Regeringens proposition 2021/22:243

Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

Prop. 2021/22:243

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 5 maj 2022

Morgan Johansson

Khashayar Farmanbar
(Infrastrukturdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Innehållsförteckning

1 Förslag till riksdagsbeslut 3
2 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel 4
3 Ärendet och dess beredning 6
4 Pausad höjning av reduktionsnivåerna för bensin och diesel 6
5 Ikraftträdande 9
6 Konsekvenser 9
7 Författningskommentar 12
Bilaga 1 Promemorians lagförslag 14
Bilaga 2 Förteckning över remissinstanserna 15
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 maj 2022 16

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

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

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

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

Nuvarande lydelse | *Föreslagen lydelse*

5 §[2]

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

År	Bensin	Diesel
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

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

7 §[3]

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

3. bensin, om överskottet avser diesel och om minst 6 *procentenheter* av plikten för bensin redan

[1] Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412.
[2] Senaste lydelse 2021:747.
[3] Senaste lydelse 2021:747.

uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel eller genom användning av ett överskott som avser bensin, eller	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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

3 Ärendet och dess beredning

I lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktslagen) finns bestämmelser om att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel (reduktionsplikt). Kraven på minskade utsläpp höjs successivt för varje år till och med 2030.

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året. För att undvika att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023 utarbetades en promemoria i Infrastrukturdepartementet med förslag om att de successivt höjda kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel ska pausas för 2023. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (I2022/00725).

Lagrådet

Förslaget i denna proposition innebär en ändring av de procentsatser som anger reduktionsnivåerna för bensin och diesel 2023 och en ändring av rättelsekaraktär i reduktionspliktslagen. Förslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Lagrådets yttrande har därför inte inhämtats.

4 Pausad höjning av reduktionsnivåerna för bensin och diesel

Regeringens förslag: Kraven på den som har reduktionsplikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel ska inte höjas 2023. Det innebär att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin eller diesel ska understiga utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller diesel med minst 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel 2023.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser som företräder drivmedelsleverantörer, biodrivmedelsproducenter, fordonsbranschen och drivmedelsköpare, däribland *Drivkraft Sverige*, *Transportföretagen*, *Mobility Sweden*, *Näringslivets transportråd*, *Skogsindustrierna*, *Svenska bioenergiföreningen (Svebio)* och *Svenskt näringsliv* tillstyrker förslaget. *Lantbrukarnas riksförbund* och *Maskinentreprenörerna* anser att reduktionsnivåerna ska sänkas med 50 procent 2023. *Sveriges Åkeriföretag* föreslår att reduktionsnivåerna ska sänkas tillräckligt mycket för att priset på diesel i Sverige ska ligga på den genomsnittliga nivån i EU. *Lantmännen Agroetanol* konstaterar att reduktionsplikten framför allt påverkar priset på diesel.

Trafikanalys och *Trafikverket* invänder inte mot förslaget men påpekar att det inte får öppna upp för sänkta klimatambitioner på sikt. Trafikverket bedömer att förslaget inte påverkar möjligheten att nå klimatmålen för transportsektorn. *Konjunkturinstitutet* anser att det kan finnas stöd för förslaget med hänsyn till hur elektrifieringen av transportsektorn och oljepriset har utvecklats sedan kontrollstationen för 2019.

2030-sekretariatet, *Biodriv öst*, *Energigas Sverige*, *Miljöförvaltningen i Stockholms stad*, *Naturvårdsverket* och *Statens energimyndighet (Energimyndigheten)* avstyrker förslaget. De framför bl.a. att ändringar av reduktionsplikten bör göras i kontrollstationerna som genomförs vart tredje år för att undvika osäkerhet för berörda aktörer kring långsiktigheten i reduktionsplikten och risken att biodrivmedelsproducenter inte vågar investera i ökad produktion. Naturvårdsverket bedömer att förslaget kan få allvarliga konsekvenser för klimatarbetet och efterfrågar, i likhet med bl.a. Energimyndigheten, åtgärder som kompenserar för ökade drivmedelspriser på ett sätt som inte minskar incitamentet att ställa om till fossilfrihet. Energigas Sverige anser att förslaget leder till sämre konkurrensförutsättningar för biogas och att regeringen bör vidta kompensationsåtgärder. Miljöförvaltningen i Stockholms stad framför att förslaget leder till behov av andra åtgärder för att nå kommunens klimatmål.

Skälen för regeringens förslag

Reduktionsnivåerna för bensin och diesel bör inte höjas 2023

Med hänsyn till de höga drivmedelspriserna, som främst orsakats av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina, bör den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023. Höjda krav på minskade utsläpp (reduktionsnivåer) skulle annars leda till högre priser på bensin och diesel under 2023, eftersom biodrivmedel är dyrare än fossila drivmedel. De höga drivmedelspriserna riskerar att slå hårt mot företag och de hushåll som är beroende av bil.

Enligt hittillsvarande lagstiftning ska reduktionsnivåerna höjas från 7,8 procent till 10,1 procent för bensin och från 30,5 procent till 35 procent för diesel. Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Några remissinstanser som avstyrker förslaget efterlyser åtgärder som motverkar effekterna av de höga drivmedelspriserna utan att minska takten i klimatomställningen. Regeringen menar att förslaget är ett sätt att nå både berörda hushåll och företag, utan att sänka klimatambitionerna på sikt. Därutöver är förslaget en del av ett bredare åtgärdspaket, där bl.a. sänkta drivmedelsskatter och drivmedelsstöd ingår. *Energigas Sverige* efterfrågar kompensationsåtgärder för att stärka biogasens konkurrenskraft. Regeringen har nyligen beslutat om ett produktionsstöd till biogas som uppgraderas till samma kvalitet som naturgas och som därmed kan användas i gasfordon.

Förslaget sänker inte klimatambitionerna på sikt

Riksdagen beslutade 2017 om flera etappmål inom miljömålssystemet som bidrar till miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Ett av etappmålen innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom

inrikes luftfart, som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Transporternas utsläpp ska minska genom transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg. Reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att öka andelen hållbara förnybara drivmedel.

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

Större ändringar av reduktionsplikten bör göras i samband med kontrollstationer

Reduktionsnivåerna för 2023 bör inte sänkas till en lägre nivå än vad som gäller för 2022, vilket efterfrågas av bl.a. *Lantbrukarnas riksförbund*. Större ändringar av reduktionsplikten bör göras i samband med de kontrollstationer som genomförs vart tredje år, vilket även framförs av bl.a. *Naturvårdsverket* och *Energimyndigheten*.

Regeringen gav den 16 december 2021 Energimyndigheten i uppdrag att genomföra en kontrollstation för 2022. Myndigheten ska bl.a. analysera om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2024–2030 bör ändras med hänsyn till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030 (I2021/03316). Energimyndigheten ska senast den 15 september 2022 redovisa de delar av uppdraget som rör reduktionsnivåerna för bensin och diesel (I2022/00777).

Regeringen anser inte att det utgör en större ändring att pausa höjningen av reduktionsplikten för ett enskilt år i väntan på kontrollstationen för 2022, eftersom elektrifieringen av transportsektorn gått betydligt snabbare än vad som tidigare antagits.

Ordet procent ändras till procentenheter

I propositionen föreslås även en ändring av ordet procent till procentenheter i bestämmelsen om hur överskott av utsläppsminskningar får användas i fråga om bensin (7 § andra stycket 3 reduktionspliktslagen). Någon ändring i sak i förhållande till vad som avsågs när bestämmelsen infördes åsyftas inte. Ändringen är av rättelsekaraktär.

5 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget.

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

6 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslaget leder till att pumppriset blir ca 55–60 öre/l lägre för diesel och ca 30 öre/l lägre för bensin (exklusive mervärdesskatt) under 2023. Andelen biodrivmedel i bensin och diesel under 2023 blir densamma som under 2022.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Kommerskollegium* delar bedömningen att de föreslagna bestämmelserna inte behöver anmälas enligt tjänstedirektivet och överlämnar åt Regeringskansliet att bedöma om bestämmelserna behöver anmälas enligt direktiv (EU) 2015/1535. *Naturvårdsverket* framför att reduktionspliktens prispåverkan främjar energieffektivare fordon och arbetsmaskiner, minskade transporter och en övergång till elektrifiering. *Trafikverket* saknar en analys av vilken återhållande effekt höga drivmedelspriser har på trafikarbetet och nyförsäljningen av fordon. *Sveriges Åkeriföretag* efterlyser en mer utförlig analys över hur de höga drivmedelspriserna försämrar svensk konkurrenskraft. *Drivkraft Sverige* framför att reduktionspliktsavgiften inte begränsar den maximala ökningen av drivmedelspriset vid pump, eftersom både drivmedelsbolagen och deras kunder har en stor vilja att uppfylla reduktionsplikten.

Skälen för regeringens bedömning

Förslaget påverkar drivmedelsköpare, drivmedelsleverantörer och producenter av biodrivmedel

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

köpare i form av företag och hushåll påverkas genom att förslaget inverkar på slutkonsumentens drivmedelskostnader.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget bedöms inte ha offentligfinansiella effekter.

Påverkan på drivmedelspriser

Reduktionsplikten påverkar pumppriset på bensin och diesel, eftersom produktionskostnaderna är högre för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter. Under det senaste året har prisskillnaden mellan biodrivmedel från vätebehandlade fetter och oljor (HVO) och fossil diesel ökat, vilket innebär att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten bedöms ligga omkring 12 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet reduktionsplikten höjs (se även prop. 2020/21:180 s. 43). Aktörer som inte uppfyller reduktionsplikten ska betala en reduktionspliktsavgift. Avgiften innebär en merkostnad vid pump på 13 öre per liter för varje procentenhet som reduktionsnivån för diesel höjs och 15 öre per liter när det gäller bensin, exklusive mervärdesskatt. Den faktiska kostnaden för att uppfylla plikten kan, som framförs av *Drivkraft Sverige*, bli högre om drivmedelsleverantörer väljer att uppfylla plikten till en högre kostnad än avgiften, t.ex. för att inblandning av biodrivmedel ger ett mervärde vid marknadsföring eller för att leverantören har ingått avtal om inköp av biodrivmedel med ett rörligt pris.

I praktiken blir kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten för diesel densamma som för att höja reduktionsnivån för bensin, eftersom överskott av utsläppsminskningar som uppkommit genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel i diesel kan användas för att uppfylla höjda krav i reduktionsplikten för bensin (7 § reduktionspliktslagen).

Sammantaget ligger kostnaden omkring 12–13 öre/l, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet som reduktionsplikten höjs 2023. Förslaget innebär därmed att pumppriset, jämfört med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning, blir ca 55–60 öre/l lägre för diesel och ca 30 öre/l lägre för bensin, exklusive mervärdesskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent.

Förenlighet med EU-rätten

Förslagen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rätten. Reduktionsplikten har tidigare anmälts som en teknisk föreskrift enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Förslaget kräver inte någon ny anmälan enligt direktiv (EU) 2015/1535, eftersom sänkta reduktionsnivåer för bensin och diesel inte i sig utgör en sådan teknisk föreskrift som ska anmälas enligt direktivet. Någon anmälan behöver inte heller göras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet).

Effekter på miljön

I Energimyndighetens kortsiktsprognos antas att det 2023 kommer att användas ca 22 TWh bensin och 58 TWh diesel, inklusive inblandning av biodrivmedel. Med ett antagande om att de biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten minskar utsläppen av växthusgaser i ett livscykelperspektiv med 90 procent, innebär det att användningen av fossil bensin och diesel blir ca 3,4 TWh högre än med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning. Det medför ökade utsläpp av växthusgaser med 880 000 ton under 2023, jämfört med om åtgärden inte genomförs. För åren därefter innebär förslaget ingen ändring. Andelen biodrivmedel i bensin och diesel under 2023 bedöms bli densamma som under 2022. *Naturvårdsverket* och *Trafikverket* framför att reduktionspliktens påverkan på bensin- och dieselpriset även ger indirekta klimateffekter. Förslagen i denna proposition bedöms dock ha begränsade effekter på t.ex. konsumenters val av fordon, eftersom det endast rör en pausad höjning av reduktionsplikten för ett år.

Som anges i avsnitt 4 bedöms reduktionsnivåerna för 2023 fortsatt vara i linje med den bedömning som Energimyndigheten gjorde i kontrollstationen för 2019 om vad som krävs för att nå etappmålet för inrikes transporter i scenariot med hög nybilsförsäljning av laddfordon.

Påverkan på företag

Jämfört med en situation där reduktionsnivåerna höjs 2023 leder förslaget till minskade drivmedelskostnader. I huvudsak påverkas näringssektorer som är beroende av vägtransporter och stora användare av diesel som gruvnäringen och jord- och skogsbruket. Små företag påverkas inte särskilt. Bedömningen är att konkurrensförhållandena mellan svenska företag och företag i andra länder förbättras. En mer utförlig analys av hur reduktionsplikten påverkar svenska företag, som efterfrågas av *Sveriges Åkeriföretag*, ingår i Energimyndighetens uppdrag att ta fram underlag till kontrollstationen för 2022.

Lagändringen träder i kraft den 1 januari 2023. Det bör finnas tillräckligt med tid för berörda aktörer att anpassa sig.

Påverkan på hushåll

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

Övrigt

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

7 Författningskommentar

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

Reduktionsplikt

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

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur mycket utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin eller diesel ska understiga utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller diesel. Övervägandena finns i avsnitt 4.

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

Utsläppsminskningar utöver vad som krävs

7 § 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 *procentenheter* 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.

I paragrafen anges hur överskott av utsläppsminskningar får användas för att uppfylla en reduktionsplikt. Överväganden finns i avsnitt 4.

Paragrafen ändras genom att ordet procent ändras till procentenheter i *andra stycket tredje punkten*. Ändringen är av rättelsekaraktär.

Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel[1] ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

5 §[2]

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

År	Bensin	Diesel
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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

[1] Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412.
[2] Senaste lydelse 2021:747.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023 inkommit från 2030-sekretariatet, Drivkraft Sverige, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Lantbrukarnas riksförbund, Mobility Sweden, Naturvårdsverket, Regelrådet, Skogsindustrierna, Statens energimyndighet, Svenska bioenergiföreningen, Svenskt näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportföretagen.

Följande remissinstanser har beretts tillfälle att yttra sig men avstått: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Organisationen Sveriges Servicestationer, Svensk Kollektivtrafik, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet och Sveriges kommuner och regioner (SKR).

Yttranden har också kommit in från Biodriv Öst, Energigas Sverige, Lantmännen Agroetanol, Maskinentreprenörerna, Miljöförvaltningen i Stockholm stad, Norra Skog, Näringslivets transportråd och Preem AB.

Infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 maj 2022

Närvarande: statsrådet Johansson, ordförande, och statsråden Hallengren, Hultqvist, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Strandhäll, Eneroth, Dahlgren, Hallberg, Nordmark, Sätherberg, Thorwaldsson, Gustafsdotter, Axelsson Kihlblom, Elger, Farmanbar, Danielsson, Karkiainen

Föredragande: statsrådet Farmanbar

Regeringen beslutar proposition 2021/22:243 Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023