel (HVO). Gasdrivna fordon kan godkännas för såväl bensin, naturgas som biogas. Eldrivna fordon godkänns i form av rena elfordon men även i form av laddhybrider och elhybrider som drivs med både el och bensin, dieselbränslen eller biodrivmedel. Dessutom kan samtliga fordon drivas med fossila drivmedel som innehåller en låginblandning av biodrivmedel. Sammantaget drivs alltså flertalet bensin- och dieseldrivna bilar redan i dag delvis och i vissa fall helt med biodrivmedel eller med el.

Svårigheten att dra en skarp gräns mellan fordon som kan respektive inte kan gå på fossila respektive förnybara drivmedel innebär en utmaning när utredaren ska definiera vad som avses med en bensin- respektive diesebil. Detta är särskilt problematiskt för så binära styrmedel som förbud, där en viss typ av motor antingen är tillåten eller förbjuden, jämfört med t.ex. ekonomiska styrmedel som kan ge en tydlig styrning mot energi- och resurseffektiva fordon utan att förbjuda fordon som har en roll att spela i en hållbar och fossilfri transportsektor. Utredaren bör därför även analysera andra styrmedel som kan uppnå motsvarande resultat som ett förbud, dvs. att styra försäljningen av nya bilar så att de bidrar till en energi- och resurseffektiv omställning av transportsektorn. Utredaren ska också föreslå hur fordon som drivs med rena eller höginblandade förnybara drivmedel eller som är laddhybrider ska kunna undantas från ett förbud.

I glest befolkade områden med långa avstånd kommer sannolikt bilen även i fortsättningen att vara det viktigaste färdmedlet och därmed blir elektrifiering och biodrivmedel avgörande för landsbygdens omställning. Hänsyn behöver tas till detta.

På EU-nivå finns även krav på en minsta andel förnybar energi i transportsektorn för perioden till och med 2030. I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (förnybartdirektivet) fastställs att minimiandelen ska vara 14 procent senast 2030. Inom den minimiandelen får högst 7 procent utgöra livsmedelsbaserade biodrivmedel för att uppfylla målet. Kommissionen ska utvärdera minimiandelen i syfte att senast 2023 lägga fram ett förslag för att utöka andelen om så krävs eller om det är motiverat.

Låginblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen är det vanligaste sättet att öka andelen förnybar energi i transportsektorn i EU. I bränsle-kvalitetsdirektivet anges de tekniska specifikationer som ska uppfyllas av bensin och dieselbränslen som innehåller biodrivmedel. Endast bensin och dieselbränslen som uppfyller de tekniska specifikationerna får säljas på EU-marknaden. Således kan de tekniska specifikationerna för bensin och dieselbränslen behöva ses över för att det ska bli tillåtet med en högre andel låginblandning av biodrivmedel.

Ett skäl till att biodrivmedel i huvudsak används för låginblandning i Europa är att det vid låginblandning behövs varken ny tankinfrastruktur eller specialbyggda fordon. I Sverige innebär låginblandningen att bensin- och diesel-drivna fordon i genomsnitt drivs med drygt 15 procent biodrivmedel genom reduktionsplikten. Om marknaden för biodrivmedel förändras från låginblandning till i huvudsak höginblandning, som kräver särskild tankinfrastruktur och specialbyggda fordon, kan det påverka kostnaden för konsumenten att använda biodrivmedel.

Utredaren ska därför

- kartlägga hur andra medlemsstater med politiska ambitioner att ställa om personbilsflottan arbetar för att uppnå detta,
- definiera vad som ska menas med att en bil är bensin- eller dieseldriven i detta sammanhang,
- analysera hur marknaden för biodrivmedel skulle påverkas av ett nationellt förbud respektive ett förbud i EU mot nya bensin- och dieseldrivna bilar och effekterna för svenska företags konkurrenskraft samt för möjligheten att bo och verka i hela landet,
- analysera förutsättningarna för en anmälan med stöd av artikel 114.5 i EUF-fördraget om att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar, och lämna ett underlag som kan ligga till grund för en sådan anmälan,
- analysera hur ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel ska kunna införas i EU, och lämna ett underlag som kan ligga till grund för regeringens kommande påverkansarbete gentemot EU för att åstadkomma detta,
- analysera andra styrmedel som kan uppnå motsvarande resultat som ett förbud, dvs. att styra försäljningen av nya bilar så att de bidrar till en energi- och resurseffektiv omställning av transportsektorn, och
- lämna förslag på hur fordon som drivs med rena eller höginblandade förnybara drivmedel eller är laddhybrider ska kunna undantas från ett förbud.

Konsekvensbeskrivningar

Utredaren ska särskilt analysera konsekvenser och kostnader för enskilda, företag och andra verksamheter av en utfasning av fossila drivmedel. Utöver de konsekvensbeskrivningar och kostnadsberäkningar som ska lämnas enligt kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning ska utredaren särskilt bedöma och, om möjligt, kvantifiera förslagets konsekvenser för tillgängligheten för personer och gods. Utredaren ska även belysa och kvantifiera förslagets direkta och indirekta konsekvenser för att nå de energi-, klimat- och transportpolitiska målen samt hur förslagen beaktar eventuella risker för koldioxidläckage.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska i sitt arbete samråda med Statens energimyndighet, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Kommerskollegium och andra berörda myndigheter och föra en dialog med berörda delar av näringslivet, särskilt fordonstillverkare och drivmedelsproducenter och -försäljare, och andra berörda aktörer. Vidare ska utredaren samråda och inhämta synpunkter från relevanta pågående utredningar. Utredaren ska även inhämta synpunkter från den planerade Elektrifieringskommissionen.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021.

(Miljödepartementet)