



## Remissvar

Dnr 2025-157

2025-04-22

Statens energimyndighet  
Box 310  
631 04 Eskilstuna

## Remiss av föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel

2025-003629

Konjunkturinstitutet (KI) har fått möjlighet att kommentera förslaget till föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel samt konsekvensutredningen för föreskriften.

Vad gäller förslaget till ny föreskrift har KI endast en mindre synpunkt på notationen. Formeln i 15 § skulle kunna vara tydligare, med index som visar vad det är som summeras över, på samma sätt som i 8 § i förslaget till ny föreskrift om rapportering enligt drivedelslagen.

Vad gäller konsekvensutredningen har KI följande kommentarer.

I avsnitt 1.6.4 behandlas kravet på revisorsintyg för laddningsstationsoperatörers redovisning av sålda elkrediter. Kravet medför kostnader för operatörerna. Energimyndigheten argumenterar att kostnaden är rimlig, eftersom det ekonomiska mervärde som elkrediterna kan medföra för laddningsstationsoperatörerna bör överväga kostnaden. KI menar att det relevanta kriteriet snarare bör vara huruvida det samhällsekonomiska värdet av kravet på revisorsintyg överstiger den samhällsekonomiska kostnaden. Huruvida det kriteriet är uppfyllt framgår inte av utredningen.

I avsnitt 1.6.6 förs ett resonemang om risken för att elkrediter ges till el från publika laddare som i slutändan inte används till transportändamål, vilket inte är tillåtet enligt förnybartdirektivet. Energimyndigheten menar dels att man hade kunnat kräva att laddningsstationsoperatörerna ska bevisa att elen verkligen gått till transportändamål, och dels att detta inte behövs eftersom andelen el som i nuläget laddas vid publika laddningsstationer, men som används till annat än transportändamål, är försumbar. KI ställer sig tveksamt till båda utgångarna. Att i stort sett all el som laddas vid publika laddningsstationer i dagsläget går till transportändamål är ingen garanti för att detta fortsätter gälla i framtiden. Det beror på hur lönsamt det blir att ladda publikt för andra ändamål, vilket i sin tur beror på exempelvis teknikutveckling på lösningar för lagring av el i hemmet, hur mycket elpriset kommer variera över tid, och hur mycket billigare priset på el vid publika laddare blir som en följd av handeln med elkrediter. Med det sagt är det sannolikt mycket svårt att åstadkomma ett system där man kan bevisa att den laddade elen verkligen används till transporter.

I avsnitt 1.6.7 görs bedömningen att växthusgasutsläppet för fossil bensin och diesel bör användas som referensvärde för utsläppsreduktion av elkrediterna, vilket innebär att det inte

görs någon åtskillnad mellan förnybar el och övrig fossilfri el (dvs. kärnkraftsel). KI instämmer i bedömningen.

I avsnitt 1.7 redovisas beräkningar över hur stora laddningsstationsoperatörernas intäkter från försäljning av elkrediter kan tänkas bli. Det anges att det är svårt att bedöma vilket pris per kilogram utsläppsreduktion som kommer uppstå, men 1,50 kronor per kilo redovisas som ett huvudantagande, med känslighetsberäkningar utifrån 80 öre respektive 2,50 kronor. Det framgår inte varifrån dessa siffror kommer. KI:s bedömning är att kostnaden för att minska utsläppen från vägtrafiken genom inblandning av biodrivmedel är åtminstone 2,20 kr per kilo.<sup>1</sup> Både 80 öre och 1,50 kronor per kilo förefaller därför lågt, även om transaktionskostnader (inklusive kostnad för revisor) tas med i beräkningen.

Även om elkrediterna kan antas ha ett relativt högt värde på kort sikt så kan de komma att bli värdelösa på lite längre sikt. Utsläppshandelssystemet ETS2 införs snart, och över tid torde priset på utsläpp inom systemet stiga. Vid ett tillräckligt högt utsläppspris blir de biogena komponenterna konkurrenskraftiga gentemot de fossila komponenterna, dvs. det blir lönsamt att blanda in mer av den biogena komponenten i drivmedelblandningarna än vad reduktionsplikten kräver. När detta inträffar försvinner incitamentet för drivmedelsleverantörer att köpa elkrediter från laddningsstationsoperatörer, och krediterna bör därför bli värdelösa. Detta kan vara viktigt för laddningsstationsoperatörer att känna till i samband med investeringsbeslut.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit David von Below.

Albin Kainelainen  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> Denna kostnad är uttryckt i 2019 års penningvärde, och är beräknad utifrån produktionskostnaderna för fossila respektive biogena drivmedelskomponenter år 2019. Uttryckt i dagens penningvärde blir kostnaden högre.