

# Regeringens proposition

## 2023/24:28



Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Prop.  
2023/24:28

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 12 oktober 2023

*Ulf Kristersson*

*Ebba Busch*  
(Klimat- och näringslivsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås det att reduktionspliktens krav på minskade utsläpp för bensin och diesel sänks till sex procent för åren 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas.

Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Även andra åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva bör övervägas.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	5
4	Nationella mål.....	6
4.1	De nationella klimatmålen.....	6
4.2	De övergripande målen för energi- och transportpolitiken .....	6
5	EU-rätten och reduktionsplikten .....	7
5.1	Förnybartdirektivet.....	7
5.2	Sveriges klimatåtaganden i EU .....	8
6	Reduktionsnivåer för bensin och diesel .....	10
7	Ikraftträdande.....	16
8	Konsekvensanalys.....	16
8.1	Förutsättningar för konsekvensanalysen .....	16
8.2	Övergripande effekter .....	17
8.3	Påverkan på drivmedelspriser .....	20
8.4	Minskad användning av fossilfria drivmedel och påverkan på drivmedelsproducenter.....	23
8.5	Övriga konsekvenser för företag .....	24
8.6	Konsekvenser för kommuner och regioner .....	25
8.7	Effekter på miljön och klimatet.....	25
8.8	Övriga konsekvenser .....	27
9	Författningskommentar.....	28
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	29
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	31
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 oktober 2023 .....	32

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2023/24:28

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

## 2 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 drivmedel<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>2</sup>

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	7,8	30,5	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	6	6
2025	15,5	45	2025	6	6
2026	19	50	2026	6	6
2027	22	54			
2028	24	58			
2029	26	62			
2030	28	66			

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2022:1217.

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 (reduktionsplikt).

Regeringen gav den 16 december 2021 Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att analysera reduktionsnivåerna för bensin och diesel i förhållande till utvecklingen inom transportsektorn och vid behov föreslå förändringar (I2021/03316). Myndigheten fick även i uppdrag att genomföra en utvecklad konsekvensanalys av effekterna av reduktionsplikten på bensin och diesel. Myndigheten delredovisade uppdraget den 15 september 2022 genom rapporten Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 Delrapport 1 av 2 ER 2022:07 (KN2023/01302).

Som en del av den överenskommelse som träffats mellan de partier som ingår i regeringen och Sverigedemokraterna (Tidöavtalet) ska åtgärder riktade till hushållen bland annat ha en inriktning som leder till lägre drivmedelspriser. Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 aviserat att reduktionsplikten ska sänkas till EU:s lägstanivå den 1 januari 2024, vilket ska gälla under mandatperioden.

En promemoria utarbetades i Klimat- och näringslivsdepartementet med förslag om att reduktionspliktens krav på minskade utsläpp för bensin och diesel ska sänkas till sex procent för åren 2024–2026 och att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas. I promemorian gjordes även bedömningen att regeringen kommer att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030 och att även andra styrmedel som är samhällsekonomiskt effektiva bör övervägas. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Klimat- och näringslivsdepartementet (KN2023/03617).

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma till riksdagen med en bedömning av reduktionspliktens effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys och redogöra för om konsekvenserna motiverar någon förändring av reduktionsnivåerna (bet. 2020/21: MJU23 reservation 9 under punkten 6 och rskr. 2020/21:411). Frågan behandlas i avsnitt 6 och 8. Härigenom anser regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

#### *Lagrådet*

Förslaget i denna proposition innebär en ändring av de procentsatser som anger reduktionsnivåerna för bensin och diesel 2024–2026 och att reduktionsnivåerna för 2027–2030 slopas. Förslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Lagrådets yttrande har därför inte inhämtats.

## 4 Nationella mål

### 4.1 De nationella klimatmålen

Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan beslutades av riksdagen 1999. Målet innebär att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.

Riksdagen har också beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Beslutet innefattar en precisering av miljökvalitetsmålet som innebär att den globala medeltemperaturökningen begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå och att ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius över förindustriell nivå.

Som en del av det klimatpolitiska ramverket infördes en lag, klimatlagen (2017:720), som föreskriver att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga, tidsatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt. Det långsiktiga målet innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. De kvarvarande utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 15 procentenheter av utsläppsminskningarna får därmed ske genom kompletterande åtgärder, såsom ökat upptag av koldioxid i skog och mark, utsläppsminskningar genomförda utanför Sveriges gränser och koldioxid-avskiljning och lagring av biogen koldioxid (bio-CCS).

Riksdagen har beslutat om ett etappmål som innebär att utsläppen ska minska i de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (se avsnitt 5.2). Växthusgasutsläppen i sektorn ska senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.

Riksdagen har även beslutat om ett särskilt etappmål för transportsektorn inom miljömålssystemet. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter).

### 4.2 De övergripande målen för energi- och transportpolitiken

Det övergripande målet för energipolitiken är att skapa villkor för en effektiv och hållbar energianvändning och en kostnadseffektiv svensk energiförsörjning med låg negativ påverkan på hälsa, miljö och klimat samt att underlätta omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle (prop. 2017/18:228, bet. 2017/18:NU22, rskr. 2017/18:411). Målet bygger på samma tre grundpelare som energisamarbetet i EU och syftar till att förena försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för

medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utgiftsområde 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Under hänsynsmålet finns två beslutade etappmål, varav det ena är identiskt med det klimatpolitiska etappmålet för inrikes transporter.

## 5 EU-rätten och reduktionsplikten

### 5.1 Förnybartdirektivet

#### **Krav på integrering av förnybar energi i transportsektorn**

I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (förnybartdirektivet) ställs krav på medlemsstaterna att integrera förnybar energi i transportsektorn (artiklarna 25–27). Reduktionsplikten genomför direktivet i denna del (prop. 2020/21:180 s. 11 och 20).

Förnybartdirektivet har nyligen omförhandlats och ändringar av de aktuella artiklarna kommer inom kort att träda i kraft. I det följande beskrivs de nya bestämmelserna. Medlemsstaterna ska införa en skyldighet för drivmedelsleverantörer. Skyldigheten ska säkerställa att utsläppen av växthusgaser i transportsektorn minskar med minst 14,5 procent 2030 jämfört med om endast fossil energi används eller att andelen förnybar energi i transportsektorn är minst 29 procent 2030 (minimiandelen). Det finns även delmål. Medlemsstaterna ska se till att biodrivmedel från de råvaror som räknas upp i bilaga 9 del A till direktivet (avancerade biodrivmedel) bidrar till att uppfylla minimiandelen med minst 0,2 procent 2022 och 1 procent 2025. Medlemsstaterna ska också se till att avancerade biodrivmedel och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (som i huvudsak omfattar s.k. elektrobränslen) bidrar till att uppfylla minimiandelen med minst 5,5 procent 2030, varav en procentenhet ska utgöras av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.

Bestämmelserna i direktivet för att beräkna i vilken utsträckning målen nås är komplicerade. Medlemsstaterna får tillgodoräkna sig all förnybar energi i transportsektorn för att uppfylla minimiandelen och delmålen, även förnybar energi som inte omfattas av reduktionsplikten. Användning av biogas i transportsektorn bidrar till exempel till att öka andelen avancerade biodrivmedel. Användning av rena och höginblandade biodrivmedel och förnybar el i väg- och spårtrafik bidrar till att nå minimiandelen. Energimängden förnybar energi får i vissa fall räknas flera gånger för att uppfylla målen. Energimängden biodrivmedel som producerats av de råvaror som anges i bilaga 9 till direktivet får räknas dubbelt, vilket innebär att delmålen i praktiken är hälften så höga. Energimängden förnybar el i vägsektorn får räknas fyrdubbelt och energimängden förnybar el i spårtrafik får räknas en och en halv gång.

År 2021 var andelen förnybar energi i transportsektorn ca 30 procent i Sverige enligt förnybartdirektivets beräkningsmetod.

Beräkningsreglerna innebär att det inte går att jämföra målen i direktivet med reduktionsnivåer i Sverige så som reduktionsplikten är utformad i dag. Medlemsstaterna måste införa en skyldighet för drivmedelsleverantörer, men vilka krav som ställs är upp till medlemsstaten så länge de övergripande målen nås.

## **Det övergripande unionsmålet för energianvändningen**

I det ändrade förnybartdirektivet finns även ett bindande mål om att andelen förnybar energi i unionens slutliga energianvändning (brutto) ska vara minst 32 procent 2030. Målet är bindande på unionsnivå. Varje medlemsstat omfattas även av ett icke-bindande mål som en del av styrningen för att nå unionsmålet. Det är ännu inte klart vad det nya unionsmålet innebär för Sveriges del. Hur unionsmålet ska fördelas mellan medlemsstaterna regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder, som ännu inte har omarbetats.

## **5.2 Sveriges klimatåtaganden i EU**

### **EU:s ansvarsfördelningsförordning ställer krav på medlemsstaterna att minska utsläppen i vissa sektorer**

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (ansvarsfördelningsförordningen) föreskrivs att medlemsstaterna för varje år 2021–2030 ska se till att de utsläpp som omfattas av förordningen inte överstiger en viss nivå. De sektorer som omfattas brukar kallas för ESR-sektorn efter EU-förordningens engelska namn (Effort Sharing Regulation). ESR-sektorn reglerar främst utsläppen från vägtransporter, egen uppvärmning av bostäder och lokaler, arbetsmaskiner och jordbruket.

I Sverige står inrikes transporter (exklusive luftfart) och arbetsmaskiner för nästan två tredjedelar av utsläppen i ESR-sektorn. Hur reduktionsplikten utformas har därför stor betydelse. I ESR-sektorn ingår därutöver bland annat utsläpp i jordbruket. Utsläpp som ingår i EU:s nuvarande utsläppshandelssystem EU ETS omfattas inte. Inte heller utsläpp och upptag av växthusgaser inom sektorn markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk omfattas, den så kallade LULUCF-sektorn (Land use, land use change and forestry), se nedan. Från och med 2027 eller 2028 kommer utsläppen från bland annat vägtransporter även att inkluderas i ett nytt handelssystem i EU. Det kommer dock fortsatt att vara ansvarsfördelningsförordningen som styr hur stora utsläppsminskningar som respektive land behöver åstadkomma inom ESR-sektorn.



## **LULUCF-förordningen ställer krav på ökade nettoupptag av koldioxid i Sverige**

Prop. 2023/24:28

Sverige har även bindande åtaganden om ökade nettoupptag av koldioxid-ekvivalenter i LULUCF-sektorn. Det regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/841 av den 30 maj 2018 om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 och beslut nr 529/2013/EU (LULUCF-förordningen).

### **Kraven på medlemsstaterna har ökat efter att förordningarna omarbetats**

Ansvarsfördelningsförordningen och LULUCF-förordningen har omarbetats som en del av översynen av EU:s klimatlagstiftning för att nå EU:s klimatmål till 2030. Medlemsstaterna har fått skärpta åtaganden att minska utsläppen i ESR-sektorn och att öka nettoupptagen i LULUCF-sektorn.

Sverige ska enligt ändringarna i ansvarsfördelningsförordningen minska utsläppen i ESR-sektorn med minst 50 procent till 2030 jämfört med 2005. Utsläppen ska minska hela vägen till 2030 genom en utsläppsbudget. Utsläppstilldelningen för respektive år 2021–2029 bestäms i genomförandeförordningar som Europeiska kommissionen (kommissionen) beslutar om. Utsläppstilldelningen följer en linjär bana till måläret 2030, men banan räknas om vid några tillfällen. Det är därför inte helt fastställt hur stor tilldelning Sverige har 2026–2029. Kommissionen kommer 2025 att fastställa tilldelningen baserat på hur stora utsläppen var i Sverige 2021–2023.

Sveriges nettoupptag inom LULUCF-sektorn ska under perioden 2026–2029 öka jämfört med det genomsnittliga upptaget 2021–2023 med syfte att styra mot ett mål 2030. År 2030 ska nettoupptaget vara cirka 4 miljoner ton högre jämfört med det genomsnittliga nettoupptaget 2016–2018.

### **Möjligheter att använda flexibilitetsmekanismer för att uppfylla kraven**

Medlemsstaterna kan i begränsad utsträckning använda flexibilitetsmekanismer för att nå åtagandena i ansvarsfördelningsförordningen och LULUCF-förordningen. Nedan beskrivs i huvudsak mekanismerna för ESR-sektorn.

För ESR-sektorn får medlemsstaten med vissa begränsningar spara överskott om utsläppen ett visst år var lägre än utsläppstilldelningen. Medlemsstaterna kan för ett visst år låna en mindre del av utsläppstilldelningen för nästkommande år. En medlemsstat vars utsläpp ett år är lägre än dess årliga utsläppstilldelning för samma år, när användandet av flexibilitetsmekanismer har beaktats, får överlåta det överskottet till en annan medlemsstat.

Om utsläppen överstiger utsläppstilldelningen i ESR-sektorn, och det därmed uppstår ett underskott, är det i begränsad utsträckning möjligt att använda ett eventuellt överskott från LULUCF-sektorn för att uppfylla kraven. Om utsläppen i stället överstiger utsläppstilldelningen i LULUCF-

sektorn under perioden 2021–2025, och det därmed uppstår ett underskott, kommer underskottet automatiskt att flyttas över till ESR-sektorn. Denna automatiska överföring gäller inte perioden 2026–2030. Om de faktiska utsläppen i ESR-sektorn understiger de tillåtna utsläppen, kan överprestationen användas i LULUCF-sektorn eller säljas till andra medlemsstater. Det finns dock begränsningar för hur stort utsläppsutrymme en medlemsstat får överföra till en annan. Det är även osäkert vilket utsläppsutrymme som kommer att kunna införskaffas från andra medlemsstater och till vilket pris. Det är också möjligt för vissa medlemsstater, däribland Sverige, att annullera utsläppsrätter från utsläppshandelssystemet EU ETS från auktionsvolymerna för den berörda medlemsstaten och använda dessa utsläppsminskningar för att nå utsläppstilldelningen i ESR-sektorn. Endast en del av åtagandet kan dock uppfyllas på detta sätt.

## 6 Reduktionsnivåer för bensin och diesel

**Regeringens förslag:** Kraven på den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel ska sänkas för 2024–2026. Den som har reduktionsplikt 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 6 procent.

Reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2027–2030 slopas.

**Regeringens bedömning:** Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Vilka krav som bör ställas på drivmedelsleverantörer för att minska utsläppen av växthusgaser för 2027–2030 bör analyseras vidare. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas. De styrmedel som beslutas för 2027 och framåt bör tillsammans med klimatpolitiken i övrigt säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås och bidra till att nå de nationella etappmålen till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås även att möjligheten att uppfylla reduktionsplikten på bensin genom att ha ett överskott av utsläppsminskningar som avser diesel ska slopas.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser som företräder näringslivet eller hushållen, som *Bränsleupproret*, *Företagarna*, *Maskinentreprenörerna*, *Skattebetalarnas Förening* och *Transportföretagen* tillstyrker förslagen och framför att reduktionspliktens effekt på drivmedelspriserna har haft negativa konsekvenser för hushåll och näringsliv. Bland annat *Svenskt näringsliv* bedömer att förslaget kan bidra till lägre kostnader och stärkt konkurrenskraft för svenska företag.

En övervägande del av remissinstanserna, däribland *Drivkraft Sverige*, *Energigas Sverige*, *IVL Svenska miljöinstitutet*, *Lantbrukarnas riksförbund (LRF)*, *Lunds tekniska högskola*, *Mobility Sweden*, *Naturvårdsverket*, *Regionerna Kalmar*, *Stockholm* och *Västernorrland*, *Statens*

*energimyndighet (Energimyndigheten), Stockholms kommun, Svensk Kollektivtrafik, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Svenska naturskyddsföreningen, Trafikanalys och Trafikverket* avstyrker förslaget.

Några remissinstanser, som Drivkraft Sverige, LRF och *Sveriges Åkeriföretag* anser att reduktionsnivåerna i och för sig bör sänkas för att bland annat minska näringslivets transportkostnader, men att förslaget innebär en alltför kraftfull sänkning.

Flera av de remissinstanser som avstyrker förslaget framför att utsläppen av växthusgaser kommer att öka kraftigt och att det saknas förslag om vilka andra åtgärder som ska vidtas för att minska utsläppen. Trafikverket bedömer att förslaget närmast gör det omöjligt att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och avsevärt försvårar möjligheten att nå Sveriges åtaganden i EU. Naturvårdsverket framför att förslaget ökar avståndet till etappmålet för inrikes transporter och det nationella klimatmålet för ESR-sektorn. Naturvårdsverket lyfter även fram att det kan få ekonomiska konsekvenser för Sverige om åtagandena i EU inte nås.

Flera remissinstanser, däribland Drivkraft Sverige, Mobility Sweden, Energimyndigheten och Sveriges Åkeriföretag anser att regeringen bör vidta andra åtgärder, såsom sänkta skatter på drivmedel eller stöd till drabbade hushåll, om avsikten är att minska effekterna av höga drivmedelspriser. Några remissinstanser, som Energimyndigheten, framför även att förslaget i princip bara får påverkan på dieselpriiset, vilket i huvudsak gynnar företag och inte hushåll.

En stor del av remissinstanserna, som Drivkraft Sverige, Energimyndigheten, *Försvarets materielverk*, Naturvårdsverket, Svebio och Sveriges Kommuner och Regioner framför att förslaget ointetgör tilltron till reduktionsplikten som ett långsiktigt styrmedel, vilket kraftigt försämrar möjligheten att öka den inhemska produktionen av förnybara bränslen och därmed nå en starkt försörjningstrygghet för drivmedel. Några remissinstanser, däribland *AB Volvo*, *Scania AB* och Trafikverket, anser att förslaget även försämrar de långsiktiga förutsättningarna för fordonsindustrin och att det lägre dieselpriiset som följer av förslaget kommer att leda till en lägre elektrifieringstakt av fordonsflottan.

## Skälen för regeringens förslag och bedömning

*Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer ska minska utsläppen från bensin och diesel*

Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom att blanda in förnybara eller andra fossilfria drivmedel. I förordningen (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktsförordningen) finns föreskrifter om vad som avses med förnybara och andra fossilfria drivmedel. Enligt nuvarande bestämmelser är det endast möjligt att uppfylla reduktionsplikten med biodrivmedel (2 a §). Avsikten är dock att det ska vara möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med andra fossilfria drivmedel, såsom fossilfria elektrobränslen, när det finns ett regelverk för att kunna kontrollera att dessa drivmedel är fossilfria och hållbara (prop. 2020/21:180 s. 31–34). I denna proposition är därför utgångspunkten att reduktionsplikten kommer att kunna uppfyllas även med andra fossilfria drivmedel än biodrivmedel.

För att beräkna om reduktionsplikten är uppfylld görs en jämförelse med hur stora utsläppen hade varit om all bensin och diesel varit fossil. Utsläppen ska minska med en viss procentandel (reduktionsnivåer). Det är drivmedlens livscykelutsläpp som räknas, dvs. alla utsläpp som uppkommer i produktionskedjan. Ju lägre produktionsutsläpp som de drivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten har, desto lägre volymandel behöver blandas in. Det gynnar biodrivmedel som producerats av restprodukter eller avfall, men också producenter av fossilfria drivmedel som lyckats minska utsläppen i produktionskedjan. För fossil bensin och diesel antas ett standardvärde för livscykelutsläppen och det är inte möjligt att uppfylla reduktionsplikten genom att minska utsläppen i den fossila produktionskedjan.

Om en drivmedelsleverantör inte uppfyller reduktionsplikten ska leverantören betala en reduktionspliktsavgift. Avgiften får enligt reduktionspliktslagen vara högst sju kronor per kilogram koldioxidekvivalenter som i fråga om minskade växthusgasutsläpp kvarstår för att reduktionsplikten ska vara uppfylld (7 §). Den exakta avgiften bestäms i reduktionspliktsförordningen. För diesel är avgiften 4 kronor per kilogram och för bensin 5 kronor per kilogram (12 §).

För att uppfylla reduktionsplikten blandar drivmedelsleverantörer i dag in etanol och biobensin i bensin och fettsyrametylester (fame) och vätebehandlade fetter och oljor (HVO) i diesel. Det är tillåtet att blanda in upp till 10 volymprocent etanol i bensin. Etanol produceras av bland annat vete, majs och sockerrör. Den biobensin som används i dag, bionaftha, har ett lågt oktantal vilket begränsar inblandningen till ett fåtal procent. Fame produceras i huvudsak av raps. Det är tillåtet att blanda in upp till 7 volymprocent fame i diesel. HVO produceras av oljor och fetter. Av den HVO som används i Sverige är merparten producerad av animaliska fetter från slakterier och av tallolja som är en restprodukt från massabruk. Det är möjligt att blanda in en hög andel HVO i diesel.

*Tidigare underlag har inte tagit tillräcklig hänsyn till konsekvenserna av höga drivmedelspriser*

Reduktionsplikten påverkar priset på bensin och diesel (drivmedelspriserna), eftersom kostnaden för fossilfria drivmedel är högre än kostnaden för fossil bensin och diesel. Kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten är redan i dag förhållandevis hög och beräknas öka successivt i takt med att reduktionsnivåerna ökar. En analys av reduktionspliktens effekt på drivmedelspriserna finns i avsnitt 8.3.

En viktig del av syftet med reduktionsplikten när den infördes var att se till att reduktionsnivåerna bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter på ett kostnadseffektivt sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra (prop. 2017/18:1, Finansplan m.m., s. 342 och 383–385).

I kontrollstationen för 2019, som ligger till grund för kraven i nuvarande lagstiftning, utformades dock inte reduktionsnivåerna med tillräcklig hänsyn tagen till den snabba ökningen av elbilar i nybilsförsäljningen och effekterna av andra tänkbara styrmedel, eller till de samhällsekonomiska konsekvenserna av att de föreslagna reduktionsnivåerna väntades ge avsevärt högre priser på drivmedel i Sverige jämfört med andra länder och däri-

genom påverka tillgängligheten och näringslivets konkurrenskraft. Förslaget utformades inte på ett sätt som bidrog till folklig acceptans för klimatpolitiken. I det scenario över utsläppen i inrikes transporter som reduktionsnivåerna beräknades utifrån antogs därmed att det inte skulle införas några ytterligare styrmedel för ökad elektrifiering, mer energieffektiva fordon eller ökad transporteffektivitet som skulle kunna vara mer kostnadseffektiva åtgärder (prop. 2020/21:180 s. 15–18). Det antogs att elektrifieringen av fordonsflottan skulle utvecklas långsamt. Till exempel var andelen elbilar i nybilsförsäljningen 10 gånger högre 2021 än vad som antogs i scenariot som låg till grund för reduktionsnivåerna.

Energimyndigheten föreslår i underlagsrapporten för kontrollstation 2022 att reduktionsnivåerna i huvudsak ska vara oförändrade, men omfördelas något mellan bensin och diesel. Energimyndigheten bedömer i rapporten att reduktionsplikten kan komma att öka priset på diesel med 15 kronor per liter till 2030. De konsekvenser ett så högt pris skulle innebära för samhället har dock inte påverkat myndighetens förslag.

### *Reduktionsplikten för bensin och diesel bör sänkas till 6 procent 2024–2026 för att minska drivmedelspriserna*

Andra jämförbara länder, som våra grannländer, har i dag avsevärt lägre krav på diesel i respektive lands pliktsystem än vad Sverige har. Diesel används i stora delar av det svenska kommersiella transportsystemet och även av många hushåll. Ett avsevärt högre dieselpreis gör transporter dyrare och får därmed genomslag på priser i flera samhällssektorer. Om dieselpriiset i Sverige är avsevärt högre än i andra länder skulle det få stor påverkan på flera samhällsviktiga sektorer och samhällsmål, som transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det kan heller inte anses vara förenligt med de energipolitiska målen, som bygger på EU:s grundpelare som omfattar konkurrenskraft.

Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan innebär att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt att livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Det svenska jordbruket är nu och kommer på medellång sikt att vara beroende av dieselpriiset för sin konkurrenskraft och flera andra mål för hållbar utveckling är beroende av ett näringsliv med goda konkurrensförutsättningar.

Hela Sverige måste ges förutsättningar att leva och möjligheten att resa till jobbet och med familjen är grundläggande. För att underlätta för hushållen och för att bibehålla svenska företags konkurrenskraft bör därför reduktionsnivåerna sänkas under mandatperioden.

Flera remissinstanser framför att det främst är hushåll med dieselbil som gynnas av förslaget och att förslaget är missriktat om syftet är att sänka hushållens kostnader. De höga dieselpriiserna får dock även påverkan på priset på livsmedel och andra varor genom höga transportkostnader för jordbruket, åkerinäringen och andra delar av näringslivet. Förslagets effekt på dieselpriiset kommer därmed att ge nytta för alla hushåll.

Flera remissinstanser framför att regeringen i stället för att sänka reduktionsplikten bör sänka drivmedelsskatterna och mervärdesskatten för drivmedel, eller genomföra riktade insatser mot drabbade hushåll. Riktade insatser mot hushåll gynnar dock inte näringslivet och svenska företags konkurrenskraft. Sänkta drivmedelsskatter har till skillnad från förslaget om sänkt reduktionsplikt budgetpåverkan, men är ett bra komplement för att även kunna sänka priset på bensin. För att ytterligare stötta hushåll och företag aviserar regeringen i budgetpropositionen för 2024 en sänkning av skatten på bensin med 1,64 kronor per liter och en sänkning av skatten på diesel med 43 öre per liter. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024. För att fortsatt stötta jordbruket aviserar regeringen utöver detta en förlängning av den utökade skattenedsättningen för jordbruksdiesel, vilket även ger nytta för hushållen.

Flera remissinstanser anser att reduktionsnivåerna i och för sig bör sänkas, men att förslaget innebär en alltför kraftfull sänkning. En sänkning av reduktionsnivån för diesel till den nivå som gällde när reduktionsplikten infördes skulle dock innebära att Sverige fortsatt har betydligt högre krav än andra jämförbara länder, med konsekvenser för både hushåll och företagets konkurrenskraft.

Reduktionsplikten har stor betydelse för att uppfylla de åtaganden som Sverige har enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning, se avsnitt 5.2. Ju lägre reduktionsnivåerna sätts 2024–2026, desto högre krav behöver sannolikt ställas på drivmedelsleverantörerna 2027–2030 så att de ackumulerade utsläppen 2021–2030 inte blir högre än vad som är tillåtet för Sverige, se avsnitt 8.7. Hur stora utsläppen blir beror till stor del på elektrifieringen av fordonsflottan. Det bör analyseras vilka möjligheter Sverige har att bidra till att nå kraven i ansvarsfördelningsförordningen genom att köpa utsläppsrätter från andra medlemsstater.

Under 2021 infördes en ny standardkvalitet för bensin med upp till 10 volymprocent etanol (E10) i Sverige. De höjda reduktionsnivåerna som trädde i kraft den 1 augusti 2021 var en förutsättning för detta byte. För att säkerställa att E10 fortsatt är standardkvalitet bör reduktionsnivån för bensin inte sättas för lågt.

Mot bakgrund av ovanstående bör reduktionsnivån för bensin och diesel sättas till 6 procent. En sådan nivå för bensin och diesel säkerställer även en fortsatt svensk efterfrågan på huvuddelen av befintlig produktion av biodrivmedel från svenska råvaror, se avsnitt 8.4.

*Reduktionsnivåerna för åren 2027–2030 bör slopas i avvaktan på en förnyad analys i vilken även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel övervägs*

Regeringen anser att det med nuvarande lagstiftning läggs oproportionerligt stor vikt vid att reduktionsplikten ska bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter, utan att tillräcklig hänsyn tas till konsekvenserna för andra samhällsmål. De höga nivåerna skulle därmed komma att leda till orimligt höga kostnader för hushåll och näringsliv med risk för allvarlig påverkan på konkurrenskraften för svenska företag. Nuvarande reduktionsnivåer för 2027–2030 bör därför slopas.

För att uppfylla de krav som ställs i förnybartdirektivet behöver Sverige ha en plikt för drivmedelsleverantörer. Plikten kan dock utformas på andra

sätt än i nuvarande regelverk, till exempel genom att fler typer av drivmedel omfattas. Hur direktivet ska genomföras i denna del för 2027–2030 bör analyseras vidare. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas.

En stor del av remissinstanserna framför att förslagen riskerar att göra det omöjligt att nå de nationella klimatmålen och avsevärt försvåra möjligheten att nå Sveriges åtaganden i EU. De styrmedel som beslutas för 2027 och framåt bör dock tillsammans med klimatpolitiken i övrigt säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås och bidra till att nå de nationella etappmålen till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt som också tar hänsyn till andra samhällsmål. Om andra styrmedel med stor effekt för att minska utsläppen införs kan reduktionsnivåerna eller andra krav som ställs på drivmedelsleverantörerna vara lägre än vad som annars behövs. Den analys som görs av styrmedel för 2027 och framåt bör ta större hänsyn till konsekvenser av ökade drivmedelspriser för hushåll och näringsliv än vad som varit fallet tidigare. Flera remissinstanser stöder att en sådan analys görs.

Regeringen instämmer i vad som framförs av några remissinstanser om att de lägre drivmedelspriserna på kort sikt kan ge minskade incitament för hushåll och företag att övergå till elfordon. I budgetpropositionen för 2024 föreslår dock regeringen flera åtgärder för att öka elektrifieringen av transportsektorn. Genom att även förstärka satsningarna på laddningsinfrastruktur för lätta och tunga fordon skapas förutsättningar för eldrivna vägtransporter att snabbare ersätta fossila drivmedel. Inom utgiftsområde 21 Energi föreslås att anslaget till laddningsinfrastruktur förstärks så att det tillsammans med tidigare satsningar uppgår till 2,5 miljarder kronor för perioden 2024–2026. Det föreslås även flera satsningar inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård. Klimatklivet, som bland annat kan användas till att främja laddningsinfrastruktur, förstärks med 800 miljoner kronor 2024 och åren därefter med ytterligare medel. Marknadsintroduktionsstödet till eldrivna och andra typer av miljövänliga tunga fordon och arbetsmaskiner förstärks med 992 miljoner kronor. Samtidigt införs ett nytt tillfälligt marknadsintroduktionsstöd för lätta ellastbilar som under 2024 uppgår till 450 miljoner kronor. Dessutom införs en tillfällig satsning på en skrotningspremie, som uppgår till 250 miljoner kronor under 2024, för den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil. Regeringen avser även att genomföra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläppsilar.

Flera remissinstanser framför att förslaget minskar incitamenten att investera i storskalig produktion av biodrivmedel. Regeringen anser att efterfrågan på fossilfria drivmedel inom EU kommer att öka avsevärt till följd av ändringarna av förnybartdirektivet och EU:s initiativ för ökad användning av fossilfria bränslen i luftfart (RefuelEU Aviation) och sjöfart (Fuel EU Maritime). Den svenska reduktionsplikten har därmed spelat ut sin roll att skapa en initial efterfrågan på fossilfria drivmedel som producenterna kan investera mot.

**Regeringens förslag:** Lagändringen ska träda i kraft den 1 januari 2024.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslogs även en övergångsbestämmelse.

**Remissinstanserna:** *Drivkraft Sverige* anser att lagändringen bör träda i kraft tidigast nio månader efter det att riksdagen har beslutat om förslaget, för att ge berörda branscher tid att anpassa sig. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt om tiden för ikraftträdande.

**Skälen för regeringens förslag:** Det är av stor vikt att reduktionsnivåerna sänks så snart som möjligt för att minska pliktens påverkan på priset på bensin och diesel. Samtidigt innebär förslagen betydande förändringar av reduktionsnivåerna. Drivmedelsleverantörer behöver tid för att anpassa inköp av både fossilfria och fossila drivmedel till de nya förutsättningarna. Regeringen kommunicerade dock redan hösten 2022 att reduktionsplikten skulle sänkas till EU:s lägsta nivå och informerade våren 2023 om vilka specifika reduktionsnivåer detta avsåg. Lagändringen bör därför träda i kraft den 1 januari 2024.

## 8 Konsekvensanalys

### 8.1 Förutsättningar för konsekvensanalysen

#### **Energimyndighetens beräkningsverktyg**

Beräkningarna i denna konsekvensanalys utgår från ett beräkningsverktyg som Energimyndigheten tagit fram. Beräkningsverktyget är i grunden utformat för Energimyndighetens långsiktiga scenarier och utgår i stora delar från utsläppsmodellen HBEFA (Handbook on Emission Factors for Road Transport), som på nationell nivå förvaltas av Trafikverket. Modellen innehåller en mängd parametrar om vägfordon i Sverige, såsom hur antalet fordon utvecklas, nybilsförsäljning, elektrifiering av fordonsflottan, genomsnittliga körsträckor, hur energieffektiviteten i fordon utvecklas, åldern på fordon och drivmedelsförbrukningen för olika årsmodeller.

Naturvårdsverket har lämnat uppgifter till Energimyndigheten om hur stora utsläppen i andra sektorer än inrikes transporter och arbetsmaskiner förväntas vara under 2021–2030. Naturvårdsverket har även tagit fram antaganden om vilka åtaganden Sverige förväntas få enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning för 2026–2029.

#### **Användning av rena och höginblandade biodrivmedel**

För att beräkna utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner har det betydelse vilka antaganden som görs om användningen av rena och höginblandade biodrivmedel (inklusive biogas). I Energimyndighetens beräkningsverktyg uppgår användningen av sådana



drivmedel till 4,8 terawattimmar 2024 för att sedan sjunka linjärt till 4,1 terawattimmar 2030. Prop. 2023/24:28

Det finns stora osäkerheter när det gäller att bedöma hur marknaden för rena och höginblandade biodrivmedel kommer att utvecklas. Användningen kan komma att bli lägre än vad som antas i beräkningsverktyget, se avsnitt 8.5. I december 2022 fick Sverige ett förlängt statsstödsgodkännande till utgången av 2026 för befrielse från energi- och koldioxidskatt för flytande rena och höginblandade biodrivmedel. Energimyndigheten antar vid sin bedömning att en skattebefrielse kommer att gälla även därefter. Kommissionens beslut att godkänna Sveriges befrielse från energi- och koldioxidskatt för biogas som används för bland annat motordrift har upphävts genom Tribunalens dom av den 21 december 2022 i målet T-626/20 Landwärme GmbH mot Europeiska kommissionen. Kommissionen kommer att göra en ny fördjupad granskning av Sveriges ansökan om statsstödsgodkännande.

## **Antaganden om genomsnittliga växthusgasutsläpp**

För att översätta reduktionsnivåer till en viss volymandel fossilfria drivmedel krävs ett antagande om genomsnittligt utsläpp av växthusgaser i ett livscykelperspektiv för de drivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten. Ju större livscykelutsläppen är, desto högre volymandel krävs för att uppfylla plikten. Växthusgasutsläpp anges i gram koldioxidekvivalenter per megajoule. Energimyndigheten har antagit att utsläppen uppgår till ca 6 gram koldioxidekvivalenter per megajoule för HVO (och motsvarande fossilfria elektrobränslen), 10 gram för etanol och biobensin (och motsvarande elektrobränslen) och 23 gram för fame.

## **8.2 Övergripande effekter**

### **Förslaget berör flera aktörer**

År 2021 rapporterade 15 företag enligt reduktionspliktslagen. Både drivmedelsleverantörer och yrkesmässiga användare av drivmedel kan vara reduktionspliktiga. Producenter och importörer av biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen berörs genom att efterfrågan påverkas av förslaget. Drivmedelsköpare i form av företag och hushåll påverkas genom att förslaget har inverkan på slutkonsumentens drivmedelskostnader.

### **Offentligfinansiella effekter**

De offentligfinansiella effekterna av förslaget är svårbedömda. Det beror på stora osäkerheter om bland annat priset på de fossilfria drivmedel som används och hur drivmedelsanvändningen för hushåll och företag utvecklas. Den lägre inblandningen av fossilfria drivmedel leder till lägre drivmedelspriser, något som medför lägre mervärdesskatteintäkter från de drivmedelsvolymerna som används av hushållen och motverkar inflationen. Samtidigt medför lägre kostnader för företagen att deras vinster ökar, något som bland annat ger ökade bolagsskatteintäkter på kort sikt. På lång

sikt kan företagens lägre kostnader i stället antas övervältras på lönerna. Dessa två effekter kommer därmed delvis att motverka varandra.

Prissänkningar i den storleksordning som beskrivs i avsnitt 8.3 kommer att öka drivmedelsanvändningen. Det medför i sin tur ökade skatteintäkter för staten avseende energiskatt och koldioxidskatt, liksom motsvarande påverkan på mervärdesskatt och bolagsskatt som beskrivs ovan. Den offentliga sektorn är också konsument på drivmedelsmarknaden. De lägre drivmedelspriserna medför alltså en positiv effekt på den offentliga sektorns finanser.

## **Påverkan på återflödet av medel från Faciliteten för återhämtning och resiliens**

Inom EU har ett tillfälligt återhämtningsinstrument införts för att bland annat bidra till ekonomisk och social återhämtning efter pandemin. Det viktigaste inslaget i instrumentet är Faciliteten för återhämtning och resiliens (The Recovery and Resilience Facility, RRF). För att få ta del av medel från faciliteten ska medlemsstaterna ta fram återhämtningsplaner. Rådet antog den 4 maj 2022 ett genomförandebeslut med en godkännande bedömning av Sveriges återhämtningsplan. Sveriges icke återbetalningspliktiga ekonomiska stöd från RRF uppgår till 3,18 miljarder euro. Bland de åtgärder som ingår i Sveriges återhämtningsplan ingår reduktionsplikten för bensin och diesel med en successiv ökning av 2021 års reduktionsnivåer till 2030. För att säkra hela återflödet av medel till Sverige från RRF krävs att de delmål och mål som angivits för samtliga åtgärder i Sveriges återhämtningsplan har uppnåtts på ett tillfredsställande sätt. Om delmålen och målen för en åtgärd inte uppnås, eller endast uppnås till viss del, kan det påverka återflödet av medel om de inte ersätts av andra likvärdiga åtgärder. Det gäller även om åtgärden avser en reform och inget finansiellt stöd har sökts för reformen.

## **Förenlighet med 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 kräver inte någon ny sådan anmälan, 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.

## **Möjligheten att nå målen i förnybartdirektivet**

De krav som ställs i förnybartdirektivet beskrivs i avsnitt 5.1. För att uppfylla direktivet behöver Sverige bland annat nå delmålet för avancerade biodrivmedel 2025 (1 procent). År 2021 var andelen avancerade biodriv-

medel 8,7 procent, om energimängden dubbelräknas i enlighet med vad som tillåts enligt direktivet. HVO från tallolja och avfall från livsmedelsindustrin stod för två tredjedelar av bidraget av avancerade biodrivmedel och en tredjedel kom från användning av biogas, som inte ingår i reduktionsplikten. Förslaget om sänkta reduktionsnivåer kommer att leda till lägre användning av avancerade biodrivmedel i form av HVO, men förväntas inte påverka användningen av biogas i någon större utsträckning. Sammantaget bedöms det att Sverige kommer att nå delmålet för avancerade biodrivmedel 2025.

Vad gäller de mål för transportsektorn i direktivet som gäller för 2030 bör det senast 2025 analyseras vidare vilken roll reduktionsplikten bör ha för att nå målen. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel än reduktionsplikt bör då övervägas. Enligt de antaganden som görs i Energimyndighetens senaste långsiktsprognois kommer enbart elektrifieringen av transportsektorn att leda till att Sverige överträffar kravet på minst 29 procent förnybar energi till 2030 med råge. Preliminära beräkningar visar att enbart elektrifieringen kan komma att ge ett bidrag på uppåt 50 procent. Det beror bland annat på att andelen förnybar el är hög i Sverige jämfört med andra medlemsstater och att direktivets beräkningsmetodik tillåter att energianvändningen av förnybar el i vägsektorn räknas fyrdubbelt. Sverige behöver dock även uppfylla det kombinerade delmålet för avancerade biodrivmedel och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung till 2030.

## **Påverkan på försörjningstryggheten för drivmedel**

Energimyndigheten bedömer att reduktionsplikten på sikt bidrar med en ökad försörjningstrygghet för drivmedel. Omställningen från fossila till fossilfria drivmedel ger fler försörjningskedjor och råvaror. Förslagen kan leda till att reduktionspliktens positiva effekter för försörjningstryggheten minskar, till exempel om producenters investeringsvilja i ny produktion minskar.

Några remissinstanser, som *Energimyndigheten* och *Preem AB*, framför att förslaget kommer att ge en ökad efterfrågan på diesel för nordiska förhållanden (så kallad vinterdiesel) och att detta kan leda till utmaningar eftersom produktionskapaciteten är begränsad. Det kan enligt remissinstanserna leda till ökad utomeuropeisk import, högre priser än omkringliggande marknader eller ransonering. Energimyndigheten framför också att en övergång till s.k. Europadiesel skulle innebära ett större utbud av diesel, vilket kan bidra till stärkt försörjningstrygghet. Regeringen anser att frågan om tillgången på vinterdiesel är viktig att följa. En övergång till europeisk dieselkvalitet med ett större utbud kan minska problemet med ett begränsat utbud av vinterdiesel. Vid en faktisk brist på vinterdiesel och sådan risk för ransonering som vissa remissinstanser framför finns dock inget hinder för drivmedelsbolag att blanda in fossilfria drivmedel. Förslaget om sänkt reduktionsplikt innebär inte något tvång att sälja fossila drivmedel eller att använda fossila råvaror i raffinaderier.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024. Det bör då finnas tillräckligt med tid för berörda aktörer att förbereda sig för de ändrade reduktionsnivåerna.

### 8.3 Påverkan på drivmedelspriser

#### **Reduktionspliktens påverkan på drivmedelspriser**

Reduktionsplikten påverkar pumppriset på bensin och diesel, eftersom marknadspriset är högre för biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen jämfört med deras fossila motsvarigheter. Produktionskostnaden för HVO är i hög grad beroende av råvarukostnaden för oljor och fetter. Andra tekniker kan ha lägre råvarukostnad men högre investeringskostnad för produktionsanläggningen. Marknaden för biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen är beroende av global tillgång och efterfrågan som sätter marknadspriset. För HVO är marknadspriset även beroende av konkurrensen på den svenska marknaden. Ett antal faktorer begränsar hur stor del av världsproduktionen av HVO som är tillgänglig för Sverige. HVO som används i Sverige måste till exempel ha rätt koldegenskaper, vilket kräver en särskild teknik. I dag är det få producenter som levererar till den svenska marknaden, vilket bland annat kan bero på detta krav.

Vid en brist på biodrivmedel styrs användningen till den köpare som har högst betalningsvilja och priset kan bli betydligt högre än produktionskostnaden. Det har inte någon särskild betydelse för kostnaderna för att uppfylla plikten om produktionen av biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen ökar just i Sverige. Svenska och nordiska producenter kan dock i högre utsträckning komma att producera biodrivmedel med sådana koldegenskaper som krävs på den svenska marknaden. I EU styrs efterfrågan främst av de krav som ställs i förnybartdirektivet, men även EU:s klimatregelverk har betydelse. Även länder utanför EU efterfrågar mer HVO, bland annat har marknaden i USA vuxit de senaste åren. En ökad efterfrågan på biodrivmedel i form av vätebehandlade oljor och fetter till flygsektorn (HEFA) kan också på sikt påverka priset för HVO.

#### **Kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten antas vara nära pliktavgiften för diesel**

Aktörer som inte uppfyller reduktionsplikten ska betala en reduktionspliktsavgift, se avsnitt 6. Avgiften är en offentligrättslig sanktionsavgift och som sådan inte avdragsgill enligt 9 kap. 9 § inkomstskattelagen (1999:1229). Avgiften kan tänkas utgöra en ventil för priset som innebär att en drivmedelsleverantör är beredd att ta på sig en merkostnad vid pump motsvarande avgiften. Vid en högre kostnad kan leverantören i stället betala avgiften. Drivmedelsleverantören kan också välja att blanda in fossilfria drivmedel till en högre kostnad än avgiften, t.ex. för att det ger ett mervärde vid marknadsföring eller för att leverantören har ingått avtal om inköp av fossilfria drivmedel med ett rörligt pris.

Under de senaste åren har prisskillnaden mellan HVO och fossil diesel ökat, vilket ökat kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten. Under 2023 kommer ny produktionskapacitet av HVO att tillföras på marknaden, samtidigt som efterfrågan antas öka. Priset på fossil diesel kan komma att öka till följd av EU:s sanktioner mot Ryssland, vilket kan minska prisskillnaden mot HVO. En sådan effekt kan dock motverkas om inköpsavtal för HVO innehåller villkor om att priset är indexerat mot priset på fossil diesel, vilket förekommer. Det senaste årets kraftiga prisökning på fossil diesel har inte lett till mindre prisskillnad mot HVO. En större efterfrågan på vinterdiesel kan också få påverkan på priseffekterna, om den ökade efterfrågan inte kan mötas av utbudet på drivmedelsmarknaden.

Det finns stora osäkerheter i att förutse en priseffekt av förslagen även på några års sikt. Utifrån nuvarande marknadsinformation är det trots osäkerheten rimligt att anta att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten på kort sikt ligger nära pliktavgiften för diesel. Det motsvarar en kostnad på 13 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet reduktionsplikt. Det är även den metod som Energimyndigheten har använt. I myndighetens underlagsrapport antas dock att producenter av HVO i pris-sättningen tar hänsyn till att avgiften inte är avdragsgill, vilket antas öka betalningsviljan och därmed kostnaden för att uppfylla plikten ytterligare jämfört med de antaganden som görs i denna proposition.

### **Priset på diesel förväntas bli ca 5,5 kronor per liter lägre för en privatperson 2024 jämfört med dagens lagstiftning**

Sammantaget antas därmed kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten ligga omkring 13 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet reduktionsplikt. Förslaget innebär att reduktionsnivåerna 2024 sänks med 1,8 procentenheter för bensin och med 24,5 procentenheter för diesel, jämfört med de reduktionsnivåer som gäller 2023. Förslaget förväntas därmed leda till att pumppriset blir ca 0,20–0,25 kronor per liter lägre för bensin och ca 3,2 kronor per liter lägre för diesel, exklusive mervärdesskatt. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent. För en privatperson förväntas därmed priset bli ca 0,3 kronor per liter lägre för bensin och ca 4 kronor lägre för diesel 2024 jämfört med 2023. Det förutsätter att förslagets priseffekter i dess helhet förs över på priset för konsument, vilket i sig är osäkert.

Om en jämförelse i stället görs med de reduktionsnivåer som skulle ha gällt enligt nuvarande lagstiftning är effekten på pumppriserna större. Jämfört med de reduktionsnivåer som skulle ha gällt 2024 enligt hittillsvarande lagstiftning leder till exempel förslagen enligt antagandena ovan till en priseffekt på diesel på ca 4,4 kronor per liter för ett företag och 5,5 kronor per liter för en privatperson. För 2026 skulle priseffekten kunna bli 5,7 kronor per liter för ett företag och 7,2 kronor per liter för en privatperson. Som anges ovan är priseffekterna beroende av flera faktorer och därmed osäkra.

## **Konsekvenser för företag och näringsliv av sänkta drivmedelspriser**

Företag står för en stor del av användningen av drivmedel. För diesel antas ca 73 procent användas av företag. Motsvarande andel för bensin antas vara ca 18 procent. I första ledet påverkas åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som är beroende av vägtransporter. Förslaget medför även en kostnadssänkning för användning av arbetsmaskiner, framför allt sådana som drivs med diesel. Sådana arbetsmaskiner finns i många olika branscher, däribland jord- och skogsbruk samt gruvindustri. Påverkan kan förväntas leda till större nyttor för företag i lands- och glesbygd. Jordbruksverket bedömer till exempel att förslaget minskar jordbrukets kostnader med 1,1 miljard kronor 2024, jämfört med de reduktionsnivåer som annars skulle ha gällt. Transportkostnader är en del av kostnaderna för många företag i flera sektorer. Sänkta dieselpriiser kan därmed bidra till minskade kostnader, bättre konkurrenskraft och ökad produktion i många svenska företag och hela samhällsekonomin. Företag i branscher som är transportintensiva kommer att gynnas särskilt. Dit hör bland annat livsmedelsindustrin, skogsindustrin och dagligvaruhandeln.

Sänkta drivmedelskostnader innebär förbättrade konkurrensförhållanden för svenska företag jämfört med företag i andra länder. Näringar med hög exportandel, till exempel skogsindustrin som också är den enskilt största transportköparen, gynnas särskilt eftersom deras internationella konkurrenskraft påverkas av högre transportkostnader. Men även näringar med ett stort beroende av vägtransporter kommer att gynnas särskilt.

## **Påverkan på hushåll och den ekonomiska jämlikheten**

Effekten på hushåll skiljer sig åt beroende på bland annat vad det är för typ av hushåll, om de använder bil och vilken bil de i så fall använder. Hushållen använder i dag bensin i större utsträckning än företag. Eftersom det framför allt är reduktionsnivåerna för diesel som sänks kraftigt, kommer kostnadssänkningen per mil att bli lägre för hushåll som kollektiv. Å andra sidan tillkommer mervärdesskatt för hushållen. År 2021 var den genomsnittliga årliga körsträckan för en personbil i Sverige 1 112 mil och den genomsnittliga förbrukningen för en dieseldriven personbil ca 0,73 liter per mil. Ett genomsnittligt hushåll som använder en diesebil skulle därmed få en kostnadssänkning på drygt 3 250 kronor 2024 jämfört med 2023.

Den genomsnittliga körsträckan, per registrerat fordon, är längst för bilar registrerade i Stockholms, Uppsala och Jönköpings län, vilket betyder att ägare till dessa bilar förväntas gynnas mest av förslaget. Förslaget bedöms trots det sammantaget påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Det är bland annat så att en lägre andel av hushållen i storstäder äger personbil och fler har möjlighet att använda alternativa transporter. Som andel av hushållens ekonomiska standard är effekten av sänkta reduktionsnivåer på bensin och diesel störst bland hushåll med låga inkomster som äger en bil och avtar sedan högre upp i inkomstfördelningen.

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Fordon registrerade på män körs också i genomsnitt

något längre per år. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå de lägre pumppriserna generellt påverka män mer än kvinnor. Förslaget bedöms därmed på marginalen ekonomiskt gynna män mer än kvinnor, men inte i sådan omfattning att det nämnvärt påverkar den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

## 8.4 Minskad användning av fossilfria drivmedel och påverkan på drivmedelsproducenter

Hur mycket biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen som krävs för att uppfylla reduktionsplikten beror på de genomsnittliga livscykelutsläppen från de drivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten och energimängden bensin och diesel som används. I tabellen anges uppskattad användning av fossilfria drivmedel för 2023 och 2024. Det bedöms inte vara mer än marginella förändringar 2025 och 2026. Som framgår av tabellen påverkar förslaget i huvudsak användningen av HVO.

**Tabell 8.1 Uppskattat behov av fossilfria drivmedel för att uppfylla reduktionsplikten**

Typ av fossilfritt drivmedel	2023	2024
Etanol (TWh)	1,3	1,3
Biobensin och motsvarande elektrobränslen (TWh)	0,6	0,1
Fame (TWh)	3,5	3,4
HVO och motsvarande elektrobränslen (TWh)	16,7	0,9
<b>Totalt (TWh)</b>	<b>22,1</b>	<b>5,7</b>

Anm.: Beräkningar utifrån de antaganden som beskrivs i avsnitt 8.1.

Reduktionsplikten gynnar biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen med låga växthusgasutsläpp. Sverige har goda förutsättningar att producera sådana drivmedel, både genom god tillgång till biomassa och genom hög andel fossilfri energi i industrin och fossilfri elproduktion. Flera svenska företag har aviserat att de avser att investera i produktionskapacitet för att möta den ökade efterfrågan som reduktionsplikten medför.

En sänkning av reduktionsnivåerna kan därmed påverka producenter av biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen. Det gäller både för befintliga produktionsanläggningar och för de producenter som avser att investera i ny eller utökad produktion. Som framgår av tabellen påverkar förslagen i huvudsak producenter av HVO. I Sverige produceras ca 3,5 terawattimmar HVO per år. All produktion sker inte från svenska råvaror, men svensk tallolja är en viktig råvara för dagens produktion. Sveriges beroende av den globala produktionen av HVO för att uppfylla reduktionsplikten kommer därmed att upphöra. Produktionen av HVO i Sverige bedöms öka de närmaste åren, se Bioekonomiutredningens betänkande Förnybart i tanken – Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi (SOU 2023:15). Bland annat har St1 Sverige AB uppfört en ny produktionsanläggning i Göteborg och Preem AB avser att öka sin produktion.

Drivmedel är en global handelsvara och delar av svensk produktion av biodrivmedel har de senaste åren exporterats till andra europeiska länder.

De lägre reduktionsnivåerna kan därmed åtminstone på sikt kompenseras av att andra europeiska länder ökar kraven i sina pliktsystem och därigenom ökar efterfrågan på biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen. Detta gäller framför allt pliktsystem där låga livscykelutsläpp premieras eller pliktsystem som ökar efterfrågan på avancerade biodrivmedel. Avancerade biodrivmedel kan gynnas både av delmålen i förnybartdirektivet och av de inblandningskrav för hållbara flygbränslen som förväntas införas för flygsektorn genom EU:s förordning om lika villkor för hållbar luftfart. Vidare kommer sannolikt andra EU-länder att skärpa sina pliktsystem under de kommande åren för att kunna uppfylla de skärpta kraven i EU:s ansvarsfördelningsförordning. Producenter som använder en process där biomassa samprocessas med fossila råvaror till ett färdigt drivmedel med en hög inblandning av HVO kan på kort sikt komma att ha något större utmaningar att hitta en marknad utanför Sverige.

Ett lägre dieselpriis kan öka de ekonomiska möjligheterna att använda biomassa med hög transportkostnad per energiinnehåll, som grenar och toppar och jordbrukets restprodukter, eftersom transportkostnaderna då sjunker.

## 8.5 Övriga konsekvenser för företag

### **Små företag och konkurrensförhållanden mellan företag**

Förslaget bör kunna påverka konkurrensförhållandena mellan drivmedelsleverantörer på ett positivt sätt. Försäljningsmixen mellan bensin och diesel skiljer sig åt mellan bolag, vilket kan ge konkurrenssnedvridningar vid höga reduktionsnivåer. Marknaden för HVO domineras av ett fåtal producenter, varav en också är leverantör av diesel på den svenska marknaden. Påverkan på konkurrensen på grund av lägre drivmedelskostnader beskrivs i avsnitt 8.3.

Små företag inom skogs- och jordbruk och inom åkerinäringen kommer att särskilt gynnas av de lägre drivmedelskostnader som förslaget leder till. Lägre kostnader för jord- och skogsbruket kan ge påverkan på andra samhällsmål, som till exempel den sammanhållna landsbygdspolitiken. I övrigt förväntas inte små företag påverkas särskilt av förslagen.

### **Leverantörer av rena och höginblandade biodrivmedel**

Det lägre pumppriiset på bensin och diesel kan få negativ påverkan på producenter och leverantörer av rena och höginblandade biodrivmedel, eftersom sådana drivmedel blir mindre konkurrenskraftiga om priset på bensin och diesel sjunker. Det gäller leverantörer av alla typer av flytande och gasformiga rena och höginblandade biodrivmedel, men särskilt de som konkurrerar med diesel. Långa avtal inom kollektivtrafiken kan eventuellt minska effekten. Förslaget kan även innebära att färre hushåll och företag köper fordon som använder rena biodrivmedel.



Förslagen kan försvåra för regioner och kommuner att nå eventuella interna klimatmål, eftersom utsläppen från transporter kommer att öka. Bland annat *Region Kalmar*, *Region Stockholm*, *Klimatkommunerna* och *Stockholm kommun* framför detta. Förslagen kan komma att försämra de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi. *Svensk kollektivtrafik* framför att biljettintäkterna kommer att minska till följd av överflyttning av resande från kollektivtrafik till bil samtidigt som priset på ren HVO som används i kollektivtrafiken hålls uppe av andra faktorer. Förslaget medför inte några nya skyldigheter för kommuner och regioner och innebär alltså inte någon inskränkning av den kommunala självstyrelsen.

## 8.7 Effekter på miljön och klimatet

### **Utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner beräknas öka med ca 4 miljoner ton 2024 jämfört med 2023**

I reduktionsplikten finns inte något tak för de fossila utsläppen, utan utsläppen ska minska per energienhet. Hur stora de totala utsläppen blir beror därför på reduktionsnivåerna i kombination med hur mycket bensen och diesel som används. Förslagen förväntas leda till lägre drivmedelspriser, vilket i sig kan ge effekter på utsläppen av växthusgaser, eftersom det leder till ökat trafikarbete och därmed högre användning av drivmedel. Energimyndighetens beräkningsverktyg tar till viss del hänsyn till denna effekt. De lägre drivmedelspriserna förväntas också leda till en minskad försäljning och användning av laddbara fordon eftersom totalkostnaden för att äga och använda ett bensen- eller dieselfordon sjunker. Effekten av detta har inte beräknats nedan.

Vid beräkningar av effekterna av ändrade krav i reduktionsplikten är utgångspunkten att en jämförelse görs med de krav som hade gällt om inga åtgärder vidtas (jämför prop. 2021/22:243 s. 11). Med en sådan metod beräknas utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner bli ca 5,2 miljoner ton högre 2024 och ca 6,7 miljoner ton högre 2026 än vad som beräknas bli fallet med nuvarande lagstiftning. Om en jämförelse i stället görs med de faktiska utsläppen beräknas förslaget leda till att utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner ökar med ca 3,9 miljoner ton 2024 jämfört med 2023.

Förslaget leder till minskad användning av fossilfria drivmedel i Sverige. Producenter av sådana drivmedel kommer dock att kunna sälja produkterna till andra marknader, vilket kan leda till minskad användning av fossila drivmedel utanför Sverige. Sverige står för en förhållandevis stor del av efterfrågan på biodrivmedel globalt, när det gäller HVO och biobensen. En sänkning av reduktionsplikten och den minskade efterfrågan på biodrivmedel som den medför kan därför på marginalen leda till att viljan att investera i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel minskar. Det i sin tur skulle kunna leda till att utsläppen globalt ökar jämfört med om förslaget inte genomförs. Effekterna för de globala utsläppen av växthusgaser är dock svåra att bedöma och högst marginella.

## Uppfyllelse av de nationella etappmålen

De riksdagsbundna nationella etappmålen för utsläppen i ESR-sektorn och för inrikes transporter är punktmål för 2030, se avsnitt 4.1. Förslagets konsekvenser för möjligheterna att nå målen beror därmed på vilka krav som ställs på drivmedelsleverantörerna 2030. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel än reduktionsplikt bör övervägas (se avsnitt 6). Om det inte införs andra styrmedel som minskar utsläppen, kommer det att krävas avsevärt högre krav på drivmedelsleverantörerna 2030 än vad som föreslås för 2024–2026 för att nå etappmålen. En snabb ökning av reduktionsnivåerna kan ge utmaningar, med bland annat risk för brist på kapacitet för produktion av biodrivmedel för nordiska förhållanden.

## Uppfyllelse av Sveriges åtaganden enligt ansvarsfördelningsförordningen

I avsnitt 5.2 beskrivs Sveriges åtaganden enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning. De flexibilitetsmekanismer som ansvarsfördelningsförordningen ger utrymme för innebär att det är möjligt att utforma reduktionsnivåerna för åren 2024–2026 så att Sverige inte når målen för respektive år, men ändå uppfyller kraven i förordningen för de ackumulerade utsläppen 2021–2030. Sveriges utsläpp beräknas bli 8,8 miljoner ton koldioxid lägre än utsläppstilldelningen för perioden 2021–2023. De lägre reduktionsnivåerna beräknas leda till att utsläppen blir 6,8 miljoner ton högre än utsläppstilldelningen för perioden 2024–2026. Det ackumulerade överskottet av utsläppsminskningar förväntas därmed minska till 2,0 miljoner ton till 2026.

En konsekvens av att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till 6 procent under 2024–2026 är att de krav som ställs på drivmedelsleverantörerna, om inte nya styrmedel införs, sannolikt kommer att behöva vara betydligt högre under 2027–2030 för att Sverige ska kunna klara åtagandet enligt ansvarsfördelningsförordningen. Hur stora utsläppen blir beror till stor del på elektrifieringen av fordonsflottan. Om kraven på drivmedelsleverantörerna inte ställs tillräckligt högt, kommer Sverige att vara beroende av att köpa utsläppsenheter från andra medlemsstater, vilket är en osäker väg.

## Krav på minskade utsläpp i LULUCF-sektorn

Sverige har bindande åtaganden om ökade nettoupptag av koldioxid-ekvivalenter enligt LULUCF-förordningen, se avsnitt 5.2. Med nuvarande reduktionsnivåer skulle Sverige få ett stort överskott av utsläppsminskningar i ESR-sektorn, som hade kunnat bidra helt eller delvis till att kompensera för ett eventuellt underskott i LULUCF-sektorn. Förslaget om sänkta reduktionsnivåer 2024–2026 minskar Sveriges överskott i ESR-sektorn. Det kan därmed påverka Sveriges möjligheter att nå åtagandena i LULUCF-sektorn, beroende på hur reduktionsnivåerna utformas för 2027–2030 och vilka andra verkningfulla styrmedel som införs.

Förslagen bedöms inte påverka brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen. Sysselsättningen kan påverkas positivt om sänkta drivmedelskostnader påverkar berörda näringars ekonomi positivt och påverkas negativt om de sänkta reduktionsnivåerna leder till minskad produktion av biodrivmedel.

Energimyndigheten kommer att ha kostnader för att informera om de ändrade reduktionsnivåerna och uppdatera vägledande dokument. Kostnaderna förväntas vara små och kunna hanteras inom befintliga utgiftsramar.

## 9 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	6	6
2025	6	6
2026	6	6

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 6.

Ändringen innebär att de krav på minskade utsläpp som gäller för 2024–2026 sänks och att de krav som gäller för 2027–2030 slopas.

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

Härigenom föreskrivs att 5 och 7 §§ lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 5 §<sup>2</sup>

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	7,8	30,5	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	6	6
2025	15,5	45	2025	6	6
2026	19	50	2026	6	6
2027	22	54			
2028	24	58			
2029	26	62			
2030	28	66			

#### 7 §<sup>3</sup>

Den som har reduktionsplikt och har minskat utsläppen för ett visst drivmedel på det sätt som anges i denna lag och mer än vad som krävs enligt 5 eller 5 a § får använda överskottet för att uppfylla reduktionsplikten eller överlåta överskottet till någon annan som därefter får använda det för att uppfylla sin reduktionsplikt.

Ett överskott får användas för att uppfylla reduktionsplikten för

1. diesel, om överskottet avser bensin eller diesel,
2. bensin, om överskottet avser bensin, *eller*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2022:1217.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2022:1217.

3. bensin, om överskottet avser diesel och om minst 6 procentenheter av plikten för bensin redan har uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilmfria drivmedel eller genom användning av ett överskott som avser bensin, eller

4. flygfotogen, om överskottet avser flygfotogen.

3. flygfotogen, om överskottet avser flygfotogen.

Ett överskott får användas enligt denna paragraf endast om det har uppkommit

1. samma kalenderår, eller
2. kalenderåret dessförinnan, i den utsträckning som regeringen föreskriver.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för reduktionsplikt som uppfylls för tid före 2024.

Efter remiss har yttranden över promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel kommit in från 2030-sekretariatet, AB Volvo, Drivkraft Sverige, Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Fortifikationsverket, Försvarets materielverk, Försvarsmakten, Förvaltningsrätten i Linköping, Greenpeace, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige (IKEM), IVL Svenska Miljöinstitutet, Kammarrätten i Jönköping, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Lantbrukarnas riksförbund, Lantmännen Agroetanol AB, Lunds tekniska högskola, Maskinentreprenörerna, Mobility Sweden, Motorhistoriska riksförbundet, Naturvårdsverket, Neste AB, Preem AB, Regelrådet, Region Jämtland Härjedalen, Region Kalmar, Region Stockholm, Region Västernorrland, Region Västra Götaland, Riksförbundet M Sverige (Motormännen), Research Institutes of Sweden (RISE), Scania AB, Skatteverket, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Skärgårdarnas riksförbund, St1 Sverige AB, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svemin, Svensk Kollektivtrafik, Svensk sjöfart, Svenska bioenergiföreningen, Svenska naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges lantbruksuniversitet, Sveriges Åkeriföretag, Södra skogsägarna, Tillväxtanalys, Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tågöretagen och Världsnaturfonden (WWF).

Följande remissinstanser har beretts tillfälle att yttra sig men avstått eller inte hörts av: Chalmers tekniska högskola, Circle K Sverige AB, Hela Sverige ska leva, Kungliga Tekniska högskolan, Luleå tekniska universitet, Näringslivets regelnämnd, OKQ8 AB, Organisationen Sveriges Servicestationer, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Västerbotten, Småkom, Tillväxtverket och Volvo Cars AB.

Yttranden har också kommit in från 2050 Consulting, Adesso Bio-products AB, Axfood AB, Biodriv Öst, Bränsleupproret, Colabit Sweden AB, Einride AB, Företagarna, Klimatkommunerna, Kungliga Automobil Klubben (KAK), Miljögruppen alternativ stad Stockholm, Motorbranschens Riksförbund, Skattebetalarnas förening, Småföretagarnas riksförbund, Stockholms kommun, Stora Enso AB, Svensk Handel och Örsted AB.

## Klimat- och näringslivsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 oktober 2023

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Busch, Billström, Edholm, J Pehrson, Strömmer, Roswall, Forssmed, Tenje, Forssell, M Persson, Malmer Stenergard, Liljestrand, Brandberg, Bohlin, Carlson, Pourmokhtari

Föredragande: statsrådet Busch

---

Regeringen beslutar proposition Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.