

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2020/21: MJU23

Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019

Sammanfattning

Utskottet ställer sig, med vissa ändringar när det gäller definitionen av biomassa, bakom regeringens förslag till ändringar i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. I propositionen lämnar regeringen förslag på reduktionsnivåer t.o.m. 2030 för bensin och diesel. Regeringen föreslår även att möjligheten att uppfylla reduktionsplikten med egna eller förvärvade överskott av utsläppsminskningar ska utökas och att överskott i viss utsträckning ska kunna sparas till påföljande år. Regeringen föreslår även att maxgränsen för den förseningsavgift som ska tas ut om en redovisning av reduktionsplikten inte görs i rätt tid ska höjas. I propositionen bedömer regeringen vidare att det på sikt bör vara möjligt att använda fossilfria elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten och att biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning inte ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2021.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns tio reservationer (M, SD, V, KD). I en reservation (M, SD, V, KD) föreslås att riksdagen ska göra ett tillkännagivande till regeringen om konsekvensanalyser vid kontrollstation 2022.

Behandlade förslag

Proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel –
kontrollstation 2019.

16 yrkanden i följdmotioner.

Utskottets initiativ till ändring av definitionen av biomassa i lagen (2017:1201)
om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Bakgrund	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden.....	7
Regeringens lagförslag	7
Reduktionsnivåer.....	14
Reduktionspliktsavgiften.....	17
Drivmedel inom reduktionsplikten.....	18
Produktion av drivmedel	22
Konsekvensanalyser	25
Reservationer	29
1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (SD).....	29
2. Reduktionsnivåer, punkt 2 (SD)	29
3. Reduktionsnivåer, punkt 2 (V)	30
4. Reduktionsnivåer, punkt 2 (KD).....	30
5. Reduktionspliktsavgiften, punkt 3 (SD)	31
6. Drivmedel inom reduktionsplikten, punkt 4 (SD)	32
7. Drivmedel inom reduktionsplikten, punkt 4 (KD).....	32
8. Produktion av drivmedel, punkt 5 (M, KD).....	33
9. Konsekvensanalyser vid kontrollstation 2022, punkt 6 (M, SD, V, KD).....	34
10. Konsekvensanalyser i övrigt, punkt 7 (M).....	35
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	37
Propositionen	37
Följdmotionerna	37
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	39
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag	43

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, med den ändringen att definitionen av biomassa i 2 § ska ha den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2020/21:180 och avslår motion

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 1 (SD)

2. Reduktionsnivåer

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2,

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2 och

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 5.

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (V)

Reservation 4 (KD)

3. Reduktionspliktsavgiften

Riksdagen avslår motion

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6.

Reservation 5 (SD)

4. Drivmedel inom reduktionsplikten

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4 samt

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 4.

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (KD)

5. Produktion av drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2 och

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 2.

Reservation 8 (M, KD)

6. Konsekvensanalyser vid kontrollstation 2022

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 1,

2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5 och

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1.

Reservation 9 (M, SD, V, KD)

7. Konsekvensanalyser i övrigt

Riksdagen avslår motion

2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

Reservation 10 (M)

Stockholm den 10 juni 2021

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Kristina Yngwe

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Kristina Yngwe (C), Maria Gardfjell (MP), Jessica Rosencrantz (M), Hanna Westerén (S), Isak From (S), John Widegren (M), Runar Filper (SD), Magnus Manhammar (S), Elin Segerlind (V), Malin Larsson (S), Marlene Burwick (S), Nina Lundström (L), Staffan Eklöf (SD), Ulrika Heie (C), Marlène Lund Kopparklint (M), Yasmine Eriksson (SD) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Lagförslaget har granskats av Lagrådet.

Fyra motioner har väckts med anledning av propositionen. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

Vid utskottets sammanträde den 27 maj 2021 informerade Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) och en företrädare för Statens Energimyndighet (Energimyndigheten) om behovet av att ändra definitionen av biomassa i regeringens lagförslag. Utskottet har, mot bakgrund av vad som framkommit under beredningen, tagit fram ett förslag till ändring av definitionen av biomassa i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktlagen)¹. Utskottets förslag finns i bilaga 3.

Bakgrund

I reduktionspliktlagen finns bestämmelser om att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel (reduktionsplikt). I budgetpropositionen för 2018 gjorde regeringen bedömningen att kontrollstationer för reduktionsplikten skulle genomföras med start 2019 och därefter vart tredje år. Reduktionsnivåerna för bensin och diesel för åren efter 2020 skulle ses över vid kontrollstationen 2019. Energimyndigheten har på uppdrag av regeringen utrett och lämnat förslag på reduktionsnivåer för 2021–2030.

Reduktionsplikten är en del av den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet (januariavtalet). Enligt punkt 31 i avtalet ska reduktionsplikten vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, med minst 70 procent senast till 2030 jämfört med 2010. Av samma punkt framgår att successivt ökade reduktionsnivåer ska skärpas för tiden efter 2020.

I artiklarna 25–27 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (det omarbetade förnybartdirektivet) finns krav på medlemsstaterna att integrera förnybar energi i transportsektorn. Direktivets krav genomförs genom reduktionsplikten och förslagen i propositionen.

¹ Rubricering enligt riksdagens beslut den 20 maj 2021 (prop. 2020/21:135, bet. 2020/21: MJU20, rskr. 2020/21:303).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås reduktionsnivåer t.o.m. 2030 för bensin och diesel. Möjligheten att uppfylla reduktionsplikten med egna eller förvärvade överskott av utsläppsminskningar utökas och i viss utsträckning ska sådana överskott kunna sparas till påföljande år. Det finns också förslag om att höja maxgränsen för den förseningsavgift som ska tas ut om en redovisning av reduktionsplikten inte görs i rätt tid.

I propositionen bedömer regeringen att det på sikt bör vara möjligt att använda fossilfria elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten och att biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning inte ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2021.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i reduktionspliktslagen, med vissa ändringar när det gäller definitionen av biomassa.

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att avslå propositionen. Jämför reservation 1 (SD).

Propositionen

Reduktionsnivåer för bensin och diesel

Enligt regeringens förslag ska den som har reduktionsplikt för bensin och diesel för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden sådant bränsle 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	10,1	35
2024	12,5	40
2025	15,5	45
2026	19	50
2027	22	54
2028	24	58
2029	26	62
2030	28	66

Regeringen anför att reduktionsnivåerna även fortsättningsvis bör vara skilda för bensin och diesel och att de bör bestämmas med Energimyndighetens förslag som utgångspunkt. Ökningstakten till 2030 blir dock något högre än vad Energimyndigheten föreslår för att ytterligare minska de ackumulerade utsläppen. Regeringen bedömer i propositionen att reduktionsnivåerna även i fortsättningen bör ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivåerna och lagstiftningen bidrar kostnads- och klimateffektivt till att nå etappmålet för inrikes transporter och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Vid kontrollstationerna ska reduktionsnivåerna analyseras i förhållande till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030.

Detta innebär att nivåerna kan komma att ändras. Reduktionsplikten förväntas enligt regeringen spela en viktig roll för att nå målet om nettonollutsläpp till 2045, ge en tydlig signal om en stabil och ökande efterfrågan på förnybara och fossilfria drivmedel samt ge förutsättningar för industrin att investera i produktionskapacitet.

Regeringen föreslår även att bensin och diesel som används av Försvarsmakten inte ska utgöra reduktionspliktiga drivmedel. Regeringen anför att Försvarsmakten har särskilda behov för drivmedelsförsörjningen och att det inte är tillräckligt utrett hur Försvarsmakten skulle påverkas av att de drivmedel som används i verksamheten fortsatt ska omfattas av reduktionsplikten. En ändring bör därför göras i reduktionspliktslagen så att det framgår att bensin och diesel som används av Försvarsmakten inte ska omfattas av plikten. Konsekvenserna av undantaget bör utredas inom ramen för nästa kontrollstation och ett nytt ställningstagande bör därefter göras med utgångspunkt i resultatet av utredningen.

Införande av flexibla kvoter och ändrade regler för överlåtelse av utsläppsminskningar

Regeringen föreslår att reduktionsplikten för diesel ska få uppfyllas med eget eller förvärvat överskott av utsläppsminskningar från bensin eller diesel. Regeringen föreslår vidare att reduktionsplikten för bensin ska få uppfyllas med eget eller förvärvat överskott av utsläppsminskningar från diesel men bara om minst 6 procent av plikten för bensin redan har uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel eller genom överskott av utsläppsminskningar från bensin. Enligt regeringens förslag ska reduktionsplikten för flygfotogen endast få uppfyllas med överskott av utsläppsminskningar från sådan fotogen.

Regeringen framhåller som skäl för sitt förslag att möjligheten att uppfylla reduktionsplikten för bensin genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel i diesel och vice versa (s.k. flexibla kvoter) minskar risken för konkurrenssnedvridning mellan bolag med olika försäljningsmix och gör att systemet blir mer kostnadseffektivt än dagens regelverk. Flexibla kvoter ger även ökade möjligheter till handel med utsläppsminskningar och möjliggör högre reduktionsnivåer för bensin än vad som sannolikt skulle vara möjligt att nå med hänsyn till bränslekvalitetskraven. Det finns dock enligt regeringen anledning att begränsa möjligheten att uppfylla plikten för bensin med utsläppsminskningar från diesel. Regeringen anför vidare att ett av syftena med reduktionsplikten för flygfotogen är att få igång en fungerande marknad och ge incitament för produktion av biojetbränsle. Om även flygfotogen skulle inkluderas i de flexibla kvoterna skulle detta kunna leda till att leverantörerna av flygfotogen köper utsläppsminskningar från bensin och diesel eftersom biodrivmedel för flyget är betydligt dyrare.

Regeringen föreslår även i propositionen att ett överskott av en utsläppsreduktion ska få användas samma kalenderår som det har uppkommit.

En viss del av ett överskott ska dock få sparas för att användas påföljande år. Regeringen ska få meddela föreskrifter om hur stor del som får sparas. Regeringen anför som skäl för sitt förslag att en möjlighet att spara ett överskott innebär att reduktionsplikten blir mer kostnadseffektiv eftersom företag kan utnyttja prisskillnader på drivmedelsmarknaden mellan olika år. Det underlättar också för reduktionspliktiga aktörer. Det kan finnas skäl att ändra storleken på överskottet beroende på hur andelen inblandade biodrivmedel påverkas av bestämmelserna. Det bör därför inte bestämmas i lag hur stort överskott som får sparas. Regeringen bör få meddela föreskrifter om hur stor del av överskottet som får sparas. Sådana föreskrifter avser förhållandet mellan enskilda och det allmänna, gäller skyldigheter för enskilda och ska enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen meddelas i lag. Delegering är dock möjlig med stöd av 8 kap. 3 § regeringsformen.

Förseningsavgift

Regeringen föreslår i propositionen att det maximala beloppet ska få vara högst 50 000 kronor för den förseningsavgift som får tas ut av den som inte i rätt tid redovisar i vilken utsträckning och hur reduktionsplikten har uppfyllts under det föregående kalenderåret.

Regeringen anför som skäl för sitt förslag att flera reduktionspliktiga aktörer inte redovisade i rätt tid 2020, vilket tyder på att förseningsavgiften är för låg. Avgiften är även låg i ett internationellt perspektiv. Att rapporteringen sker i rätt tid har stor betydelse för att skapa goda förutsättningar för handel med utsläppsminskningar mellan aktörer och för att underlätta Energimyndighetens administration. Avgiften får i dag enligt reduktionspliktslagen vara högst 5 000 kronor och är i förordningen (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen (reduktionspliktsförordningen) bestämd till 1 000 kronor. Maxgränsen bör enligt regeringen höjas till 50 000 kronor för att ge regeringen tillräckligt utrymme att anpassa avgiften i förordningen till en nivå som bidrar till att regelverket följs bättre.

Elektrobränslen och återvunna kolbaserade drivmedel

Enligt regeringens förslag ska definitionen av reduktionsplikt ändras så att även inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel blir möjlig. Regeringen bedömer i propositionen att det bör vara möjligt att använda förnybara eller andra fossilfria drivmedel av icke-biologiskt ursprung (elektrobränslen) för att uppfylla reduktionsplikten. Elektrobränslen är syntetiska bränslen som produceras av koldioxid, vatten och elektricitet i särskilda processer. Slutprodukten kan vara vätgas, vilket endast kräver vatten och elektricitet, eller kolväten som metan, bensin, diesel och flygfotogen, om även koldioxid används. I artikel 25 i det omarbetade förnybartdirektivet finns bestämmelser om elektrobränslen. Det finns dock inget krav i direktivet på att

medlemsstaterna ska tillåta användning av förnybara elektrobränslen för att uppfylla skyldigheten för drivmedelsleverantörer.

Regeringen anför i propositionen att det finns goda skäl att tillåta att reduktionsplikten uppfylls även med andra flytande drivmedel än biodrivmedel. Regeringen framhåller att det ökar den tillgängliga volymen och motverkar att elektrobränslen missgynnas jämfört med biodrivmedel. Enligt regeringen bör både förnybara och fossilfria elektrobränslen tillåtas. För att möjliggöra användningen av förnybara och fossilfria elektrobränslen bör därför enligt regeringen definitionen av reduktionsplikt i reduktionspliktslagen ändras. I dag anges det att växthusgasutsläppen ska minskas genom inblandning av biodrivmedel. Det bör i stället anges att utsläppen ska minskas genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel. Regeringen framhåller att ett förnybart drivmedel är fossilfritt men anför att det ändå bör stå både förnybart och fossilfritt i lagen eftersom det kommer att ställas olika krav i fråga om hållbarhet på dessa drivmedel.

Regeringen föreslår vidare att den ska få meddela föreskrifter om vad som avses med förnybara och fossilfria drivmedel och hur det ska säkerställas att dessa drivmedel är hållbara. Regeringen anför som skäl för sitt förslag att bestämmelser om vad som avses med förnybara och fossilfria drivmedel bör finnas i föreskrifter på lägre nivå än lag eftersom tidpunkten när förnybara elektrobränslen kan introduceras i reduktionsplikten är beroende av kommissionens delegerade akter. En sådan bestämmelse ska enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen meddelas i lag eftersom det rör sig om förhållandet mellan enskilda och det allmänna och gäller en skyldighet för enskilda. Delegering är dock möjlig med stöd av 8 kap. 3 § regeringsformen. Regeringen anför i propositionen att inriktningen är att det till en början ska anges i förordningen att det endast är biodrivmedel som avses med förnybara eller andra fossilfria drivmedel men att möjligheten att använda elektrobränslen bör införas så snart som möjligt.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 augusti 2021.

För januari–juli 2021 ska reduktionsplikten uppfyllas enligt äldre föreskrifter och redovisas separat. Ett överskott av en utsläppsminskning som har uppkommit under januari–juli 2021 ska inte få användas för att uppfylla reduktionsplikten för augusti–december 2021. Ett överskott av en utsläppsminskning som har uppkommit under augusti–december 2021 ska få användas för att uppfylla reduktionsplikten för januari–juli 2021, dock endast för samma typ av bränsle som överskottet avser.

Konsekvenser

Regeringen bedömer i propositionen att de höjda reduktionsnivåerna kommer att leda till minskade utsläpp av växthusgaser från användning av bensin och diesel. Detta förväntas ge ett betydande bidrag till att etappmålet för inrikes

transporter nås till 2030 och ge minskade utsläpp från arbetsmaskiner. Producenter av biodrivmedel förväntas även få bättre förutsättningar att investera i ökad produktion. De ökade inblandningskraven innebär högre pumppriser på bensin och diesel, vilket påverkar hushåll, företag och andra drivmedelsköpare.

Om ingen ändring görs kommer enligt regeringen 2020 års reduktionsnivåer att gälla. Det skulle innebära att det skulle krävas mycket kraftfulla åtgärder för att åstadkomma framför allt minskat resande. Det finns enligt regeringen en risk att sådana åtgärder skulle ha negativa effekter på andra delar av de transportpolitiska målen. Det skulle även kunna leda till att kostnaderna för att nå målet skulle bli höga. Det finns därför enligt regeringen goda skäl att öka reduktionsnivåerna. Förslaget berör i första hand företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel. Drivmedelsköpare påverkas genom att förslaget har en inverkan på slutkonsumentens drivmedelskostnader.

Av propositionen framgår vidare att produktionskostnaderna för biodrivmedel är högre än för fossila drivmedel. En ökad ambitionsnivå i reduktionsplikten kommer därför enligt regeringen att påverka pumppriset på bensin och diesel. Den exakta kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten är dock svår att förutse. Tillgång och efterfrågan på biodrivmedel globalt styr prisutvecklingen, och en större produktionskapacitet än vad som kan förutses i dag kan bidra till lägre kostnader. Enligt regeringen kommer osäkerheten troligtvis att öka över tid. Pumppriset påverkas även av andra faktorer än reduktionsplikten, framför allt oljeprisets utveckling och nivån på drivmedelskatterna. Priset kan också påverkas av hur många alternativa leverantörer det finns att välja mellan.

De närmaste åren uppskattas kostnaden utifrån tillgängliga uppgifter till mellan 8 och 12 öre per liter exklusive mervärdesskatt för varje procentenhet som reduktionsnivån ökar. Kostnaden varierar beroende på priset på biodrivmedel och tillgång på biodrivmedel med låga livscykelutsläpp. För diesel ökar reduktionsnivån från 2020 med i genomsnitt 4,8 procentenheter per år till 2024. Detta bör motsvara en prisökning på ca 40–60 öre per liter per år. För bensin ökar reduktionsnivån med i genomsnitt 2,1 procentenheter per år till 2024, vilket bör motsvara en prisökning på ca 15–25 öre per liter per år. Osäkerheten om kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten kommer troligtvis att öka över tid. Med samma antaganden som anges ovan skulle prisökningen till 2030 vara 3,6–5,4 kronor per liter för diesel och 1,9–2,9 kronor per liter för bensin, exklusive mervärdesskatt.

I Sverige förbrukas merparten av bensin och diesel i transportsektorn, varför förslaget huvudsakligen påverkar de näringssektorer som är beroende av vägtransporter. Förslaget medför även en kostnadsökning för jord- och skogsbruket samt gruvinindustrin eftersom reduktionsplikten leder till högre pumppris på diesel. Påverkan på drivmedelskostnaderna kan förväntas leda till större konsekvenser för företag på landsbygden och i glesbygd. Förslaget kommer att medföra relativt stora kostnadsökningar för företagen eftersom företagen i större utsträckning än hushåll använder diesel.

De reduktionsnivåer som föreslås kommer enligt regeringen sannolikt att leda till att Sverige även framöver har betydligt högre inblandning av förnybara och fossilfria drivmedel i diesel än övriga EU-länder. Exakt hur stor skillnaden kommer att vara är svårt att förutse, men de föreslagna reduktionsnivåerna är högre både än vad som krävs enligt det omarbetade förnybartdirektivet och än vad som kan förväntas vid en ambitionsökning av kraven i direktivet. Dieselpriiset kommer därför antagligen att vara betydligt högre i Sverige än i jämförbara länder, vilket kommer att inverka negativt på svenska företags konkurrenskraft. Drivmedelskostnaderna beror dock även på flera andra faktorer än reduktionsplikten. Vilken påverkan reduktionsplikten har på näringslivets drivmedelskostnader bör följas noggrant vid kommande kontrollstationer.

När det gäller reduktionseffekten för ett vanligt hushåll framgår det av propositionen att den genomsnittliga årliga körsträcka för en personbil i Sverige 2019 uppgick till 1 171 mil. Den genomsnittliga förbrukningen för en bensindriven personbil uppgick samma år till 0,58 liter per mil. Med dessa antaganden skulle en genomsnittlig personbil som kör en genomsnittlig körsträcka få en kostnadsökning på drygt 340 kronor per år 2022 jämfört med 2020. Det finns dock stora osäkerheter i en sådan beräkning, särskilt när det gäller drivmedelsprisernas utveckling till följd av förslaget. Osäkerheterna är särskilt stora på längre sikt.

Statistik från Trafikanalys visar att personbilar har längst genomsnittlig körsträcka i Region Stockholm och kortast i Region Gotland. Många leasingbilar är dock registrerade på företag i de största städerna fast de används i andra delar av landet, vilket gör statistiken svårare att använda. Tillgången på kollektivtrafik är dock generellt sett betydligt bättre i storstäder, vilket innebär att konsekvenserna kan antas vara större i glesbygd och på landsbygden. Ökade drivmedelskostnader kan också påverka kostnaderna för kollektivtrafik och därmed få konsekvenser för tillgången till offentlig service i olika delar av landet. I dag använder dock en mycket stor del av kollektivtrafiken rena biodrivmedel eller el och omfattas därför inte av förslagen.

Regeringen anför vidare i propositionen att de offentligfinansiella effekterna av förslaget är mycket svårbedömda. Regeringen framhåller att det finns stora osäkerheter när det gäller bl.a. prisutvecklingen på de biodrivmedel som används och hur drivmedelsanvändningen för hushåll och företag utvecklar sig. En ökad inblandning av biodrivmedel leder till högre drivmedelspriser, vilket medför ökade mervärdesskatteintäkter från de drivmedelspolymer som används av hushållen. Det innebär dock samtidigt att företagets vinster minskar och därmed även bolagsskatteintäkterna på kort sikt. På lång sikt kan företagets högre kostnader i stället antas övervältras på lönerna. Dessa två effekter kommer därmed att delvis motverka varandra. Att etanol inom reduktionsplikten beskattas med samma energiskatt som bensin trots ett lägre energiinnehåll medför en viss positiv offentligfinansiell effekt, eftersom mer bränsle behövs för en given körsträcka i takt med att inblandningen ökar.

Regeringen framhåller vidare att de prisökningar som reduktionsnivåerna förväntas leda till på sikt kommer att få en dämpande effekt på drivmedelskonsumtionen, vilket bl.a. medför minskade skatteintäkter för staten från energiskatt och koldioxidskatt. Förslaget kan sammantaget innebära en negativ påverkan på de offentliga finanserna. Den långa tids-horisonten och de stora osäkerheter som råder gör dock att effekten inte kan kvantifieras. Den offentliga sektorn är också konsument på bränslemarknaden. För bensin och diesel indikerar uppskattningar att den offentliga sektorn står för 3 respektive 2 procent av användningen. De ökade drivmedelspriserna medför alltså en negativ effekt på den offentliga sektorns finanser.

Regeringen framhåller vidare att reduktionsplikten förväntas innebära ökade förutsättningar och incitament för produktion av biodrivmedel i Sverige, vilket kan inverka positivt på den svenska självförsörjningsgraden för drivmedel. Detta kan bl.a. bidra till ökad försörjningstrygghet i krissituationer.

Kompletterande uppgifter

Under beredningen i miljö- och jordbruksutskottet har Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) uppmärksammat utskottet på att den definition av biomassa i 2 § reduktionspliktslagen som föreslås i propositionen behöver ändras för att överensstämma med definitionen i det omarbetade förnybartdirektivet. Enligt departementet var det rent språkliga överväganden under arbetet med propositionen som låg bakom att direktivets definition av biomassa inte arbetades in i propositionen i samma lydelse som i det omarbetade förnybartdirektivet. Efter det att propositionen överlämnades till riksdagen har det dock uppmärksammats att den definition som föreslås i propositionen medför att vissa typer av avfall, bl.a. parkavfall, inte omfattas av definitionen av biomassa. Definitionen bör enligt departementet därför ändras så att den till sin ordalydelse stämmer överens med definitionen i det omarbetade förnybartdirektivet.

Motionen

Martin Kinnunen m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:4043 yrkande 1 att riksdagen ska avslå propositionen eftersom en reduktionsplikt i enlighet med regeringens förslag riskerar att bli samhällsskadlig. Den ökade reduktionsplikten kommer enligt motionärerna att leda till att priset på drivmedel blir skadligt högt för såväl hushåll och företag som det offentliga. Reduktionsplikten skulle även kunna få en negativ inverkan på statens finanser.

Utskottets ställningstagande

Reduktionsplikten är en viktig del i arbetet med att nå både målet om nettonollutsläpp till 2045 och etappmålet för inrikes transporter samt minska

utsläppen från arbetsmaskiner. Liksom regeringen bedömer utskottet att de höjda reduktionsnivåerna kommer att leda till minskade utsläpp av växthusgaser från användningen av bensin och diesel. Som regeringen framhåller i propositionen ger reduktionsplikten även en tydlig signal om en stabil och ökande efterfrågan på förnybara och fossilfria drivmedel. Förslaget förväntas därför även få positiva effekter på möjligheten att investera i ökad produktion av biodrivmedel. Utskottet vill också framhålla att det, om de nuvarande reduktionsnivåerna behålls, skulle krävas mycket kraftfulla åtgärder för att åstadkomma framför allt minskat resande, vilket skulle kunna inverka negativt på andra delar av de transportpolitiska målen och medföra att kostnaderna för att nå målet skulle bli höga. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund regeringens förslag på reduktionsnivåer t.o.m. 2030.

Utskottet noterar vidare att regeringen i propositionen bedömer att reduktionsnivåerna även i fortsättningen bör ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivåerna och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimateffektivt till att nå etappmålet för inrikes transporter och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Som regeringen anför i propositionen är den exakta kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten svår att förutse och osäkerheten kommer troligen att öka över tid. Kontrollstationerna medför dock en möjlighet att återkomma till och närmare analysera reduktionsnivåernas konsekvenser. Av propositionen framgår även att reduktionsnivåerna kan komma att ändras vid kontrollstationerna.

Mot bakgrund av det anförda och av de skäl i övrigt som framförs i propositionen anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens lagförslag. Mot bakgrund av det som Regeringskansliet har anfört under beredningen av detta ärende bör dock definitionen av biomassa i 2 § i lagförslaget ändras för att stämma överens med definitionen i det omarbetade förnybartdirektivet. Utskottet anser att ändringen är av sådan art att Lagrådets granskning skulle sakna betydelse. Utskottet tillstyrker alltså propositionen, med de ändringar som framgår av utskottets lagförslag i bilaga 3, och avstyrker motion 2020/21:4043 (SD) yrkande 1.

Reduktionsnivåer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten.

Jämför reservation 2 (SD), 3 (V) och 4 (KD).

Motionerna

Enligt kommittémotion 2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 bör regeringen återkomma med ett nytt förslag på sänkta reduktionsnivåer

baserat på tillgången på hållbar biomassa, möjlig nationell produktionsnivå av hållbara biodrivmedel baserat på dessa resurser samt eventuell påverkan på den biologiska mångfalden och övriga miljömål.

I kommittémotion 2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2 anfördes att reduktionsplikten bör stå i direkt proportion till Sveriges förmåga att producera hållbara inhemska biobränslen till en kostnad som är acceptabel för kunden. Enligt motionärerna kan det ifrågasättas om det är möjligt att producera hållbara biodrivmedel ur svenska råvaror i tillräcklig mängd till ett rimligt pris om reduktionsnivåerna ska följa den utveckling som föreslås i propositionen.

Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2020/21:4048 yrkande 5 att regeringen vid kontrollstation 2022 bör anpassa påföljande reduktionsnivåer utifrån genomförda konsekvensanalyser.

Propositionen

Energimyndigheten har på regeringens uppdrag utrett och lämnat förslag på reduktionsnivåer för 2021–2030. Energimyndigheten har föreslagit en linjär utveckling där reduktionsnivån ökar lika mycket varje år. Av propositionen framgår att det även skulle vara möjligt att ha en exponentiell kurva, där efterfrågan på biodrivmedel i reduktionsplikten kan följa en förväntad ökad produktion. En linjär utveckling ger dock ackumulerat en större utsläppsminskning till 2030. Regeringen bedömer därför i propositionen att en sådan utveckling är mest ändamålsenlig. Energimyndighetens förslag ligger därför till grund för de reduktionsnivåer som regeringen föreslår i propositionen. Enligt regeringen bör dock ökningstakten till 2030 vara något högre än vad Energimyndigheten har föreslagit för att ytterligare minska de ackumulerade utsläppen.

Regeringen anför vidare att de reduktionsnivåer som Energimyndigheten har föreslagit är framtagna utifrån olika antaganden. Effekterna av regeringens arbete med att minska utsläppen från transportsektorn genom andra åtgärder än reduktionsplikten blir enligt regeringen sannolikt högre än vad Energimyndigheten har utgått från eftersom myndigheten endast har tagit hänsyn till effekterna av befintliga styrmedel. Regeringen framhåller även att det pågår ett arbete i Regeringskansliet för att långsiktigt säkra höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenskraft. Utfallet av detta arbete bör beaktas vid kommande kontrollstationer.

Regeringen framhåller vidare att en viktig funktion med de kontrollstationer som ska genomföras vart tredje år är att säkerställa att reduktionsplikten bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Enligt regeringen förväntas reduktionsplikten även spela en viktig roll för att nå målet om nettonollutsläpp till 2045. Reduktionsplikten ger en tydlig signal om en stabil och ökande efterfrågan på förnybara och fossilfria

drivmedel och förutsättningar för industrin att investera i produktionskapacitet. Vid kontrollstationerna ska därför de satta reduktionsnivåerna analyseras i förhållande till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030. Detta innebär enligt regeringen att nivåerna kan komma att ändras.

Som framgått av föregående avsnitt redogör regeringen i propositionen för förslagens konsekvenser för hushåll, företag och de offentliga finanserna. Regeringen bedömer bl.a. att de höjda reduktionsnivåerna kommer att leda till minskade utsläpp av växthusgaser från användning av bensin och diesel, vilket förväntas ge ett betydande bidrag till att nå etappmålet för inrikes transporter och medföra bättre förutsättningar för investeringar i ökad produktion. De ökade inblandningskraven innebär högre pumppriser på bensin och diesel, vilket påverkar hushåll, företag och andra drivmedelsköpare. Regeringen anför vidare att de offentligfinansiella effekterna är mycket svårbedömda men att förslaget sammantaget kan innebära en negativ påverkan på de offentliga finanserna. Förslaget kan dock även inverka positivt på den svenska självförsörjningsgraden för drivmedel och därmed bidra till ökad försörjningstrygghet i krissituationer.

Om ingen ändring skulle göras kommer enligt regeringen 2020 års reduktionsnivåer att gälla. Det skulle innebära att det skulle krävas mycket kraftfulla åtgärder för att åstadkomma framför allt minskat resande, vilket skulle kunna ha negativa effekter på andra delar av de transportpolitiska målen. Det skulle även kunna leda till att kostnaderna för att nå målet skulle bli höga. Det finns därför enligt regeringen goda skäl att öka reduktionsnivåerna.

En närmare redogörelse för regeringens konsekvensanalys i propositionen finns i föregående avsnitt under rubriken Konsekvenser.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i detta betänkande ställt sig bakom regeringens förslag till reduktionsnivåer t.o.m. 2030. I likhet med motionärerna anser utskottet att det är av största vikt att reduktionsnivåerna inte ökar i snabbare takt än tillgången till hållbart biodrivmedel. Utskottet delar dock regeringens bedömning att en linjär utveckling av reduktionsnivåerna är mest ändamålsenlig. Som regeringen framhåller i propositionen ger reduktionsplikten även en tydlig signal om en stabil och ökande efterfrågan på förnybara och fossilfria drivmedel. Förslaget ger därmed förutsättningar för industrin att investera i produktionskapacitet. Utskottet noterar vidare att reduktionsnivåerna vid kontrollstationerna ska analyseras i förhållande till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030 och att nivåerna då kan komma att ändras.

Med hänvisning till det som nu anförts anser utskottet att motionerna 2020/21:4036 (V) yrkande 2, 2020/21:4043 (SD) yrkande 2 och 2020/21:4048 (KD) yrkande 5 kan lämnas utan åtgärd.

Reduktionspliktsavgiften

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om reduktionspliktsavgiftens storlek.

Jämför reservation 5 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6 anförs att reduktionspliktsavgiften bör minskas kraftigt. Enligt motionärerna är reduktionspliktsavgiften i dag på en hög nivå och kan tillsammans med andra styrmedel leda till fördubblade priser på diesel vid pump.

Propositionen

Av propositionen framgår att reduktionspliktsavgiftens syfte är att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls. Det är fråga om en ekonomisk sanktion som ska betalas i förhållande till det antal kilogram koldioxidekvivalenter som saknas för att reduktionsplikten ska vara uppfylld. Enligt reduktionspliktslagen får avgiften vara högst 7 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter som i fråga om minskade växthusgasutsläpp kvarstår för att reduktionsplikten ska vara uppfylld. Den exakta avgiften framgår av reduktionspliktsförordningen och är för närvarande 5 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter för bensin och 4 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter för diesel. Av propositionen framgår att merparten av alla reduktionspliktiga under 2019 uppfyllde de krav som ställs i reduktionspliktslagen. Reduktionspliktsavgifterna är därför enligt regeringen tillräckligt höga för att nå syftet med reduktionsplikten.

Konjunkturinstitutet har i rapporten Reduktionsplikten – en analys av incitament och konsekvenser (specialstudie KI 2019:23) anfört att avgifterna är för höga för att ge skydd mot oväntat höga kostnader och att de inte ger incitament för kostnadspress på producenter. Regeringen anför i propositionen att en utblick mot andra länder måste göras när avgifterna bestäms. I en bristsituation kommer biodrivmedel att säljas till det land som har högst avgift och därmed högst betalningsvilja, vilket skulle kunna innebära en nackdel för Sverige i en bristsituation. Enligt propositionen har Tyskland och Finland pliktavgifter i nivå med Sveriges och de svenska avgifterna är i linje även med andra länders avgifter. Någon ändring av reduktionspliktsavgiften är därför enligt regeringen inte aktuell.

Utskottets ställningstagande

Reduktionspliktsavgiften har en viktig roll att spela för att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls. För att avgiften ska få avsedd effekt bör den varken vara för hög eller för låg. Som regeringen framhåller i propositionen bör man

vid bedömningen av avgiftens storlek ta hänsyn även till andra länders avgifter. Regeringen anför att den föreslagna avgiften ligger i nivå med Tysklands och Finlands avgifter och att den är i linje även med andra länders avgifter. Utskottet delar mot denna bakgrund regeringens bedömning när det gäller reduktionspliktsavgiftens storlek och avstyrker därmed motion 2020/21:4043 (SD) yrkande 6.

Drivmedel inom reduktionsplikten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om palmoljebaserade produkter, om kolbaserade bränslen och om en kvot för avancerade biodrivmedel.

Jämför reservation 6 (SD) och 7 (KD).

Motionerna

Enligt kommittémotion 2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 bör varken miljöcertifierade eller icke miljöcertifierade palmoljebaserade produkter tillåtas inom reduktionsplikten. Motionärerna framhåller att det är osäkert om certifierad palmolja verkligen har producerats på ett ansvarsfullt sätt. En ökad efterfrågan på certifierad palmolja leder även till en ökad efterfrågan på palmolja överlag. Att kräva certifierad palmolja löser därför inte de problem som finns med produktionen av palmolja.

I yrkande 4 i samma motion anføres att reduktionspliktslagen och reduktionspliktsförordningen bör ändras så att det framgår att reduktionsplikten ska uppfyllas med hjälp av alternativa bränslen. Det är bättre att använda exempelvis olika former av plastmaterial till bränsle i stället för att låta dem förfaras trots att materialen kan vara fossila i grunden.

Enligt kommittémotion 2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 4 bör återvinna kolbaserade bränslen tillåtas för att uppfylla reduktionsplikten. Motionärerna anför att återvinna kolbaserade bränslen från avfallshanteringen kan bidra till tillgången på drivmedel för sektorer som arbetsmaskiner.

I yrkande 3 i samma motion anføres att det bör införas en kvot för avancerade biodrivmedel. Motionärerna framhåller att en sådan kvot kan spela en viktig roll för att främja innovationsarbetet när det gäller skogsbränslen.

Propositionen

När det gäller frågan om palmoljebaserade produkter framgår följande av propositionen. Om mark som tidigare har använts för produktion av livsmedel eller foder ställs om till produktion av biobränslen kan det uppstå indirekta växthusgasutsläpp. Utsläpp från indirekt ändrad markanvändning ingår inte i

den metod för att beräkna livscykelutsläpp från biodrivmedel som framgår av det omarbetade förnybartdirektivet. Sådana utsläpp reflekteras därmed inte i beräkningen av klimatnyttan när biodrivmedel används för att uppfylla reduktionsplikten. I artikel 26 i direktivet finns därför särskilda regler för att förhindra utsläpp från indirekt ändrad markanvändning. Dessa regler innebär att andelen biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen som framställs ur livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning vid beräkningen av minimiandelen för förnybar energi i transportsektorn inte får överstiga användningsnivån av sådana bränslen i medlemsstaten 2019, om de inte är certifierade som bränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning. Gränsen för användningsnivån ska successivt sänkas till 0 procent från den 31 december 2023 till den 31 december 2030.

För att hantera problemet med indirekt ändring av markanvändning har kommissionen beslutat om en delegerad förordning.² Där finns kriterier för att definiera vilka råvaror som innebär en hög risk för indirekt ändrad markanvändning. Kriterierna ska tillämpas utifrån information som framgår av en bilaga till förordningen. I den delegerade förordningen finns också kriterier för certifiering av biodrivmedel, flytande biobränslen eller biomassabränsle med låg risk för indirekt ändring av markanvändning. Medlemsstaterna är skyldiga att följa den delegerade förordningen. Enligt uppgift i propositionen är det i dagsläget endast palmolja som kan anses vara en råvara med hög risk för indirekt ändrad markanvändning i enlighet med kriterierna i den delegerade förordningen.

Regeringen bedömer i propositionen att reduktionsplikten fr.o.m. den 1 januari 2022 inte bör få uppfyllas med biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras. Begränsningen syftar till att motverka indirekta växthusgasutsläpp och bör göras med utgångspunkt i informationen i bilagan till den delegerade förordningen. Regeringen anför vidare att det, mot bakgrund av de redovisade värdena i bilagan till den delegerade förordningen, är biodrivmedel baserade på palmolja som inte bör få användas för att uppfylla reduktionsplikten, såvida biodrivmedlet inte är certifierat i enlighet med kriterierna i den delegerade förordningen.

Av artikel 26 i den delegerade förordningen framgår att informationen i förordningen ska baseras på vetenskapliga fakta som regelbundet ska uppdateras. Bestämmelser som begränsar användningen i reduktionsplikten av biodrivmedel som framställs av råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning bör därför enligt regeringen inte finnas i lag utan i

² Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807 av den 13 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller fastställande av bränsleråvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras och certifiering av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning.

förordning. Som framgått ovan föreslås i propositionen att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om vad som avses med förnybara och fossilfria drivmedel och hur det ska säkerställas att dessa drivmedel är hållbara. Bemyndigandet möjliggör för regeringen att meddela föreskrifter med utgångspunkt i den information som finns i bilagan till kommissionens delegerade förordning.

Som framgått ovan föreslår regeringen i propositionen att definitionen av reduktionsplikt i reduktionspliktslagen ska ändras så att även inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel blir möjlig. Enligt regeringens bedömning bör det dock inte vara möjligt att uppfylla reduktionsplikten genom användning av återvunna kolbaserade bränslen. Återvunna kolbaserade bränslen är enligt det omarbetade förnybartdirektivet flytande eller gasformiga bränslen från avfall av icke förnybart ursprung som inte lämpar sig för materialåtervinning eller gaser från avfallshantering eller industriprocesser. Av propositionen framgår att det enligt direktivet är tillåtet för medlemsstaterna att beakta återvunna kolbaserade bränslen vid beräkningen av minimiandelen förnybar energi i transportsektorn. Bränslena anses dock inte utgöra förnybar energi och får därför inte tillgodoräknas när det gäller uppfyllande av övriga mål i direktivet.

Regeringen anför i propositionen att återvunna kolbaserade bränslen kan ha lägre växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv än andra fossila bränslen. De är dock varken förnybara eller fossilfria och bör därför inte få användas för att uppfylla reduktionsplikten. Flera remissinstanser stöder enligt regeringen den bedömningen. Regeringen framhåller vidare att syftet med reduktionsplikten är att minska växthusgasutsläppen genom användning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel och skapa en marknad för sådana drivmedel. Sverige uppfyller redan direktivets krav på minimiandel förnybar energi i transportsektorn och kommer därför inte heller att ha något behov av återvunna kolbaserade bränslen för att uppfylla den andelen.

När det gäller frågan om en särskild kvot för avancerade biodrivmedel framgår det av propositionen att det i artikel 25 i det omarbetade förnybartdirektivet finns detaljerade regler som stöder användningen av biodrivmedel från vissa råvaror som anges i bilaga 9 del A och B. Medlemsstaterna får en möjlighet att dubbelräkna energimängden från sådana biodrivmedel vid beräkningen av hur mycket förnybar energi som används i transportsektorn (minimiandelen). För biodrivmedel som produceras av råvaror i del A, s.k. avancerade biodrivmedel, finns ett krav på att de ska bidra till att uppfylla minimiandelen. Bidraget ska vara minst 0,2 procent 2022, minst 1 procent 2025 och minst 3,5 procent senast 2030. Med dubbelräkning är kravet alltså 1,75 procent till 2030. Av de biodrivmedel som används i Sverige är det hydrerad vegetabilisk olja (HVO) från tallolja samt biogas från gödsel, avloppsslam, matavfall och visst avfall från livsmedelsindustrin och handeln som omfattas av bilaga 9 del A. Under 2019 utgjorde biodrivmedel från dessa råvaror omkring 3,6 procent av energianvändningen i transportsektorn enligt förnybartdirektivets beräkningsmetodik (utan dubbelräkning).

Eftersom medlemsstaterna får dubbelräkna biodrivmedel från dessa råvaror skulle en särskild kvot för dessa biodrivmedel kunna införas med motiveringen att dubbelräkningen underlättar att uppfylla den särskilda kvoten för avancerade biodrivmedel. Många av de svenska råvaror som används eller kan användas för produktion av biodrivmedel i Sverige omfattas också av bilaga 9 del A, och de skulle kunna gynnas av en särskild kvot. Det gäller särskilt restprodukter från skogsindustrin samt pappers- och massaindustrin (däribland lignin, sågspån samt grenar och toppar). En särskild kvot skulle dock enligt regeringen göra reduktionsplikten betydligt mer administrativt komplicerad. Det skulle även kunna innebära en ökad kostnad för att uppfylla reduktionsplikten. En särskild kvot är svårare att utforma så att den uppfylls genom en utsläppsminskning jämfört med om den uppfylls genom en viss andel av en volym. De flexibilitetsmekanismer som föreslås eller finns tillgängliga inom reduktionsplikten, exempelvis flexibel kvot och överlåtelser av överskott av utsläppsminskningar, skulle också bli mer komplicerade att utforma. Den svenska produktionen är inte heller beroende av att Sverige inför en särskild kvot. Reduktionsplikten styr redan mot att främja biodrivmedel med bra klimatprestanda, som restprodukter från skogsindustrin. Svensk produktion kan också komma att gynnas av att andra medlemsstater inför särskilda kvoter, vilket flera förväntas göra. En särskild kvot för avancerade biodrivmedel bör därför enligt regeringens bedömning inte införas. Det är dock viktigt att vid kommande kontrollstationer följa hur användningen av avancerade biodrivmedel utvecklas så att målet på 3,5 procent till 2030 uppfylls samt hur svensk produktion av biodrivmedel från de råvaror som räknas upp i bilaga 9 del A påverkas av kraven i det omarbetade förnybartdirektivet.

Utskottets ställningstagande

För att reduktionsplikten ska uppfylla sitt syfte är det av största vikt att de drivmedel som används för att uppfylla plikten faktiskt är hållbara. Utskottet välkomnar därför regeringens bedömning att reduktionsplikten inte bör få uppfyllas med biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras. Utskottet konstaterar att frågan omfattas av det omarbetade förnybartdirektivet och att kommissionen har beslutat om en delegerad förordning för att hantera problemet med indirekt ändrad markanvändning. Utskottet noterar vidare att regeringens förslag utgår från bestämmelserna i den delegerade förordningen och att denna ska baseras på vetenskapliga fakta som regelbundet ska uppdateras. Det bemyndigande som regeringen föreslår möjliggör för regeringen att meddela föreskrifter med utgångspunkt i den delegerade förordningen. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2020/21:4043 (SD) yrkande 3 och avstyrker därför motionen.

När det gäller frågan om återvunna kolbaserade bränslen konstaterar utskottet att syftet med reduktionsplikten är att minska växthusgasutsläppen genom användningen av förnybara eller andra fossilfria drivmedel och skapa en marknad för sådana drivmedel. Återvunna kolbaserade bränslen är varken förnybara eller fossilfria. Regeringen bedömer i propositionen därför att sådana bränslen inte ska få användas för att uppfylla reduktionsplikten. Utskottet delar denna bedömning och noterar vidare att Sverige redan uppfyller kraven i det omarbetade förnybartdirektivet på en minimiandel förnybar energi i transportsektorn och därför inte har något behov av återvunna kolbaserade bränslen för att uppfylla den andelen. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna 2020/21:4043 (SD) yrkande 4 och 2020/21:4048 (KD) yrkande 4.

En kvot för avancerade biodrivmedel skulle enligt propositionen göra reduktionsplikten mer administrativt komplicerad och innebära en ökad kostnad för att uppfylla reduktionsplikten. Av propositionen framgår även att den svenska produktionen inte är beroende av att Sverige inför en särskild kvot eftersom reduktionsplikten redan främjar biodrivmedel med bra klimatprestanda, exempelvis restprodukter från skogsindustrin. Regeringen bedömer därför i propositionen att det inte bör införas någon särskild kvot för avancerade biodrivmedel. Utskottet delar regeringens bedömning och avstyrker därmed motion 2020/21:4048 (KD) yrkande 3.

Produktion av drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om produktion av drivmedel.
Jämför reservation 8 (M, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2 anförs att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen. Motionärerna framhåller att en grundförutsättning för reduktionsplikten är att det finns tillgång till biobränslen för inblandning och att Sverige har unika förutsättningar för storskalig produktion av hållbara biodrivmedel med låga utsläpp.

Även i kommittémotion 2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 2 anförs att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen. Enligt motionärerna är den bristande tillgången på hållbar biomassa och hållbara biodrivmedel en utmaning för reduktionsplikten och de understryker behovet av att främja förutsättningarna för inhemsk produktion av biodrivmedel.

Propositionen

Regeringen anför i propositionen att reduktionsplikten förväntas innebära ökade förutsättningar och incitament för produktion av biodrivmedel i Sverige. Reduktionsplikten gynnar biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp. Sverige har goda förutsättningar att producera sådana biodrivmedel eftersom Sverige både har god tillgång till biomassa i form av restprodukter och en hög andel fossilfri energi i industrin, vilket ger låga processutsläpp.

De reduktionsnivåer som föreslås kommer enligt regeringen att ge långsiktiga förutsättningar för investeringar i produktionsanläggningar. Svensk produktion beräknas ge biodrivmedel med hög klimatprestanda, vilket ger ökad konkurrenskraft i ett system med reduktionsplikt. Sveriges möjligheter att producera klimatteffektiva biodrivmedel kommer därför att främjas av reduktionsplikten, och den stöder därför den svenska omställningen till en mer cirkulär och biobaserad ekonomi. Genom att reduktionsnivåer bestäms t.o.m. 2030 ges även den långsiktighet som biodrivmedelsproducenter har efterlyst, även om reduktionsnivåerna kan komma att ändras vid kontrollstationerna.

Regeringen anför i propositionen att det finns ett antal olika tekniker för att använda lignocellulosa från jord- och skogsbruket för att producera andra biodrivmedel än HVO som kan blandas in i hög volymandel, s.k. drop-in-bränslen. Gemensamt för flera av dessa tekniker är att de har demonstrerats men att det finns få eller inga fullskaliga kommersiella anläggningar globalt. Regeringen framhåller i propositionen att den har gett Energimyndigheten i uppdrag att analysera behovet av ytterligare styrmedel för att främja biodrivmedelsanläggningar med tekniker som befinner sig bortom demonstrationsnivån. Myndigheten ska även analysera hur sådana eventuella styrmedel skulle kunna utformas med hänsyn till marknadens funktion och rättsliga förutsättningar.

Regeringen framhåller vidare att förnybara och andra fossilfria elektrobränslen som föreslås tillåtas för att uppfylla reduktionsplikten enligt propositionen på sikt kan bidra till att minska behovet av biodrivmedel för att uppfylla reduktionsplikten.

Kompletterande uppgifter

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att under 2021–2022 förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg och samtidigt utvidga uppdraget till att omfatta samtliga hållbara förnybara bränslen för flyg. Satsningen ska även utvidgas till att omfatta forskning om och utveckling av elflyg och vätgasdrift. Därutöver kan noteras att regeringen i januari 2021 gav Energimyndigheten i uppdrag att ta fram förslag till en övergripande strategi för vätgas och elektrobränslets roll i det svenska energisystemet. Uppdraget ska redovisas senast den 31 juli 2021.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20) föreslog regeringen att Industriklivet skulle förstärkas med 150 miljoner kronor 2021

för att bredda Industriklivet ytterligare och möjliggöra stöd till andra industriprojekt, bl.a. produktion av biodrivmedel. I budgetpropositionen (prop. 2020/21:1 utg.omr. 23) föreslog regeringen även att anslaget 1:19 Miljöförbättrande åtgärder i jordbruket, som bl.a. får användas för stöd till produktion av biogas, skulle tillföras 200 miljoner kronor för fortsatt stöd till en sådan produktion. Regeringen föreslog också en satsning på 200 miljoner kronor 2021 och 150 miljoner kronor 2022 för att accelerera omställningen till en resurseffektiv och cirkulär ekonomi genom en modernisering av befintliga testbäddar för bioraffinaderier (prop. 2020/21:1 utg.omr. 24). I detta sammanhang kan även noteras att det enligt januariavtalet (punkt 31) ska investeras i produktion och distribution av biogas.

Tidigare behandling

Utskottet har behandlat frågan om reduktionsplikten och produktion av biodrivmedel tidigare, bl.a. i betänkande 2020/21: MJU9 Klimatpolitik, där utskottet uttalade följande:

Utskottet delar regeringens uppfattning när det gäller reduktionspliktens betydelse för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel och den svenska självförsörjningsgraden av biodrivmedel. Här noterar utskottet att regeringen vidtagit flera åtgärder. Stödet till biogasproduktion för fordonsgas har tillfälligt förlängts. Medel har tillförts för fortsatt stöd till produktion för biogas, och omfattningen av Industriklivet har breddats, bl.a. för att kunna ge stöd till industriprojekt för biodrivmedel. Utskottet noterar vidare att regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka behovet av ytterligare styrmedel för att främja produktionen av biodrivmedel med ny teknik.

Frågan behandlades senast av utskottet i betänkande 2020/21: MJU20 Reduktionsplikt för flygfotogen där utskottet uttalade följande:

För att reduktionsplikten ska få avsedd verkan är det av största vikt att det finns tillgång till hållbara biodrivmedel. Som regeringen framhåller i propositionen ger reduktionsplikten förbättrade förutsättningar för en ökad produktion av hållbara biodrivmedel för flyget i Sverige. Utskottet kan konstatera att regeringen har vidtagit flera åtgärder för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel. Stödet till biogasproduktion för fordonsgas har tillfälligt förlängts, medel har tillförts för fortsatt stöd till produktion för biogas och omfattningen av Industriklivet har breddats, bl.a. för att kunna ge stöd till industriprojekt för biodrivmedel. Utskottet konstaterar vidare att regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka behovet av ytterligare styrmedel för att främja produktionen av biodrivmedel med ny teknik. Regeringen har även gett Energimyndigheten i uppdrag att förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg och utvidga uppdraget till att omfatta samtliga hållbara förnybara bränslen för flyg.

Utskottet välkomnar de åtgärder som regeringen har vidtagit för att främja produktionen av biodrivmedel och ser fram emot att ta del av resultatet av Energimyndighetens uppdrag.

Utskottets ställningstagande

Som utskottet tidigare har uttalat är tillgången till hållbara biodrivmedel av största vikt för att reduktionsplikten ska få avsedd effekt. Utskottet vill därför särskilt framhålla det som framgår av propositionen om att reduktionsplikten ger ökade förutsättningar och incitament för produktion av biodrivmedel i Sverige. Reduktionsplikten gynnar även biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp, vilket Sverige har goda förutsättningar att producera. Enligt regeringen kommer de föreslagna reduktionsnivåerna att ge långsiktiga förutsättningar för investeringar i produktionsanläggningar och främja Sveriges möjlighet att producera climateffektiva biodrivmedel. Utskottet kan konstatera att regeringen har vidtagit flera åtgärder för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel. Regeringen har förlängt stödet till biogasproduktion för fordonsgas, tillfört medel för fortsatt stöd till produktion av biogas och breddat omfattningen av Industrilivet bl.a. för att kunna ge stöd till industriprojekt för biodrivmedel. Utskottet konstaterar vidare att regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka behovet av ytterligare styrmedel för att främja produktionen av biodrivmedel med ny teknik.

Utskottet välkomnar de åtgärder som regeringen har vidtagit för att främja produktionen av biodrivmedel och ser fram emot att ta del av resultatet av Energimyndighetens uppdrag. Med hänvisning till det som nu anförts och i avvaktan på resultaten av de åtgärder som redan vidtagits avstyrker utskottet motionerna 2020/21:4039 (M) yrkande 2 och 2020/21:4048 (KD) yrkande 2.

Konsekvensanalyser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om konsekvensanalyser vid kontrollstation 2022. Riksdagen avslår även ett motionsyrkande om konsekvensanalyser i övrigt.

Jämför reservation 9 (M, SD, V, KD) och 10 (M).

Motionerna

Konsekvensanalyser vid kontrollstation 2022

Elin Segerlind m.fl. (V) anför i kommittémotion 2020/21:4036 yrkande 1 att reduktionsnivåerna är satta utan tillräckligt kunskapsunderlag och tillräckliga konsekvensanalys och kan få negativa konsekvenser för andra politiska mål. Regeringen bör därför ges i uppdrag att genomföra en bredare konsekvensanalys av den föreslagna reduktionspliktens effekter för andra politikområden.

I kommittémotion 2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3 anför att regeringen vid kontrollstation 2022 ska återkomma med

en bedömning av reduktionsplikten effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys samt av om detta motiverar någon förändring av de framtida reduktionsnivåerna. Motionärerna anför att de tillstyrker att kraven i reduktionsplikten skärps över tid. Detta måste dock ske mot bakgrund av fullständiga konsekvensanalyser.

I kommittémotion 2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5 föreslås att en konsekvensutredning av reduktionsplikten ska tillsättas vid kontrollstation 2022. I denna utvärdering bör de verkliga kostnaderna för reduktionsplikten framhållas tydligare. Den samhällsekonomiska effekten bör även analyseras mer utförligt.

Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2020/21:4048 yrkande 1 att regeringen inför kontrollstation 2022 ska upprätta en konsekvensanalys av följderna för företag, hushåll och nationell energisäkerhet av reduktionsnivåerna.

Konsekvensanalyser i övrigt

I kommittémotion 2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1 anför att propositionen saknar en tillräcklig analys av konsekvenserna av förslaget. Motionärerna föreslår därför att regeringen ska genomföra en kompletterande konsekvensanalys.

Propositionen

Som tidigare framgått redogör regeringen i propositionen för förslagens konsekvenser för hushåll, företag och de offentliga finanserna. Regeringen bedömer bl.a. att de höjda reduktionsnivåerna kommer att leda till minskade utsläpp av växthusgaser från användning av bensin och diesel, vilket förväntas ge ett betydande bidrag till att nå etappmålet för inrikes transporter och medföra bättre förutsättningar för investeringar i ökad produktion. De ökade inblandningskraven innebär högre pumppriser på bensin och diesel, vilket påverkar hushåll, företag och andra drivmedelsköpare. Regeringen anför vidare att de offentligfinansiella effekterna är mycket svårbedömda. En ökad inblandning av biodrivmedel medför ökade mervärdesskatteintäkter från hushållen. Högre drivmedelskostnader innebär dock samtidigt att företagets vinster minskar och därmed även bolagsskatteintäkterna. Vidare kommer en prisökning att få en dämpande effekt på drivmedelskonsumtionen, vilket bl.a. medför minskade skatteintäkter. Den långa tidshorizonten och de stora osäkerheter som råder gör dock att effekten inte kan kvantifieras, men förslaget kan sammantaget innebära en negativ påverkan på de offentliga finanserna. Förslaget kan dock även inverka positivt på den svenska självförsörjningsgraden i fråga om drivmedel och därmed bidra till ökad försörjningstrygghet i krissituationer.

En närmare redogörelse för regeringens konsekvensanalys i propositionen finns i avsnittet Regeringens lagförslag, under rubriken Konsekvenser.

Regeringen bedömer i propositionen att reduktionsnivåerna även i fortsättningen bör ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivåerna och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimat-effektivt till att nå etappmålet för inrikes transporter och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra.

Regeringen anför i propositionen att reduktionsnivåerna kan ändras vid kontrollstationerna. Regeringen framhåller att effekterna av dess arbete med att minska utsläppen från transportsektorn genom andra åtgärder än reduktionsplikten sannolikt blir högre än vad Energimyndigheten utgick från i sin utredning om framtida reduktionsnivåer eftersom myndigheten endast tog hänsyn till effekterna av befintliga styrmedel. Regeringen framhåller även att det pågår ett arbete i Regeringskansliet för att långsiktigt säkra höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenskraft. Utfallet av detta arbete bör beaktas vid kommande kontrollstationer.

Regeringen framhåller vidare att reduktionsplikten förväntas spela en viktig roll för att nå målet om nettonollutsläpp till 2045, ge en tydlig signal om en stabil och ökande efterfrågan på förnybara och fossilfria drivmedel samt ge förutsättningar för industrin att investera i produktionskapacitet. Vid kontrollstationerna ska därför de satta reduktionsnivåerna analyseras i förhållande till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030. Regeringen framhåller vidare att Utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106) som redovisades den 1 juni 2021 kommer att bli ett viktigt underlag vid framtida kontrollstationer, både när behovet av justeringar av reduktionsnivåerna fram till 2030 ska analyseras och när reduktionsnivåer för åren efter 2030 ska bestämmas. Det senare bör lämpligen göras vid kontrollstation 2025.

I propositionen anför regeringen även att kontrollstation 2022 bör omfatta en mer utvecklad analys över vilken roll elektrobränslen kan komma att ha för att uppfylla reduktionsplikten. Därutöver bör även frågan om vilken effekt reduktionsplikten har på konsumenters val av fordon noggrant analyseras vidare. I propositionen anges vidare att den globala produktionskapaciteten för HVO och samprocessad diesel kommer att öka markant till 2024, men att all kapacitet inte är tillgänglig för den svenska marknaden. Enligt regeringen är det i nuläget för tidigt att analysera hur marknaden förväntas utvecklas efter 2024. Frågan bör därför analyseras vid kontrollstation 2022.

Av propositionen framgår vidare att regeringen anser att kommande kontrollstationer bör omfatta att

- utvärdera effekten på utsläppen i transportsektorn av höjningen av malusen i bonus–malus-systemet som förväntas styra mot minskad försäljning av fordon med mycket hög bränsleförbrukning och på så sätt bidra till effektivisering
- följa upp vilken påverkan reduktionsplikten har på näringslivets drivmedelskostnader

- följa upp frågan om förslagets eventuella påverkan på konkurrensförhållandena mellan drivmedelsleverantörer med hänsyn till att försäljningsmixen mellan bensin och diesel skiljer sig mellan olika bolag för att övervaka effekterna av ökade reduktionsnivåer och införandet av en flexibel kvot
- säkerställa att kraven i det omarbetade förnybartdirektivet uppfylls över tid
- följa upp hur användningen av avancerade biodrivmedel utvecklas så att målet på 3,5 procent till 2030 uppfylls
- följa upp hur svensk produktion av biodrivmedel från råvaror som omfattas av bilaga 9 del A i det omarbetade förnybartdirektivet påverkas av kraven i direktivet.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om konsekvensanalyser vid kontrollstation 2022 noterar utskottet följande. Regeringen har i propositionen nogt övervägt och analyserat vilka effekter de föreslagna reduktionsnivåerna förväntas få när det gäller bl.a. hushåll, företag och de offentliga finanserna. Regeringen bedömer vidare att reduktionsnivåerna även i fortsättningen bör ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivåerna och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimateffektivt till att nå etappmålet för inrikes transporter och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Regeringen framhåller även att reduktionsnivåerna kan ändras vid kontrollstationerna. Av propositionen framgår vidare att kontrollstation 2022 bl.a. bör omfatta ytterligare analyser av vilken påverkan reduktionsplikten har på näringslivets drivmedelskostnad och utvecklingen av den globala produktionskapaciteten för HVO. Utskottet delar regeringens bedömningar av förslagets konsekvenser och vad kontrollstationerna bör omfatta. Enligt utskottets bedömning kommer kontrollstationerna att ge en möjlighet att hantera de osäkerhetsfaktorer som i dagsläget finns bl.a. när det gäller förslagets framtida effekter och utvecklingen av marknaden för biobränslen.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2020/21:4036 (V) yrkande 1, 2020/21:4039 (M) yrkande 3, 2020/21:4043 (SD) yrkande 5 och 2020/21:4048 (KD) yrkande 1. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

Utskottet anser mot bakgrund av det som anförs ovan att det inte heller finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandet om konsekvensanalyser i övrigt. Utskottet avstyrker därför motion 2020/21:4039 (M) yrkande 1.

Reservationer

1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (SD)

av Runar Filper (SD), Staffan Eklöf (SD) och Yasmine Eriksson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 1 och avslår proposition 2020/21:180.

Ställningstagande

Den ökning av reduktionsplikten som regeringen föreslår i propositionen kommer att leda till att priset på drivmedel blir skadligt högt för såväl hushåll och företag som det offentliga. De föreslagna reduktionsnivåerna skulle även kunna få en negativ inverkan på statens finanser. En reduktionsplikt i enlighet med regeringens förslag riskerar således att bli samhällsskadlig. Riksdagen bör därför avslå propositionen.

2. Reduktionsnivåer, punkt 2 (SD)

av Runar Filper (SD), Staffan Eklöf (SD) och Yasmine Eriksson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2 och avslår motionerna

2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 och

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

Det kan ifrågasättas om det är möjligt att producera hållbara biodrivmedel ur svenska råvaror i tillräcklig mängd och till ett rimligt pris om reduktionsnivåerna ska följa den utveckling som föreslås i propositionen. Reduktionsplikten

bör därför stå i direkt proportion till Sveriges förmåga att producera hållbara inhemska biobränslen till en kostnad som är acceptabel för kunden.

3. Reduktionsnivåer, punkt 2 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 och avslår motionerna

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2 och

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

De reduktionsnivåer som föreslås i propositionen kommer att kräva en kraftigt ökad användning av biodrivmedel. Reduktionsnivåerna är satta utan tillräckligt kunskapsunderlag och konsekvensanalys. Regeringen bör därför ges i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag på sänkta reduktionsnivåer. Dessa nivåer ska vara baserade på tillgången till hållbar biomassa, möjlig nationell produktionsnivå av hållbara biodrivmedel baserat på dessa resurser och eventuell påverkan på den biologiska mångfalden och övriga miljömål.

4. Reduktionsnivåer, punkt 2 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 5 och avslår motionerna

2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 och

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2.

Ställningstagande

Reduktionsplikten höjda reduktionsnivåer leder till minskade utsläpp av växthusgaser från användningen av bensin och diesel. Det anses bidra till uppfyllandet av sektorsmålet för inrikes transporter. Men reformen ger också betydande kostnadshöjningar för hushåll, företag och andra drivmedelsköpare genom högre priser på drivmedel. De reduktionsnivåer som följer efter kontrollstation 2022 måste anpassas efter en konsekvensanalys som klarar att belysa på vilket sätt reduktionsplikten kan genomföras utan försämrade konkurrensförutsättningar för svenska företag och hur svenska hushåll kan kompenseras för den försämrade mobilitet som höjda drivmedelspriser orsakar. Regeringen ska således vid kontrollstation 2022 anpassa påföljande reduktionsnivåer utifrån rekommendationer i den konsekvensanalys som bör genomföras.

5. Reduktionspliktsavgiften, punkt 3 (SD)

av Runar Filper (SD), Staffan Eklöf (SD) och Yasmine Eriksson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6.

Ställningstagande

Reduktionsplikten ska i huvudsak uppfyllas med HVO. Tillgången till HVO är högst begränsad och en ökad efterfrågan riskerar att orsaka kraftiga prisökningar även om mängden inhemskt producerad HVO ökar kraftigt. Underlagen från regeringen och myndigheterna är i detta avseende högst begränsade. För att begränsa effekterna av ett höjt pris på råvaran finns en reduktionspliktsavgift. Den är i dag på en väldigt hög nivå. Detta innebär att regeringen anser att det är acceptabelt att reduktionsplikten, vid en reduktionsnivå på 66 procent, kan driva upp priset med 8,58 kronor per liter exklusive mervärdesskatt. Utöver detta finns även ett befintligt styrmedel med årliga skattehöjningar av drivmedelspriserna med konsumentprisindex plus 2 procentenheter. Detta betyder att enskilda och företag riskerar att mötas av fördubblade priser på diesel vid pump. Det är inte rimligt. Vi vill därför se en kraftig minskning av reduktionspliktsavgiften.

6. Drivmedel inom reduktionsplikten, punkt 4 (SD)

av Runar Filper (SD), Staffan Eklöf (SD) och Yasmine Eriksson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4 samt avslår motion

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Enligt den senaste tillgängliga statistiken utgörs merparten av den råvara som ingår i inblandningen av svensk diesel av olika palmolja produkter. Regeringen aviserar i propositionen ett framtida förbud mot inblandning av palmolja i svenska bränslen. Av hänsyn till miljön i de länder där oljepalmen odlas bör dock varken miljöcertifierade eller icke miljöcertifierade palmoljebaserade produkter tillåtas inom reduktionsplikten. Att kräva certifierad palmolja löser inte de problem som finns med produktionen av palmolja. Det är osäkert om certifierad palmolja verkligen har producerats på ett ansvarsfullt sätt. En ökad efterfrågan på certifierad palmolja leder även till en ökad efterfrågan på palmolja överlag, vilket bidrar till förlorad biologisk mångfald och ökade utsläpp av växthusgaser såväl från mark som genom indirekta marknads-effekter.

Vi ställer oss däremot positiva till att inom reduktionsplikten använda återvunna bränslen som i övrigt tjänat ut sina syften och som inte kan användas till någonting nyttigt, exempelvis olika former av plastmaterial. Trots att dessa material kan vara fossila i grunden vore det ett klokt nyttjande av landets och jordens resurser att använda sådana material till bränsle i stället för att låta dem förfaras. Reduktionspliktslagen och reduktionspliktsförordningen bör därför ändras så att det framgår att reduktionsplikten ska uppfyllas med hjälp av alternativa bränslen.

7. Drivmedel inom reduktionsplikten, punkt 4 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 4 samt avslår motion

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Regeringen bedömer i propositionen att det inte bör införas någon kvot i reduktionsplikten för avancerade biodrivmedel. Kvoten spelar dock en viktig roll i arbetet med att främja innovationsarbetet med skogsbränslen. Potentialen för att väsentligt kunna öka inhemsk produktion av biodrivmedel är stor. Sverige är ett av få EU-länder som har möjlighet att bli självförsörjande på biodrivmedel tillverkade av skoglig biomassa. Regeringen bör därför införa en kvot för avancerade biodrivmedel.

Regeringen framhåller i propositionen möjligheten att använda förnybara eller andra fossilfria drivmedel av icke-biologiskt ursprung (elektrobränslen) för att uppfylla reduktionsplikten. Återvunna kolbaserade bränslen avfärdas dock från möjligheten att uppfylla reduktionsplikten. Regeringen bör även tillåta att återvunna kolbaserade bränslen används för att uppfylla reduktionsplikten. Återvunna kolbaserade bränslen från avfallshandling (syntetiska bränslen), med låga utsläpp av växthusgaser utifrån ett livscykelperspektiv, kan vara ett viktigt bidrag för tillgången på drivmedel för exempelvis arbetsmaskiner och bör därmed tillåtas inom reduktionsplikten.

8. Produktion av drivmedel, punkt 5 (M, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), John Widegren (M), Marléne Lund Kopparklint (M) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2 och

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 2.

Ställningstagande

En grundförutsättning för reduktionsplikten är att det finns tillgång till biobränslen för inblandning. Den utsläppsminskning som förslaget leder till är också beroende av de utsläpp som produktionen ger upphov till.

Reduktionsplikten utmanas av den bristande tillgången på hållbar biomassa och hållbara drivmedel. Merparten av dagens biodrivmedel importeras och Sverige är bara en av flera nationer som efterfrågar bränslet. Sverige har samtidigt unika förutsättningar för storskalig produktion av hållbara biodrivmedel med låga utsläpp, t.ex. genom att använda restprodukter från det svenska skogs- och jordbruket.

Den bristande tillgången på bränsle understryker behovet av att främja den inhemska produktionen av biobränsle. Regeringen påpekar i propositionen att den gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka ytterligare styrmedel för att främja biodrivmedelsanläggningar. Vi anser att detta är otillräckligt. Propositionen saknar konkreta förslag om hur en inhemsk produktion av drivmedel kan främjas.

Vi vill därför att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra en storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen. Eftersom nästa kontrollstation närmar sig bör detta göras snarast.

9. Konsekvensanalyser vid kontrollstation 2022, punkt 6 (M, SD, V, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), John Widegren (M), Runar Filper (SD), Elin Segerlind (V), Staffan Eklöf (SD), Marléne Lund Kopparklint (M), Yasmine Eriksson (SD) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 1,

2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5 och

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Reduktionsplikten för bensin och diesel är ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Det är dock viktigt att reduktionsplikten genomförs mot bakgrund av fullständiga konsekvensanalyser.

De förslag som presenteras i propositionen medför betydande kostnadsökningar för hushåll, företag och andra drivmedelsköpare genom högre priser på drivmedel. De ökade drivmedelskostnaderna kan leda till försämrade konkurrensförutsättningar för svenskt näringsliv. En rad remissinstanser har också pekat på konsekvenserna för hushåll, i synnerhet på landsbygden. De

föreslagna reduktionsnivåerna kan också leda till ökat importbehov av biodrivmedel, vilket väcker frågor om den nationella energisäkerheten.

Vi anser att det finns stora brister i regeringens konsekvensanalys. Reduktionsnivåerna i propositionen är satta utan tillräckligt kunskapsunderlag och tillräcklig konsekvensanalys och kan få negativa konsekvenser för andra politiska mål. Det råder vidare stor osäkerhet om möjligheterna att möta den ökade efterfrågan på biobränslen som de föreslagna reduktionsnivåerna kommer att leda till.

Det är särskilt andra halvan av perioden, där de stora ökningarna av reduktionsnivåerna sker, som fordrar ytterligare konsekvensanalys. Vi vill därför att regeringen vid kontrollstation 2022 ska återkomma till riksdagen med en bedömning av reduktionspliktens effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys. Denna konsekvensanalys ska bl.a. belysa följderna för företag, hushåll och nationell energisäkerhet. Konsekvensanalysen bör även omfatta reduktionspliktens effekter för andra politikområden, dess verkliga kostnader och dess samhällsekonomiska effekt. Regeringen ska i samband med detta även redogöra för sin bedömning av om detta motiverar någon förändring av de framtida reduktionsnivåerna.

10. Konsekvensanalyser i övrigt, punkt 7 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), John Widegren (M) och Marléne Lund Kopparklint (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Flera av remissinstanserna har påpekat att regeringens proposition saknar tillräcklig analys av konsekvenserna av förslagen. Listan över de konsekvensanalyser som saknas är lång och omfattar bl.a.

- vilken mängd biobränslen som krävs och i vilken mån marknaden kan tillgodose behovet
- hur drivmedelsleverantörerna ska kunna leva upp både till reduktionspliktens krav på inblandning och till internationella drivmedelsstandarder
- vad reduktionsplikten innebär för drivmedelskostnaderna ur ett internationellt perspektiv
- hur reduktionsplikten påverkar jord- och skogsbruket
- en fullständig analys av konsekvenserna för näringslivet och hushållen.

Vissa remissinstanser påpekar dessutom att reduktionsnivåerna verkar vara satta utan tillräckligt kunskapsunderlag och att regeringen sannolikt underskattar den kommande ökning av drivmedelspriserna som kan bli en konsekvens av de skärpta reduktionsnivåerna. Vi är eniga med denna kritik. Vi anser vidare att kritiken är särskilt allvarlig med tanke på att regeringen i propositionen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft redan den 1 augusti 2021 och med tanke på att man kraftigt justerat upp reduktionsnivåerna från den nivå som indikerades i det ursprungliga förslaget om reduktionsplikt för bensin och diesel. Att regeringen i frågor av den här digniteten inte utförligt och uttömmande redogör för konsekvenserna av de åtgärder man föreslår är anmärkningsvärt.

För att reduktionsplikten ska bli ett kraftfullt verktyg med en träffsäker och välavvägd utformning för att minska transporternas utsläpp vill vi därför att regeringen återkommer till riksdagen med en kompletterande redogörelse för konsekvenserna av propositionens förslag, enligt listan med saknade analyser ovan.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019:

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

Följdmotionerna

2020/21:4036 av Elin Segerlind m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att genomföra en bredare konsekvensanalys av den föreslagna reduktionspliktens effekter för andra politikområden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag på sänkta reduktionsnivåer i reduktionsplikten baserat på tillgången på hållbar biomassa, möjlig nationell produktionsnivå av hållbara biodrivmedel baserat på dessa resurser samt eventuell påverkan på biologisk mångfald och övriga miljömål och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:4039 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inför kontrollstation 2022 ska genomföra en kompletterande konsekvensanalys av reduktionsplikten utifrån kriterierna som anges i motionen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen vid kontrollstation 2022 ska återkomma till riksdagen med en bedömning av reduktionspliktens effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys samt av om detta motiverar någon förändring av de framtida reduktionsnivåerna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:4043 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionsplikten i Sverige bör stå i direkt proportion till vårt lands förmåga att frambringa hållbara inhemska biobränslen till en kostnad som är acceptabel för kunden och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att exkludera alla former av palmoljebaserade produkter, såväl miljöcertifierade som icke miljöcertifierade, från de bränslen som kan användas till reduktion och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändring i både lagen och förordningen om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen så att det där framgår att reduktionsplikten ska uppfyllas med hjälp av ”alternativa bränslen” och inte bara med hjälp av ”hållbara biobränslen” och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konsekvensutredning av reduktionsplikten ska tillsättas inför kontrollstation 2022 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka reduktionspliktsavgiften och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:4048 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inför kontrollstation 2022 upprätta en konsekvensanalys om följderna för företag och hushåll och nationell energisäkerhet av reduktionspliktens nivåer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kvot för avancerade biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta återvinna kolbaserade bränslen för att uppfylla reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen vid kontrollstation 2022 bör anpassa påföljande reduktionsnivåer utifrån den genomförda konsekvensanalysens rekommendationer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel²

dels att 6 § ska upphöra att gälla,

dels att 2, 5, 7–9 och 16 §§ och rubriken närmast före 7 § ska ha följande lydelse,

dels att det närmast före 2 § ska införas en ny rubrik av följande lydelse,

dels att det närmast före 1 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Lagens innehåll” och närmast före 3 § en ny rubrik som ska lyda ”Tillsynsmyndighet”.

Lydelse enligt prop. 2020/21:135 Föreslagen lydelse

Ord och uttryck

2 §

I denna lag betyder

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: ett vätskeformigt bränsle som framställs av biomassa och som är avsett för motordrift,

biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter av biologiskt ursprung från jordbruk, skogsbruk och därmed förknippad industri, inklusive fiske och vattenbruk, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall av biologiskt ursprung,

diesel: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

flygfotogen: ett bränsle som är avsett för motordrift och som omfattas av KN-nr 2710 19 21,

koldioxidekvivalent: den mängd växthusgas som medför en lika stor klimatpåverkan som ett kilogram koldioxid,

KN-nr: nummer i Kombinerade nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

reduktionsplikt: en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser i ett livscykelerspektiv per energienhet från reduktionspliktigt driv-

reduktionsplikt: en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser i ett livscykelerspektiv per energienhet från reduktionspliktigt drivmedel genom inblandning av

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

² Senaste lydelse av lagens rubrik prop. 2020/21:135.

medel genom inblandning av *biodrivmedel*,

reduktionspliktigt drivmedel: ett drivmedel som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel och som skattskyldighet har inträtt för enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi, om drivmedlet är

1. bensin som inte är en alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319),

2. diesel som inte har försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi, eller

3. flygfotogen som inte används av Försvarsmakten,

reduktionspliktig energimängd: den energimängd som motsvarar volymen reduktionspliktigt drivmedel under ett kalenderår,

växthusgas: koldioxid, metan och dikväveoxid.

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

1. *minst 4,2 procent för bensin, och*

2. *minst 21 procent för diesel.*

förnybara eller andra fossilfria drivmedel,

reduktionspliktigt drivmedel: ett drivmedel som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel och som skattskyldighet har inträtt för enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi, om drivmedlet är

1. bensin som inte används av Försvarsmakten eller som inte är en alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319),

2. diesel som inte används av Försvarsmakten eller som inte har försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi, eller

3. flygfotogen som inte används av Försvarsmakten,

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	10,1	35
2024	12,5	40
2025	15,5	45
2026	19	50
2027	22	54
2028	24	58
2029	26	62
2030	28	66

Överlåtelse av utsläppsminskning *Utsläppsminskningar utöver vad som krävs*

7 §

Om den som har reduktionsplikt har minskat utsläppen på det sätt som anges i denna lag och mer än vad som krävs enligt 5 eller 5 a § får överskottet genom en överenskommelse överlåtas till någon annan som har reduktionsplikt för samma typ av drivmedel och för samma år så att denne kan tillgodoräkna sig minskningen.

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,

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

4. 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.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 §

Den som har reduktionsplikt ska senast den 1 april varje år redovisa till tillsynsmyndigheten i vilken utsträckning och hur reduktionsplikten har uppfyllts under det föregående kalenderåret. Överlåtelse och förvärv av en utsläppsminskning ska framgå av redovisningen.

Den som har reduktionsplikt ska varje år, senast vid föreskriven tidpunkt, redovisa till tillsynsmyndigheten i vilken utsträckning och hur reduktionsplikten har uppfyllts under det föregående kalenderåret. Överlåtelse och förvärv av en utsläppsminskning ska framgå av redovisningen.

9 §

Tillsynsmyndigheten ska ta ut en förseningsavgift av den som har reduktionsplikt och inte redovisar enligt 8 § i rätt tid. Avgiften får vara högst 5 000 kronor.

Tillsynsmyndigheten får besluta att sätta ned eller avstå från att ta ut avgiften, om det finns synnerliga skäl.

Tillsynsmyndigheten ska ta ut en förseningsavgift av den som har reduktionsplikt och inte redovisar enligt 8 § i rätt tid. Avgiften får vara högst 50 000 kronor.

16 §

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om förseningsavgiften och reduktionspliktsavgiften.

Regeringen får meddela föreskrifter om

1. hur stor del av ett överskott av en utsläppsminskning som får användas för att uppfylla reduktionsplikten för det kalenderår som följer efter kalenderåret då överskottet har uppkommit,

2. vad som avses med förnybara och andra fossilfria drivmedel och hur det ska säkerställas att dessa drivmedel är hållbara,

3. förseningsavgiften, och

4. reduktionspliktsavgiften.

1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2021.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för reduktionsplikt som uppfylls för januari–juli 2021. För den perioden ska reduktionsplikten redovisas separat vid rapportering enligt 8 §.

3. Ett överskott av en utsläppsminskning som har uppkommit under januari–juli 2021 får inte användas för att uppfylla reduktionsplikten för augusti–december 2021.

4. Ett överskott av en utsläppsminskning som har uppkommit under augusti–december 2021 får användas för att uppfylla reduktionsplikten för januari–juli 2021 enligt 7 § i den nya lydelsen, dock endast för samma typ av bränsle som överskottet avser.

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

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

*Regeringens förslag**Utskottets förslag*

2 §

I denna lag betyder

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

biodrivmedel: ett vätskeformigt bränsle som framställs av biomassa och som är avsett för motordrift,

biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter av biologiskt ursprung från jordbruk, skogsbruk och därmed förknippad industri, inklusive fiske och vattenbruk, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall av biologiskt ursprung,

biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter av biologiskt ursprung från jordbruk, *inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung*, av skogsbruk och därmed förknippad industri inklusive fiske och vattenbruk, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av *avfall, inklusive industriavfall och kommunalt avfall av biologiskt ursprung*,

diesel: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

flygfotogen: ett bränsle som är avsett för motordrift och som omfattas av KN-nr 2710 19 21,

koldioxidekvivalent: den mängd växthusgas som medför en lika stor klimatpåverkan som ett kilogram koldioxid,

KN-nr: nummer i Kombinerade nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

reduktionsplikt: en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser i ett livscykelperspektiv per energienhet från reduktionspliktigt drivmedel genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel,

reduktionspliktigt drivmedel: ett drivmedel som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel och som skattskyldighet har inträtt för enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi, om drivmedlet är

1. bensin som inte används av Försvarsmakten eller som inte är en alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319),
2. diesel som inte används av Försvarsmakten eller som inte har försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi, eller
3. flygfotogen som inte används av Försvarsmakten,
reduktionspliktig energimängd: den energimängd som motsvarar volymen reduktionspliktigt drivmedel under ett kalenderår,
växthusgas: koldioxid, metan och dikväveoxid.