

# Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2020/21:MJU20

## Reduktionsplikt för flygfotogen

---

### Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om ändringar i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. I propositionen föreslår regeringen att en reduktionsplikt för flygfotogen ska införas för att minska växthusgasutsläppen från flyget. Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen blir skyldiga att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. I propositionen lämnas även förslag på reduktionsnivåer för 2021–2030. Vidare lämnas förslag på en reduktionspliktsavgift och en förseningsavgift.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns sju reservationer (M, SD, V, KD)

### *Behandlade förslag*

Proposition 2020/21:135 Reduktionsplikt för flygfotogen.

Nio yrkanden i följdmotioner.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden.....	6
Regeringens lagförslag .....	6
Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter.....	8
Produktion av drivmedel .....	14
Reduktionsplikten och handeln med utsläppsätter .....	17
Reservationer .....	21
1. Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter, punkt 2 (M, KD) ...	21
2. Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter, punkt 2 (SD) .....	22
3. Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter, punkt 2 (V) .....	23
4. Produktion av drivmedel, punkt 3 (M) .....	23
5. Produktion av drivmedel, punkt 3 (SD).....	25
6. Produktion av drivmedel, punkt 3 (V) .....	25
7. Reduktionsplikten och handeln med utsläppsätter, punkt 4 (M, KD).....	27
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	29
Propositionen .....	29
Följdmotionerna .....	29
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	31

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:135.

## 2. Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2,

2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2.

*Reservation 1 (M, KD)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (V)*

## 3. Produktion av drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 1,

2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 och

2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3.

*Reservation 4 (M)*

*Reservation 5 (SD)*

*Reservation 6 (V)*

## 4. Reduktionsplikten och handeln med utsläppsrätter

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:3949 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) och

2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

*Reservation 7 (M, KD)*

Stockholm den 6 maj 2021

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

*Jessica Rosencrantz*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jessica Rosencrantz (M), Maria Gardfjell (MP), Hanna Westerén (S), Isak From (S), John Widegren (M), Runar Filper (SD), Magnus Manhammar (S), Kristina Yngwe (C), Elin Segerlind (V), Betty Malmberg (M), Martin Kinnunen (SD), Malin Larsson (S), Marlene Burwick (S), Nina Lundström (L), Yasmine Eriksson (SD), Rickard Nordin (C) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2020/21:135 Reduktionsplikt för flygfotogen. 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.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en reduktionsplikt för flygfotogen ska införas. Syftet är att minska växthusgasutsläppen från flyget. Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen blir skyldiga att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. Regeringen föreslår även nivåer för hur mycket utsläppen ska minska 2021–2030. Kravet på inblandning börjar på 0,8 procent 2021 för att successivt öka till 27 procent 2030. Det föreslås även att en reduktionspliktsavgift ska tas ut av den som inte har uppfyllt plikten för ett kalenderår och att en förseningsavgift ska tas ut av den som för sent redovisar hur plikten har uppfyllts.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

# Utskottets överväganden

## Regeringens lagförslag

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränslen.

### Propositionen

#### *En reduktionsplikt för flygfotogen bör införas*

Regeringen föreslår i propositionen att en reduktionsplikt för flygfotogen ska införas. Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska växthusgasutsläppen från levererat drivmedel genom inblandning av biodrivmedel.

Regeringen anför som skäl för sitt förslag att flygets klimatpåverkan ska minska för att bidra till att Sverige blir ett fossilfritt föregångsland. Att ersätta flygfotogen med biodrivmedel minskar växthusgasutsläppen och bidrar till att stärka svensk industris omställning till en biobaserad ekonomi. Ett krav på inblandning av biodrivmedel ökar också sannolikheten för spridningseffekter och att det internationella arbetet för ett fossilfritt flyg påskyndas. Regeringen framhåller att det finns samordningsvinster med att inkludera flygfotogen i den befintliga lagstiftningen. Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränslen (reduktionspliktslagen) bör därför ändras så att den även omfattar en reduktionsplikt för flygfotogen. I och med detta bör även lagens rubrik ändras.

#### *Reduktionspliktens omfattning*

Enligt regeringens förslag ska reduktionsplikten avse den energimängd som motsvarar de volymer av flygfotogen som skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. Reduktionsplikten ska uppfyllas genom användning av biodrivmedel. Enligt propositionen ska flygfotogen definieras som ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 21 i 2002 års version av EU:s tulltaxa.<sup>1</sup> Regeringen föreslår vidare att definitionen av biomassa ska ändras så att den stämmer överens med definitionen i det omarbetade förnybartdirektivet.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Med KN-nummer menas 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.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Regeringen anför i propositionen att reduktionsplikten endast bör omfatta flygfotogen eftersom marknaden för flygbensin är volymmässigt liten och den administrativa kostnaden av att införa en plikt för flygbensin därför bedöms avsevärt överstiga nyttan av åtgärden. Reduktionsplikten för flygfotogen bör utformas på samma sätt som för bensin och diesel och den reduktionspliktiga energimängden bör räknas ut på samma sätt för flygfotogen som för bensin och diesel. Enligt regeringen bör reduktionsplikten gälla all flygfotogen där skattskyldigheten inträder oavsett resmål.

Regeringen föreslår vidare att reduktionsplikten inte ska omfatta flygfotogen som används av Försvarsmakten. Regeringen anför att Försvarsmakten inte använder flygfotogen som omfattas av den civila standarden utan har en egen svensk standard med särskilda specifikationer. För att det ska vara möjligt för Försvarsmakten att använda flygfotogen med inblandning av biodrivmedel krävs att flyg- och motortillverkarna godkänner detta, vilket inte är fallet i dag.

I propositionen föreslås även att möjligheten att överlåta ett överskott av en utsläppsminskning så att någon annan med reduktionsplikt för samma drivmedel och år kan tillgodoräkna sig det ska gälla även för flygfotogen. Regeringen anför att detta gäller för den som har reduktionsplikt för bensin och diesel i dag och att det även bör gälla för den som får reduktionsplikt för flygfotogen.

### *Reduktionsnivåer*

Enligt regeringens förslag ska den som har reduktionsplikt för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden flygfotogen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil flygfotogen med minst den procentsats som anges nedan.

#### **Reduktionsnivåer**

<b>År</b>	<b>Procentsats</b>
2021	0,8
2022	1,7
2023	2,6
2024	3,5
2025	4,5
2026	7,2
2027	10,8
2028	15,3
2029	20,7
2030	27

Regeringen anför att den delar Biojetutredningens bedömning att nivåer bör sättas för 2021 till 2030 för att ge större förutsägbarhet för biodrivmedelsproducenter. Frågan om vilka nivåer som ska gälla efter 2030 bör enligt regeringen utredas vid en senare kontrollstation, lämpligen den som ska genomföras 2025. Regeringens bedömning är att de nivåer som

Biojetutredningen har föreslagit för perioden 2021 till 2030 är väl avvägda. Regeringen anför vidare att bestämmelserna om hur beräkning av den reduktionspliktiga energimängden ska göras är detaljerade och därför finns på en lägre normnivå än lag. Även bestämmelserna om beräkning av växthusgasutsläpp från biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten för flygfotogen och det normalvärde som bör användas för beräkning av växthusgasutsläpp från fossil flygfotogen bör finnas på en lägre normnivå än lag.

### *Kraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2021. År 2021 ska den reduktionspliktiga energimängden flygfotogen avse den energimängd som motsvarar volymen reduktionspliktig sådan fotogen under juli–december det året.

### **Utskottets ställningstagande**

Det har inte väckts någon motion som går emot att riksdagen nu antar regeringens lagförslag. Utskottet anser att riksdagen bör anta regeringens lagförslag av de skäl som framförs i propositionen.

## Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om reduktionsnivåer och tillgång till drivmedel, kontrollstationernas syfte och reduktionspliktens effekter.

Jämför reservation 1 (M, KD), 2 (SD) och 3 (V).

### **Motionerna**

Enligt kommittémotion 2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 måste, för det fall att tillräckliga mängder hållbara biodrivmedel inte kan tas fram, reduktionsplikten justeras nedåt och ytterligare åtgärder vidtas för att minska flygandet så att efterfrågan på flygbränsle totalt sett inte ökar.

Enligt kommittémotion 2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 1 bör reduktionspliktens procentuella andel inte ökas i snabbare takt än tillgången till hållbart biobränsle eller elektrobränsle i Sverige. Motionärerna framhåller att tillgången på hållbara biobränslen och elektrobränslen i framtiden är oklar, i synnerhet inom de närmaste åren.

I yrkande 2 i samma motion anförts att reduktionsplikten inte får ha oacceptabla kostnadsdrivande effekter för företag eller passagerare. Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd och flyget är en viktig del av landets



infrastruktur. Det är därför viktigt att dagens flyg och de människor och företag som är beroende av flyget inte drabbas av kraftigt ökade kostnader.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anför i kommittémotion 2020/21:3972 yrkande 2 att kontrollstationernas syfte bör tydliggöras. Motionärerna framhåller att en alltför hög reduktionsnivå kan motverka reduktionspliktens syfte. I kontrollstationerna bör därför ingå att studera utbudet av biobränslen, väga in detta i justeringarna av reduktionsnivåerna och föreslå åtgärder för att möjliggöra den tillgång till biobränsle som reduktionsnivåerna kräver. Kontrollstationerna bör också genomföras på ett sätt som ger drivmedelsleverantörer och flygbolag tillräckligt med tid för att anpassa sig till justerade reduktionsnivåer.

### **Kompletterande uppgifter**

I propositionen lämnar regeringen förslag på reduktionsnivåer för perioden 2021–2030. Regeringen framhåller att det finns betydande osäkerheter om utvecklingen av marknaden för biojetbränsle vad gäller både tillgången över tid och hur efterfrågan från andra länder kommer att utvecklas. Det förslag på lagstiftningsåtgärder för ökad inblandning av förnybara bränslen som Europeiska kommissionen förväntas lämna kan t.ex. påverka efterfrågan på biojetbränsle. Detta talar enligt regeringen för att reduktionsnivåerna endast bör sättas för ett fåtal år framåt och att det anges indikativa reduktionsnivåer för åren därefter. Biojetutredningen bedömde dock att nivåer trots detta bör sättas för perioden 2021–2030 för att ge större förutsägbarhet för biodrivmedelsproducenter. Regeringen delar denna bedömning. Enligt regeringen bör frågan om vilka nivåer som ska gälla efter 2030 utredas vid en senare kontrollstation, lämpligen den som ska genomföras 2025.

Regeringen anför vidare att en rad ställningstaganden behöver göras för att fastställa rimliga reduktionsnivåer för perioden 2021–2030. Vad som är rimliga nivåer påverkas bl.a. av tillgången på biojetbränsle med hög klimatprestanda och hur stor prisökning som kan tålas med hänsyn till målen för regional tillväxt, de transportpolitiska målen och övriga politiska mål. Regeringen framhåller att produktionskapaciteten för biojetbränsle är avgörande för hur höga nivåer som kan sättas. Eftersom marknaden för biojetbränsle är ny är utvecklingen svår att bedöma även de närmaste åren. Regeringen framhåller att reduktionsplikten ska främja biodrivmedel med hög klimatprestanda och att det tar tid att skapa tillräcklig produktionskapacitet. Regeringen anför att Biojetutredningen har behandlat frågan om vad som är rimliga reduktionsnivåer utförligt och regeringens bedömning är att de nivåer som utredningen föreslagit är väl avvägda.

Enligt Biojetutredningen förväntas en reduktionsnivå på 27 procent leda till en användning av ungefär 420 000 kubikmeter biojetbränsle 2030, med ett känslighetsintervall på 320 000 till 680 000 kubikmeter beroende på bl.a. graden av energieffektivisering, de genomsnittliga växthusgasutsläppen för de biodrivmedel som används och hur resandet utvecklas. Som jämförelse

användes omkring 1,3 miljoner kubikmeter HVO (biodiesel) i vägtrafik och arbetsmaskiner under 2019. Av propositionen framgår vidare att Swedavia sedan Biojetutredningen presenterades har justerat ned sin prognos över antalet resande varför den volym som behövs för att uppfylla reduktionsplikten bedöms vara lägre än Biojetutredningens huvudscenario. Coronapandemin har även haft en mycket stor påverkan på flygresandet under 2020. Det är dock osäkert hur pandemin kommer att påverka flygresandet på längre sikt. Enligt regeringens bedömning är det rimligt att Sverige kan efterfråga de tidigare angivna volymerna av biojetbränsle med hög klimatprestanda till 2030. Regeringen bedömer även att det är rimligt att Sverige ska kunna producera denna volym till 2030.

Regeringen bedömer vidare i propositionen att risken för s.k. ekonomitankning, dvs. att flygbolag väljer att föra med sig extra bränsle till Sverige från ett land med billigare flygfotogen, är marginell eller försumbar när det gäller de reduktionsnivåer som föreslås fram till 2025. Risken för ekonomitankning är mer osäker för perioden 2026–2030. Regeringen framhåller att det är viktigt att övervaka denna risk för att säkerställa att reduktionspliktens klimatnytta inte försämras och anför att det är av särskild betydelse att denna fråga analyseras löpande vid de kontrollstationer som ska genomföras. Regeringen framhåller vidare att insatser för att påverka andra länder att införa krav på inblandning av biodrivmedel kan minska risken för ekonomitankning.

Reduktionspliktsavgift tas enligt 10 § reduktionspliktslagen ut av den som inte har uppfyllt reduktionsplikten för ett kalenderår. Regeringen anför i propositionen att bestämmelserna om reduktionspliktsavgift även bör omfatta flygfotogen. Avgiftsnivån bestäms i förordningen (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränslen (reduktionspliktsförordningen). Regeringen framhåller i propositionen att en reduktionspliktsavgift ska vara tillräckligt hög för att den som har plikten ska finna det mer fördelaktigt att blanda in tillräckligt med biodrivmedel än att låta bli och i stället betala avgiften. Avgiften ska dock inte vara högre än att den kan skapa en viss flexibilitet. Eftersom avgiften motsvarar den maximala betalningsviljan kan den vid bristande tillgång på biojetbränsle bli prissättande. Avgiften bör därför inte vara för hög eftersom det kan leda till onödigt höga kostnader för att uppfylla plikten. Regeringen bedömer att det bör införas en reduktionspliktsavgift på 6 kronor per kilogram koldioxidkvivalenter som saknas för att reduktionsplikten för flygfotogen ska uppfyllas, vilket är i enlighet med Biojetutredningens förslag.

Regeringen bedömde i samband med att reduktionsplikten infördes (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor) att reduktionsnivåerna för åren efter 2020 bör ses över i regelbundna kontrollstationer med början 2019. Syftet med kontrollstationerna är att se till att reduktionsnivån och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimat-effektivt till målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 jämfört med 2010 och ger förutsättningar för

klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Den första kontrollstationen har nu genomförts och ligger till grund för proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 som regeringen överlämnade till riksdagen den 20 april 2021.

I propositionen bedömer regeringen att kontrollstationerna i fråga om flygfotogen särskilt bör syfta till att analysera tillgången på biojetbränsle, om nivån på reduktionspliktsavgiften bör justeras, kostnaderna för att uppnå reduktionsplikten, påverkan på regional tillgänglighet, i vilken utsträckning reduktionsplikten bidrar till ytterligare utsläppsminskningar och vilka effekter reduktionsplikten har på s.k. ekonomitankning och ökat transferresande.

Som skäl för sin bedömning anför regeringen att ett krav på inblandning av biodrivmedel i flygfotogen är nytt även i ett globalt perspektiv. Endast Norge har infört ett liknande system. Det är därför viktigt att noga analysera införandet av en reduktionsplikt för flygfotogen för att utvärdera om systemet bör justeras. För att ge säkerhet åt producenter är inriktningen att de reduktionsnivåer som är införda i lagstiftningen ska gälla men det kan vara nödvändigt att t.ex. skjuta upp en ambitionshöjning något år för att vänta in en planerad storskalig produktionsanläggning.

Regeringen bedömer i propositionen att reduktionsplikten förväntas leda till ökade bränslekostnader för flygbolag, vilket kan leda till högre biljettpriiser. Av propositionen framgår att Biojetutredningen bedömde att ökningen av biljettpriiset för flygresor kommer att leda till en minskning av antalet flygresor men att effekten är liten. Utredningen bedömde även att det finns ett värde för privatresenärer att andelen biodrivmedel successivt ökar och hänvisade bl.a. till att flygbranschen har egna tydliga mål om ökande inblandning av biodrivmedel. SAS AB och Trafikanalys har enligt propositionen framfört att det inte är en självklar utgångspunkt att merkostnaden för reduktionsplikten kommer att föras över till kunderna. Effekterna på biljettpriiset kommer i sådana fall att vara lägre än vad som framgår i Biojetutredningen.

Enligt regeringen förväntas påverkan på regional tillgänglighet och på de näringar som är beroende av flyget bli låg. Regeringen anför i propositionen att kostnaden för det högre pris på flygfotogen i Sverige som blir en följd av reduktionsplikten förväntas hamna på flygbolagen. Effekten av detta kommer att vara olika för olika flygbolag beroende på bl.a. andelen inrikestrafik. Regeringen framhåller att inblandning av biodrivmedel även kan vara en konkurrensfördel i en värld som ställer om till fossilfrihet.

Regeringen anför vidare att besöksnäringen, som är beroende av kommunikationer, är den näringsgren som tydligast påverkas av ökade kostnader för flygresor. Enligt regeringen är dock de beräknade effekterna på biljettpriiserna så små att några väsentliga effekter inte kan förväntas förrän närmare 2030. Regeringen framhåller vidare att en ökad inblandning av biodrivmedel i flygbränsle skulle kunna bidra positivt till besöksnäringen som en del av ett grönare resande. Enligt regeringen bör frågan om eventuell påverkan på besöksnäringen följas upp i kommande kontrollstationer.

Regeringen bedömer att förslagen i propositionen inte påverkar förutsättningarna för små företag eller försvårar inträdet på marknaden för nya företag. Enligt regeringen domineras den svenska marknaden för flygfotogen av fyra bolag, och de företag som omfattas av en reduktionsplikt bedöms kunna uppfylla denna. Regeringen framhåller även att mindre företag, om den administrativa bördan upplevs för stor eller om reduktionsplikten bedöms för svår att uppfylla, kan välja att falla utanför lagstiftningen genom att köpa beskattat bränsle från sin leverantör som då får en reduktionsplikt för bränslet i stället. De kan också välja att omfattas av lagstiftningen men förvärva växthusgasreduktioner från en annan aktör som har en reduktionsplikt och som minskat utsläppen med mer än vad som krävs.

När det gäller frågan om tillgången till elektrobränslen framgår av propositionen att utgångspunkten för förslagen och konsekvensanalysen i propositionen är att inblandning även i fortsättningen ska göras med biodrivmedel men att det finns starka skäl att framöver utgå från teknikneutralitet. Hur elektrobränslen ska inkluderas i reduktionsplikten behandlas i proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 som överlämnades till riksdagen den 20 april 2021. I propositionen bedömer regeringen att det på sikt bör vara möjligt att använda fossilfria elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten. I propositionen anför regeringen att elektrobränslen på sikt kan bidra till att minska behovet av biodrivmedel för att uppfylla reduktionsplikten. Propositionen behandlas av utskottet under våren 2021.

I den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan (punkt 32). I denna punkt anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor ska genomföras och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Vidare uttalas att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle ska införas och att möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter ska ses över. Det anges även att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament och att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Regeringen lämnade den 23 mars 2021 proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter till riksdagen. I propositionen föreslås att regeringen ska ges rätt att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl. I propositionen anför regeringen att det krävs ytterligare åtgärder för att nå de nationella och globala miljömålen och att en åtgärd för att minska flygets klimatpåverkan är att ställa krav på att start- och landningsavgifter ska differentieras utifrån vilken miljö- och klimatpåverkan de enskilda luftfartygen har. Propositionen behandlas av trafikutskottet under våren 2021.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i detta betänkande ställt sig bakom regeringens förslag om reduktionsnivåer för perioden 2021–2030. I likhet med motionärerna anser utskottet att det är av största vikt att reduktionsnivåerna för flygfotogen inte ökar i snabbare takt än vad tillgången till hållbara biobränslen tillåter. Regeringen framhåller i propositionen att det finns en betydande osäkerhet när det gäller utvecklingen av marknaden för biojetbränslen. Det är därför viktigt att noga analysera införandet av en reduktionsplikt för flygfotogen för att utvärdera om systemet bör justeras. Utskottet vill i denna del framhålla betydelsen av de kontrollstationer som ska genomföras. När det gäller flygfotogen ska kontrollstationerna bl.a. omfatta analyser av tillgången på biojetbränsle. Enligt utskottets bedömning kommer kontrollstationerna att ge en tillräcklig flexibilitet för att hantera utvecklingen på marknaden för biobränslen. Med hänvisning till det som nu anförts bedömer utskottet att motionerna 2020/21:3931 (V) yrkande 2 och 2020/21:3962 (SD) yrkande 1 i den del som avser biodrivmedel kan lämnas utan åtgärd.

Vad gäller frågan om tillgången på elektrobränslen konstaterar utskottet att regeringen nyligen överlämnat proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 till riksdagen. I denna proposition utvecklar regeringen sin syn på elektrobränslen och anför bl.a. att det på sikt bör vara möjligt att använda elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten. Utskottet vill inte föregripa riksdagens behandling av förslagen i denna proposition och avstyrker motion 2020/21:3962 (SD) yrkande 1 i den del som avser elektrobränsle.

När det gäller frågan om kontrollstationernas syfte konstaterar utskottet att regeringen i propositionen har anført att kontrollstationerna bör syfta till att analysera tillgången på biojetbränsle, om nivån på reduktionspliktsavgiften bör justeras, kostnaderna för att uppnå reduktionsplikten, påverkan på regional tillgänglighet, i vilken utsträckning reduktionsplikten bidrar till ytterligare utsläppsminskningar och vilka effekter reduktionsplikten har på ekonomitankning och ökat transferresande. Enligt utskottets bedömning är detta en tillräcklig precisering av syftet med kontrollstationerna och utskottet avstyrker således motion 2020/21:3972 (M) yrkande 2.

Utskottet konstaterar slutligen att regeringen i propositionen noga övervägt och analyserat vilka effekter reduktionsplikten förväntas få när det gäller bl.a. biljettpriiser, regional tillgänglighet och besöksnäring. Utskottet delar regeringens ställningstaganden i dessa delar och anser därmed att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2020/21:3962 (SD) yrkande 2.

## Produktion av drivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om produktion av drivmedel.  
Jämför reservation 4 (M), 5 (SD) och 6 (V).

### Motionerna

Elin Segerlind m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2020/21:3931 yrkande 1 att produktionen av biodrivmedel i dag har uppenbara brister när det gäller hållbarhet. Regeringen bör därför återkomma med förslag på regelverk och lagstiftning för reduktionsplikt för flygfotogen i syfte att stärka biodrivmedlens hållbarhet med hänsyn till biologisk mångfald, klimatprestanda och urfolks rättigheter.

I kommittémotion 2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 anförs att regeringen bör utveckla incitament för företag och markägare att ta fram hållbara svenska biobränslen och elektrobränslen för att öka framställningen av sådana bränslen. Dessa incitament bör dock inte bestå i rena subventioner som långsiktigt drabbar skattebetalarna.

Enligt kommittémotion 2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3 bör regeringen snarast återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen. Motionärerna framhåller att en grundförutsättning för reduktionsplikten för flygfotogen är att det finns tillgång till biobränslen för inblandning och att Sverige har unika förutsättningar för storskalig produktion av hållbara biodrivmedel med låga utsläpp.

### Kompletterande uppgifter och tidigare behandling

Regeringen bedömer i propositionen att reduktionsplikten ger förutsättningar för en ökad produktion av biojetbränsle, vilket gynnar producenter av sådana drivmedel. De reduktionsnivåer som föreslås kommer enligt regeringen att ge långsiktiga förutsättningar för investeringar i produktionsanläggningar. Reduktionsplikten förväntas innebära ökade förutsättningar för produktion av biodrivmedel för flyget i Sverige. Svensk produktion beräknas ge biodrivmedel med hög klimatprestanda, vilket ger ökad konkurrenskraft i ett system med reduktionsplikt. Sveriges möjligheter att producera klimat-effektiva biodrivmedel kommer alltså att främjas av reduktionsplikten. En reduktionsplikt för flygsektorn stöder därför omställningen till en mer cirkulär och biobaserad ekonomi och främjar en långsiktig och storskalig produktion av biojetbränsle i Sverige.

Regeringen framhåller i propositionen att det kan finnas en risk för marknadsmisslyckanden för nya teknologier som befinner sig bortom demonstrationsnivån men där kostnaden för den första fullskaliga

anläggningen är för hög för att drivmedlet ska vara konkurrenskraftigt i reduktionsplikten. Det kan leda till att teknik som i framtiden skulle kunna vara konkurrenskraftig och bidra till produktion av stora volymer biodrivmedel inte utvecklas. Regeringen har därför gett Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att analysera behovet av ytterligare styrmedel för att främja sådana biodrivmedelsanläggningar. Energimyndigheten ska även titta på hur utformningen av eventuella styrmedel ska se ut och ta fram en prognos för hur produktionskapaciteten av hållbara biodrivmedel i Sverige väntas öka med hänsyn till existerande och kommande styrmedel och om ytterligare styrmedel införs. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2021. Regeringen har även 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 vidgas 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.

Vidare kan noteras att regeringen i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20) föreslog att Industriklivet skulle förstärkas med 150 miljoner kronor för 2021 för att bredda Industriklivet ytterligare och möjliggöra stöd till andra industriprojekt som bl.a. 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 för 2021 och 150 miljoner kronor för 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.

Utskottet har behandlat frågan om reduktionsplikten och produktion av biodrivmedel tidigare, senast 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 om elektrobränslen omfattas av den tidigare nämnda propositionen Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 (prop. 2020/21:180).

När det gäller frågan om biodrivmedels hållbarhet kan vidare följande noteras. Enligt 6 § reduktionspliktslagen ska de biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. I och med de lagändringar som föreslås i propositionen kommer detta även att gälla för flygfotogen. Regeringen anför i propositionen att biodrivmedel som används i reduktionsplikten ska vara hållbara. Regeringen framhåller att ett hållbarhetsbesked visar att biodrivmedlet kan anses vara hållbart, dvs. att det har producerats på ett hållbart sätt.

Regeringen anför i propositionen att reduktionsplikten kan leda till minskade utsläpp av växthusgaser vid framställning av biodrivmedel eftersom en reduktionsplikt skapar incitament för användningen av biodrivmedel med relativt sett låga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv. Enligt regeringen innebär denna styrning främst att biodrivmedel från restprodukter och avfall gynnas. Det gynnar även användningen av förnybar energi i produktionsanläggningar och förväntas leda till att biodrivmedel med höga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv inte blir konkurrenskraftiga och att de biodrivmedel som används för att uppfylla plikten kommer att ha betydligt lägre livscykelutsläpp än vad som krävs för att omfattas av ett hållbarhetsbesked.

Slutligen kan noteras att regeringen i propositionen Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 (prop. 2020/21:180) bedömer att biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning inte ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. I propositionen föreslås även att regeringen ska få meddela föreskrifter om vad som avses med förnybara och fossilfria drivmedel och hur det ska säkerställas att dessa drivmedel är hållbara.

### **Utskottets ställningstagande**

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. Med hänvisning till det som nu anförts och i avvaktan på resultaten av de åtgärder som redan vidtagits avstyrker utskottet motionerna 2020/21:3962 (SD) yrkande 3 i den del som avser biodrivmedel och 2020/21:3972 (M) yrkande 3.

Vad gäller frågan om incitament för produktion av elektrobränslen konstaterar utskottet att regeringen nyligen överlämnat proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 till riksdagen. I denna proposition utvecklar regeringen sin syn på elektrobränslen och anför bl.a. att det på sikt bör vara möjligt att använda elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten. Utskottet vill inte föregripa riksdagens behandling av förslagen i denna del och avstyrker därmed motion 2020/21:3962 (SD) yrkande 3 i den del som avser elektrobränsle.

Utskottet noterar vidare att biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten ska omfattas av ett hållbarhetsbesked. Liksom regeringen vill utskottet framhålla att ett hållbarhetsbesked visar att biodrivmedlet kan anses vara hållbart, dvs. att det har producerats på ett hållbart sätt. Utskottet vill även framhålla att reduktionsplikten skapar incitament för användningen av biodrivmedel med relativt sett låga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv. Utskottet noterar därutöver att regeringen i proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 lämnar förslag när det gäller biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning, som t.ex. palmolja. Utskottet kommer således att återkomma till frågeställningen vid behandlingen av denna proposition. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2020/21:3931 (V) yrkande 1.

## Reduktionsplikten och handeln med utsläppsrätter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om reduktionsplikten och EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Jämför reservation 7 (M, KD).

### Motionerna

Magnus Oscarsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:3949 att regeringen ska utreda förutsättningarna för att flygbolag som köper biojet-bränsle enligt reduktionsplikten även ska kunna tillgodoräkna sig utsläppskrediten. Motionärerna anför att propositionen inte innehåller någon reglering när det gäller hur flygbolagen ska tillgodoräkna sig utsläppskrediterna för

biojetbränslet. Konsekvensen kan bli att ingen utsläppsminskning alls registreras för flyget och att flygbolagen inom EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) tvingas att rapportera och betala för 100 procent fossila utsläpp trots inblandning av biojetbränsle.

Enligt kommittémotion 2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1 bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag på hur flygbolagen ska kunna tillgodoräkna sig utsläppsminskningarna från inblandning av biojetbränslen. Motionärerna anför att propositionen saknar förslag som gör det möjligt för flygbolagen att tillgodoräkna sig den faktiska utsläppsminskning som användandet av flygfoto-gen med inblandat bränsle ger.

### **Kompletterande uppgifter**

Genom det s.k. utsläppshandelsdirektivet<sup>3</sup> inrättades ett system för handel med utsläppsrätter inom Europeiska unionen (EU ETS). Flygverksamhet ingår i systemet sedan 2012. Syftet med EU ETS är att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser. Varje utsläppsrätt ger rätt att släppa ut ett ton koldioxid eller ett ton koldioxidekvivalenter under en bestämd tidsperiod. Verksamhetsutövare kan få utsläppsrätter på i huvudsak tre olika sätt: genom gratis tilldelning, auktionering eller förvärv på den öppna marknaden.

Det är under vissa förutsättningar tillåtet att använda biodrivmedel för att minska de utsläpp som rapporteras i EU ETS. Om förutsättningarna är uppfyllda anses biobränslen inte ge upphov till några växthusgasutsläpp. Systemet är uppbyggt utifrån hur det fungerar för anläggningar inom energi- och industriproduktionen. Grundregeln är därför att utsläpp motsvarande de fysiska bränslen som har förbränts ska rapporteras. Detta innebär vissa svårigheter för flygbolag eftersom de har en gemensam infrastruktur på flygplatserna där alla får bränsle från samma system. Detta gör att det är svårt att fastställa till vilket luftfartyg ett visst parti bränsle fysiskt tankas. Tidigare fanns därför regler i kommissionens vägledning<sup>4</sup> om hur man kan frångå reglerna om utsläppsrapportering och i stället grunda rapporteringen på avtal om andelen biodrivmedel i flygbränsle. I och med en ändring i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066<sup>5</sup> den 14 december 2020<sup>6</sup> finns nu regler om detta i genomförandeförordningen. I och med ändringen fick artikel 54.3 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 följande lydelse:

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG.

<sup>4</sup> The monitoring and reporting regulation – general guidance for aircraft operators, MRR guidance document No. 2, updated version, 11 january 2018.

<sup>5</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012.

<sup>6</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/2085 av den 14 december 2020 om ändring och rättelse av genomförandeförordning (EU) 2018/2066 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG.

Om inköpta partier biodrivmedel inte levereras fysiskt till ett visst luftfartyg ska luftfartygsoperatören inte använda analyser för att fastställa biomassafraktionen av de bränslen som används.

Luftfartygsoperatören får fastställa biomassafraktionen med hjälp av dokumentation av inköp av biodrivmedel med likvärdigt energiinnehåll, förutsatt att luftfartygsoperatören på ett för den behöriga myndigheten tillfredsställande sätt kan styrka att det inte förekommer någon dubbelräkning av samma mängd biodrivmedel, särskilt att det inköpta biodrivmedlet inte påstås användas av någon annan.

För att påvisa överensstämmelse med de krav som avses i andra stycket får verksamhetsutövaren använda de uppgifter som registrerats i den unionsdatabas som upprättats i enlighet med artikel 28.2 i direktiv (EU) 2018/2001.<sup>7</sup>

Den ändrade lydelsen gäller från den 1 januari 2022 men tillämpas i praktiken redan.

Naturvårdsverket har upplyst att skrivningen i andra stycket i artikel 54.3 om att det inte får förekomma någon dubbelräkning är något otydlig i förhållande till reduktionsplikten. Naturvårdsverkets tolkning är dock att det inte utgör en dubbelräkning i den meningen som avses i artikeln att en flygoperatör tillgodoräknar sig mängder av biodrivmedel som en drivmedelsleverantör levererat i enlighet med skyldigheter enligt reduktionsplikten. Även Miljödepartementet har upplyst om att departementets tolkning är att reduktionsplikten för flyget inte leder till någon dubbelräkning enligt artikel 54.3 eftersom reduktionsplikten och EU ETS träffar olika aktörer och då artikeln fokuserar på användarledet, dvs. på att samma mängd biodrivmedel inte används av olika aktörer inom EU ETS. Vidare kan noteras att regeringen anför i propositionen att de utsläppsminskningar som uppstår genom reduktionsplikten inte ska få dubbelräknas men att detta enligt regeringens uppfattning inte ska hindra att biodrivmedel som en drivmedelsleverantör använt för att uppfylla reduktionsplikten också ska kunna användas av ett flygbolag inom EU ETS. Regeringen framhåller att det är fråga om system som riktar sig till olika aktörer, drivmedelsleverantören när det gäller reduktionsplikten och flygbolaget när det gäller EU ETS.

I propositionen anför regeringen även att dess uppfattning är att såväl reduktionsplikt som utsläppshandelssystem och flygskatt behövs som styrmedel för klimatomställningen. Regeringen framhåller att den sedan länge arbetar för att stärka styrningen av flygets utsläpp genom EU ETS, t.ex. genom en ökad andel auktionering av utsläppsrätter. Kostnaden för utsläppsrätter i EU ETS är dock inte tillräcklig för att öka andelen förnybar energi i flygbränsle, vilket är syftet med reduktionsplikten.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har flera gånger tidigare betonat betydelsen av ett välfungerande och ändamålsenligt utsläppshandelssystem (EU ETS) för att EU på ett

<sup>7</sup> Förnybartdirektivet.

kostnadseffektivt sätt ska kunna nå de långsiktiga klimatmålen. Liksom regeringen anser utskottet att både reduktionsplikten och EU:s system för handel med utsläppsrätter är viktiga för flygets klimatomställning.

I likhet med motionärerna anser utskottet vidare att flygbolagen bör kunna tillgodoräkna sig den utsläppsminskning som användandet av biobränslen innebär inom EU ETS. Utskottet noterar att även regeringen ger uttryck för samma ståndpunkt i propositionen. Utskottet noterar vidare att både Naturvårdsverket och Miljödepartementet har bedömt att reduktionsplikten för flygfotogen inte innebär att det förekommer någon dubbelräkning enligt kommissionens genomförandeförordning om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp. Detta eftersom det rör sig om två skilda system som riktar sig till olika aktörer, drivmedelsleverantörer när det gäller reduktionsplikten och flygbolagen när det gäller EU ETS. Det har inte framkommit några skäl för utskottet att ifrågasätta denna bedömning. Reduktionsplikten för flygfotogen innebär således inte att flygbolag kommer att behöva rapportera biodrivmedel som fossila drivmedel inom EU ETS. Mot denna bakgrund anser utskottet att motionerna 2020/21:3949 (KD) och 2020/21:3972 (M) yrkande 1 kan lämnas utan åtgärd.

# Reservationer

## 1. Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter, punkt 2 (M, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), John Widegren (M), Betty Malmberg (M) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

### *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

2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2 och avslår motionerna

2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 och

2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Regeringen föreslår i propositionen att kontrollstationerna när det gäller reduktionsplikten för flygfotogen bl.a. ska undersöka lämpliga nivåer för inblandning av biodrivmedel efter 2030, påverkan på regional utveckling och förekomsten av ekonomitankning.

Den avgörande faktorn för möjligheterna att minska flygets klimatutsläpp med hjälp av reduktionsplikten för flygfotogen är tillgången till biobränslen. En alltför hög reduktionsnivå i ett läge där utbudet av biobränslen är begränsat riskerar att driva priset för flygbränsle till en punkt där flygbolagen har ekonomisk vinning av att i stället betala reduktionspliktsavgiften. Det skulle motverka syftet att minska flygets utsläpp av växthusgaser.

Kontrollstationernas syfte bör därför tydliggöras. I kontrollstationerna bör ingå att studera utbudet av biobränslen, väga in detta i justeringarna av reduktionsnivåerna och föreslå åtgärder för att möjliggöra den tillgång till biobränsle som reduktionsnivåerna kräver. Kontrollstationerna bör också genomföras på ett sätt som ger drivmedelsleverantörer och flygbolag tillräckligt med tid för att anpassa sig till justerade reduktionsnivåer.

## 2. Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter, punkt 2 (SD)

av Runar Filper (SD), Martin Kinnunen (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

2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 och

2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Flyget är en viktig del av Sveriges infrastruktur. Sverige är ett glesbefolkat land med mycket stora avstånd, inte minst mellan norr och söder. Utan ett effektivt nät av flygförbindelser, inte minst inrikes, skulle svenskt näringsliv, svensk glesbygd och levnadsvillkoren i hela landet försämrats kraftigt. Vi kommer aldrig att få se ett finmaskigt nät av kostnadseffektiva järnvägar som täcker hela landets behov av transporter. Därför kommer flyget alltid att vara av största betydelse. I väntan på ny teknik, som eldrivna flygplan och flygplan som kan framföras med vätgas, är det viktigt att dagens flyg och de människor och företag som är beroende av flyget inte drabbas av kraftigt ökade kostnader.

Vi ställer oss positiva till alternativa flygbränslen och till en gradvis ökning av reduktionsplikten, men med vissa förbehåll. Tillgången på hållbara biobränslen och elektrobränslen i framtiden är oklar, i synnerhet inom de närmaste åren. Detta kan medföra ett behov av import av sådana bränslen och att dessa bränslen inte är hållbara. Om reduktionsplikten inte minskar utsläppen av koldioxid globalt, eller om bränslena inte kommer från hållbara källor, kan det ifrågasättas om reduktionsplikten till denna del uppfyller sitt syfte. En ökad reduktionsplikt i Sverige bör och får inte innebära en rovdrift på känsliga ekosystem eller minskad matproduktion på andra kontinenter.

Oavsett källan till biobränslena är det sannolikt att bränslepriserna kommer att stiga, i synnerhet under tider då det råder en brist på sådana bränslen. Detta skulle kunna gå ut över såväl flygbolag som passagerare och därmed indirekt även över näringslivet och svensk ekonomi i stort. Reduktionspliktens krav på procentuell inblandning i flygfotogen bör därför ökas i takt med tillgången på hållbara och kostnadseffektiva alternativa bränslen från svenska källor.

Om reduktionsplikten för flygfotogen ska ökas i Sverige är det viktigt att det sker i en takt som är praktiskt och ekonomiskt realistisk och som inte får

en oacceptabelt kostnadsdrivande effekt för vare sig flygbolag eller passagerare.

### **3. Reduktionsnivåer och reduktionspliktens effekter, 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  
2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 2 och  
avslår motionerna  
2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt  
2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2.

#### *Ställningstagande*

I propositionen föreslås att en reduktionsplikt införs för flygfotogen för att minska utsläppen av växthusgaser. Reduktionsplikten innebär en skyldighet för leverantörer av flygfotogen att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. Kravet på inblandning börjar på 0,8 procent 2021 och ökar successivt till 27 procent 2030. Detta är inte tillräckligt. Produktionen av biodrivmedel har i dag uppenbara brister när det gäller hållbarhet. Att ta sikte på en ökad användning av biodrivmedel förutsätter stärkta åtgärder för att dessa produceras hållbart och med god klimatprestanda.

Om inte tillräckliga mängder hållbara biodrivmedel kan tas fram måste därför reduktionsplikten justeras nedåt och ytterligare åtgärder vidtas för att minska flygandet så att efterfrågan på flygbränsle totalt sett inte ökar.

### **4. Produktion av drivmedel, punkt 3 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), John Widegren (M) och Betty Malmberg (M).

#### *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  
2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3 och

avslår motionerna

2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 1 och

2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

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

Sverige har unika förutsättningar till storskalig produktion av hållbara biodrivmedel med låga utsläpp, t.ex. genom att använda restprodukter från det svenska skogs- och jordbruket.

I det underlag till regeringens klimatredovisning 2021 som Naturvårdsverket tagit fram konstateras att Sverige med de förslag som regeringen hittills aviserat kommer att missa målet om att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. Naturvårdsverket påpekar dessutom att regeringen i hög grad förlitar sig på reduktionsplikten för att minska Sveriges utsläpp av växthusgaser och att det därmed finns stora osäkerheter när det gäller tillgängliga hållbara volymer av biodrivmedel.

Regeringen påpekar i propositionen att den gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka behovet av ytterligare styrmedel för att främja biodrivmedelsanläggningar. Detta är inte tillräckligt.

Moderaterna har länge påtalat att regeringens politik står i motsats till att nå klimatmålen. Kritiken gäller bl.a. regeringens ambitioner att undanta större arealer skog från produktion, med minskad tillgång till restprodukter från skogen som följd. Moderaterna har även föreslagit ett grönt bränslestöd för att bl.a. stödja forskning och utveckling, investeringar och demonstrationsprojekt för såväl en storskalig inhemsk produktion av biobränslen som utveckling av andra tekniker såsom elflyg. Utöver detta har Moderaterna även påtalat behovet av en snabbare elektrifiering av transportsektorn i stort, eftersom biobränslen över tid inte kan utgöra den enda lösningen för att minska utsläppen inom samtliga trafikslag utan i huvudsak bör användas i de sektorer där elektrifiering kommer att ta längre tid, exempelvis flyget.

Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen.



## 5. Produktion av drivmedel, punkt 3 (SD)

av Runar Filper (SD), Martin Kinnunen (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  
2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 och  
avslår motionerna  
2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 1 och  
2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Regeringen bör utveckla incitament för företag och markägare att ta fram hållbara svenska bibränslen och elektrobränslen för att öka framställningen av sådana bränslen. Dessa incitament bör dock inte bestå i rena subventioner som långsiktigt drabbar skattebetalarna.

## 6. Produktion av drivmedel, punkt 3 (V)

av Elin Segerlind (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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  
2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 1 och  
avslår motionerna  
2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 och  
2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Produktionen av biodrivmedel har i dag uppenbara brister när det gäller hållbarhet. En ökad användning av biodrivmedel förutsätter stärkta åtgärder för att dessa produceras hållbart och med god klimatprestanda. Efterfrågan på och användningen av palmolja som biodrivmedel har ökat kraftigt, vilket leder till indirekta markanvändningseffekter. Det bidrar till avskogning av tropiska

regnskogar och orsakar stora utsläpp samt utarmning av biologisk mångfald och urfolks rättigheter. Den växande efterfrågan på drivmedel kräver försiktighet även i Sverige eftersom efterfrågan på palmolja kan komma att öka sexfaldigt. Liknande effekter finns vid produktion av soja, som tillsammans med raps kan vara den näst billigaste råvaran för grödobaserade biodrivmedel. Enligt en studie leder palmolja till tre gånger större utsläpp och soja till dubbla utsläpp jämfört med fossila bränslen, när de indirekta effekterna beaktas. Den metod som används inom reduktionsplikten för att räkna på biodrivmedlens klimatkonsekvenser innefattar inte indirekta klimateffekter som orsakas av att efterfrågan på grödor ökar. Certifiering av soja och palmolja räcker inte för att begränsa klimatpåverkan, eftersom de indirekta effekterna orsakas av att den totala efterfrågan ökar.

Enligt utredningens bedömning kommer råttalolja antagligen att vara en av de viktigaste råvarorna för biojetbränsle. Råttalolja är en bi- eller samprodukt från skogsindustrins massabruk som redan har ett stort existerande användningsområde och ett högt pris. Nästan all talolja som inte används inom energisektorn används inom EU som förnybar råvara inom kemiindustrin där den ersätter fossila råvaror. Enligt uppskattningar av forskningsinstitutet International council on clean transportation kan, om man räknar ihop det taloljebaserade biobränslets klimatnytta inom transportsektorn och ökade utsläpp för ersättande av fossil produktion inom kemiindustrin, de totala utsläppen till och med öka, eller endast minska något. För att regeringens mål för ökad resurseffektivitet och minskad miljö- och klimatpåverkan långsiktigt ska kunna nås är det en förutsättning att undanträngningseffekterna inkluderas.

Efter politiska krav från bl.a. Sverige har EU konstaterat att all skogsbiomassa förutom timmer och fanerverke ska anses hållbar enligt förnybartdirektivet och behandlas som råvaror för avancerade biobränslen. På grund av denna generella hållning och dess risker för klimat, resurseffektivitet och biologisk mångfald är det nödvändigt att nationellt se över vilka former av bioekonomi och biodrivmedel vi i praktiken vill stödja i omställningen. Biomassan utgör en begränsad resurs som bara kan ersätta mindre delar av fossilberoendet och bör därför användas där den behövs som bäst. Det behövs betydligt bättre regelverk för låg miljö- och klimatpåverkan när det gäller uttag av biomassa för att inte klimatmål och stödsystem som avser biomassa ska pressa fram ohållbar energi. Exempelvis kan inte stubbar och gamla träd betraktas som hållbara råvaror. Uttag av biomassa får inte försvåra ansträngningarna för att hejda den pågående utarmningen av den biologiska mångfalden på såväl nationell som global nivå.

För att garantera långsiktiga villkor för investeringar och en trovärdig bioekonomi är det nödvändigt att nationellt identifiera vilka krav på hållbarhet och utsläppsminskningar som förnybartdirektivet tillåter för en så ambitiös och långsiktigt hållbar klimatpolitik som möjligt. Här måste Sverige gå före också när det gäller hur hållbarhet ska definieras. Regeringen bör därför ges i uppdrag att återkomma med förslag på regelverk och lagstiftning för

reduktionsplikt för flygfotogen i syfte att stärka biodrivmedlens hållbarhet med hänsyn till biologisk mångfald, klimatprestanda och urfolks rättigheter.

## **7. Reduktionsplikten och handeln med utsläppsrätter, punkt 4 (M, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), John Widegren (M), Betty Malmberg (M) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

### *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 motionerna 2020/21:3949 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) och 2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

I propositionen föreslår regeringen att ett krav på reduktion ska ställas på leverantörer av drivmedel. Till skillnad från vägtrafiken ingår flyget i den handlande sektorn inom EU ETS. Flygbolagen kommer även i fortsättningen att behöva utsläppsrätter för det bränsle som förbrukas. Regeringens förslag om reduktionsplikt för flyget verkar inte harmonisera med EU ETS. Genom reduktionsplikten ställs krav på drivmedelsleverantörerna, men det är flygbolagen som köper och förbrukar bränslet och det är flygbolagen som slutrapporterar koldioxidutsläpp från användning av bränslet inom EU ETS. För att kunna göra detta behöver flygbolagen utsläppskrediter för biojetbränslet.

Propositionen saknar förslag som gör det möjligt för flygbolagen att tillgodoräkna sig den faktiska utsläppsminskning som användandet av flygfotogen med inblandat biobränsle ger. Konsekvensen kan bli att flygbolagen måste rapportera bränslet som fossilt, trots inblandning av biojetbränsle.

Tillgången på biobränslen är begränsad och efterfrågan är växande. Det är ett rimligt antagande att priset kommer att stiga. Det innebär att flygbolagen i praktiken kommer att sakna ekonomiska incitament att tanka flygfotogen med inblandat biobränsle. För att reduktionsplikten ska uppnå sitt syfte bör den medföra en ekonomisk fördel för de flygbolag som minskar sina utsläpp. Målsättningen med regeringens förslag är att minska flygets klimatpåverkan. För att göra detta måste reduktionsplikten stödja omställningen och ge incitament för flygbolag att tanka bränsle i Sverige. Om flygbolagen inte kan tillgodoräkna sig biodrivmedlet inom EU ETS riskerar reduktionsplikten för flygfotogen att få en minskad verkan. Flygbolagen som betalar för

biojetbränslet måste även kunna tillgodoräkna sig utsläppskrediten för detta för att syftet med reduktionsplikten ska uppnås.

Regeringen bör därför utreda förutsättningarna för att flygbolag som köper biojetbränsle även ska kunna tillgodoräkna sig utsläppsminskningarna inom EU ETS samt återkomma till riksdagen med förslag på hur detta ska genomföras.

BILAGA 1

# Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

### *Proposition 2020/21:135 Reduktionsplikt för flygfotogen:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.

## Följdmotionerna

### *2020/21:3931 av Elin Segerlind m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på regelverk och lagstiftning för reduktionsplikt för flygfotogen i syfte att stärka biodrivmedlens hållbarhet med hänsyn till biologisk mångfald, klimatprestanda och urfolks rättigheter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om inte tillräckliga mängder hållbara biodrivmedel kan tas fram måste reduktionsplikten justeras nedåt och ytterligare åtgärder vidtas för att minska flygandet så att efterfrågan på flygbränsle totalt sett inte ökar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

### *2020/21:3949 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda förutsättningarna för att flygbolag som köper biojetbränsle enligt reduktionsplikten även ska kunna tillgodoräkna sig utsläppskrediten och tillkännager detta för regeringen.

### *2020/21:3962 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionspliktens procentuella andel inte bör ökas i snabbare takt än tillgången till hållbart biobränsle eller elektrobränsle i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionsplikten inte får ha oacceptabla kostnadsdrivande effekter för företag eller passagerare och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utveckla incitament för företag och markägare att ta

fram hållbara svenska biobränslen och elektrobränslen, och att dessa incitament inte får bestå i subventioner som långsiktigt drabbar skattebetalarna, och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3972 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om hur flygbolagen ska kunna tillgodoräkna sig utsläppsminskningarna från inblandningen av biobränslen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra kontrollstationernas syfte och tillkännager detta för regeringen.
3. 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.

## BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

*dels* att rubriken till lagen samt 1, 2, 5 och 7 §§ ska ha följande lydelse,  
*dels* att det ska införas en ny paragraf, 5 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**Lag om reduktion av  
växthusgasutsläpp genom  
inblandning av biodrivmedel  
i bensin och dieselbränslen**

**Lag om reduktion av  
växthusgasutsläpp från vissa  
fossila drivmedel**

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om en skyldighet att minska växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränslen genom inblandning av biodrivmedel.

Denna lag innehåller bestämmelser om en skyldighet att minska växthusgasutsläppen från bensin, diesel och flygfotogen.

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,

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

*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,

<sup>1</sup> Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

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

*koldioxidkvivalent*: 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 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

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

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

*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 Försvarmakten,

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

*växthusgas*: koldioxid, metan och dikväveoxid.

## 5 §<sup>2</sup>

Den som har reduktionsplikt ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil dieselbränsle minskar med

1. minst 4,2 procent för bensin, och
2. minst 21 procent för dieselbränsle.

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.

## 5 a §

Den som har reduktionsplikt för flygfotogen ska för varje kalender-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2017:1233.



*är se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådan fotogen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil flygfotogen med minst den procentsats som anges nedan:*

<i>År</i>	<i>Procentsats</i>
2021	0,8
2022	1,7
2023	2,6
2024	3,5
2025	4,5
2026	7,2
2027	10,8
2028	15,3
2029	20,7
2030	27

### 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 §, 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.

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.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.
  2. År 2021 ska den reduktionspliktiga energimängden enligt 5 a § avse den energimängd som motsvarar volymen reduktionspliktigt flygfotogen under juli–december.