

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2024/25: MJU17

Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda och förslag till ändringar i bl.a. lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen och lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Lagändringarna syftar i huvudsak till att genomföra delar av de ändrade EU-direktiven om förnybar energi och om bränslekvalitet och det omarbetade energieffektivitetsdirektivet samt till att anpassa svensk rätt till EU-förordningen ReFuelEU Aviation. Det föreslås också lagändringar som genomför de förslag om reduktionsplikten som regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2025. Den nya lagen om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda innebär att datacenter ska rapportera in information om bl.a. energianvändning till en europeisk databas.

De flesta lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Vissa av de lagändringar som handlar om hållbarhetskriterier föreslås träda i kraft den 1 januari 2026 respektive den 1 januari 2030.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden.

I betänkandet finns 13 reservationer (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2024/25:131 Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt.

15 yrkanden i följdmotioner.

14 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet6

 Ärendet och dess beredning.....6

 Propositionens huvudsakliga innehåll6

Utskottets överväganden.....7

 Regeringens lagförslag7

 Nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten.....16

 Drivmedel.....25

 Kriterier för skogsbiomassa.....30

Reservationer35

 1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (C)35

 2. Nya modeller för reduktionsplikten och reduktionspliktsavgiften,
 punkt 2 (S).....36

 3. Nya modeller för reduktionsplikten och reduktionspliktsavgiften,
 punkt 2 (C).....37

 4. Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt
 utsläppshandelssystem, punkt 3 (V)38

 5. Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt
 utsläppshandelssystem, punkt 3 (C)39

 6. Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt
 utsläppshandelssystem, punkt 3 (MP)40

 7. Leverans av fossilfri el som en del av reduktionsplikten, punkt 4
 (S).....42

 8. Reduktionsplikten för flygfotogen, punkt 5 (S)42

 9. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (V)43

 10. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (C)44

 11. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (MP)45

 12. Övriga bränslefrågor, punkt 7 (C)45

 13. Kriterier för skogsbiomassa, punkt 8 (V, MP).....46

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag.....48

 Propositionen48

 Följdmotionerna48

 Motioner från allmänna motionstiden 2024/2550

Bilaga 2

Regeringens lagförslag53

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda.
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
3. lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen.
4. lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen.
5. lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen.
6. lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319).
7. lag om ändring i lagen (2011:1200) om elcertifikat.
8. lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:131 punkterna 1–8 och avslår motion

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 1.

Reservation 1 (C)

Nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten

2. Nya modeller för reduktionsplikten och reduktionspliktsavgiften

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 27,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 80,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 54 och

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 1.

Reservation 2 (S)

Reservation 3 (C)

3. Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt utsläppshandelssystem

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 123 och 124,

2024/25:2635 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1,

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 2 och 4 samt

2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 1–4.

Reservation 4 (V)

*Reservation 5 (C)**Reservation 6 (MP)***4. Leverans av fossilfri el som en del av reduktionsplikten**

Riksdagen avslår motion

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 2.

*Reservation 7 (S)***5. Reduktionsplikten för flygfotogen**

Riksdagen avslår motion

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 3.

*Reservation 8 (S)**Drivmedel***6. Produktion av biodrivmedel**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 122,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 28,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 53,

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2 och

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 3.

*Reservation 9 (V)**Reservation 10 (C)**Reservation 11 (MP)***7. Övriga bränslefrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1164 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:1398 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 89 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 48 och 61.

*Reservation 12 (C)**Kriterier för skogsbiomassa***8. Kriterier för skogsbiomassa**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 3 och

2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 5.

Reservation 13 (V, MP)

Stockholm den 15 maj 2025

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Emma Nohrén

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Emma Nohrén (MP), Kjell-Arne Ottosson (KD), Martin Kinnunen (SD), Anna-Caren Säterberg (S), John Widegren (M), Joakim Järrebring (S), Staffan Eklöf (SD), Malin Larsson (S), Helena Storckenfeldt (M), Mattias Eriksson Falk (SD), Jytte Guteland (S), Kajsa Fredholm (V), Stina Larsson (C), Elin Nilsson (L), Joanna Lewerentz (M), Josef Fransson (SD) och Björn Petersson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2024/25:131 Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Med anledning av propositionen har fyra motioner väckts med sammanlagt 15 yrkanden. I ärendet behandlar utskottet även 14 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25. Förslagen i motionerna redovisas i bilaga 1.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen lagändringar som syftar till att genomföra delar av de ändrade direktiven om förnybar energi och om bränslekvalitet och det omarbetade energieffektivitetsdirektivet samt till att anpassa svensk rätt till EU-förordningen ReFuelEU Aviation. Det föreslås också ändringar som genomför de förslag om reduktionsplikten som regeringen har aviserat i budgetpropositionen för 2025.

Regeringen föreslår en ny lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda. Lagen innebär att datacenter ska rapportera in information om bl.a. energianvändning till en europeisk databas. Datacenter som används för eller tillhandahåller tjänster för vissa ändamål behöver inte rapportera enligt lagen.

I propositionen lämnas också förslag om nya och ändrade hållbarhetskriterier för förnybara bränslen, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen. Fler bränslen ska omfattas av hållbarhetskriterierna. Det föreslås även följdändringar i lagen om skatt på energi och lagen om elcertifikat.

Regeringen föreslår nya nivåer för reduktionsplikten och en möjlighet att upp fylla reduktionsplikten genom leverans av fossilfri el.

Vidare föreslås ändringar i drivmedelslagen. Ändringarna innebär bl.a. att kravet på drivmedelsleverantörer att minska växthusgasutsläppen från levererade drivmedel slopas.

De flesta lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Vissa av de lagändringar som handlar om hållbarhetskriterier föreslås träda i kraft den 1 januari 2026 respektive den 1 januari 2030.

Utskottets överväganden

Disposition

Betänkandet är disponerat så att utskottet inleder med att behandla propositionen samt en motion där det yrkas att riksdagen ska avslå regeringens proposition. Därefter behandlar utskottet motioner om förslag på tillkännagivanden till regeringen i frågor som anknyter till regeringens lagförslag.

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår ett motionsyrkande om avslag på propositionen. Syftet med lagändringarna är i huvudsak att genomföra ändrade EU-direktiv och att anpassa svensk rätt till EU-lagstiftning. Lagändringar görs även för att införa nya nivåer för reduktionsplikten och en möjlighet att uppfylla reduktionsplikten genom leverans av fossilfri el.

Jämför reservation 1 (C).

Propositionen

Bakgrund

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413 av den 18 oktober 2023 om ändring av direktiv (EU) 2018/2001, förordning (EU) 2018/1999 och direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor, och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652 (ändringsdirektivet) ändras bl.a. två direktiv. Det första direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (förnybartdirektivet). Det andra är Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (bränslekvalitetsdirektivet). Dessutom upphävs rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955 (det omarbetade energieffektivitetsdirektivet) införs bl.a. nya regler om rapporteringskrav för datacenter. Direktivet kompletteras av bestämmelser i kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1364 av den 14 mars 2024

om den första delen av inrättandet av ett gemensamt unionssystem för bedömning av datacentraler.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2025 nya regler om reduktionsplikt för bensin och diesel som innebär höjda reduktionsnivåer och en möjlighet att uppfylla reduktionsplikten genom leverans av fossilfri el (prop. 2024/25:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22).

En ny EU-förordning om flygbränslen har antagits, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

Inom Regeringskansliet har en promemoria tagits fram med förslag för att genomföra förnybartdirektivet och det omarbetade energieffektivitetsdirektivet och för att anpassa svensk rätt till EU-förordningen ReFuelEU Aviation. Den innehåller också förslag om nya regler för reduktionsplikten. Promemorian har rubriken Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt.

Hållbarhetskriterier

Definitioner m.m.

Regeringen föreslår i propositionen att lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen får en ny rubrik. Även förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen ska omfattas av lagen. Orden ”biodrivmedel och biobränslen” ersätts därför med ”vissa bränslen”.

Regeringen föreslår vidare att en definition av förnybara bränslen, som motsvarar den i ändringsdirektivet, anpassad efter termerna i svensk rätt, bör införas i hållbarhetslagen. Det innebär att med förnybara bränslen bör avses biodrivmedel, biobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.

Regeringen föreslår även att en definition av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska tas in i hållbarhetslagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om fastställande av andelen förnybar el vid produktion av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. När det gäller förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska följande personer vara rapporterings- och uppgiftsskyldiga:

- Den som enligt 5 eller 6 kap. lagen om skatt på energi är skattskyldig för bränsle som helt eller delvis utgörs av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som används för motordrift.
- Den som i yrkesmässig verksamhet levererar ett gasformigt förnybart bränsle av icke-biologiskt ursprung till en slutkund som använder bränslet i en bränslecell i ett fordon, fartyg eller luftfartyg.
- Den som i yrkesmässig verksamhet använder ett förnybart bränsle av icke-biologiskt ursprung för andra ändamål än motordrift eller för användning i en bränslecell i ett fordon, fartyg eller luftfartyg.

Den som är rapporteringsskyldig ska ha ett kontrollsystem för att kontrollera att de förnybara bränslena av icke-biologiskt ursprung är hållbara. Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska också omfattas av systemet med hållbarhetsbesked. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om styrkande av hållbarhet hos sådana bränslen. Produktionskedjan för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska anses börja med produktionen av el och andra insatsvaror.

Återvunna kolbränslen

Regeringen föreslår i propositionen att en definition av återvunna kolbränslen som motsvarar den i ändringsdirektivet ska tas in i hållbarhetslagen. Återvunna kolbränslen ska inte omfattas av rapporterings- och uppgiftsskyldighet. Det ska dock vara möjligt att frivilligt ansöka om ett hållbarhetsbesked för sådana bränslen. Bestämmelserna om hållbarhetsbesked ska därför anpassas så att ett sådant kan ges även för återvunna kolbränslen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om styrkande av hållbarhet hos sådana bränslen. Produktionskedjan för återvunna kolbränslen ska anses börja med produktionen av el och andra insatsvaror.

Fasta och gasformiga biobränslen

Fasta biobränslen som används för produktion av el, värme eller kyla ska enligt propositionen uppfylla hållbarhetskriterierna, om de används i anläggningar med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 7,5 megawatt. Den som i yrkesmässig verksamhet producerar el, värme eller kyla i en sådan anläggning ska vara rapporteringsskyldig och uppgiftsskyldig.

Hållbarhetskriterierna ska inte längre gälla i fråga om fasta och gasformiga biobränslen som används för produktion av bränslen. Hållbarhetskriterierna ska dock gälla vid produktion av gasformiga biodrivmedel eller gasformiga biobränslen i en anläggning med ett genomsnittligt biometanflöde på minst 200 kubikmeter per timme. Den som i yrkesmässig verksamhet producerar gasformiga biodrivmedel eller gasformiga biobränslen i en sådan anläggning ska vara rapporterings- och uppgiftsskyldig. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med genomsnittligt biometanflöde.

Hänvisningarna till hållbarhetslagen i lagen om skatt på energi ska följdändras eftersom hållbarhetslagen föreslås få en ny rubrik och det föreslås ändringar i den.

Krav på minskade växthusgasutsläpp

För att fasta eller gasformiga biobränslen som används i anläggningar som producerar el, värme eller kyla ska anses som hållbara ska utsläppen av växthusgaser från användningen av dem understiga de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett med 70 respektive 80 procent. Olika procentsatser ska gälla beroende på

- när anläggningen där biobränslena används togs i drift
- hur länge anläggningen har varit i drift
- vilken sammanlagd installerad tillförd effekt som anläggningen har.

Senast den 1 januari 2030 ska utsläppsminskningen vara 80 procent för anläggningar som

- tagits i drift före den 20 november 2023 och har en sammanlagd tillförd effekt på minst 10 megawatt
- tagits i drift efter den 20 november 2023.

För att förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen ska anses som hållbara ska utsläppen av växthusgaser understiga de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett med minst 70 procent.

Fler markkriterier

För att biobränslen och biodrivmedel som producerats från agrobiomassa ska anses som hållbara ska de enligt propositionen inte få framställas av råvaror från mark som den 1 januari 2008 eller senare utgjordes av hedmark eller av gammal skog enligt definitionen i det land där skogen finns.

För att en gräsmark som skulle upphöra att vara gräsmark i avsaknad av mänsklig verksamhet ska omfattas av bestämmelserna ska den av en myndighet ha konstaterats ha stor biologisk mångfald.

Den reglering som gäller agrobiomassa och som syftar till att skydda viss mark med hög biologisk mångfald, förhindra ändrad markanvändning på mark med stora kollager och förhindra dränering av torvmark ska även gälla skogsbiomassa.

Det ska också införas ytterligare markkriterier för avverkning av skogsbiomassa.

Rapportering och återkallelse av hållbarhetsbesked m.m.

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att rapportera uppgifter till den unionsdatabas för flytande och gasformiga förnybara bränslen och återvunna kolbaserade bränslen som inrättas genom förnybartdirektivet.

Hållbarhetsbesked som avser förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen ska kunna återkallas. Ett hållbarhetsbesked ska kunna återkallas helt eller delvis även i de fall en aktör med hållbarhetsbesked inte är uppgiftsskyldig, men kriterierna för när återkallelse kan komma i fråga för de förnybara bränslen och återvunna kolbränslen som omfattas av hållbarhetsbeskedet i övrigt är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska enligt propositionen få meddela föreskrifter om att den som är eller har varit rapporteringsskyldig ska spara underlag för att styrka uppgifter för bedömningen av hållbarhetskriterier.

Vissa bestämmelser om oberoende granskning av kontrollsystem i hållbarhetslagen ska flyttas till förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen, förkortad hållbarhetsförordningen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om omprövning av hållbarhetsbesked.

Tilldelning av elcertifikat till anläggningar som producerar el från fasta biobränslen

En anläggning med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 7,5 megawatt som producerar el från fasta biobränslen ska tilldelas elcertifikat endast om biobränslet omfattas av ett hållbarhetsbesked.

En ny reduktionsplikt

Reduktionsplikten för bensen och diesel höjs

Regeringen föreslår att reduktionsnivåerna för bensen och diesel ska höjas från 6 till 10 procent för perioden den 1 juli 2025 till den 31 december 2026. Reduktionsnivåerna ska vara 10 procent för perioden 2027–2030. Bensen och diesel som används i Sverige av en utländsk myndighet motsvarande Försvarsmakten ska inte vara reduktionspliktiga drivmedel.

Leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten

Den som har reduktionsplikt för bensen och diesel ska enligt regeringens förslag kunna uppfylla reduktionsplikten genom utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer. Minst 6 procentenheter av reduktionsplikten för bensen ska dock uppfyllas genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel i bensen eller genom användning av ett överskott som uppstått genom sådan inblandning.

Den som har reduktionsplikt och som har ett överskott av utsläppsminskningar som har uppstått genom leverans av fossilfri el ska kunna överlåta utsläppsminskningen till någon annan som därefter får använda den för att uppfylla sin reduktionsplikt. Detsamma ska gälla den som inte har reduktionsplikt och som har minskat utsläppen av växthusgaser genom leverans av sådan el. Överskottet ska dock inte kunna användas för att uppfylla det särskilda kravet på att minst 6 procentenheter av reduktionsplikten för bensen ska uppfyllas genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel. Detsamma ska gälla för ett överskott som uppstått genom inblandning av sådana drivmedel i diesel.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vem som ska anses leverera fossilfri el och om beräkning av energimängden fossilfri el som har levererats från publika laddningsstationer. Den som har överlåtit utsläppsminskningar från el ska vara skyldig att på begäran lämna de upplysningar och de handlingar som tillsynsmyndigheten

behöver och ska också redovisa leveransen av el och överlåtelse av utsläppsminskningar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om redovisningen.

Administrativa ändringar av reduktionsplikten

Det ska inte längre anges i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, förkortad reduktionspliktslagen, att en fordran får verkställas enligt utsökningsbalken. Den som har eller har haft reduktionsplikt ska spara uppgifter som har betydelse för reduktionsplikten i sju år från utgången av det kalenderår som uppgifterna avser.

Styrmedelsutredningen

Regeringen anför i propositionen att utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle (Styrmedelsutredningen) har i uppdrag att analysera om styrmedel kan utformas för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR-förordningen)¹ i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 och de EU-rättsliga åtaganden som Sverige har på klimatområdet (dir. 2024:98). Styrmedelsutredningen ska bl.a. lämna förslag om hur reduktionsplikten bör utvecklas och analysera vilka andra styrmedel som kan användas för att säkerställa att Sveriges klimatåtaganden inom EU nås. Utredningen ska också titta på om ett gemensamt reduktionskrav ska ställas på bensin och diesel. Regeringen anför att den inte avser att föregripa utredningens arbete utan kommer att ta ställning till vilka eventuella ytterligare åtgärder som kan bli aktuella när utredningen har redovisat sitt uppdrag.

Reduktionsplikten för flygfotogen tas bort

Regeringen föreslår att reduktionsplikten för flygfotogen tas bort. Enligt EU-förordningen ReFuelEU Aviation ska flygbränsleleverantörer fr.o.m. den 1 januari 2025 säkerställa att flygbränsle som tillhandahålls vid en unionsflygplats innehåller minst 2 volymprocent hållbara flygbränslen. Kraven höjs sedan successivt till 2050 då leverantörerna ska blanda in minst 70 volymprocent hållbara flygbränslen, varav 35 volymprocent förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.

Regeringen anför i propositionen att EU-förordningen harmoniserar reglerna på området inom EU. Det innebär att det inte är tillåtet att ha nationella bestämmelser utöver den. Reduktionsplikten för flygfotogen måste därför tas bort ur reduktionspliktslagen.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013.

Ändrade regler för drivmedel

Kravet på drivmedelsleverantörer att minska utsläppen av växthusgaser slopas

Med biodrivmedel ska avses flytande bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.

Drivmedelsleverantörer ska enligt propositionen inte längre ha en skyldighet enligt drivmedelslagen (2011:319) att vidta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från levererade drivmedel. För att undvika dubbla nationella regleringar ska bestämmelserna om att drivmedelsleverantörer ska betala en utsläppsavgift om de inte uppfyller kravet på minskade utsläpp upphävas. En utsläppsrapport ska inte längre innehålla information om inköpsställe. Det ska inte längre anges i drivmedelslagen att en fordran får verkställas enligt utsökningsbalken.

Högsta tillåtna inblandning av FAME i dieselbränsle i miljöklass 3

Regeringen föreslår att fettsyrametylestrar (FAME) ska få förekomma med högst 10 volymprocent i dieselbränsle i miljöklass 3. Den som tillverkar ett dieselbränsle eller yrkesmässigt för in ett dieselbränsle till Sverige ska se till att det på marknaden finns tillgång till dieselbränsle med högst 7,0 volymprocent fettsyrametylestrar. Fettsyrametylestrar som blandas in i diesel ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214:2012+A2:2019 eller motsvarande.

Offentliggörande av information om datacenters energiprestanda

Den som äger eller förvaltar ett datacenter ska offentliggöra viss information

Regeringen föreslår att det ska införas en ny lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda. Med datacenter ska avses en byggnad eller en grupp av byggnader som används för att inrymma, ansluta och driva datorsystem, servrar och kringutrustning för datalagring, databehandling, datadistribution och relaterad verksamhet.

Den som äger eller förvaltar ett datacenter med ett installerat it-effektbehov på minst 500 kilowatt ska årligen offentliggöra uppgifter om datacentrets energiprestanda. Uppgifterna offentliggörs genom att de rapporteras till den databas som ska inrättas enligt energieffektivitetsdirektivet. Rapporteringsskyldigheten ska inte gälla för uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen.

Rapporteringsskyldigheten ska inte gälla för datacenter som används för säkerhetskänslig verksamhet eller för försvars- eller krisberedskapsändamål eller där tjänster tillhandahålls uteslutande för säkerhetskänslig verksamhet eller för försvars- eller krisberedskapsändamål.

Tillsyn över kravet på offentliggörande och rapportering av information

Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att lagen om offentliggörande av information om energiprestanda för vissa datacenter och den delegerade förordningen följs. Tillsynen ska inte omfatta datacenter som används för säkerhetskänslig verksamhet eller för försvars- eller krisberedskapsändamål eller där tjänster tillhandahålls uteslutande för säkerhetskänslig verksamhet eller för försvars- eller krisberedskapsändamål.

Tillsynsmyndigheten ska i den utsträckning som behövs för att utöva tillsyn ha rätt att begära in upplysningar och handlingar från den som äger eller förvaltar ett datacenter. Tillsynsmyndigheten ska också få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, undantaget bostäder, i datacentret. Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden som behövs för att lagen och den delegerade förordningen ska följas. Ett föreläggande ska få förenas med vite. Tillsynsmyndighetens beslut ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Vissa av kraven på minskade växthusgasutsläpp i hållbarhetslagen ska träda i kraft den 1 januari 2026 respektive den 1 januari 2030.

Övergångsbestämmelserna till hållbarhetslagen innebär att användning eller leverans av sådana förnybara bränslen eller återvunna kolbränslen som en rapporteringsskyldig hade i lager vid ikraftträdandet, eller före ikraftträdandet hade avtalat om att köpa för leverans före den 1 januari 2026, inte ska medföra att ett hållbarhetsbesked återkallas eller inte beviljas om inte detsamma hade gällt enligt äldre bestämmelser.

När det gäller övergångsbestämmelser till reduktionspliktslagen ska reduktionsplikten för flygfotogen inte tillämpas för kalenderåret 2025. Äldre föreskrifter i reduktionspliktslagen ska fortfarande gälla för reduktionsplikt för flygfotogen för tid före den 1 januari 2025.

Bestämmelserna om att reduktionsplikten får uppfyllas genom leverans av fossilfri el ska tillämpas på el som levereras efter ikraftträdandet. För tiden före ikraftträdandet ska reduktionsplikten uppfyllas enligt äldre föreskrifter. För perioden januari–juni 2025 ska reduktionsplikten redovisas separat vid rapportering till tillsynsmyndigheten.

Övergångsbestämmelserna till drivmedelslagen innebär att skyldigheten för en drivmedelsleverantör att se till att utsläpp av växthusgaser uppgår till en viss nivå inte ska tillämpas för kalenderåret 2025. Uppgifter om levererade drivmedels inköpsställe ska inte behöva lämnas i utsläppsrapporter som avser 2025. I övrigt ska äldre föreskrifter fortfarande gälla för drivmedel som har levererats före ikraftträdandet.

Motionen

I kommittémotion 2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 1 begärs att riksdagen ska avslå regeringens proposition. Motionärerna anför att den något uppjusterade reduktionsplikt som regeringen föreslår inte återställer den skada som skett, bl.a. genom den tidigare kraftiga sänkningen av reduktionsplikten. Förslaget räcker inte heller för att nå de svenska eller europeiska klimatmålen. Motionärerna anför att regeringen därför bör återkomma med ett betydligt ambitiösare förslag som innebär att klimatmålen nås och hänsyn tas till helheten i drivmedelssektorn.

Utskottets ställningstagande

Regeringen föreslår lagändringar i propositionen som syftar till att genomföra delar av de ändrade EU-direktiven om förnybar energi och om bränslekvalitet och det omarbetade energieffektivitetsdirektivet. Ändringarna handlar bl.a. om definitioner av vissa bränslen, ändrade hållbarhetskriterier för förnybara bränslen och att ytterligare markkriterier införs. Det föreslås även en ny lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda för att genomföra det omarbetade energieffektivitetsdirektivet. Förslaget i propositionen om att ta bort reduktionsplikten för flygfotogen motiveras av att svensk rätt behöver anpassas till EU-förordningen ReFuelEU Aviation. Utskottet delar regeringens uppfattning att dessa lagändringar behöver göras för att genomföra direktiven och anpassa svensk rätt till EU-lagstiftningen.

Regeringen föreslår även nya nivåer för reduktionsplikten för bensin och diesel och en möjlighet att uppfylla reduktionsplikten genom leverans av fossilfri el. Utskottet anser att de föreslagna ändringarna av reduktionsplikten bör genomföras för att möta EU:s krav i bl.a. ESR-förordningen. Utskottet kan samtidigt konstatera att Styrmedelsutredningen har i uppdrag att bl.a. lämna förslag om hur reduktionsplikten bör utvecklas och analysera vilka andra styrmedel som kan användas för att säkerställa att Sveriges klimatåtaganden inom EU nås. Frågan om eventuella ytterligare åtgärder för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 och Sveriges EU-rättsliga åtaganden får därmed behandlas när utredningen har redovisat sitt uppdrag.

Av dessa skäl, och av de skäl som regeringen i övrigt anför i propositionen, ställer sig utskottet bakom regeringens lagförslag. Utskottet anser således att riksdagen bör anta regeringens lagförslag och bifalla propositionen. Därmed avstyrker utskottet motion 2024/25:3372 (C) yrkande 1 om avslag på propositionen.

Nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten, reduktionspliktsavgiften, ett nationellt utsläppshandelssystem, elens bidrag till reduktionsplikten och reduktionsplikten för flygfotogen.

Jämför reservation 2 (S), 3 (C), 4 (V), 5 (C), 6 (MP), 7 (S) och 8 (S).

Motionerna

Nya modeller för reduktionsplikten och reduktionspliktsavgiften

I kommittémotion 2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 1 anför motionärerna att den reduktionsplikt som regeringen föreslår bör ersättas med en ny modell för inblandning av biodrivmedel kallad Sverigebränslet. Modellen skulle innebära en basinblandning på 19,3 procent för diesel och 10,0 procent för bensin. För att hålla priserna stabila ska en del av Sverigebränslet vara en s.k. tilläggsinblandning som kan variera över tid och utifrån prisbilden. Motionärerna anför även att Sverige, som en del av modellen, bör gå över från MK1-diesel (miljöklass 1) till den europeiska standarden MK3-diesel (miljöklass 3) för att möjliggöra en större inblandning av biobränsle, vilket också skulle ge drivmedelsbolagen ett större utbud av leverantörer. Även i kommittémotion 2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 27 och kommittémotion 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 80 tar motionärerna upp frågan om att införa en ny modell för inblandning av biodrivmedel kallad Sverigebränslet.

Enligt kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 54 bör regeringen överväga att sänka reduktionspliktsavgiften till 3,20 kronor per kilogram koldioxid för de aktörer som inte uppnår den föreskrivna inblandningen.

Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt utsläppshandelssystem

Enligt kommittémotion 2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1 bör regeringen återkomma med ett förslag på handlingsplan inklusive förslag på reduktionsnivåer för bensin och diesel med krav på successivt höjd inblandning av biodrivmedel fram till 2030 kombinerat med andra åtgärder som effektiviserar och minskar vägtrafiken i en rättvis klimatomställning i linje med antagna nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030. Motionärerna anför att den begränsade höjning av nivån i reduktionsplikten som regeringen föreslår i propositionen är otillräcklig och att klimateffekten är osäker, inte minst beroende på att publikt laddad el ingår i den nya

reduktionsplikten samt att sänkt skatt på bensin och diesel motverkar elektrifieringen. Vid sidan av reduktionsplikten bör enligt motionärerna även andra åtgärder vidtas för att minska behovet av fysiska transporter och stimulera en övergång till hållbara person- och godstransporter.

I kommittémotion 2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 1 anför att nivån för reduktionsplikt för bensin bör höjas till 10 procent den 1 juli 2025 och 12 procent den 1 januari 2026. Nivån för reduktionsplikt för diesel bör höjas till 25 procent den 1 juli 2025 och 30 procent den 1 januari 2026 (yrkande 2). Regeringen bör återkomma med sådana nya nivåer för reduktionsplikten för bensin och diesel resterande år fram till 2030 som bidrar till att Sveriges nationella klimatmål och klimatåtagande gentemot EU uppnås (yrkande 3). Vidare anför motionärerna att regeringen bör ge ett tilläggsdirektiv till den pågående Styrmedelsutredningen om att i närtid återkomma med ett delbetänkande med förslag om att införa ett nationellt utsläppshandelssystem (yrkande 4). Motionärerna menar att den nivå för reduktionsplikten på 10 procent som regeringen föreslår inte är tillräcklig för att nå Sveriges nationella klimatmål. Reduktionsplikten behöver höjas gradvis för att säkerställa att inte andelen fossilt i svenska drivmedel ökar i takt med att en större andel av fordonsflottan elektrifieras. Det är även avgörande att regeringen arbetar mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Enligt kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 123 bör reduktionsplikten återinföras på en nivå som säkrar både minskade klimatutsläpp och investeringar i hållbara biodrivmedel. I samband med att reduktionsplikten återinförs bör regeringen enligt motionärerna tillsätta en utredning om reduktionspliktens fortsatta utveckling när det gäller nivå, breddning och samspel med eller eventuell omvandling till ett nationellt handelssystem (yrkande 124). I kommittémotion 2024/25:2635 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 3 anför motionärerna att reduktionsplikten bör höjas och utvecklas.

Enligt kommittémotion 2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 2 bör reduktionsplikten reformeras på ett sätt som stärker efterlevnaden av klimatmålen, inklusive transportsektorns mål, samt stärker både Sveriges motståndskraft genom att minska beroendet av fossila drivmedel och landsbygdens möjligheter. Motionärerna förespråkar en gradvis och förutsägbar ökning av reduktionsplikten för att ge marknaden möjlighet att ställa om. Reformen bör genomföras utan att man urholkar klimatmålen. År 2030 bör reduktionsplikten bestå av två delar: dels en inblandning på 25 procent i den ordinarie bensinen och dieseln, dels ett krav på att sälja minst 25 procent höginblandade biodrivmedel. I yrkande 4 anför motionärerna att finansieringen av reduktionsplikten bör ses över för att på så sätt säkerställa att priset vid pump inte ökar i takt med att andelen förnybart bränsle ökar. Enligt motionärerna bör en långsiktigt hållbar lösning som påskyndar elektrifieringen innebära stöd till köp av utsläppsnåla fordon och investeringar i biodrivmedel snarare än en kortsiktig sänkning av reduktionsplikten. Det skulle sänka priserna, och tillsammans med sänkningar av skatter

och avgifter på förnybara drivmedel kan kostnadsreduktionen bli lika stor som när regeringen valde att sänka reduktionsplikten.

Leverans av fossilfri el som en del av reduktionsplikten

I kommittémotion 2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 2 anför motionärerna att regeringen ska återkomma med uppgifter om hur elens bidrag till reduktionsplikten ska beräknas. Motionärerna anför att det behövs ett förtydligande svar om dessa oklarheter.

Reduktionsplikten för flygfotogen

Enligt kommittémotion 2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 3 bör regeringen skyndsamt återkomma med förslag på åtgärder som motverkar utsläppsökningen i närtid till följd av den slopade reduktionsplikten för flygfotogen. Motionärerna pekar på att den slopade reduktionsplikten på kort sikt innebär en ambitionssänkning för Sverige eftersom reduktionspliktsnivån i princip sänks från 6 procent till 2 procent.

Propositionen

Som anförts i tidigare avsnitt föreslår regeringen i propositionen att reduktionsnivåerna för bensen och diesel ska höjas från 6 till 10 procent för perioden den 1 juli 2025 till den 31 december 2026. Reduktionsnivåerna ska vara 10 procent för perioden 2027–2030.

I förnybartdirektivet ställs krav på medlemsstaterna att integrera förnybar energi i transportsektorn. Medlemsstaterna ska bl.a. införa en skyldighet för drivmedelsleverantörer att nå vissa mål om användning av förnybar energi i transportsektorn. Medlemsstaterna ska säkerställa antingen att andelen förnybar energi i transportsektorn är minst 29 procent senast 2030 (minimandelen) eller att utsläppen av växthusgaser i transportsektorn minskar med minst 14,5 procent fram till 2030. När det gäller kravet på minskade växthusgasutsläpp ska en jämförelse göras med hur stora utsläppen skulle ha varit om endast fossil energi använts. Medlemsstaterna ska dessutom se till att andelen s.k. avancerade biodrivmedel² och biogas producerade från vissa råvaror tillsammans med andelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung utgör minst 1 procent av all energi som levereras till transportsektorn 2025. År 2030 ska andelen av dessa två bränsletyper vara minst 5,5 procent av den totala energin som levereras till transportsektorn, varav en andel på minst 1 procentenhet ska komma från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.

Regeringen anför att andelen förnybar energi i transportsektorn i Sverige 2023 var ca 34 procent enligt förnybartdirektivets beräkningsmetod. Andelen

² Med avancerade biodrivmedel avses biodrivmedel från de råvaror som räknas upp i del A i bilaga IX till förnybartdirektivet. Där listas exempelvis råvaror som alger, stallgödsel, avloppsslam och tallolja.

avancerade biodrivmedel var 6,7 procent, om energimängden dubbelräknas i enlighet med vad som tillåts enligt direktivet. Enligt de antaganden som görs i Statens energimyndighets senaste långsiktsprognos kommer enbart elektrifieringen av transportsektorn att ge ett bidrag som innebär att Sverige når minimiandelen. Sverige måste dock också uppnå de mål som slås fast i ESR-förordningen. Av propositionen framgår att flera remissinstanser anser att den föreslagna höjningen av reduktionsnivåerna inte är tillräcklig.

Den höjning av reduktionsplikten som föreslås i promemorian bedömdes, tillsammans med övriga föreslagna åtgärder, i budgetpropositionen för 2025 innebära att Sverige uppfyller sitt åtagande i ESR-förordningen (prop. 2024/25:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22). Beräkningarna visade att utsläppen kommer att minska i tillräcklig utsträckning trots att skatten sänks för både bensin och diesel (prop. 2024/25:30, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). Regeringen anför att det finns osäkerheter i de antaganden som ligger till grund för beräkningarna, bl.a. hur drivmedelsanvändningen kommer att utvecklas och hur utfallet enligt LULUCF-förordningen³ kan påverka ESR-åtagandet. I syfte att minska utsläppen i de sektorer som omfattas av ESR-förordningen och ge förbättrade förutsättningar för att nå det s.k. ESR-målet bör enligt regeringen reduktionsnivåerna i reduktionspliktslagen justeras upp från 6 till 10 procent från den 1 juli 2025 t.o.m. 2026. Nivåerna bör bestämmas till 10 procent för 2027–2030.

Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle (Styrmedelsutredningen) har i uppdrag att analysera om styrmedel kan utformas för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av ESR-förordningen i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 och de EU-rättsliga åtaganden som Sverige har på klimatområdet (dir. 2024:98). Styrmedelsutredningen ska bl.a. lämna förslag om hur reduktionsplikten bör utvecklas och analysera vilka andra styrmedel som kan användas för att säkerställa att Sveriges klimatåtaganden inom EU nås. Utredningen ska också titta på om ett gemensamt reduktionskrav ska ställas på bensin och diesel. Regeringen anför i propositionen att den inte avser att föregripa utredningens arbete utan kommer att ta ställning till vilka eventuella ytterligare åtgärder som kan bli aktuella när utredningen har redovisat sitt uppdrag.

Regeringen föreslår att den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska kunna uppfylla reduktionsplikten genom utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer. Minst 6 procentenheter av reduktionsplikten för bensin ska dock uppfyllas genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel i bensin eller genom användning av ett överskott som uppstått genom sådan inblandning. Den som har reduktionsplikt och som har ett överskott av utsläppsminskningar som har

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/841 av den 30 maj 2018 om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 och beslut nr 529/2013/EU.

uppstått genom leverans av fossilfri el ska kunna överlåta utsläppsminskningen till någon annan som därefter får använda den för att uppfylla sin reduktionsplikt. Detsamma ska gälla den som inte har reduktionsplikt och som har minskat utsläppen av växthusgaser genom leverans av sådan el.

Regeringen anför i propositionen att tillsynsmyndigheten behöver kunna kontrollera att uppgifter om energimängden el som sålts till laddfordon stämmer. För att det ska ske på ett korrekt och enhetligt sätt för alla aktörer kan det behövas föreskrifter om beräkning av mängden el som har levererats genom publika laddningsstationer. Sådana föreskrifter är av teknisk karaktär och bör finnas i föreskrifter på lägre normnivå än lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås därför få meddela föreskrifter om beräkning av energimängden fossilfri el som har levererats från publika laddningsstationer. Konkreta beräkningsmetoder för utsläppsminskning genom leverans av fossilfri el kommer att framgå av föreskrifter på en lägre normnivå än lag med stöd av bemyndigandena. Inom ramen för det arbetet kan bl.a. frågor om hur elens klimatprestanda ska beräknas behandlas.

När det gäller reduktionsplikten för flygfotogen anför regeringen att Sverige 2021 som ett av de första länderna i världen införde en skyldighet för leverantörer av flygfotogen att minska utsläppen av växthusgaser genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel. Enligt reduktionspliktslagen ska utsläppen minska med 4,5 procent 2025. Kraven ökar sedan successivt till 2030 då utsläppen ska minska med 27 procent (5 a §). Enligt EU-förordningen ReFuelEU Aviation ska flygbränsleleverantörer fr.o.m. den 1 januari 2025 säkerställa att flygbränsle som tillhandahålls vid en unionsflygplats innehåller minst 2 volymprocent hållbara flygbränslen. Kraven höjs sedan successivt till 2050 då leverantörerna ska blanda in minst 70 volymprocent hållbara flygbränslen, varav 35 volymprocent förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Hållbara flygbränslen i EU-förordningen omfattar även andra drivmedel än de som får användas för att uppfylla reduktionsplikten. Det är t.ex. tillåtet att uppfylla kravet genom att blanda in återvunna kolbränslen. Även förnybar vätgas kan användas för att uppfylla skyldigheten. Regelverken skiljer sig även åt på flera andra sätt.

Regeringen anför att EU-förordningen harmoniserar reglerna på området inom EU. Det innebär att det inte är tillåtet att ha nationella bestämmelser utöver den. Reduktionsplikten för flygfotogen måste därför tas bort ur reduktionspliktslagen. Frågan om regeringen bör vidta andra åtgärder för att kompensera den slopade nationella reduktionsplikten för flygfotogen ligger enligt regeringen utanför det aktuella lagstiftningsärendet.

Kompletterande information

Regeringen lämnade hösten 2024 proposition 2024/25:30 Sänkt skatt på bensin och diesel till riksdagen. I propositionen anfördes bl.a. att skattesatserna på bensin och diesel ska sänkas den 1 juli 2025 för att parera prisseffekterna av den aviserade höjningen av reduktionsplikten. Regeringen

framhöll att en framgångsrik omställning till fossilfrihet förutsätter legitimitet hos befolkningen. Att inte sänka skatten motsvarande den beräknade priseffekten av de aviserade nivåerna i den nya reduktionsplikten skulle kunna leda till högre drivmedelspriser och minskad acceptans för aviserade åtgärder för att öka möjligheten att nå Sveriges EU-åtagande för utsläppsminskningar av växthusgaser inom ESR-sektorn. Riksdagen biföll regeringens proposition (bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

För att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls finns det i regelverket en ekonomisk sanktion i form av en reduktionspliktsavgift. Denna avgift ska betalas av drivmedelsleverantörer i förhållande till det antal kilogram koldioxidekvivalenter som saknas för att reduktionsplikten ska vara uppfylld.

I Riksrevisionens granskningsrapport Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet (RiR 2023:13) redovisas att reduktionsplikten påverkat dieselpriiset mer än tänkt. En möjlig förklaring, kombinerat med andra faktorer, är att reduktionspliktsens pristak, i form av reduktionspliktsavgiften, blivit högre än regeringen avsåg. När reduktionsplikten infördes angavs två syften med reduktionspliktsavgiften. Den skulle fungera som en sanktionsavgift så att målet med lagstiftningen nås, dvs. avgiften skulle vara så hög att det inte skulle vara lönsammare för aktörer med reduktionsplikt att betala reduktionspliktsavgift än att blanda in biodrivmedel. Samtidigt angav regeringen att avgiften inte bör vara högre än att den ska kunna betalas om omständigheterna tidvis kräver det. Riksrevisionen anför att reduktionspliktsavgiften i praktiken har blivit högre än den nivå som anges i förordningen, och därmed är taket för hur mycket reduktionsplikten kan påverka drivmedelspriserna högre än vad som var tänkt vid införandet. Det beror på att reduktionspliktsavgiften inte är en avdragsgill kostnad för företagen, eftersom Skatteverket betraktar den som en ren sanktionsavgift. Det innebär att företagens kostnad för att betala avgiften kan bli upp till 20 procent högre. Drivmedelsleverantörerna har också visat sig villiga att betala lite högre merkostnad för biodrivmedel, bl.a. eftersom det kan vara förenat med dålig publicitet att betala en "straffavgift" och inte uppfylla reduktionsnivåerna. Sammantaget innebär detta enligt Riksrevisionen att taket för hur hög merkostnaden för en slutkonsument kan bli i praktiken är högre än vad regeringen förutsåg vid införandet.

Om drivmedelsleverantörer betalar avgiften i stället för att uppfylla reduktionsplikten blir kostnaden för slutkonsumenterna densamma, medan reduktionen av växthusgasutsläpp minskar eller uteblir. Reduktionsplikten kommer då i stället att fungera som en skatt, där den enda utsläppsminskning som kvarstår är den som uppkommer på grund av att prispåslaget i form av reduktionspliktsavgiften minskar efterfrågan på drivmedel.

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram fullständiga konsekvensanalyser för de nya utformningsalternativ för reduktionsplikten som myndigheten föreslagit och att förändra utformningen av reduktionsplikten, med bl.a. dessa analyser som grund, så att

den med hänsyn tagen till de risker som finns och deras möjliga konsekvenser så effektivt som möjligt bidrar till klimatmålen.

Som framgår ovan har regeringen beslutat att en särskild utredare ska analysera om och i så fall vilka styrmedel som kan utformas för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet (dir. 2024:98). Syftet med Styrmedelsutredningen är dels att säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, dels att säkerställa att fossila bränslen fasas ut på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället. Utredaren ska bl.a.

- föreslå hur reduktionsplikten bör utvecklas
- analysera om och i så fall vilka andra styrmedel som på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt tillsammans med andra åtgärder säkerställer att Sveriges klimatåtagande i EU nås och som bidrar till en utfasning av fossila bränslen senast 2045
- övergripande kartlägga hur jämförbara EU-medlemsstater planerar att gå till väga för att minska användningen av bränslen och drivmedel
- föreslå hur utfasningen av fossila bränslen till 2045 ska kunna ske på ett acceptabelt sätt som inte får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

I utredningsdirektiven anför regeringen att det finns ytterligare aspekter av reduktionspliktens närmare utformning som bör övervägas. Som exempel nämns bl.a. om reduktionspliktsavgiften bör justeras.

I direktiven anføres även att den svenska miljöklassningen av drivmedel syftar till att minska utsläppen av föroreningar till luft. I dag främjas diesel i miljöklass 1 (MK1-diesel) och bensin i miljöklass 1 (MK1-bensin) genom lägre energiskattesatser än för MK3-diesel och bensin i miljöklass 2 (MK2-bensin), vilka motsvarar EU-standard. Oavsett vilka krav som ställs på bränsleleverantörer så kan en utfasning av fossila bränslen komma att öka behovet av inblandning av fossilfria bränslen till högre nivåer än begränsningen som ges av MK1-diesel. Möjligheten att blanda in biodrivmedel i bensin och diesel begränsas av EU-rätten, den svenska miljöklassningen och drivmedelsstandarder. MK1-diesel har högre produktionskostnader och handlas på en mindre marknad. Det finns därför ekonomiska skäl och försörjningsberedskapsskäl att analysera om och i så fall hur en övergång till EU-standarderna för bensin och diesel kan genomföras. Utredaren ska därför bl.a.

- analysera för- och nackdelar med att fortsätta med den svenska miljöklassningen av drivmedel

- analysera om, och i så fall hur, en övergång till EU-standarden för bensin och diesel kan genomföras på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt som inte får negativa effekter för miljön, företag och enskilda.

När det gäller utsläppshandelssystem anför regeringen i utredningsdirektiven bl.a. att ett handelssystem som omfattar de växthusgasutsläpp som uppstår vid förbränning av fossil energi är ett kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen. Ett handelssystem innebär dock alltid, utöver de högre priser som drivs fram av ökade inblandningsnivåer, ett direkt prispåslag på låginblandade drivmedel genom att en verksamhetsutövare behöver täcka de återstående fossila utsläppen med utsläppsrätter. År 2027, alternativt 2028 om priset på gas och olja överstiger vissa nivåer, kommer utsläppshandelssystemet EU ETS 2 att införas. Det innebär att den stora majoriteten av växthusgasutsläpp i Sverige då omfattas av något av EU:s två handelssystem med utsläppsrätter. Prissättningen av utsläpp av växthusgaser är central för en ambitiös och effektiv klimatpolitik och bör harmoniseras på EU-nivå för att säkerställa kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet. Den sammanlagda prissättningen av fossila växthusgaser bör regleras utifrån en tydligt formulerad långsiktig logik och på ett kostnadseffektivt sätt samverka med en gemensam grundläggande prissättning på europeisk nivå. Som en del av uppdraget ska Styrmedelsutredningen därför föreslå vilka principer som ska gälla för en långsiktigt stabil och samhällsekonomiskt effektiv prissättning av fossila utsläpp som bidrar till att Sveriges klimatåtagande i EU nås och som bidrar till Sveriges klimatmål och den gröna omställningen med hänsyn tagen till andra samhällsmål, svensk konkurrenskraft och tillväxt, beredskap samt EU-rättsliga förutsättningar, samt att förutsättningarna och levnadsstandarden för enskilda och hushåll inte stagnerar. Uppdraget ska redovisas senast den 4 maj 2026.

Utskottets ställningstagande

Nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten samt reduktionspliktsavgiften och ett nationellt utsläppshandelssystem

Utsläppen utanför det befintliga utsläppshandelssystemet EU ETS regleras i ESR-förordningen. Det handlar främst om utsläpp från byggnader, vägtransporter, jordbruk, avfall och mindre industrier. Tillsammans står dessa sektorer för ca 60 procent av EU:s totala utsläpp. För att EU ska nå sitt klimatmål för 2030 måste utsläppen i sektorerna minska med 40 procent jämfört med 2005. Detta mål har fördelats mellan medlemsstaterna. Sverige har tillsammans med några andra länder fått det högsta betinget: att minska sina respektive utsläpp med 50 procent till 2030 jämfört med 2005. Utskottet konstaterar att reduktionsplikten behöver reformeras för att vi ska uppnå ESR-åtagandet. Som framgår av tidigare avsnitt ställer sig utskottet bakom regeringens förslag att höja reduktionsplikten för bensin och diesel från 6 till 10 procent för perioden den 1 juli 2025 till den 31 december 2026 och att nivåerna för 2027–2030 ska vara 10 procent. Utskottet välkomnar att

reduktionsplikten för bensin och diesel till viss del ska kunna uppfyllas genom utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer. Utskottet ställer sig även positiv till reglerna om att överskott av utsläppsminskningar som har uppstått genom leverans av fossilfri el ska kunna överlåtas till någon annan som därefter får använda det för att uppfylla sin reduktionsplikt.

Utskottet noterar att Styrmedelsutredningen har i uppdrag att analysera om styrmedel kan utformas för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av ESR-förordningen i den takt som krävs för att på ett kostnads- effektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 och de EU-rättsliga åtaganden som Sverige har på klimatområdet. Styrmedelsutredningen ska bl.a. lämna förslag om hur reduktionsplikten bör utvecklas. När det gäller frågan om utsläppshandelssystem och övriga åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp kan nämnas att utredningen ska analysera vilka andra styrmedel som kan användas för att säkerställa att Sveriges klimatåtaganden inom EU nås. Uppdraget omfattar även frågorna om en eventuell övergång till EU-standard för bensin och diesel och om nivån på reduktionspliktsavgiften. Utskottet välkomnar att regeringen kommer att ta ställning till vilka eventuella ytterligare åtgärder som kan bli aktuella för att fasa ut fossila bränslen när utredningen har redovisat sitt uppdrag.

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att ta några initiativ med anledning av förslagen i motionerna 2024/25:2613 (MP) yrkandena 123 och 124, 2024/25:2635 (MP) yrkande 3, 2024/25:3109 (S) yrkande 27, 2024/25:3126 (S) yrkande 80, 2024/25:3169 (C) yrkande 54, 2024/25:3364 (V) yrkande 1, 2024/25:3368 (S) yrkande 1, 2024/25:3372 (C) yrkandena 2 och 4 samt 2024/25:3385 (MP) yrkandena 1–4. Därmed avstyrks motions- yrkandena.

Leverans av fossilfri el som en del av reduktionsplikten

När det gäller frågan om hur elens bidrag till reduktionsplikten ska beräknas har regeringen i propositionen föreslagit att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om beräkning av energimängden fossilfri el som har levererats från publika laddningsstationer. Regeringen anför att konkreta beräkningsmetoder för utsläppsminskning genom leverans av fossilfri el kommer att framgå av föreskrifter på en lägre normnivå än lag med stöd av bemyndigandena. Inom ramen för det arbetet kan bl.a. frågor om hur elens klimatprestanda ska beräknas behandlas. Utskottet har inget att invända mot denna ordning och avstyrker därför motion 2024/25:3368 (S) yrkande 2.

Reduktionsplikten för flygfotogen

När det gäller krav på flygbränsle kan utskottet konstatera att reglerna om sådana bränslekrav numera är harmoniserade inom EU. Den nationella reduktionsplikten för flygfotogen bör därför, som regeringen föreslår, tas bort.

Utskottet är inte berett att nu föreslå ett sådant tillkännagivande om förslag på åtgärder med anledning av den borttagna reduktionsplikten för flygfotogen som efterfrågas i motion 2024/25:3368 (S) yrkande 3. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om produktion av biodrivmedel, klimatdeklarationer för fordon, nationella standarder, syntetiska alternativa bränslen samt rena och höginblandade drivmedel.

Jämför reservation 9 (V), 10 (C), 11 (MP) och 12 (C).

Motionerna

Produktion av biodrivmedel

I kommittémotion 2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2 anför motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag på en handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel, grön vätgas och fossilfria elektrobränslen. Motionärerna anser att Sverige bör sträva efter att i allt högre utsträckning stärka den nationella förmågan till självförsörjning av drivmedel. Det är enligt motionärerna inte hållbart att Sverige grundar sin klimatpolitik på en hög andel biodrivmedel som förutsätter produktion av råvaror i andra länder och som även motverkar en stark krisberedskap.

Enligt kommittémotion 2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 3 bör reduktionsplikten kombineras med en ökad svensk drivmedelsproduktion. Motionärerna anser att stöd bör ges till biodrivmedelsproduktionen genom investeringsstöd och forskningssatsningar för att främja inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel. Bioekonomiutredningens förslag behöver genomföras omgående, och beredskapslager för förnybara drivmedel behöver inrättas och produktion säkerställas. Det är viktigt för att minska både utsläpp och sårbarhet. Med mer inhemsk produktion kommer också priserna att sjunka.

I kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 53 i motionen anføres att utbudet av svenskt biodrivmedel bör öka genom att man skapar en omfattande strategisk reserv av biobränsle som är producerad av svensk råvara, motsvarande hälften av dagens dieselkonsumtion, och att staten i nästa steg bör upphandla och ställa krav på att den säljs billigt vid pump.

I kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 122 anför motionärerna att tillgången till hållbara biodrivmedel bör öka så att försäljningen av fossila drivmedel kan upphöra. Motionärerna anför att om tillgången till hållbart producerade rena biodrivmedel, såsom HVO 100 och

förnybara drop-in-bränslen, stöds bidrar det dels till företagens hållbarhetsarbete och konkurrenskraft, dels till utvecklingen av inhemska produktionskedjor som bl.a. skapar jobb samtidigt som det stärker Sveriges krisberedskap. Även enligt kommittémotion 2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 28 bör tillgången till hållbara biodrivmedel öka.

Övriga bränslefrågor

Kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 48 tar upp frågan om att en klimatdeklaration för fordon bör utgå från verklig drivmedelsförbrukning baserad på de data som genereras genom EU-kommissionens förordning (EU) 2021/392. Enligt yrkande 61 bör bioekonomiutredningens förslag om att införa en biopremie som utjämnar prisskillnaderna mellan fossil diesel och förnybara alternativ genomföras.

Enligt kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 89 är det viktigt att nationella standarder finns på plats för fossilfria drivmedel och att hinder, exempelvis när det gäller denaturering, undanröjs.

I kommittémotion 2024/25:1398 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 anförs att det bör genomföras en översyn av lagstiftningen som missgynnar syntetiska alternativa bränslen i förhållande till andra bränslen. Motionärerna menar att möjligheten att sälja syntetiska alternativa bränslen begränsas genom att dessa bränslen riskerar att jämföras med ordinarie råoljebaserade dieselbränslen i lagstiftningen, trots att de beräknade utsläppsminskningarna är betydande från sådana bränslen.

Enligt motion 2024/25:1164 av Cecilia Engström (KD) bör det utredas hur man kan göra rena och höginblandade drivmedel lika ekonomiskt fördelaktiga att använda oavsett vilket slag av drivmedel som jordbrukaren väljer att använda.

Propositionen

När det gäller frågan om bränslens hållbarhet syftar förnybartdirektivet till att främja användningen av energi från förnybara energikällor och att bidra till att minska EU:s utsläpp av växthusgaser. I det ursprungliga förnybartdirektivet slogs det fast att andelen energi från förnybara energikällor i EU:s slutliga energianvändning ska vara minst 32 procent 2030. Genom ändringsdirektivet har det gemensamma målet för EU:s medlemsstater skärpts. Andelen förnybar energi ska nu uppgå till minst 42,5 procent av EU:s slutliga energianvändning 2030. Medlemsstaterna ska fastställa vilka deras nationella bidrag till detta gemensamma mål ska vara.

För att energi från förnybara bränslen i form av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen ska kunna tas med i beräkningen av om EU eller medlemsstaterna uppfyllt målen måste dessa bränslen uppfylla s.k. hållbarhetskriterier. Hållbarhetskriterier är krav på utsläppsminskning i förhållande till om fossila bränslen använts och på markanvändning vid produktion av förnybara bränslen. Ett bränsle måste också uppfylla

hållbarhetskriterierna om det ska användas för att uppfylla kvoter för energi från förnybara energikällor. Elcertifikatssystemet och reduktionsplikten är exempel på sådana nationella system för kvoter. Enligt förnybartdirektivet krävs också att ett bränsle ska uppfylla hållbarhetskriterierna för att finansiellt stöd ska få ges. Ett nationellt exempel på sådant stöd är nedsättning av energiskatt och koldioxidskatt för biodrivmedel. Det finns även bestämmelser i annan EU-lagstiftning; exempelvis krävs det att ett bränsle uppfyller hållbarhetskriterierna för att det ska anses ha en utsläppsfaktor på noll inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem. Förbränning av sådana bränslen behöver alltså inte kompenseras med utsläppsrätter. Förnybartdirektivets bestämmelser om hållbarhetskriterier har genomförts i svensk rätt främst genom hållbarhetslagen, hållbarhetsförordningen och Statens energimyndighets föreskrifter om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen (STEMFS 2021:7).

Som framgår ovan föreslår regeringen nu nya och ändrade hållbarhetskriterier för förnybara bränslen, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen. Fler bränslen ska enligt förslaget omfattas av hållbarhetskriterierna.

Kompletterande information

I regeringens skrivelse Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) anförts att EU:s styrmedel för fossilfria drivmedel innebär att utsläppen minskar inom hela unionen men också bidrar till att skapa efterfrågan på en växande marknad för fossilfria drivmedel på hela den europeiska marknaden. Den europeiska efterfrågan är gynnsam för svenska producenter som ligger långt fram i produktionen och utvecklingen av biobränslen och elektrobränslen. För att möjliggöra en successiv utfasning av fossila bränslen i Sverige behöver även produktionen av fossilfria bränslen öka. Regeringen hänvisade till att det i rapporten Sveriges klimatstrategi (KN2023/03828) understryks att biobränsle kommer att spela en viktig roll i klimatomställningen, särskilt när det gäller transporter som åtminstone under en övergångstid är särskilt svåra att elektrifiera, såsom långväga väg-, sjö- och lufttransporter. I rapporten lyfts också fram att inhemsk produktion av biobränsle förutom att ge klimatnytta kan vara viktig för försörjningsberedskapen, särskilt om den baseras på inhemska råvaror, och att samma argument gäller för elektrobränslen. I rapporten föreslås därför att det ska skapas goda förutsättningar för en konkurrenskraftig industriell produktion av elektrobränslen i Sverige. Sammantaget bedömde regeringen att alla fossilfria energislag bör ges goda förutsättningar. Viktiga utgångspunkter är bl.a. att säkra långsiktiga och stabila spelregler för marknaden. Regeringen framhöll att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen och anförde att man avsåg att analysera denna fråga vidare.

När det gäller frågan om att en klimatdeklaration för fordon bör utgå från verklig förbrukning har regeringen i proposition 2022/23:28 Övervakning och

rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon lämnat förslag till de ändringar i fordonslagen (2002:574) som krävs för att Sverige ska fullgöra sina skyldigheter enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392. I mars 2023 biföll riksdagen propositionen (bet. 2022/23:MJU8, rskr. 2022/23:144). Den 14 december 2023 överlämnade regeringen proposition 2023/24:55 Information om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar till riksdagen. De regler som föreslogs innebär ett tydligare genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar. Riksdagen biföll propositionen (bet. 2023/24:CU19, rskr. 2023/24:155). Statens energimyndighet har gjort en uppföljning av miljöinformation om drivmedel och har lämnat rapporten Miljöinformation om drivmedel: En första effektuppföljning av styrmedlet (ER 2024:15) till Klimat- och näringslivsdepartementet. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Den 29 mars 2023 överlämnade Bioekonomiutredningen delbetänkandet Förnybart i tanken – Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi (SOU 2023:15). Utredningen föreslår att ett kompletterande, flexibelt och långsiktigt styrmedel införs i form av intäktsgarantier för tillkommande inhemsk produktion av flytande förnybara drivmedel och mellanprodukter. Styrmedlet ska vara ett konkurrensutsatt anbudsförfarande och innebär att intäktsgarantier betalas i efterskott, under en tioårsperiod, baserat på mellanskillnaden mellan priset på en referensprodukt och angivet anbudspris. Utredningen har även lämnat förslag när det gäller försörjningsförmåga och beredskap för drivmedel. Utredningsbetänkandet bereds inom Regeringskansliet.

En tillfälligt utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel infördes under 2022 mot bakgrund av att priset på flera viktiga insatsvaror inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökat kraftigt, inte minst på grund av kriget i Ukraina (prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471). Nedsättningen fortsatte att gälla under 2023 och 2024. Regeringen anförde bl.a. att Sveriges försörjningsberedskap inom viktiga samhällsfunktioner, som produktionen av livsmedel, bygger på att företag som är verksamma inom de aktuella näringarna är livskraftiga. Därtill bedömde regeringen att åtgärden är träffsäker, eftersom de flesta näringsidkare inom de berörda näringarna är beroende av dieseldrivna maskiner (prop. 2023/24:24). Även i budgetpropositionen för 2025 föreslog regeringen att en utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på jordbruksdiesel skulle gälla för sådan förbrukning som sker under 2025. De skäl som anfördes för att förlänga den tillfälligt utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel under 2024 var enligt regeringen alltså aktuella (prop. 2024/25:1).

När det gäller syntetiska bränslen som framställs ur naturgas och fackelgaser (gasformigt avfall) har Regeringskansliet upplyst om att det rör sig om en typ av paraffinisk diesel som produceras från naturgas i bl.a. Qatar. Det

är ett fossilt drivmedel som i dag anses ha samma utsläpp som diesel från råolja. Frågan om denna typ av syntetiska alternativa bränslen berördes vid införandet av reduktionsplikten och regeringen anförde då bl.a. att det inte fanns skäl att undanta bränslena från reduktionsplikten (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor).

Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari anförde den 1 november 2023 som svar på en skriftlig fråga bl.a. följande (fr. 2023/24:161).

Syntetisk diesel framställs bland annat genom förgasning av kolinnehållande material, till exempel naturgas. Syntetisk diesel kan användas rent eller blandas i konventionell diesel och användas i vanliga dieselmotorer.

Fossilbaserad syntetisk diesel ger upphov till utsläpp av koldioxid som bidrar till växthuseffekten. Det är skälet till att även den fossilbaserade syntetiska dieseln omfattas av reduktionsplikten. Den syntetiska dieseln som framställs från biomassa hanteras däremot på samma sätt som andra förnybara drivmedel inom ramen för reduktionsplikten.

Till skillnad mot syntetisk diesel har alkylatbensinen en för låg densitet för att uppfylla bränslestandarderna. Energiinnehållet per volymenhet i alkylatbensinen är därmed för lågt för att den ska fungera som ett drivmedel för konventionella bilar. Det är skälet till att alkylatbensinen inte omfattas av reduktionsplikten.

Jag är av dessa skäl inte beredd att ta initiativ till att förändra lagstiftningen.

Utskottets ställningstagande

Produktion av biodrivmedel

EU:s styrmedel för fossilfria drivmedel innebär att utsläppen minskar inom hela unionen men bidrar också till att skapa efterfrågan på en växande marknad för fossilfria drivmedel i hela Europa. Som regeringen anförde i klimathandlingsplanen är den europeiska efterfrågan gynnsam för svenska producenter, som ligger långt fram i produktionen och utvecklingen av biobränslen och elektrobränslen. Regeringen bedömde i klimathandlingsplanen att alla fossilfria energislag bör ges goda förutsättningar. Viktiga utgångspunkter är bl.a. att säkra långsiktiga och stabila spelregler för marknaden. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen.

När det gäller försörjningsförmåga och beredskap för drivmedel omfattas dessa frågor av Bioekonomiutredningens förslag. Utredningsbetänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill framhålla vikten av att fossilfria bränslen framställs på ett hållbart sätt och påminner om att förnybartdirektivet syftar till att främja användningen av hållbar energi från förnybara energikällor och att bidra till att minska EU:s utsläpp av växthusgaser. I den proposition som nu behandlas föreslår regeringen nya och ändrade hållbarhetskriterier för förnybara bränslen, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen för att genomföra de aktuella ändrade direktiven. Därutöver ska

enligt förslaget fler bränslen omfattas av hållbarhetskriterierna. Som framgår av tidigare avsnitt ställer sig utskottet bakom förslagen i propositionen.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2024/25:2613 (MP) yrkande 122, 2024/25:3071 (MP) yrkande 28, 2024/25:3169 (C) yrkande 53, 2024/25:3364 (V) yrkande 2 och 2024/25:3372 (C) yrkande 3.

Övriga bränslefrågor

När det gäller frågan om klimatdeklarationer framgår det av redovisningen ovan att lagändringar har gjorts bl.a. för att tydligare genomföra EU-direktivet om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar. Utskottet ser positivt på detta. Energimyndighetens uppföljning av miljöinformation om drivmedel bereds inom Regeringskansliet.

När det gäller prisskillnader mellan fossila och förnybara bränslen kan nämnas att Bioekonomiutredningen föreslog att ett kompletterande, flexibelt och långsiktigt styrmedel införs i form av intäktsgarantier för tillkommande inhemsk produktion av flytande förnybara drivmedel och mellanprodukter. Utredningsbetänkandet bereds inom Regeringskansliet. Frågor om styrmedel och fossila bränslen ingår även i Styrmedelsutredningens uppdrag.

Utskottet är inte berett att föreslå något tillkännagivande med anledning av motionsyrkandet om syntetiska alternativa bränslen, bl.a. mot bakgrund av det som klimat- och miljöministern anförde i sitt svar på en skriftlig fråga som redovisas ovan. När det gäller drivmedel inom jordbruket har utskottet ingen annan uppfattning än regeringen om nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel.

Mot bakgrund av det som har anförts ovan och i avvaktan på pågående arbete avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1164 (KD), 2024/25:1398 (SD) yrkande 9, 2024/25:2947 (C) yrkande 89 och 2024/25:3169 (C) yrkandena 48 och 61.

Kriterier för skogsbiomassa

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om genomförandet av EU:s reviderade förnybartdirektiv.

Jämför reservation 13 (V, MP).

Motionerna

Enligt kommittémotion 2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 3 bör Sverige i genomförandet av det uppdaterade förnybartdirektivet säkerställa skydd av skogar med höga naturvärden. Motionärerna anför att Sverige för närvarande saknar den lagstiftning och det system för övervakning

och kontroll som behövs för att betraktas som ett land med låg risk för verksamhetsutövare att använda skogsbränslen (s.k. A-land) från skogsbruket utan att bryta mot markkriterier i det reviderade förnybartdirektivet. Skogsbruket i Sverige kan därmed i sin helhet inte betraktas som hållbart. Motionärerna anför även att de ser med stor oro på regeringens beredning av definitionen av gammal skog.

I kommittémotion 2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 5 anfördes att Sverige i genomförandet av EU:s reviderade förnybartdirektiv bör säkerställa ett hållbart skogsbruk och skydd av skogar med höga naturvärden. Motionärerna menar att risken är betydande att skogsbränslen från Sverige inte uppfyller markkriterierna i förnybartdirektivet. Motionärerna ser också med oro på regeringens beredning av den nationella definitionen av begreppet gammal skog. Det krävs enligt motionärerna omfattande förändringar av Sveriges skogspolitik för att Sverige ska kunna leva upp till hållbarhetskraven i förnybartdirektivet.

Propositionen

Mindre ändringar av kriterierna för agrobiomassa

Regeringen anför i propositionen att det har gjorts ändringar i förnybartdirektivet av markkriterierna för biodrivmedel och biobränslen som produceras av agrobiomassa. För att biobränslen och biodrivmedel som producerats från agrobiomassa ska anses som hållbara ska de inte få framställas av råvaror från mark som den 1 januari 2008 eller senare utgjordes av hedmark eller av gammal skog enligt definitionen i det land där skogen finns.

Skogsbiomassa ska uppfylla huvuddelen av de kriterier som hittills endast gällt för agrobiomassa

Den reglering som gäller agrobiomassa och som syftar till att skydda viss mark med hög biologisk mångfald, förhindra ändrad markanvändning på mark med stora kollager och förhindra dränering av torvmark ska även gälla skogsbiomassa. Det ska enligt förnybartdirektivet också införas ytterligare markkriterier för avverkning av skogsbiomassa.

Biodrivmedel och biobränslen som produceras av skogsbiomassa ska uppfylla huvuddelen av de kriterier som hittills endast gällt för agrobiomassa. Kriterierna som avser produktion från agrobiomassa syftar till att skydda mark med hög biologisk mångfald, förhindra ändrad markanvändning på mark med stora kollager och förhindra dränering av torvmark. Det innebär att skogsbiomassan inte får komma från områden som den 1 januari 2008 eller senare utgjordes av gammal skog enligt definitionen i det land där skogen finns, urskog, hedmark eller skog eller träd- och buskmark med konstaterad stor biologisk mångfald eller viss gräsmark med stor biologisk mångfald. Skogsbiomassan får inte heller komma från områden som den 1 januari 2008 utgjordes av våtmark med stora kollager men som inte längre utgör sådan mark

eller från mark som vid samma datum utgjorde torvmark, om odling och avverkning av råvaran medför dränering av tidigare odikad mark.

Kriterier som skogsbiomassa ska uppfylla för att bevara markens beskaffenhet och biologisk mångfald

För att biodrivmedel och biobränslen som produceras av skogsbiomassa ska kunna anses som hållbara krävs att det vid avverkning tas hänsyn till vikten av att bevara markens beskaffenhet och den biologiska mångfalden. Regleringen i förnybartdirektivet har utvecklats i dessa avseenden.

Regeringen anför att det i den svenska språkversionen av direktivet anges att avverkningssystemet ska minimera negativ påverkan på biologisk mångfald. Av den engelska och den franska språkversionen framgår dock att det är negativ påverkan på strukturer för biologisk mångfald som ska minimeras, jfr engelskans "biodiversity features" och franskans "les caractéristiques de la biodiversité". Som Svenska naturskyddsföreningen påpekar bör detta anses motsvara strukturer och egenskaper för biologisk mångfald. Det bör också framgå att det vid avverkningen ska tas hänsyn till vikten av att bevara markens beskaffenhet och den biologiska mångfalden i enlighet med principerna för hållbart skogsbruk. Med principer för hållbart skogsbruk avses principer som tagits fram inom ramen för internationella skogsprocesser, t.ex. ministerkonferensen om skydd av skogarna i Europa (skäl 102 i förnybartdirektivet). För att skogsbiomassan ska kunna anses som hållbar ska alltså avverkningen vara förenlig med krav på avverkningssystem som minimerar negativ påverkan på markens beskaffenhet, strukturer och egenskaper för biologisk mångfald och på livsmiljöer. Motsvarande krav bör enligt regeringen tas in i hållbarhetslagen.

För att skogsbiomassa ska kunna anses som hållbar krävs även att avverkningen bedrivs på ett sätt som undviker skörd av stubbar och rötter, avverkning på känsliga marker och försämring av urskog och gammal skog eller omvandling av sådan skog till skogsplantage.

Uttrycket gammal skog ska enligt förnybartdirektivet ha den betydelse det har i det land där skogen finns. Vad som menas med gammal skog kan alltså variera beroende på vilket land skogen finns i. Regeringen anför att Världsnaturfonden WWF och Bird Life Sverige har synpunkter på hur gammal skog bör definieras i Sverige. Eftersom hållbarhetslagen är tillämplig på biobränslen oavsett vilket land de kommer från, är det inte lämpligt att i hållbarhetslagen definiera vad som ska anses vara gammal skog i Sverige. Skogsstyrelsen har under 2024 haft ett uppdrag som bl.a. omfattat att lämna förslag på en sådan definition. Skogsstyrelsens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Remissinstansernas synpunkter kommer att beaktas i det arbetet.

Avverkningen ska vara förenlig med tröskelvärden för stora kal-avverkningar i det land där skogen finns och med lokalt och ekologiskt lämpliga bevarandetröskelvärden för den mängd död ved som ska lämnas kvar

vid uttag av död ved. Detta bör uttryckas som att avverkningsen ska vara förenlig med krav om begränsning av hyggens storlek och med krav om lokalt och ekologiskt lämpliga bevarandetröskelvärden för den mängd död ved som lämnas kvar vid uttag av död ved. De önskemål som flera av remissinstanserna har om att viss skog i Sverige bör pekas ut eller om att det ska tas fram ett beslutsstöd till marknadsaktörerna kan enligt regeringen inte tillgodoses inom ramen för hållbarhetslagen eller det nu aktuella lagstiftningsärendet.

A-land och B-land

Hållbarhetskriterierna som avser produktion från skogsbiomassa har sin grund i ett s.k. riskbaserat förfarande. Med det menas att i de fall biomassan kommer från länder med låg risk för att biomassan ska vara ohållbar, kan hållbarhetskriterierna uppfyllas på ett betydligt enklare sätt än om biomassan inte kommer från ett sådant land.

Om det finns både en nationell eller regional lagstiftning som är tillämplig inom avverkningsområdet och system för övervakning och kontroll av samma område, är det tillräckligt att detta system visar att skogsbiomassan inte kommer från ett sådant område som räknas upp ovan i detta avsnitt och att den som producerat biodrivmedlet eller biobränslet intygar att så är fallet. Det rör sig då om ett s.k. A-land.

Om det inte finns någon nationell eller regional lagstiftning för att kontrollera att skogsbiomassa inte kommer från ett skyddat område (ett s.k. B-land), krävs att den rapporteringsskyldige på något annat sätt genom sitt kontrollsystem visar att skogsbiomassan inte kommer från ett sådant område.

Regeringen framhåller i propositionen att den fråga som flera av remissinstanserna väcker om huruvida Sverige uppfyller kriterierna för att klassificeras som ett A-land inte kan besvaras inom ramen för det aktuella lagstiftningsärendet.

Kompletterande information

Skogsstyrelsen har haft i uppdrag av regeringen att ta fram underlag för hur Sverige kan uppfylla förnybartdirektivets hållbarhetskriterier och fortsätta klassas som ett A-land. I en rapport som lämnats över till regeringen lägger Skogsstyrelsen fram flera förslag på anpassningar för att säkerställa att biomassa som tas från skogen bedöms som hållbar för direktivets syften och att den kan spåras och kontrolleras genom hela kedjan (rapport 2024/09 – Underlag för kostnadseffektivt genomförande av förnybartdirektivet). Skogsstyrelsen har också i samverkan med Naturvårdsverket gett förslag på en nationell definition för gammal skog i skogsvårdslagen (1979:429). Förslag på kriterier för gammal skog och urskog har också tagits fram. Direktivets hållbarhetskriterier omfattar även områden som konstaterats ha hög biologisk mångfald. Det har dock inte ingått i regeringsuppdraget att utveckla kriterier för dessa. Här föreslås i rapporten att Skogsstyrelsen och Naturvårdsverket får ett nytt regeringsuppdrag att definiera vad som anses vara skog med hög

biologisk mångfald. Skogsstyrelsens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av tidigare avsnitt ställer sig utskottet bakom regeringens lagförslag som bl.a. syftar till att genomföra delar av det ändrade direktivet om förnybar energi.

När det gäller frågan om att säkerställa ett hållbart skogsbruk och skydd av skogar med höga naturvärden samt frågan om definitionen av gammal skog kan utskottet konstatera att Skogsstyrelsen i en rapport har tagit fram ett underlag för hur Sverige kan uppfylla förnybartdirektivets hållbarhetskriterier och fortsätta klassas som ett A-land. Skogsstyrelsen har också i samverkan med Naturvårdsverket föreslagit en nationell definition för gammal skog i skogsvårdslagen. Förslag på kriterier för gammal skog och urskog har också tagits fram. Skogsstyrelsens rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I avvaktan på resultaten av det arbete som pågår avstyrker utskottet motionerna 2024/25:3364 (V) yrkande 3 och 2024/25:3385 (MP) yrkande 5.

Reservationer

1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (C)

av Stina Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 1 och

avslår proposition 2024/25:131 punkterna 1–8.

Ställningstagande

Reduktionsplikten är ett av de mest effektiva verktygen för att minska utsläppen från transportsektorn och därmed nå Sveriges klimatmål. En kraftig sänkning av reduktionsplikten kan innebära att Sverige inte uppfyller sina åtaganden enligt Parisavtalet och EU:s lagstiftning.

Regeringen har under den här mandatperioden kraftigt sänkt reduktionsplikten, vilket innebär en kraftig sänkning av inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel. De fossila bränslena ökar alltså – helt medvetet. Jag ser med oro på dessa förslag eftersom de riskerar att försvaga Sveriges klimatambitioner och öka beroendet av fossila bränslen. Förslagen försämrar även möjligheterna för den svenska bioekonomin och landsbygdens utveckling. Samtidigt göder Sverige skurkstater som Ryssland. En mycket stor andel av de svenska drivmedlen har okänt ursprung, vilket vanligtvis betyder att spårbarheten medvetet har brutits. Kritik mot regeringens politik för transportsektorn har framförts av en rad oberoende experter, senast Klimatpolitiska rådet. Denna kritik måste leda till en ny reformerad reduktionsplikt som säkerställer efterlevnaden av klimatmålen. Den något uppjusterade reduktionsplikt som regeringen nu föreslår återställer inte den skada som skett. Förändringen räcker inte heller på långa vägar för att nå de svenska eller europeiska klimatmålen enligt alla expertbedömningar. Det är också tydligt i remissvaren i ärendet. En mycket stor del av svenska folket vill ha en klimatpolitik som når målen. Befolkningen förväntar sig att regeringen driver en sådan politik och då måste regeringen också göra det.

Jag yrkar därför avslag på regeringens proposition och uppmanar regeringen att återkomma med ett betydligt ambitiösare förslag som ser helheten i drivmedelssektorn och där klimatmålen nås.

2. Nya modeller för reduktionsplikten och reduktionspliktsavgiften, punkt 2 (S)

av Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S) och Björn Petersson (S).

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 motionerna

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 27,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 80 och

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 1 och avslår motion

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 54.

Ställningstagande

För att stärka den inhemska produktionen av förnybara biodrivmedel behöver kraven på biodrivmedelsinblandning vara förutsebara och stabila över tid. En stark inhemsk biodrivmedelsindustri skapar inte bara jobb och tillväxt, utan den minskar också vårt beroende av skurkstater, skyddar oss mot svängningar i oljepriset och stärker vår beredskap.

Den reduktionsplikt som regeringen nu har föreslagit bör ersättas med en ny modell för inblandning av biodrivmedel, kallad Sverigebränslet. Denna modell ger goda förutsättningar för att bygga upp en stark biodrivmedelsindustri på hemmaplan, vilket gör att vi kan kombinera sänkta utsläpp med jobb, tillväxt och stabilitet i drivmedelspriserna. Modellen skulle innebära en basinblandning på 19,3 procent för diesel och 10,0 procent för bensen. För att hålla priserna stabila ska en del av Sverigebränslet vara en s.k. tilläggsinblandning som kan variera över tid och utifrån prisbilden. Därmed kan vi öka eller minska tilläggsinblandningen beroende på omvärldsläget. Sverige bör även gå över från MK1-diesel (miljöklass 1) till den europeiska standarden MK3-diesel (miljöklass 3) för att möjliggöra en större inblandning av biobränsle. Det skulle leda till att drivmedel som säljs i Sverige i större utsträckning kan inhandlas på en europeisk marknad och vice versa, vilket kan ha en prisdämpande effekt.

Med vårt förslag beräknar vi att utsläppen sänks med 6,6 miljoner ton koldioxidequivallenter mer än med regeringens förslag. Det skulle innebära betydligt bättre förutsättningar att nå ESR-målet jämfört med regeringens förslag. För att säkerställa att omställningen genomförs på ett rättvist sätt behöver de som är i behov av bilen för att klara vardagen, exempelvis de som bor i glesbygd och på landsbygden där kollektivtrafiken inte alltid är ett

fungerande alternativ, få en träffsäker kompensation. Vi föreslog därför en tankrabatt i vår budgetmotion för 2025. Konkret innebär tankrabatten att den som äger en bil får en direkt utbetalning som inte riskerar att ätas upp av fluktuationer i världsmarknadspriset på olja eller för att bränslebolagen skär emellan. För en person som bor på landsbygden och äger en bil innebär det ett stöd om 1 000 kronor per bil för upp till två bilar.

Regeringen har tillsatt en styrmedelsutredning som till maj 2026 ska ta fram förslag på vilka styrmedel som krävs för att Sverige på ett effektivt sätt ska klara sina klimatåtaganden nationellt och i EU. Vi vill inte föregå den pågående utredningen utan kommer att ta ställning till eventuella justeringar i förslaget eller ytterligare åtgärder i samband med redovisningen av uppdraget.

3. Nya modeller för reduktionsplikten och reduktionspliktsavgiften, punkt 2 (C)

av Stina Larsson (C).

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

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 54 och
avslår motionerna

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 27,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 80 och

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 1.

Ställningstagande

Regeringen bör vidta åtgärder som gör att fler har råd att tanka svenskt grönt biobränsle, t.ex. sänka momsen för biobränsle, sänka avgifter och skatter kopplade till reduktionsplikten och öka den svenska produktionen av biodrivmedel. Regeringen bör överväga att sänka reduktionspliktsavgiften för de aktörer som inte uppnår den föreskrivna inblandningen till 3,20 kronor per kilogram koldioxid.

4. Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt utsläppshandelssystem, punkt 3 (V)

av Kajsa Fredholm (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

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1 och

avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 123 och 124,

2024/25:2635 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 2 och 4 samt

2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 1–4.

Ställningstagande

Jag välkomnar att regeringen genomför en höjning av den nuvarande nivån i reduktionsplikten men konstaterar att en höjning av reduktionsplikten från 6 till 10 procent fram till 2030 är otillräckligt för att nå EU:s ESR-krav och de nationella klimatmålen till samma år.

Reduktionsplikten är viktig för att utsläppen av växthusgaser ska minska i enlighet med våra nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030. En ökad nationell produktion av förnybara drivmedel stärker Sveriges självförsörjningsförmåga när det gäller drivmedel under en övergångsperiod innan elektrifieringen av transportsektorn är genomförd. Reduktionsplikten är en av flera nödvändiga åtgärder för att detta ska vara möjligt. Den begränsade höjning av nivån i reduktionsplikten som regeringen föreslår i propositionen är dock otillräcklig, och klimateffekten är osäker inte minst beroende på att publikt laddad el ingår i den nya reduktionsplikten samt att sänkt skatt på bensin och diesel motverkar elektrifieringen.

Jag är kritisk till det ensidiga fokuset på reduktionsplikten som det allenarådande styrmedlet för att uppnå en fossiloberoende transportsektor till 2030. Vi i Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit ett stort antal åtgärder och satsningar för att minska utsläppen genom att gynna hållbara trafikslag och öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. Dessa åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle minskar utsläppen på ett hållbart sätt och minskar behovet av bioråvaror för reduktionsplikten. Förutom problemet med ett ensidigt fokus på reduktionsplikten som redskap för att nå uppsatta klimatmål finns andra nackdelar med mycket höga nivåer i reduktionsplikten. Även biodrivmedel ger utsläpp av växthusgaser. Ju mer vi kan minska människors behov av bil för att klara vardagen, desto större vinst för klimatet och miljön.

Det är politikens ansvar att ge människor denna möjlighet. Även om biodrivmedel ska uppfylla hållbarhetskriterier så innebär användning av diverse bioråvaror för framställningen att markområden påverkas direkt eller indirekt. Det finns därför starka skäl att begränsa beroendet av en reduktionsplikt med mycket höga nivåer för inblandning och i stället vidta andra åtgärder för att minska behovet av fysiska transporter och stimulera övergången till hållbara person- och godstransporter för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Vi i Vänsterpartiet har av detta skäl under lång tid föreslagit åtgärder som exempelvis stora statliga satsningar på billigare och utbyggd kollektivtrafik, färdmedelsneutralt reseavdrag och elbilsbonus för personer med lägre inkomster.

Regeringen bör återkomma med ett förslag på handlingsplan som innehåller förslag på reduktionsnivåer för bensin och diesel med krav på successivt höjd inblandning av biodrivmedel fram till 2030 kombinerat med andra åtgärder som effektiviserar och minskar vägtrafiken i en rättvis klimatomställning i linje med antagna nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030.

5. Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt utsläppshandelssystem, punkt 3 (C)

av Stina Larsson (C).

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

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 2 och 4 samt avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 123 och 124,

2024/25:2635 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1 och

2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 1–4.

Ställningstagande

Reduktionsplikten bör reformeras på ett sätt som stärker efterlevnaden av klimatmålen, inklusive transportsektorns mål, samt stärker både Sveriges motståndskraft genom att minska beroendet av fossila drivmedel och landsbygdens möjligheter. En gradvis och förutsägbar ökning av reduktionsplikten bör genomföras för att ge marknaden möjlighet att ställa om. Reformen bör genomföras utan att klimatmålen urholkas. År 2030 bör reduktionsplikten bestå av två delar: dels en inblandning på 25 procent i den ordinarie bensinen och dieseln, dels ett krav på att sälja minst 25 procent höginblandade

biodrivmedel. På så sätt ökar inte heller priset alltför mycket på de ordinarie drivmedlen och inte heller på de rena alternativen för dem som vill göra ett miljösmart val i form av att tanka helt fossilfritt, såsom biogas, HVO eller etanol. Ett styrmedel bör införas i form av klimatbonuscheck som gör det billigare att välja fordon som är utsläppssnåla, både vid nybilsinköp och köp av begagnade fordon. Även kollektivtrafik kan ingå i stödformen. Detta gör det också billigare för hushållen att ersätta höga drivmedelskostnader på sikt samtidigt som klimatvinsterna är höga.

Finansieringen av reduktionsplikten bör ses över för att på så sätt säkerställa att priset vid pump inte ökar i takt med att andelen förnybart bränsle ökar. En långsiktigt hållbar lösning som påskyndar elektrifieringen bör innebära stöd till köp av utsläppssnåla fordon och investeringar i biodrivmedel snarare än en kortsiktig sänkning av reduktionsplikten. Det skulle sänka priserna, och tillsammans med bl.a. sänkningar av skatter och avgifter på förnybara drivmedel kan kostnadsreduktionen bli lika stor som när regeringen valde att sänka reduktionsplikten.

6. Utveckling av reduktionsplikten och ett nationellt utsläppshandelssystem, punkt 3 (MP)

av Emma Nohrén (MP).

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

2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 1–4 och avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 123 och 124,

2024/25:2635 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1 och

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 2 och 4.

Ställningstagande

Sverige ska klara såväl de nationella klimatmålen som de bindande klimatåtagandena gentemot EU, både på kort och på lång sikt. På lång sikt handlar omställningen av transportsektorn främst om elektrifiering och transporteffektivitet, men reduktionsplikten är en nödvändig övergångslösning. Det tar lång tid att ställa om fordonsflottan till eldrift och reduktionsplikten ger i närtid en kraftig och förutsägbar sänkning av klimatpåverkan från den befintliga fordonsflottan.

Flera tunga remissinstanser anser att reduktionsnivån på 10 procent som föreslås i propositionen inte är tillräcklig för att säkerställa att Sveriges ESR-åtagande nås. Ytterligare en lång rad remissinstanser framhåller i sina svar att nivån på 10 procent inte är tillräcklig för att nå Sveriges nationella klimatomål.

I regeringens förslag ingår att även inkludera el från publika laddstolpar i reduktionsplikten. Detta sänker redan för 2025, samt varje år framöver, successivt kravet på inblandning av förnybara drivmedel för att uppnå reduktionsplikten. Ett flertal remissinstanser pekar tydligt på att inkluderingen av el ökar behovet av att höja reduktionsplikten, för att inte inblandningen av förnybart i fossila drivmedel ska urholkas. Med den låga reduktionsplikt som regeringen nu föreslår kommer kravet på förnybara drivmedel framöver att bli avsevärt lägre än själva nivåerna på reduktionsplikten. Reduktionsplikten behöver höjas gradvis för att säkerställa att inte andelen fossilt i svenska drivmedel ökar i takt med att en större andel av fordonsflottan elektrifieras.

Nivån för reduktionsplikt för bensin bör höjas till 10 procent den 1 juli 2025 och 12 procent den 1 januari 2026. För diesel bör nivån höjas till 25 procent den 1 juli 2025 och 30 procent den 1 januari 2026. Regeringen bör återkomma med sådana nya nivåer på reduktionsplikten för bensin och diesel resterande år fram till 2030 som bidrar till att Sveriges nationella klimatomål och klimatåtagande gentemot EU uppnås.

År 2027 ska Sverige implementera EU:s nya utsläppshandelssystem ETS 2, som bl.a. omfattar transportsektorn. Detta är välkommet men ger inte tillräcklig styrning för att Sverige ska klara vare sig EU:s bindande åtaganden eller de svenska klimatomålen. Därför krävs ytterligare styrmedel, och det brådskar. Klimatpolitiken för transportsektorn bör inte vila på reduktionsplikten i lika stor utsträckning som tidigare. Reduktionsplikten fyller dock även i fortsättningen en viktig funktion, framför allt på kort sikt. Vi i Miljöpartiet föreslår att man så tidigt som möjligt övergår till ett nationellt utsläppshandelssystem som fullt ut speglar EU-systemet och omfattar samma sektorer som berörs av ETS 2. Genom detta kompletteras EU:s regelverk med en aktiv nationell klimatpolitik som tillsammans utgör en effektiv och ändamålsenlig klimatpolitik. Utsläppshandelssystemen ger ett kostnads-effektivt och teknikneutralt styrmedel som garanterar måluppfyllnad när rätt mängd utsläppsätter ges ut på marknaden. Systemen genererar intäkter som kan användas för att stötta hushåll utan rimliga alternativ till fossila bränslen och göra alternativen till fossila drivmedel billigare.

Regeringen har tillsatt den s.k. Styrmedelsutredningen som ska titta på vilka styrmedel som kan utformas för att fasa ut fossila bränslen. För att möjliggöra ett så tidigt införande av ett nationellt utsläppshandelssystem som möjligt bör utredaren i ett tilläggsdirektiv få i uppdrag att särskilt utreda ett sådant system och lämna ett delbetänkande så snart som möjligt.

7. Leverans av fossilfri el som en del av reduktionsplikten, punkt 4 (S)

av Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S) och Björn Petersson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 2.

Ställningstagande

Den möjlighet att uppfylla reduktionsplikten med el från laddstolpar som föreslås i propositionen väntas motverka klimateffekten. Att inkludera el i reduktionsplikten kan bidra till en ökad elektrifiering på lång sikt, men på kort sikt bidrar inte elen med minskade koldioxidutsläpp. Tvärtom riskerar den att motverka utsläppsminskningar genom att andelen biodrivmedel som blandas in minskar. Det är därför viktigt att elkrediternas bidrag till reduktionsplikten begränsas. Propositionen utelämnar viktiga förtydliganden av den nya reduktionspliktens utformning. Av propositionen framgår inte hur krediter från publik laddning som redan delfinansierats genom Klimatklivet och andra offentliga stöd ska hanteras. Propositionen tydliggör inte heller hur elens bidrag till reduktionsplikten ska beräknas. Vi anser att regeringen måste återkomma med förtydligande svar när det gäller dessa oklarheter.

8. Reduktionsplikten för flygfotogen, punkt 5 (S)

av Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S) och Björn Petersson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

I linje med EU:s regelverk föreslår regeringen att den svenska reduktionsplikten för flygfotogen ska tas bort och ersättas med EU:s gemensamma

reduktionsplikt, som sedan införandet den 1 januari 2025 är minst 2 volymprocent hållbara flygbränslen. I närtid innebär detta en ambitionssänkning för Sverige eftersom reduktionspliktsnivån i princip sänks från 6 till 2 procent. Det är därför nödvändigt att regeringen skyndsamt återkommer med förslag på åtgärder som i närtid som motverkar utsläppsökningen till följd av den slopade reduktionsplikten för flygfotogen.

9. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (V)

av Kajsa Fredholm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2 och avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 122,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 28,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 53 och

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Sverige bör sträva efter att i allt högre utsträckning stärka den nationella förmågan till självförsörjning av drivmedel. Det är inte hållbart att Sverige grundar sin klimatpolitik på en hög andel biodrivmedel som förutsätter produktion av råvaror i andra länder, vilket motverkar en stark krisberedskap. Vi i Vänsterpartiet har föreslagit att Klimatklivet utökas kraftigt genom en årlig satsning på 7 miljarder kronor för att bl.a. stärka elektrifieringen och nationell produktion av nya bränslen, såsom grön vätgas, elektrobränslen och andra hållbara drivmedel. Satsningen skulle även ge utrymme för en ökad produktion av biogas för både transport- och industrisektorn.

Regeringen bör återkomma med förslag på en handlingsplan för hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel, grön vätgas och fossilfria elektrobränslen. En sådan handlingsplan bör vara grunden för lämpliga reduktionsnivåer i reduktionsplikten.

10. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (C)

av Stina Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 53 och

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 3 och
avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 122,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 28 och

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Reduktionsplikten bör kombineras med en ökad svensk drivmedelsproduktion. Investeringsstöd och forskningssatsningar behövs för att främja inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel. Bioekonomiutredningens förslag behöver genomföras omgående, och beredskapslager för förnybara drivmedel behöver inrättas och produktionen säkerställas. Det är viktigt för att minska både utsläpp och sårbarhet.

Utbudet av svenskt biodrivmedel bör öka genom att man skapar en omfattande strategisk reserv av biobränsle, motsvarande hälften av dagens dieselkonsumtion, som är producerad av svensk råvara. Staten bör i nästa steg upphandla och ställa krav på att den säljs billigt vid pump.

I det säkerhetspolitiska läge vi nu befinner oss i kan vi inte fortsätta med ett tungt beroende av oljeleveranser utifrån. Med mer inhemsk produktion kommer också priserna att sjunka. Energimyndigheten bedömer att förnybara drivmedel kan produceras för så lite som 10–15 kronor per liter. En stabil efterfrågan är dock avgörande för investeringarna, och det kan staten bidra med både genom en trygg reduktionsplikt och genom statliga upphandlingar av stora volymer drivmedel. Vi är många som vill tanka svenskt.

Sverige har en stark potential att producera hållbara biodrivmedel från skogsråvara, restprodukter från jordbruket och annan biomassa. Den sänkta reduktionsplikten har redan underminerat investeringar i den svenska biodrivmedelsproduktionen och försvårat för de företag på landsbygden som är beroende av bioekonomins tillväxt. I stället för att slå undan benen på den inhemska produktionen bör regeringen stödja utvecklingen av inhemska biodrivmedel och gynna svenska lantbrukare och skogsägare. Svaga klimatinsatser i transportsektorn slår också indirekt mot de gröna näringarna eftersom det leder till att en större del av ansvaret för minskade utsläpp läggs

på jord- och skogsbruket. När utsläppen från transporter ökar måste utsläppen från jordbruket minska ännu mer – detta i ett läge där den svenska livsmedelsproduktionen i stället behöver öka.

11. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (MP)

av Emma Nohrén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 122 och

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 28 och

avslår motionerna

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 53,

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2 och

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Tillgången till hållbara biodrivmedel bör öka så att försäljningen av fossila drivmedel kan upphöra. Om tillgången till hållbart producerade rena biodrivmedel, såsom HVO 100 och förnybara drop-in-bränslen stöds, bidrar det dels till företagens hållbarhetsarbete och konkurrenskraft, dels till utvecklingen av inhemska produktionskedjor som bl.a. skapar nya jobb och stärker Sveriges krisberedskap.

12. Övriga bränslefrågor, punkt 7 (C)

av Stina Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 89 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 48 och 61 samt

avslår motionerna

2024/25:1164 av Cecilia Engström (KD) och

2024/25:1398 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9.

Ställningstagande

Att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i personbilar, tunga transporter, flyg, sjöfart och arbetsmaskiner är oerhört angeläget och är det snabbaste sättet att minska det europeiska beroendet av rysk energi och minska utsläppen. En ökad användning av förnybara drivmedel behövs för att klara klimatomställningen och för vår säkerhet. Bioekonomiutredningens förslag om att införa en biopremie som utjämnar prisskillnaderna mellan fossil diesel och förnybara alternativ bör därför genomföras.

Det sker för närvarande en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Utvecklingen skapar stora möjligheter för mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten. Grön teknik är en framgångsfaktor. Jag anser att det är viktigt att nationella standarder finns på plats för fossilfria drivmedel och att hinder undanröjs, exempelvis när det gäller denaturering. Att sträva efter utsläppsfria fordon är ett värdefullt mål, men vi kommer även att behöva biodrivmedel som framställs på ett hållbart sätt för att minska utsläppen från transportsektorn i EU, på grund av bilars normala livslängd. Jag ser även ett behov av klimatdeklarationer för fordon. Deklarationerna bör utgå från verklig drivmedelsförbrukning baserad på de data som genereras genom EU-kommissionens förordning (EU) 2021/392.

13. Kriterier för skogsbiomassa, punkt 8 (V, MP)

av Emma Nohrén (MP) och Kajsa Fredholm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 3 och

2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi ser positivt på de reviderade reglerna i EU:s förnybartdirektiv som syftar till att säkerställa ett hållbart uttag av skogsbiomassa för biodrivmedel och biobränslen. Vi har i huvudsak inte heller några invändningar mot propositionens förslag om ändringar i lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen.

Vi anser dock att Sverige med nuvarande skogspolitik inte lever upp till kriterierna i förnybartdirektivet för att klassas som ett land med låg risk för att

biomassan ska vara ohållbar (s.k. A-land). Risken är betydande att skogsbränslen från Sverige inte uppfyller markkriterierna i direktivet. Sverige saknar såväl lagstiftning som ett system för övervakning och kontroll som förhindrar att biobränsle kan levereras från skogar med höga naturvärden. Skogsbruket i Sverige kan därmed i sin helhet inte betraktas som hållbart.

Vi ser också med oro på regeringens beredning av den nationella definitionen av begreppet gammal skog. Regeringen har i ett uppdrag till Skogsstyrelsen om genomförandet av förnybartdirektivet angett att utgångspunkten ska vara skog med en uppskattad beståndsålder över 180 år och avsaknad av betydande mänsklig påverkan. Med en sådan definition skulle Sverige inte leva upp till riksdagens beslut, och inte heller EU:s krav, om att skogar med höga naturvärden inte ska avverkas.

Sverige bör i samband med genomförandet av EU:s reviderade förnybartdirektiv säkerställa ett hållbart skogsbruk och skydd av skogar med höga naturvärden. Samtidigt bör efterlevnaden av naturrestaurerings-förordningen och andra relevanta förordningar och strategier för biologisk mångfald och kolinlagring beaktas i genomförandet i syfte att säkerställa skydd av skogar med höga naturvärden.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2024/25:131 Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:1200) om elcertifikat.
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Följdmotionerna

2024/25:3364 av Kajsa Fredholm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan inkluderande förslag på reduktionsnivåer för bensin och diesel med krav på successivt höjd inblandning av biodrivmedel fram till 2030 kombinerat med andra åtgärder som effektiviserar och minskar vägtrafiken i en rättvis klimatomställning i linje med antagna nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel, grön vätgas och fossilfria elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i genomförandet av det uppdaterade förnybartdirektivet (RED III) bör

säkerställa skydd av skogar med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3368 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta den föreslagna reduktionsplikten med en ny modell för inblandning av biodrivmedel, enligt motionens förslag om ”Sverigebränslet”, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med uppgifter om hur elens bidrag till reduktionsplikten ska beräknas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag på åtgärder som motverkar utsläppsökningen i närtid till följd av den slopade reduktionsplikten för flygfotogen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3372 av Rickard Nordin m.fl. (C):

1. Riksdagen avslår propositionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reformera reduktionsplikten på ett sätt som stärker efterlevnaden av klimatmålen, inklusive transportsektorns mål, samt stärker både Sveriges motståndskraft genom att minska beroendet av fossila drivmedel och landsbygdens möjligheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kombinera reduktionsplikten med en ökad svensk drivmedelsproduktion och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över finansieringen av reduktionsplikten för att på så sätt säkerställa att priset vid pump inte ökar i takt med att andelen förnybart ökar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3385 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivån för reduktionsplikt för bensin bör höjas till 10 procent den 1 juli 2025 och 12 procent den 1 januari 2026 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivån för reduktionsplikt för diesel bör höjas till 25 procent den 1 juli 2025 och 30 procent den 1 januari 2026 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma om nya nivåer på reduktionsplikten för bensin och diesel resterande år fram till 2030 som bidrar till att

- Sveriges nationella klimatmål och klimatåtagande gentemot EU uppnås, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ett tilläggsdirektiv till den pågående Styrmedelsutredningen om att i närtid återkomma med ett delbetänkande med förslag om att införa ett nationellt utsläppshandelssystem och tillkännager detta för regeringen.
 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i genomförandet av EU:s reviderade förnybartdirektiv ska säkerställa ett hållbart skogsbruk och skydd av skogar med höga naturvärden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:1164 av Cecilia Engström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur man kan göra rena och höginblandade drivmedel lika ekonomiskt fördelaktiga att använda oavsett slag av drivmedel som jordbrukaren väljer att använda och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1398 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av lagstiftningen som missgynnar syntetiska alternativa bränslen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

122. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgången till hållbara biodrivmedel så att försäljningen av fossila drivmedel kan upphöra, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
123. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra reduktionsplikten på en nivå som säkrar både minskade klimatutsläpp och investeringar i hållbara biodrivmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
124. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i samband med att reduktionsplikten återinförs tillsätta en utredning om reduktionspliktens fortsatta utveckling med avseende på nivå, breddning och samspel med eller eventuell omvandling till ett nationellt handelssystem och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2635 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja och utveckla reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C):

89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det är viktigt att nationella standarder finns på plats för fossilfria drivmedel och att hinder, exempelvis avseende denaturering, undanröjs och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgången till hållbara biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en ny modell för inblandning av biodrivmedel enligt "Sverigebränslet" och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en ny modell för inblandning av biodrivmedel enligt "Sverigebränslet" och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C):

48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en klimatdeklaration för fordon bör utgå från verklig förbrukning baserad på de data som genereras genom EU-kommissionens förordning (EU) 2021/392 och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka utbudet av svenskt biodrivmedel genom att skapa en omfattande strategisk reserv av biobränsle som är producerad av svensk råvara, motsvarande hälften av dagens dieselkonsumtion, och staten bör i nästa steg upphandla och ställa krav på att den säljs billigt vid pump, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att sänka reduktionspliktsavgiften för de aktörer som inte uppnår den föreskrivna inblandningen till 3,20 kr/kg CO₂, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra bioekonomiutredningens förslag om att införa en biopremie

som utjämnar prisskillnaderna mellan fossil diesel och förnybara alternativ, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om att den som äger eller förvaltar ett datacenter ska offentliggöra uppgifter om datacentrets energiprestanda.

Ord och uttryck

2 § I denna lag avses med *datacenter* en byggnad eller en grupp av byggnader som används för att inrymma, ansluta och driva datorsystem, servrar och kringutrustning för datalagring, databehandling, datadistribution och relaterad verksamhet.

Krav på att offentliggöra information om energiprestanda

3 § Den som äger eller förvaltar ett datacenter med ett installerat it-effektbehov på minst 500 kilowatt ska årligen offentliggöra uppgifter om datacentrets energiprestanda genom att rapportera uppgifterna till den databas som avses i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955, i den ursprungliga lydelsen.

Rapporteringskyldigheten gäller inte för uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Bestämmelser om rapportering finns i kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1364 av den 14 mars 2024 om den första delen av inrättandet av ett gemensamt unionssystem för bedömning av datacenter.

4 § Skyldigheten att rapportera enligt 3 § gäller inte för datacenter

1. som används för säkerhetskänslig verksamhet,
2. som används för försvars- eller krisberedskapsändamål, eller
3. där tjänster tillhandahålls uteslutande för säkerhetskänslig verksamhet eller försvars- eller krisberedskapsändamål.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955, i den ursprungliga lydelsen.

Tillsyn

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) har tillsyn över att denna lag och kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1364 följs.

Tillsynen omfattar inte sådana datacenter som avses i 4 §.

6 § Tillsynsmyndigheten har i den utsträckning som behövs för tillsynen rätt att

1. på begäran få upplysningar och ta del av handlingar från den som äger eller förvaltar ett datacenter, och
2. få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen inom data-centret, dock inte bostäder.

7 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att denna lag och kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1364 ska följas. Ett föreläggande får förenas med vite.

Överklagande

8 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Häriigenom föreskrivs att 6 a kap. 2 c § och 7 kap. 3 c och 4 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 a kap.

2 c §¹

För biogas eller biogasol som förbrukas som bränsle för uppvärmning medges befrielse från energiskatt med 100 procent och från koldioxidskatt med 100 procent.

Första stycket gäller endast om bränslet vid skattskyldighetens inträde omfattas av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för *biodrivmedel och biobränslen*.

Om bränslet förbrukas i en sådan anläggning som avses i 1 kap. 3 a § lagen om hållbarhetskriterier för *biodrivmedel och biobränslen*, gäller första stycket dessutom endast om förbrukaren vid förbrukningstillfället innehar ett hållbarhetsbesked som omfattar bränslet enligt 3 kap. samma lag.

Första stycket gäller endast om bränslet vid skattskyldighetens inträde omfattas av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för *vissa bränslen*.

Om bränslet förbrukas i en sådan anläggning som avses i 1 kap. 3 § *andra stycket* 2 lagen om hållbarhetskriterier för *vissa bränslen*, gäller första stycket dessutom endast om förbrukaren vid förbrukningstillfället innehar ett hållbarhetsbesked som omfattar bränslet enligt 3 kap. samma lag.

7 kap.

3 c §²

Avdrag enligt 3 a och 3 b §§ medges endast om

1. motorbränslet eller beståndsdelen omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för *biodrivmedel och biobränslen* och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

2. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd, och

3. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare.

1. motorbränslet eller beståndsdelen omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för *vissa bränslen* och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

4 §³

En skattskyldig får göra avdrag för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på biogas och biogasol som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle.

¹ Senaste lydelse 2021:669.

² Senaste lydelse 2021:669.

³ Senaste lydelse 2021:669.

Första stycket gäller endast om

- | | |
|---|---|
| 1. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd, | |
| 2. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare, och | |
| 3. biogasen eller biogasolen | 3. biogasen eller biogasolen |
| omfattas av ett hållbarhetsbesked | omfattas av ett hållbarhetsbesked |
| enligt 3 kap. lagen (2010:598) om | enligt 3 kap. lagen (2010:598) om |
| hållbarhetskriterier för <i>biodriv-</i> | hållbarhetskriterier för <i>vissa</i> |
| <i>medel och biobränslen</i> och av ett | <i>bränslen</i> och av ett anläggnings- |
| anläggningsbesked enligt 3 a kap. | besked enligt 3 a kap. samma lag. |
| samma lag. | |

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen²

dels att 2 kap. ska upphöra att gälla,

dels att rubriken till lagen samt 1 kap. 1, 2, 3 och 3 a §§, 3 kap. 1–1 b, 1 d och 1 e §§ och 3 a kap. 2 a § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 2 kap., tre nya paragrafer, 1 kap. 2 b §, 3 kap. 1 f § och 4 kap. 4 §, och närmast före 1 kap. 1, 2, 2 b och 3 §§ och 3 kap. 1, 1 a, 1 d och 1 e §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen

Lag om hållbarhetskriterier för vissa bränslen

1 kap.

Lagens innehåll

1 §³

Lagen innehåller bestämmelser om kriterier som *biodrivmedel* och *biobränslen* ska uppfylla för att anses vara hållbara (hållbarhetskriterier) och om hållbarhetsbesked som ska visa detta. Lagen innehåller även bestämmelser om anläggningsbesked.

Lagen innehåller bestämmelser om kriterier som *förnybara bränslen* och *återvunna kolbränslen* ska uppfylla för att anses vara hållbara (hållbarhetskriterier) och om hållbarhetsbesked som ska visa detta. Lagen innehåller även bestämmelser om anläggningsbesked.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

² Senaste lydelse av

lagens rubrik 2021:668

2 kap. 1 § 2021:668

2 kap. 1 a § 2021:668

2 kap. 1 b § 2021:668

2 kap. 2 § 2021:668

2 kap. 3 § 2021:668

2 kap. 4 § 2021:668

2 kap. 5 § 2021:668

2 kap. 6 § 2021:668

2 kap. 7 § 2021:668

2 kap. 8 § 2021:668.

³ Senaste lydelse 2021:668.

Ord och uttryck2 §⁴

I denna lag betyder

agrobiomassa: biomassa som produceras inom jordbruket,

avfall: varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med, dock inte ett ämne som avsiktligt har manipulerats eller kontaminerats för att anses som avfall,

biobränslen: fasta, gasformiga eller flytande bränslen som framställs av biomassa och som används för andra energiändamål än motordrift,

biodrivmedel: flytande eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för motordrift,

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

biodrivmedel: flytande eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för motordrift,

förnybara bränslen: biodrivmedel, biobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung,

förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung: flytande och gasformiga bränslen vars energiinnehåll hämtas från andra förnybara energikällor än biomassa,

livsmedels- eller fodergrödor: stärkelserika grödor, sockergrödor eller oljegrödor som produceras på jordbruksmark som huvudgrödor, dock inte

1. restprodukter och avfall,
2. material som innehåller både cellulosa och lignin, eller
3. mellangrödor som inte kräver att ytterligare mark tas i anspråk,

avfall: ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med, dock inte ett ämne som avsiktligt har manipulerats eller kontaminerats för att anses som avfall,

⁴ Senaste lydelse 2021:668.

restprodukt: ett ämne som inte är den eller de slutprodukter som en produktionsprocess direkt ska producera eller är huvudsyftet med processen och där produktionsprocessen inte avsiktligt ändrats för att producera ämnet,

produktionskedja: den produktionsprocess som pågår fram till och med användningen av biodrivmedlet eller biobränslet och börjar med

– odling av biomassa, inbegripet framställning av gödsel för odlingen, eller

– omhändertagandet av avfall eller restprodukter som biodrivmedlet eller biobränslet framställs av, om inte restprodukterna har uppkommit direkt i en jordbruks-, vattenbruks-, fiske- eller skogsbruksverksamhet, och

produktionskedja: den produktionsprocess som pågår fram till och med användningen av bränslet och som för

1. biodrivmedel eller biobränslen börjar med

– omhändertagandet av avfall eller andra restprodukter än sådana som kommer från jordbruk, vattenbruk, fiske eller skogsbruk, och

2. förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen börjar med produktionen av el och andra insatsvaror,

restprodukt: ett ämne som inte är den eller de slutprodukter som en produktionsprocess direkt ska producera eller är huvudsyftet med processen och där produktionsprocessen inte avsiktligt ändrats för att producera ämnet,

restprodukter från jordbruk, vattenbruk, fiske respektive skogsbruk: restprodukter som har uppkommit direkt i jordbruk, vattenbruk, fiske respektive skogsbruk och inte i relaterad industri eller bearbetning,

skogsbiomassa: biomassa som produceras inom skogsbruket.

skogsbiomassa: biomassa som produceras inom skogsbruket,

skogsförnygring: att ett skogsbestånd återställs på naturlig eller konstgjord väg efter att det tidigare beståndet har avlägsnats genom avverkning eller av naturliga orsaker,

ursprungsområde: ett geografiskt avgränsat område där bränsleråvaran för skogs-

biomassan tas, för vilket det finns tillförlitlig och oberoende information och där förhållandena är tillräckligt homogena för att riskerna i fråga om skogsbiomassans hållbarhet och lagenlighet ska kunna bedömas,

återvunna kolbränslen: flytande och gasformiga bränslen som produceras från

1. flytande eller fast avfall av icke-förnybart ursprung som inte lämpar sig för materialåtervinning,

2. gaser från hantering av avfall av icke-biologiskt ursprung, eller

3. avgaser av icke-förnybart ursprung som framställs som en oundviklig och oavsiktlig följd av produktionsprocessen i en industri-anläggning.

Fastställande av andelen förnybar el vid produktion av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung

2 b §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fastställande av andelen förnybar el vid produktion av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.

Krav på att hållbarhetskriterier ska vara uppfyllda

3 §⁵

För att biodrivmedel och biobränslen ska anses som hållbara ska hållbarhetskriterierna i 2 kap. 1–7 §§ vara uppfyllda. Om sådana drivmedel eller bränslen framställts av avfall eller restprodukter, gäller bara kriteriet i 2 kap. 1 § utom i fall som anges i andra stycket.

För att förnybara bränslen och återvunna kolbränslen ska anses som hållbara ska de hållbarhetskriterier i 2 kap. som gäller för bränslet vara uppfyllda.

⁵ Senaste lydelse 2021:668.

Om biodrivmedel eller biobränslen framställts av

– restprodukter som uppkommit direkt i en vattenbruks-, fiske- eller skogsbruksverksamhet gäller kriterierna i 2 kap. 1–7 §§,

– restprodukter som uppkommit direkt i en jordbruksverksamhet gäller kriterierna i 2 kap. 1–8 §§, och

– avfall som uppkommit direkt i en jordbruksverksamhet gäller kriterierna i 2 kap. 1 och 8 §§.

I fråga om fasta biobränslen och gasformiga biobränslen gäller första stycket endast

1. fasta biobränslen som används för produktion av el, värme eller kyla i anläggningar med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 7,5 megawatt,

2. gasformiga biobränslen som används för produktion av el, värme eller kyla i anläggningar med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 2 megawatt,

3. gasformiga biobränslen som produceras i anläggningar med ett genomsnittligt biometanflöde på minst 200 kubikmeter per timme, och

4. fasta eller gasformiga biobränslen som någon är rapporteringsskyldig för enligt 3 kap. 1 § första stycket 8.

Fast kommunalt avfall från biomassa som används för produktion av el, värme och kyla ska anses som hållbart även om hållbarhetskriterierna i 2 kap. inte är uppfyllda.

3 a §⁶

I fråga om fasta eller gasformiga biobränslen gäller 3 § första och andra styckena endast bränslen som används för produktion av el, värme, kyla eller bränslen i anläggningar med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 20 megawatt för fasta biobränslen och på minst 2 megawatt för gasformiga biobränslen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om vad som avses med anläggningar och sammanlagd installerad tillförd effekt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om vad som avses med anläggningar, sammanlagd installerad tillförd effekt och genomsnittligt biometanflöde.

⁶ Senaste lydelse 2021:668.

2 kap. Hållbarhetskriterier

Minskade utsläpp av växthusgaser

1 § För att förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen ska anses som hållbara ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett med minst 70 procent.

2 § För att fasta biobränslen ska anses som hållbara vid produktion av el, värme eller kyla ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett

1. med minst 70 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023 och anläggningen har en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 10 megawatt, och

2. med minst 80 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift efter den 20 november 2023.

3 § För att gasformiga biobränslen ska anses som hållbara vid produktion av el, värme eller kyla ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett

1. med minst 70 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023 och anläggningen inte omfattas av 2 a, och

2. med minst 80 procent, om anläggningen där biobränslet används

a) har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på mindre än 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år, eller

b) har tagits i drift efter den 20 november 2023.

4 § För att biodrivmedel och flytande biobränslen ska anses som hållbara ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett

1. med minst 50 procent, om biodrivmedlet eller det flytande biobränslet har producerats i en anläggning som har tagits i drift senast den 5 oktober 2015,

2. med minst 60 procent, om biodrivmedlet eller det flytande biobränslet har producerats i en anläggning som har tagits i drift den 6 oktober 2015–31 december 2020, och

3. med minst 65 procent, om biodrivmedlet eller det flytande biobränslet har producerats i en anläggning som har tagits i drift efter den 31 december 2020.

5 § En anläggning anses ha tagits i drift enligt 2–4 §§ så snart det vid anläggningen förekommer fysisk produktion av biodrivmedel, flytande biobränslen eller el, värme eller kyla från fasta eller gasformiga biobränslen.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om hur minskningen av utsläppen av växthusgaser för biodrivmedel och biobränslen ska beräknas.

Markkriterier

7 § Om biodrivmedel eller biobränslen har framställts av avfall eller restprodukter, gäller markkriterierna i 8–14 §§ i den utsträckning som anges i andra stycket.

För biodrivmedel eller biobränslen som har framställts av

- restprodukter från skogsbruk gäller kriterierna i 12 och 13 §§,
- restprodukter från vattenbruk eller fiske gäller kriterierna i 8–11 §§,
- restprodukter från jordbruk gäller kriterierna i 8–11 och 14 §§, och
- avfall från jordbruk gäller kriteriet i 14 §.

8 § För att biodrivmedel och biobränslen ska anses som hållbara får de inte ha producerats av agrobiomassa från mark som den 1 januari 2008 eller senare utgjordes av någon av följande typer av områden, oavsett om marken fortfarande är av detta slag eller inte:

1. urskog eller annan trädbevuxen mark med inhemska arter, där det inte finns några klart synliga tecken på mänsklig verksamhet och där de ekologiska processerna inte har störts i betydande utsträckning,

2. gammal skog enligt definitionen i det land där skogen finns,

3. skog eller annan trädbevuxen mark

- med stor biologisk mångfald,
- som är rik på arter och inte skadad,
- som av en myndighet har konstaterats ha stor biologisk mångfald, och
- där råvaruuttaget inte har varit oskadligt ur naturskyddssynpunkt,

4. gräsmark med en area på minst ett hektar,

- med stor biologisk mångfald,
- som i avsaknad av mänsklig verksamhet förblir gräsmark, och
- som bibehåller den naturliga artsammansättningen och sina ekologiska

särdrag och processer,

5. gräsmark med en area på minst ett hektar,

- med stor biologisk mångfald,
- som är rik på arter och inte skadad,
- som av en myndighet har konstaterats ha stor biologisk mångfald,
- som i avsaknad av mänsklig verksamhet skulle upphöra att vara gräs-

mark, och

– där råvaruuttaget inte är nödvändigt för att bevara markens status som gräsmark med stor biologisk mångfald, eller

6. hedmark.

9 § För att biodrivmedel och biobränslen ska anses som hållbara får de inte ha producerats av agrobiomassa från mark inom områden som den 1 januari 2008 eller senare har utsetts till någon av följande typer av områden, oavsett om marken fortfarande är av detta slag eller inte:

1. områden som i lag eller genom beslut av en myndighet har utsetts för naturskydd, eller

2. områden som har utsetts till skyddsområden för att skydda sällsynta, hotade eller utrotningshotade ekosystem eller arter, som är erkända i

internationella avtal eller som ingår i förteckningar som har utarbetats av mellanstatliga organisationer eller av Internationella naturskyddsunionen.

Första stycket gäller endast om produktion av agrobiomassa till biodrivmedel och biobränslen påverkar de syften som gäller för området.

10 § För att biodrivmedel och biobränslen ska anses som hållbara får de inte ha producerats av agrobiomassa från mark som den 1 januari 2008 utgjordes av någon av följande naturtyper, men som inte längre gör det när råvarorna skördas:

1. våtmark, med vilket avses mark som under hela året eller en betydande del av året är täckt eller mättad av vatten, eller

2. mark inom ett sammanhängande område med en area på minst ett hektar med träd som är högre än fem meter och med en kronslutenhet som täcker mer än 10 procent av ytan, eller med befintliga träd som kan uppnå dessa värden.

Första stycket 2 gäller dock inte om kronslutenheten täcker 10–30 procent av ytan och ändrad markanvändning inom området medför att kraven i 4 § uppfylls.

11 § För att biodrivmedel och biobränslen ska anses som hållbara får de inte ha producerats av agrobiomassa från mark som den 1 januari 2008 var torvmark, om odling och skörd av råvaran medför dränering av tidigare odikad mark.

12 § För att biodrivmedel och biobränslen som har producerats av skogsbiomassa ska anses som hållbara ska det visas att det finns både en nationell eller regional lagstiftning som är tillämplig inom avverkningsområdet och ett system för övervakning och kontroll av samma område som säkerställer att

1. avverkningsverksamheten sker på ett lagenligt sätt,
2. skogsföryngring sker på avverkade arealer,
3. arealer som utsetts för naturskydd skyddas i syfte att bevara den biologiska mångfalden och förhindra förstörelse av livsmiljöer,
4. det vid avverkningen tas hänsyn till vikten av att bevara markens beskaffenhet och den biologiska mångfalden i enlighet med principerna för hållbart skogsbruk, i syfte att förhindra negativ påverkan, på ett sätt som undviker
 - skörd av stubbar och rötter,
 - försämring av urskog och gammal skog enligt definitionen i det land där skogen finns eller omvandling av sådan skog till skogsplantage, och
 - avverkning på känsliga marker,
5. avverkningen är förenlig med krav på
 - begränsning av hyggens storlek,
 - lokalt och ekologiskt lämpliga bevarandetröskelvärden för den mängd död ved som lämnas kvar vid uttag av död ved, och
 - avverkningssystem som minimerar negativ påverkan på markens beskaffenhet, på strukturer och egenskaper för biologisk mångfald och på livsmiljöer,
6. avverkningen upprätthåller eller förbättrar skogens produktionskapacitet på lång sikt, och

7. skogsbiomassan inte kommer från ett sådant område som avses i 8 §, 10 § första stycket 1 eller 11 §.

Även om villkoren i första stycket inte är uppfyllda, ska biodrivmedel och biobränslen som har producerats av skogsbiomassa anses som hållbara om

1. det visas att det finns ett förvaltningssystem för ursprungsområdet som säkerställer att villkor som motsvarar dem som anges i första stycket 1–6 är uppfyllda, och

2. skogsbiomassan inte kommer från ett sådant område som avses i 8 §, 10 § första stycket 1 eller 11 §.

13 § För att biodrivmedel och biobränslen som har producerats av skogsbiomassa ska anses som hållbara ska det visas att det land eller den regionala organisation för ekonomisk integration där skogsbiomassan har sitt ursprung är part i Parisavtalet och

1. har lagt fram ett sådant nationellt fastställt bidrag (NDC) för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) som omfattar utsläpp från och upptag inom jordbruk, skogsbruk och markanvändning och som säkerställer att förändringar i kollager i samband med skörd eller avverkning av biomassa tillgodoräknas landets åtagande att minska eller begränsa utsläppen av växthusgaser i enlighet med det nationellt fastställda bidraget, eller

2. har en nationell eller regional lagstiftning som är tillämplig på utvinning och som syftar till att bevara och stärka kollager och kolsänkor, i enlighet med artikel 5 i Parisavtalet, och visar att rapporterade utsläpp från sektorn för markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk inte överstiger upptaget.

Även om villkoren i första stycket inte är uppfyllda, ska biodrivmedel och biobränslen som har producerats av skogsbiomassa anses som hållbara om det visas att det finns ett förvaltningssystem för ursprungsområdet som säkerställer att kollager och kolsänkor i skogen bibehålls eller förbättras på lång sikt.

14 § För att biodrivmedel och biobränslen som har producerats av avfall eller restprodukter från jordbruk ska anses som hållbara ska det visas att det finns övervaknings- eller förvaltningsplaner för att hantera påverkan på jordbeskaffenheten och markens kollager.

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. kriterier och geografisk räckvidd i fråga om de områden som anges i 8–11 §§, och

2. hur det ska visas att villkoren i 12–14 §§ är uppfyllda.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***3 kap.*****Rapporteringsskyldighet*****1 §⁷**

Rapporteringsskyldig är den som

1. enligt 5 eller 6 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi är skattskyldig för bränsle som helt eller delvis utgörs av biodrivmedel,

2. i yrkesmässig verksamhet använder ett flytande biobränsle,

3. i yrkesmässig verksamhet använder ett fast biobränsle för produktion av el, värme, kyla *eller bränslen* i en anläggning med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 20 megawatt,

4. i yrkesmässig verksamhet använder ett gasformigt biobränsle för produktion av el, värme, kyla *eller bränslen* i en anläggning med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 2 megawatt, *eller*

5. inte omfattas av 1–4 men ansöker om hållbarhetsbesked av något annat skäl.

1. enligt 5 eller 6 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi är skattskyldig för bränsle som helt eller delvis utgörs av biodrivmedel *eller av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som används för motordrift,*

3. i yrkesmässig verksamhet använder ett fast biobränsle för produktion av el, värme *eller* kyla i en anläggning med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 7,5 megawatt,

4. i yrkesmässig verksamhet använder ett gasformigt biobränsle för produktion av el, värme *eller* kyla i en anläggning med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 2 megawatt,

5. i yrkesmässig verksamhet producerar gasformiga biodrivmedel *eller gasformiga biobränslen i en anläggning med ett genomsnittligt biometanflöde på minst 200 kubikmeter per timme,*

6. i yrkesmässig verksamhet levererar ett gasformigt förnybart bränsle av icke-biologiskt ursprung till en slutkund som använder bränslet i en bränslecell i ett fordon, fartyg eller luftfartyg,

7. i yrkesmässig verksamhet använder ett förnybart bränsle av icke-biologiskt ursprung för andra ändamål än de som anges i 1 och 6, *eller*

8. inte omfattas av 1–7 men ansöker om hållbarhetsbesked av något annat skäl.

⁷ Senaste lydelse 2022:170.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från rapporteringsskyldigheten enligt första stycket.

Kontrollsystem och hållbarhetsbesked

1 a §⁸

Den som är rapporteringsskyldig ska genom ett kontrollsystem säkerställa att de *biodrivmedel och biobränslen som ska rapporteras är att anse* som hållbara.

Den som är rapporteringsskyldig ska genom ett kontrollsystem säkerställa att de *förnybara bränslen och återvunna kolbränslen som omfattas av rapporteringsskyldigheten anses* som hållbara.

Den rapporteringsskyldige ska genom överenskommelser, direkt eller indirekt, med samtliga aktörer i hela produktionskedjan och genom stickprov hos dessa aktörer säkerställa att kravet i första stycket uppfylls.

En rapporteringsskyldigs kontrollsystem ska granskas av en oberoende granskare. *Granskaren ska kontrollera att kontrollsystemet är korrekt, tillförlitligt och skyddat mot bedrägerier. Granskningen ska också innehålla en utvärdering av den metod för stickprov som ska ingå i kontrollsystemet och stickprovets frekvens. Dessutom ska granskningen innehålla en utvärdering av de uppgifter som den rapporteringsskyldige har lämnat om sitt kontrollsystem.*

En rapporteringsskyldigs kontrollsystem ska granskas av en oberoende granskare. *Den oberoende granskaren ska i ett intyg lämna ett utlåtande om kontrollsystemet.*

Den oberoende granskaren ska i ett intyg avge ett utlåtande om kontrollsystemet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om kontrollsystem och granskning av sådana system.

1 b §⁹

Den som är rapporteringsskyldig ska till tillsynsmyndigheten ge in en beskrivning av sitt kontrollsystem tillsammans med den oberoende granskarens intyg.

Tillsynsmyndigheten ska i ett särskilt beslut fastställa om den rapporteringsskyldiges kontrollsystem uppfyller kraven enligt 1 a § (hållbarhetsbesked).

Ett hållbarhetsbesked gäller tills vidare men ska omprövas.

⁸ Senaste lydelse 2021:668.

⁹ Senaste lydelse 2021:668. Ändringen innebär bl.a. att fjärde stycket tas bort.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om beskrivning av kontrollsystem samt fastställande och omprövning av hållbarhetsbesked.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om styrkande av hållbarhet hos *biodrivmedel* och *biobränslen*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om *omprövning och styrkande* av hållbarhet hos *förnybara bränslen* och *återvunna kolbränslen*.

Återkallelse av hållbarhetsbesked

1 d §¹⁰

Ett hållbarhetsbesked ska återkallas helt eller delvis av tillsynsmyndigheten om

1. den rapporteringsskyldige eller någon som ingår i den rapporteringsskyldiges produktionskedja bryter mot åtagandena i kontrollsystemet på ett sådant sätt att det med fog kan antas att de *biodrivmedel* och *biobränslen* som *rapporterar* inte kan anses vara hållbara,

2. den rapporteringsskyldige eller någon som ingår i den rapporteringsskyldiges produktionskedja bryter mot åtagandena i kontrollsystemet på ett sådant sätt att hållbarheten hos de *biodrivmedel* och *biobränslen* som *den rapporteringsskyldige rapporterar* inte kan bedömas på ett tillfredsställande sätt, eller

3. det är uppenbart att de *biodrivmedel* och *biobränslen* som *rapporterar* inte kan anses som hållbara trots att åtagandena i kontrollsystemet *iakttas*.

1. den rapporteringsskyldige eller någon som ingår i den rapporteringsskyldiges produktionskedja bryter mot åtagandena i kontrollsystemet på ett sådant sätt att det med fog kan antas att de *förnybara bränslen* och *återvunna kolbränslen* som *omfattas av hållbarhetsbeskedet* inte kan anses vara hållbara,

2. den rapporteringsskyldige eller någon som ingår i den rapporteringsskyldiges produktionskedja bryter mot åtagandena i kontrollsystemet på ett sådant sätt att hållbarheten hos de *förnybara bränslen* och *återvunna kolbränslen* som *omfattas av hållbarhetsbeskedet* inte kan bedömas på ett tillfredsställande sätt, eller

3. det är uppenbart att de *förnybara bränslen* och *återvunna kolbränslen* som *omfattas av hållbarhetsbeskedet* inte kan anses som hållbara trots att åtagandena i kontrollsystemet *följs*.

Ett hållbarhetsbesked får även återkallas om rapporteringsskyldigheten har upphört.

Återkallelse enligt första stycket Ett hållbarhetsbesked får inte få inte *ske vid ringa felaktigheter*. *återkallas om felet är ringa.*

Ett beslut om återkallelse gäller omedelbart.

¹⁰ Senaste lydelse 2021:668.

Uppgiftsskyldighet

1 e §¹¹

Den som är rapporteringsskyldig enligt 1 § första stycket 1–4 ska lämna uppgifter

1. för bedömningen av hållbarhetskriterier enligt denna lag,
2. för Sveriges rapportering enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och för rapportering till den unionsdatabas som inrättas enligt samma direktiv, och

3. om sådana mängder biot drivmedel eller biobränslen som avses i föreskrifter som meddelats med stöd av andra stycket 1.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldigheten att lämna uppgifter och om undantag från den skyldigheten, och

2. att den som är rapporteringsskyldig ska informera konsumenter om vilken typ av biobränsle som används i den yrkesmässiga verksamheten och om bränslets geografiska ursprung.

1 f §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att rapportera uppgifter till den unionsdatabas som avses i artikel 31a Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

3 a kap.

2 a §¹²

För ett gasformigt biobränsle som avses i 6 a kap. 2 c § första stycket lagen (1994:1776) om skatt på energi ska kontrollsystemet visa att bränslet inte är framställt av livsmedels- eller fodergrödor.

Första stycket gäller också för ett biodrivmedel eller gasformigt

Första stycket gäller också för ett biodrivmedel som läggs till grund

¹¹ Senaste lydelse 2021:668.

¹² Senaste lydelse 2020:1044.

biobränsle som läggs till grund för för avdrag enligt 7 kap. 4 § samma avdrag enligt 7 kap. 4 § samma lag. lag.

4 kap.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som är eller har varit rapporteringsskyldig ska spara underlag för att styrka uppgifter för bedömningen av hållbarhetskriterier enligt denna lag.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.
 2. Användning eller leverans av sådana förnybara bränslen eller återvunna kolbränslen som en rapporteringsskyldig hade i lager vid ikraftträdandet, eller före ikraftträdandet hade avtalat om att köpa för leverans före den 1 januari 2026, ska inte medföra att ett hållbarhetsbesked återkallas eller inte beviljas, om inte detsamma hade gällt enligt äldre bestämmelser.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 2 och 3 §§ i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen² ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.3

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §³

För att fasta biobränslen ska anses som hållbara vid produktion av el, värme eller kyla ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett

1. med minst 70 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023 och anläggningen har en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 10 megawatt, och

2. med minst 80 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift efter den 20 november 2023.

a) har tagits i drift före den 1 januari 2021, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år, eller

b) har tagits i drift efter den 20 november 2023.

3 §⁴

För att gasformiga biobränslen ska anses som hållbara vid produktion av el, värme eller kyla ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett

1. med minst 70 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023 och anläggningen inte omfattas av 2 a, och

2. med minst 80 procent, om anläggningen där biobränslet används

a) har tagits i drift före den 1 januari 2021 och har varit i drift i minst 15 år,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

² Senaste lydelse av lagens rubrik 2025:000.

³ Senaste lydelse 2025:000.

⁴ Senaste lydelse 2025:000.

a) har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på mindre än 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år, eller

b) har tagits i drift efter den 20 november 2023.

b) har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på mindre än 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år, eller

c) har tagits i drift efter den 20 november 2023.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 2 och 3 §§ lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen² ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.4

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §³

För att fasta biobränslen ska anses som hållbara vid produktion av el, värme eller kyla ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett

1. med minst 70 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023 och anläggningen har en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 10 megawatt, och

2. med minst 80 procent, om anläggningen där biobränslet används

a) har tagits i drift före den 1 januari 2021, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år, eller

b) har tagits i drift efter den 20 november 2023.

För att fasta biobränslen ska anses som hållbara vid produktion av el, värme eller kyla ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett med minst 80 procent, om anläggningen där biobränslet används

1. har tagits i drift före den 21 november 2023 och har en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 10 megawatt, eller

2. har tagits i drift efter den 20 november 2023.

3 §⁴

För att gasformiga biobränslen ska anses som hållbara vid produktion av el, värme eller kyla ska användningen av dem medföra att utsläppen av växthusgaser understiger de utsläpp som användningen av fossila bränslen hade gett

1. med minst 70 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023

1. med minst 70 procent, om anläggningen där biobränslet används har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023, har en sammanlagd installerad

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

² Senaste lydelse av lagens rubrik 2025:000.

³ Senaste lydelse 2025:000.

⁴ Senaste lydelse 2025:000.

och anläggningen inte omfattas av 2 b, och

tillförd effekt på mindre än 10 megawatt och har varit i drift i mindre än 15 år, och

2. med minst 80 procent, om anläggningen där biobränslet används

a) har tagits i drift före den 1 januari 2021 och har varit i drift i minst 15 år,

a) har tagits i drift före den 1 januari 2021, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på mindre än 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år,

b) har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på mindre än 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år, eller

b) har tagits i drift den 1 januari 2021–20 november 2023, har en sammanlagd installerad tillförd effekt på mindre än 10 megawatt och har varit i drift i minst 15 år,

c) har tagits i drift efter den 20 november 2023.

c) har tagits i drift före den 21 november 2023 och har en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 10 megawatt, eller

d) har tagits i drift efter den 20 november 2023.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2030.

6 Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om drivmedelslagen (2011:319)²

dels att 21, 27 och 28 §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 21 och 27 §§ ska utgå,

dels att 2, 8–10, 20, 22 och 29–32 §§ och rubrikerna närmast före 22, 29 och 30 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 17 a §, och närmast före 17 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §³

I denna lag avses med

alternativt bränsle: ett bränsle avsett för motordrift som inte är bensin eller dieselbränsle och som inte till övervägande del har sitt ursprung i råolja,

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

biodrivmedel: ett vätskeformigt biodrivmedel: ett flytande eller gasformigt bränsle som är bränsle som framställs av biomassa framställt av biomassa och avsett och som används för motordrift, för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i förordning (EG) nr 2031/2001,

drivmedel: ett bränsle som är avsett för motordrift eller energi i annan form som också är avsedd för motordrift,

drivmedelsleverantör: den som genom att leverera ett drivmedel är skyldig att betala skatt enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi,

koldioxidekvivalent: den mängd dikväveoxid eller metan som medför en lika stor klimatpåverkan som koldioxid,

sommar: tiden

– från och med den 16 maj till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, och

– från och med den 1 maj till och med den 15 september i övriga Sverige, och

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

² Senaste lydelse av

21 § 2017:903

27 § 2017:903

28 § 2017:903

rubriken närmast före 27 § 2017:903.

³ Senaste lydelse 2020:261.

vinter: tiden

- från och med den 16 oktober till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, och
- från och med den 1 november till och med den 15 mars i övriga Sverige.

I övrigt har ord och uttryck i denna lag samma innebörd som i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar.

8 §⁴

För klassificering i miljöklass 1 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 50,
2. cetantalet ska vara lägst 51,0, om bränslet omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87,
3. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara lägst 800,0 och högst 830,0 kilogram per kubikmeter,
4. destillationen ska innebära att begynnelsekokpunkten är lägst 180 grader Celsius och att minst 95 volymprocent har förångats vid 340,0 grader Celsius,
5. aromatiska kolväten får förekomma med högst 5 volymprocent,
6. polycykliska aromatiska kolväten får inte förekomma i någon mätbar mängd enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 2 eller motsvarande, före inblandning av fettsyrametylestrar,
6. polycykliska aromatiska kolväten får inte förekomma i någon mätbar mängd enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 2, eller motsvarande, före inblandning av fettsyrametylestrar,
7. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
8. fettsyrametylestrar får förekomma med högst 7,0 volymprocent och ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214:2012+A1:2014, utgåva 1 eller motsvarande, och
8. fettsyrametylestrar får förekomma med högst 7,0 volymprocent och ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214:2012+A2:2019, utgåva 1, eller motsvarande, och
9. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter.

9 §⁵

För klassificering i miljöklass 2 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 47,
2. aromatiska kolväten får förekomma med högst 20 volymprocent,
3. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 0,1 volymprocent enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 2 eller
3. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 0,1 volymprocent enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 2, eller

⁴ Senaste lydelse 2015:593.

⁵ Senaste lydelse 2015:593.

motsvarande, före inblandning av motsvarande, före inblandning av
fettsyrametylestrar, och fettsyrametylestrar, och
4. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 2–4 och 7–9.

10 §⁶

För klassificering i miljöklass 3 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetantalet ska vara lägst 51,0,
2. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara högst 845,0 kilogram per kubikmeter,
3. destillationen ska innebära att minst 95 volymprocent har förångats vid 360,0 grader Celsius,
4. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 8,0 procent av bränslets massa enligt Svensk Standard SS-EN 12916, utgåva 2, och
5. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 7–9.

5. fettsyrametylestrar får förekomma med högst 10,0 volymprocent och ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214:2012+A2:2019, utgåva 1, eller motsvarande.

I övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 7 och 9.

***Tillgång till dieselbränsle med
högst 7 volymprocent
fettsyrametylestrar***

17 a §

Den som tillverkar ett dieselbränsle eller yrkesmässigt för in ett dieselbränsle till Sverige ska se till att det på marknaden finns tillgång till dieselbränsle med högst 7,0 volymprocent fettsyrametylestrar.

20 §⁷

En drivmedelsleverantör ska i en utsläppsrapport till den myndighet som regeringen bestämmer en gång per år lämna uppgifter om de levererade drivmedlens

1. typ,
2. volym,
3. energimängd,
4. innehåll,
5. ursprung,
6. inköpsställe, och
7. utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln.

5. ursprung, och

6. utsläpp av växthusgaser från hela livscykeln.

⁶ Senaste lydelse 2015:593.

⁷ Senaste lydelse 2017:903.

Bemyndigande**Rätt att meddela föreskrifter**22 §⁸

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet för den som bedriver verksamhet med att tillhandahålla ett flytande eller gasformigt drivmedel, eller i en sådan verksamhet tillhandahåller el som drivmedel, att informera konsumenter om

a) drivmedlets utsläpp av växthusgaser och andra förhållanden som har betydelse för att bedöma drivmedlets miljöpåverkan, och

b) hur stor andel biodrivmedel som en bensin eller ett dieselbränsle har, om metalltillsatser i drivmedlet och om lämplig användning av olika bränsleblandningar,

2. märkning, utformning, provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning,

3. hur koldioxidekvivalenter ska beräknas,

4. undantag från kraven i 6 § för bensin som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg,

5. sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans,

6. skyldigheten enligt 17 § att se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i *den paragrafen*,

7. skyldighet för den som ska informera om ett felaktigt drivmedel enligt 18 § att betala kostnaderna för att en myndighet informerar i leverantörens ställe,

8. rapporteringen enligt 19 och 20 §§ och undantag från rapporteringsskyldigheten,

9. hur åtgärder får tillgodoräknas som minskning av utsläpp enligt 21 § och hur minskning av utsläpp ska beräknas, och

10. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Av lagen (2014:140) med bemyndigande att meddela vissa föreskrifter om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn framgår att

3. undantag från kraven i 6 § för bensin som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg,

4. sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans,

5. skyldigheten enligt 17 och 17 a §§ att se till att det finns tillgång till sådan bensin och sådant dieselbränsle som avses i *de paragraferna*,

6. skyldighet för den som ska informera om ett felaktigt drivmedel enligt 18 § att betala kostnaderna för att en myndighet informerar i leverantörens ställe,

7. rapporteringen enligt 19 och 20 §§ och undantag från rapporteringsskyldigheten, och

8. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

⁸ Senaste lydelse 2022:1125.

föreskrifter om avgifter för marknadskontroll enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 får meddelas.

Prövning av avgifter⁹

29 §¹⁰

Tillsynsmyndigheten prövar frågor om förseningsavgift *och utsläppsavgift*.

Prövning av förseningsavgift

Tillsynsmyndigheten prövar frågor om förseningsavgift.

Avgifternas betalning¹¹

30 §¹²

En förseningsavgift *eller utsläppsavgift* ska betalas till tillsynsmyndigheten inom trettio dagar efter det att beslutet om att ta ut avgiften fick laga kraft eller inom den längre tid som anges i beslutet.

Avgifterna tillfaller staten.

Betalning av förseningsavgift

En förseningsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten inom trettio dagar efter det att beslutet om att ta ut avgiften fick laga kraft eller inom den längre tid som anges i beslutet.

31 §¹³

Om en förseningsavgift *eller utsläppsavgift* inte betalas i rätt tid, ska tillsynsmyndigheten lämna den obetalda avgiften för indrivning.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. *Vid indrivning får fordran verkställas enligt utsökningsbalken.*

Om en förseningsavgift inte betalas i rätt tid, ska tillsynsmyndigheten lämna den obetalda avgiften för indrivning.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

32 §¹⁴

En förseningsavgift *eller utsläppsavgift* faller bort om den inte har verkställts inom fem år från det att beslutet att ta ut avgiften fick laga kraft.

En förseningsavgift faller bort om den inte har verkställts inom fem år från det att beslutet att ta ut avgiften fick laga kraft.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

2. Bestämmelsen i 20 § i den nya lydelsen tillämpas första gången för den utsläppsrapport som avser kalenderåret 2025.

⁹ Senaste lydelse 2017:903

¹⁰ Senaste lydelse 2017:903.

¹¹ Senaste lydelse 2017:903

¹² Senaste lydelse 2017:903.

¹³ Senaste lydelse 2017:903.

¹⁴ Senaste lydelse 2017:903.

3. Den upphävda bestämmelsen i 21 § om skyldighet för en drivmedelsleverantör att se till att utsläpp av växthusgaser uppgår till högst en viss nivå tillämpas inte för kalenderåret 2025.

4. I övrigt gäller äldre föreskrifter fortfarande för drivmedel som har levererats före ikraftträdandet.

7 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:1200) om elcertifikat

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 4 § lagen (2011:1200) om elcertifikat ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §²

När el produceras med flytande, fasta eller gasformiga biobränslen, får elcertifikat tilldelas endast om biobränslena omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för *biodrivmedel och biobränslen*.

För fasta och gasformiga biobränslen gäller första stycket endast om bränslena används i anläggningar med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 20 megawatt för fasta biobränslen och på minst 2 megawatt för gasformiga biobränslen.

När el produceras med flytande, fasta eller gasformiga biobränslen, får elcertifikat tilldelas endast om biobränslena omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för *vissa bränslen*.

För fasta och gasformiga biobränslen gäller första stycket endast om bränslena används i anläggningar med en sammanlagd installerad tillförd effekt på minst 7,5 megawatt för fasta biobränslen och på minst 2 megawatt för gasformiga biobränslen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

² Senaste lydelse 2021:670.

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

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

dels att 5 a § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken till lagen samt 1, 2, 5, 7, 8, 11–13 och 15 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 5 a, 6, 7 a och 8 a §§, och närmast före 6 och 8 a §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel

Lag om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel

1 §³

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

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

2 §⁴

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 *biodrivmedel*: ett *flytande* bränsle som framställs av biomassa och som *är avsett* för motordrift, och som *används* för motordrift,

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

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

² Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412 5 a § 2021:412.

³ Senaste lydelse 2021:412.

⁴ Senaste lydelse 2021:747.

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

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

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

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

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

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

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

3. flygfotogen som inte används av Försvarmakten,

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

växthusgas: koldioxid, metan och dikväveoxid.

reduktionsplikt: en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser i ett livscykelperspektiv per energienhet från reduktionspliktigt drivmedel med en viss procentsats,

1. bensin som inte
a) används av Försvarmakten eller en motsvarande utländsk myndighet, eller

b) är en alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319), eller

2. diesel som inte
a) används av Försvarmakten eller en motsvarande utländsk myndighet, eller

b) har försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi,

5 §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:

⁵ Senaste lydelse 2023:823

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5	2023	7,8	30,5
2024	6	6	2024	6	6
2025	6	6	2025	10	10
2026	6	6	2026	10	10
			2027	10	10
			2028	10	10
			2029	10	10
			2030	10	10

5 a §
Reduktionsplikten ska uppfyllas genom
1. inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel, eller
2. leverans av fossilfri el från en publik laddningsstation.
För bensin ska minst 6 procentenheter av den procentsats som anges i 5 § uppnås genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel.

Utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer

6 §⁶
Den som inte har reduktionsplikt och som under ett kalenderår har minskat utsläppen av växthusgaser genom leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer får överlåta utsläppsminskningen till

⁶ Tidigare 6 § upphävd genom 2021:747.

någon annan som därefter får använda den för att uppfylla sin reduktionsplikt för samma kalenderår.

En utsläppsminskning som har överlåtits enligt första stycket får inte användas för att uppfylla kravet i 5 a § andra stycket.

7 §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

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 § 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 som har uppstått genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel i diesel eller genom leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer får inte användas för att uppfylla kravet i 5 a § andra stycket.

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.

⁷ Senaste lydelse 2022:1217.

7 a §

Ett överskott får användas enligt 7 § om det har uppkommit samma kalenderår.

Regeringen får meddela föreskrifter om att ett överskott får användas enligt 7 § även om det har uppkommit kalenderåret dessförinnan.

8 §⁸

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

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

Redovisning för den som inte har reduktionsplikt

8 a §

Den som har överlåtit utsläppsminskningar enligt 6 § ska till tillsynsmyndigheten redovisa leveranser av fossilfri el från publika laddningsstationer och överlåtelser av utsläppsminskningar.

11 §

Om en förseningsavgift eller en reduktionspliktsavgift inte har betalats efter betalningsuppmaning ska avgiften lämnas för indrivning. *Indrivningen får verkställas enligt utskökningsbalken.*

Om en förseningsavgift eller en reduktionspliktsavgift inte har betalats efter betalningsuppmaning, ska avgiften lämnas för indrivning.

12 §

Den som har eller har haft reduktionsplikt ska spara uppgifter som har betydelse för reduktionsplikten i *tio* år från utgången av det kalenderår som uppgifterna avser.

Den som har eller har haft reduktionsplikt ska spara uppgifter som har betydelse för reduktionsplikten i *sju* år från utgången av det kalenderår som uppgifterna avser.

⁸ Senaste lydelse 2021:747.

13 §

Den som har eller har haft reduktionsplikt ska på tillsynsmyndighetens begäran lämna de upplysningar och de handlingar som myndigheten behöver för tillsynen.

Den som har eller har haft reduktionsplikt *eller som har överlåtit utsläppsminskningar enligt 6 §* ska på tillsynsmyndighetens begäran lämna de upplysningar och de handlingar som myndigheten behöver för tillsynen.

15 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur reduktionsplikten ska uppfyllas,

2. beräkning av den reduktionspliktiga energimängden,

3. beräkning av växthusgasutsläpp och koldioxidekvivalenter, *och*

4. redovisning av reduktionsplikt.

2. beräkning av den reduktionspliktiga energimängden *och energimängden fossilfri el som har levererats från publika laddningsstationer,*

3. beräkning av växthusgasutsläpp och koldioxidekvivalenter,

4. redovisning av reduktionsplikt *och överlåtelser av utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer, och*

5. vem som ska anses leverera fossilfri el från publika laddningsstationer.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

2. Den upphävda 5 a § om reduktionsplikt för flygfotogen tillämpas inte för kalenderåret 2025.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för reduktionsplikt för flygfotogen för tiden före den 1 januari 2025.

4. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för reduktionsplikt för diesel och bensin för tiden före ikraftträdandet.

5. För perioden januari–juni 2025 ska reduktionsplikten redovisas separat vid rapportering enligt 8 §.

6. I fråga om leverans av fossilfri el från en publik laddningsstation tillämpas den nya 5 a § endast på el som levererats efter ikraftträdandet.