

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Energimyndigheten

Yttrande över förslag till föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att det saknas en fullständig beskrivning av förslagets påverkan på berörda företagens intäkter, om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande, behovet av informationsinsatser samt hur och när förslaget kan utvärderas. Regelrådet anser vidare att det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde utvecklat beskrivningen av förslagets påverkan på reduktionspliktiga företagens kostnader. Dessa brister är emellertid inte av tillräcklig betydelse för att bli avgörande för helhetsbedömningen. Regelrådet bedömer därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Innehållet i förslaget

I remissen föreslås nya föreskrifter (STEMFS 2025: XX) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel som ska ersätta föreskrifter (STEMFS 2018:2) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Ändringarna föreslås till följd av föreslagna ändringar i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (2017:1201) och förslag till ny förordning om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel.

De huvudsakliga ändringarna består av: hur växthusgasutsläppsminskning från el ska beräknas, definition av laddningsstationsoperatör, regler för vem som ska redovisa mängden levererad el och hur, bestämmande av andelen fossilfri el, överlåtelser av utsläppsminskning (elkrediter) och vem som får tillgodoräkna sig dem, revisorsintyg för laddningsstationsoperatörers redovisning och krav på ändamål för elkrediterna.

Bedömning av delasppekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Det anges i konsekvensutredningen att de nya föreskrifterna har tagits fram mot bakgrund av promemorian *Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*.¹ I promemorian

¹ Remiss av promemorian *Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt* - Regeringen.se.

finns föreslagna ändringar i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel och en ny förordning om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel. Ändringarna i lag och förordning innebär att Energimyndigheten behöver justera vissa delar i Energimyndighetens föreskrift om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Genom att utfärda en uppdaterad och reviderad föreskrift med nya bestämmelser i föreskrift om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel (STEMFS 2025:XX), har Energimyndigheten omhändertagit de bemyndiganden som myndigheten har tilldelats genom promemorian *hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*. De tilldelade bemyndiganden har framför allt inneburit att Energimyndigheten behövt införa bestämmelser om hur elkrediter ska kunna utfärdas, baserat på den el som levereras från publika laddningsstationer till vägtransporter. Förslaget till föreskrifter innehåller även bestämmelser om hur elkrediter ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten för bensin och diesel. Detta regelgivningsarbete har inneburit flera avväganden under arbetets gång. Det gäller bland annat vilka aktörer som ska tilldelas elkrediter, definitioner av laddningsstationsoperatör och publik laddningsstation, samt hur växthusutsläppsminskningen från den el som levereras från publika laddningsstationer ska kunna bestämmas. Energimyndigheten har samrått med flera branschorganisationer, andra myndigheter och även andra EU-medlemsstater. Detta för att samla in tillräckligt underlag och inspel för att kunna fatta beslut om en ny föreskrift om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel (STEMFS 2025: XX).

Regelrådet finner redovisningen av problem och syfte med förslaget godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Det anges i konsekvensutredningen att de föreslagna föreskrifterna är utformade i enlighet med ändring i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, respektive införandet av en ny förordning om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel. Ändringarna är föranledda av Sveriges skyldighet att genomföra EU-rätten i och med det reviderade förnybartdirektivet.² Om ingen reglering kommer till stånd skulle detta innebära att vissa frågor som inte reglerats ingående i lag eller förordning förblir oreglerade. Detta i sin tur skulle innebära att aktörerna inte fullt ut har kännedom om vilka krav som ska vara uppfyllda.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilket behov som föreskrifterna ska fylla och det går att sluta sig till att det behovet inte skulle uppfyllas om ingen åtgärd vidtogs. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas godtagbar.

Alternativa lösningar

Förslagsställaren redogör för alternativa lösningar till de föreslagna ändringarna i ett särskilt avsnitt, (avsnitt 1.6, s7-18). Det anges, bland annat, att ett alternativ till att tillämpa ett fast värde vore att tillåta laddstationsoperatörer att själva ange andelen fossilfri el utifrån elavtal (inklusive så kallade power purchase agreements (PPA) eller egna köp av ursprungsgarantier för el. Givet den fossilfria andelen i svensk elmix för 2022, skulle en sådan konstruktion medge

² 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.

ytterligare 1,7 procent andel fossilfri el jämfört med det nationella genomsnittet. Givet den marginella nyttan med att tillämpa sådana specifika andelar i förhållande till den administrativa börda detta skulle innebära för aktörer och företag att bevisa elens fossilfrihet, är förslagsställarens bedömning att det inte är lämpligt att genomföra en sådan hantering.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en utförlig och tydlig beskrivning av alternativa lösningar samt de överväganden som gjorts avseende de olika delarna av den föreslagna författningen. Regelrådet anser vidare att det är positivt att förslagsställaren har samrått med branschorganisationer, andra myndigheter och andra EU-medlemsstater i framtagandet av de aktuella föreskrifterna. Beskrivningen är tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar godtagbar.

Berörda företag

Det anges i konsekvensutredningen att de föreslagna föreskrifterna berör de företag som är reduktionspliktiga enligt lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (2017:1201), vilket främst är drivmedelsleverantörer. Därutöver berörs även laddningsstationsoperatörer. Vidare anges att det finns 23 aktörer som omfattas av reduktionsplikt. Av de reduktionspliktiga aktörerna är det sju aktörer som endast omfattas av reduktionsplikt för flygfotogen. Reduktionsplikten kommer inte längre omfatta flygfotogen, utan dessa aktörer kommer omfattas av den nya EU-förordningen ReFuelEU aviation. De resterande 16 aktörer som har reduktionsplikt utgörs med ett undantag av stora och medelstora företag. Undantaget utgörs av ett företag som är en filial som inte redovisas då uppgifter saknas om antal anställda och omsättning.

Av tabell 2 (s.21) i konsekvensutredningen framgår det att sju av företagen är stora, med en genomsnittlig omsättning på cirka 41 miljarder kronor och genomsnittligt antal anställda på 582 under år 2023. De övriga åtta företagen är medelstora, med en genomsnittlig omsättning på omkring 1,6 miljarder kronor och genomsnittligt antal anställda på 54 under samma år. Vidare anges att de flesta av företagen bedriver partihandel med bränslen. Det finns dock fyra företag som inte är registrerade som bränslehandlare och de utgörs av två raffinaderier, ett företag inom livsmedelstilverkning och ett företag inom tillverkning av mineraliska produkter. Utifrån denna sammanställning av vilka aktörer som omfattas av reduktionsplikten är det relativt stora företag med en betydande omsättning.

Förslagsställaren uppskattar i sin konsekvensutredning att det finns drygt 30–40 laddningsstationsoperatörer för publika laddningsstationer i Sverige. En laddningsstationsoperatör är den enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en tydlig beskrivning av berörda företag som är reduktionspliktiga. Regelrådet anser däremot att det saknas en fullständig beskrivning av berörda laddningsstationsoperatörer. Det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde ange en närmare beskrivning av berörda laddningsstationsoperatörers storlek. Regelrådet anser dock att den befintliga beskrivningen är tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner att redovisningen av berörda företag är godtagbar.

Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

Förslagsställaren anger i sin konsekvensutredning att de föreslagna föreskrifterna innebär att laddningsstationsoperatörer kommer att kunna tillgodoräkna sig elkrediter för den fossilfria el som laddningsstationsoperatörerna levererar vid publika laddningsstationer. Förslagsställaren konstaterar att införandet av elkrediter innebär positiva ekonomiska konsekvenser för laddningsstationsoperatörerna. Det kommer att uppstå en marknad för dessa aktörer för att sälja elkrediter direkt till reduktionspliktiga aktörer eller via ombud, vilket också skapar ett incitament för laddningsstationsoperatörer att bygga fler publika laddningsstationer, för att kunna tillgodoräkna sig fler elkrediter. Det finns dock betydande osäkerheter om i vilken utsträckning införandet av elkrediter vid publika laddningsstationer kan komma att påverka marknaden och utbyggnaden av publika laddningsstationer.

Förslagsställaren har varit i dialog med ett annat EU-land som redan har infört ett system med elkrediter från publika laddningsstationer. Det hade ännu inte varit möjligt för EU-landet att samla in data som visar huruvida utbyggnaden av publika laddningsstationer ökat som en konsekvens av elkrediterna. Utifrån kontakten med medlemsstaten kommer det behövas mer gedigen uppföljning för att kunna avgöra i vilken utsträckning som systemet med elkrediter från publika laddningsstationer påverkar utbyggnaden av publika laddningsstationer. Kostnaden för att bygga publika laddningsstationer varierar betydligt mellan en publik AC laddningsstation och en publik DC laddningsstation. Det är vanligare med publika DC laddningsstationer, eftersom det går betydligt snabbare att ladda fordon med en DC laddare. AC laddare är vanligare vid hemmaladdning, men förekommer även vid publika laddningsstationer. Kostnaderna för publika laddningsstationer varierar från 15 000–30 000 kronor för AC laddare, upp till 300 000 kronor för DC laddare. Därutöver tillkommer kostnader för infrastruktur runt själva laddningsstationen. Dessa kostnader måste därmed aktörer som överväger att bygga nya publika laddningsstationer förhålla sig till, i relation till de intäkter som de publika laddningsstationerna förväntas generera. Förslagsställaren bedömer därför att det är för tidigt att bedöma hur intäkterna från elkrediter kommer att påverka utbyggnaden av publika laddningsstationer i relation till andra faktorer, eftersom marknaden kan påverkas av flera faktorer och även konkurrensen mellan marknadens aktörer.

Vidare framgår att företag som är laddningsstationsoperatörer vid publika laddningsstationer kommer enligt förslaget till föreskriftsändringar om elkrediter att behöva anlita en auktoriserad revisor, för att säkerställa att mängden el som rapporterats in till Energimyndigheten stämmer överens med den el som debiterats kund, vid de publika laddningsstationer som laddningsstationsoperatören ansvarar för. Revisorn ska även säkerställa att mängden elkrediter som utfärdas är korrekt. Energimyndigheten har varit i kontakt med Revisorsinspektionen för att få uppgift om den genomsnittliga kostnaden för att anlita en revisor. Energimyndigheten har även kontaktat de fyra stora revisionsbyråerna i Sverige som tillsammans år 2023 stod för 88% av revisionsuppdragen av allmänt intresse i Sverige. Utifrån uppgifter från Revisorsinspektionen och kontaktade revisionsbyråer kostar det i genomsnitt 2 000 – 5 000 kr per timme att anlita en auktoriserad revisor. Energimyndigheten bedömer att det för företagen som behöver anlita en revisor för att kontrollera elen som ligger till grund för utfärdande av elkrediter, handlar om en bedömning av 10–20 timmar gånger 2 000–5 000 kr/tim, vilket innebär en kostnad på mellan 20 000–100 000 kronor per år för de aktörer som behöver anlita en revisor.

Hur mycket elkrediter som kommer tilldelas varje laddningsstationsoperatör beror på antalet laddningsstationer och hur mycket el som säljs vid varje laddningsstation. Energimyndigheten har idag ingen tillförlitlig statistik över elanvändningen vid publika laddningsstationer, utan

istället har grova uppskattningar behövt genomföras utifrån elanvändningen. Det är därför inte möjligt att uppskatta hur tilldelning av elkrediter kan tänkas variera mellan laddningsstationsoperatörerna.

För de aktörer som är reduktionspliktiga kommer elkrediterna innebära att det blir möjligt att uppfylla reduktionsplikten genom köp av elkrediter i stället för inblandning av biodrivmedel eller köp av överlåtelser från andra reduktionspliktiga som blandat in biodrivmedel. I vilken utsträckning de väljer att uppfylla reduktionsplikten med hjälp av elkrediter beror på kostnaden för att blanda in biodrivmedel. Priset på elkrediter förväntas sättas utifrån tillgång och efterfrågan och därmed borde priset på elkrediter bli lägre än den genomsnittliga kostnaden för inblandning av biodrivmedel. Det gör att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten kan bli lägre för reduktionspliktiga aktörer som grupp på grund av elkrediterna, även om det inte behöver bli det för den enskilda aktören. Exempelvis kan en aktör producera sitt biodrivmedel själv och därmed ha en kostnad för inblandning av biodrivmedel som är lägre än den genomsnittliga kostnaden för inblandning.

Enligt förslagsställarens scenario för energianvändningen från vägtransporter som ligger till grund för Sveriges nationella energi- och klimatplan kan laddningsstationsoperatörer komma att generera elkrediter motsvarande 400 000 ton utsläppsminskning (eller 670 000 ton enligt alternativ beräkningsmetod). Antalet genererade elkrediter per år kommer att öka i takt med att antalet elfordon ökar. Totalt sett bedöms det ekonomiska värdet för elkrediterna för hela perioden bli mellan 320 miljoner kronor och 1 miljard kronor för det föreslagna alternativet. För den alternativa utformningen bedöms värdet istället vara mellan 530 miljoner kronor och 1,7 miljarder kronor.

Vad gäller reduktionspliktiga aktörer anges att dessa kommer att kunna köpa elkrediter av aktörer som inte har reduktionsplikt eller redan har uppfyllt sin reduktionsplikt. Detta kan samtidigt leda till kostnader för att förvärva de elkrediter som vissa reduktionspliktiga aktörer saknar eller vill förvärva för att kunna uppfylla reduktionsplikten. Samtidigt kan kostnaderna för att förvärva elkrediter täckas upp av de minskade kostnader som blir en konsekvens av att reduktionspliktiga aktörer förvärvar elkrediter. Reduktionspliktiga aktörer behöver därigenom inte uppfylla utsläppsreduktion genom inblandning av biobränsle, vilket i sig utgör en merkostnad jämfört med ett helt fossilt drivmedel.

Vidare anges att de föreslagna ändringarna kommer innebära att vissa reduktionspliktiga aktörer som även är en laddningsstationsoperatör, kommer att behöva anlita en revisor för att kunna verifiera mängden el och säkerställa att antalet elkrediter som blir utfärdade är korrekt. Detta kommer att innebära kostnader för reduktionspliktiga aktörer som samtidigt är laddningsstationsoperatörer, motsvarande en bedömd kostnad om 20 000–100 000 kronor per år. Kostnaderna kommer att vara desamma oberoende av företagsstorlek, vilket kommer att påverka mindre reduktionspliktiga aktörer i högre grad, jämfört med större reduktionspliktiga aktörer. Kostnaden för att kunna använda elkrediter, genom att anlita en revisor och att administrera elkrediterna, kommer att vara större i relation till ett mindre företags ekonomiska resurser. Ett större företag förväntas lättare kunna absorbera de kostnader som är förenade med de föreskriftändringar om elkrediter som införs.

Förslagsställaren ser dock en osäkerhet gällande hur många aktörer som både är reduktionspliktiga aktörer och samtidigt är en laddningsstationsoperatör. Det finns exempel på reduktionspliktiga aktörer för drivmedel som samtidigt är en laddningsstationsoperatör för publika laddningsstationer, eftersom drivmedelsstationsföretag i vissa fall är laddningsstationsoperatör för de publika laddningsstationer som finns på

drivmedelsstationerna. Det är dock flera olika aktörer inblandade bland drivmedelsstationsföretagen. Det är både externa företag som är laddningsstationsoperatörer på drivmedelsstationsföretagens drivmedelsstationer och i vissa fall är drivmedelsstationsföretagen laddningsstationsoperatör för vissa publika laddningsstationer, men inte samtliga publika laddningsstationer på drivmedelsstationsföretagens drivmedelsstation. Det är därför svårt att ge en tydlig och korrekt siffra på hur många aktörer som både är reduktionspliktiga för drivmedel och som samtidigt är laddningsstationsoperatör vid publika laddningsstationer. Vilken inverkan detta får på marknaden att sälja vidare elkrediter och förhållandet mellan mindre och större aktörer blir därför svårt att uppskatta eller beräkna.

Förslagsställaren bedömer att det tillkommer en ökad tidsåtgång för den årliga rapportering som reduktionspliktiga aktörer behöver genomföra till Energimyndigheten. Antalet arbetstimmar som reduktionspliktiga företag behöver för att genomföra den årliga rapporteringen förväntas öka med 4–8 timmar. Energimyndigheten bedömer utifrån en antagen lönekostnad på 50 000 kr/månad för aktörens personal och lönepåslag på 84% (för overhead, semesterersättning och arbetsgivaravgift) tillsammans ger en timkostnad på 575 kronor. Det blir en ökad kostnad för den årliga rapporteringen på 4–8 timmar gånger 575 kronor, vilket sammanlagt blir en ökad kostnad på 2 300–4 600 kronor per år för de reduktionspliktiga företagen. Laddningsstationsoperatörer kommer även att få ökade kostnader för den rapportering som dessa företag kommer att behöva genomföra till Energimyndigheten. Antalet arbetstimmar beräknas att öka något mer, eftersom det är första gången som laddningsstationsoperatörer kommer att rapportera enligt regelverket och laddningsstationsoperatörer inte inkluderats i regelverket tidigare. Energimyndigheten beräknar att laddningsstationsoperatörer kommer att behöva 8–16 timmar för att genomföra årlig rapportering till Energimyndigheten. Därutöver beräknar Energimyndigheten att laddningsstationsoperatörer kommer att behöva 1–2 extra arbetstimmar för att ta fram underlag som den auktoriserade revisorn ska granska, för att säkerställa att elen som utgör underlag för utfärdade elkrediter är korrekt. Tillsammans med rapporteringen beräknas laddningsstationsoperatörerna därmed behöva 9–17 arbetstimmar. Med samma timlön som i exemplet ovan, kommer laddningsstationsoperatörer att få ökade årliga kostnader för rapportering till Energimyndigheten och underlag till den auktoriserade revisorn på 5 000–10 000 kronor per år.

Därutöver tillkommer även vissa ökade kostnader för laddstationsoperatörer och reduktionspliktiga aktörer, genom den årliga tillsyn som Energimyndigheten kommer att genomföra. Energimyndigheten kommer inte att genomföra tillsyn av samtliga företag varje år, utan exempelvis sex utvalda företag per år. Det innebär kostnader för företagen att inkomma med underlag och svara på frågor från Energimyndigheten kopplat till tillsynen. Energimyndigheten bedömer att det beräknas ta 1–3 arbetsdagar för företagen att besvara frågor från Energimyndigheten angående tillsynen och att inkomma med de underlag som efterfrågas. Energimyndigheten bedömer utifrån en antagen lönekostnad på 50 000 kr/månad för aktörens personal och lönepåslag på 84% (för overhead, semesterersättning och arbetsgivaravgift) tillsammans ger en timkostnad på 575 kronor och därmed en ökad kostnad för de företag som väljs ut för på mellan 4 600–13 800 kronor.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en tydlig beskrivning av kostnader för installation av publika laddningsstationer, revisionskostnader för laddningsstationsoperatörer, årliga rapportering som reduktionspliktiga aktörer samt laddningsstationsoperatörer behöver genomföra och kostnader för den årliga tillsyn som förslagsställaren kommer att genomföra.

Regelrådet anser dock att det är svårt att få en heltäckande förståelse för förslagets påverkan på kostnader för berörda aktörer som är reduktionspliktiga. Det är positivt att förslagsställaren har redovisat en scenarioräkning för elkrediter som laddningsstationsoperatörer kan generera. Det hade varit bra om förslagsställaren kunde kompletterat denna information med en uppskattning av den förväntade totala efterfrågan på utsläppsminskning från reduktionspliktiga aktörer. Avsaknaden av denna information gör det svårt att förstå elkrediters påverkan på reduktionspliktiga företagens kostnader i förhållande till kostnader för inblandning av biodrivmedel. Regelrådet har emellertid förståelse för att priset på elkrediter ska sättas utifrån tillgång och efterfrågan och att det inte går att uppskatta på förhand.

Regelrådet anser vidare att det finns viss information om förslagets påverkan på berörda laddningsstationsoperatörers intäkter. Regelrådet har däremot inte kunnat utläsa en beskrivning av förslagets påverkan på intäkter för berörda aktörer som är reduktionspliktiga, vilket är en brist.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagets effekter för företagens kostnader är godtagbar.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagets effekter för företagens intäkter är bristfällig.

Påverkan på konkurrens och särskilda hänsyn till små företag

Påverkan på konkurrens

Det framgår av konsekvensutredningen att genom att förslagsställaren definierar vem som ska få sälja elkrediter, kommer detta oundvikligen att leda till att vissa företag inte får ta del av handeln med elkrediter. De företag som kan tänkas gå miste om den möjligheten, är företag som är markägare till den mark där den publika laddningsstationen står, nätägare och de företag som erbjuder betaltjänsten. Det finns 182 nätägare i Sverige av varierande storlek. Det har inte varit möjligt att uppskatta hur många aktörer som är markägare till den mark där den publika laddningsstationen står och företag som erbjuder betaltjänsten, det vill säga den som tillhandahåller själva mjukvaran till den publika laddningsstationen.

Det som avgör vem som ska få nyttja elkrediten, är ifall företaget är operatör av laddningsstationen eller inte. Bestämmande av en definition för den aktör som får lov att sälja elkrediter, kommer att gynna de aktörer som är operatörer av publika laddningsstationer, i relation till andra aktörer som nämnts i exemplet ovan. Dessa aktörer är på olika sätt inblandade i att den publika laddningsstationen har realiserats. Det är dock angeläget att föreskriva om en avgränsning och att definiera vilken aktör som får ta del av elkrediter vid de publika laddningsstationerna, eftersom det inte ska råda några tveksamheter om vilken aktör som ska få tillgodoräknas elkrediter från publika laddningsstationer. Samtidigt kan andra aktörer som på olika sätt är inblandade i att de publika laddningsstationerna byggs, även gynnas av att det införs ett system med tilldelning av elkrediter till operatörerna av de publika laddningsstationerna. Eftersom även dessa aktörer potentiellt kan tjäna pengar, som en konsekvens av att det byggs fler publika laddningsstationer, mot bakgrund av ett förväntat ökat incitament att bygga fler publika laddningsstationer när publika laddningsstationer kan generera elkrediter. Därigenom gynnas potentiellt även fler aktörer och inte bara operatörerna av de publika laddningsstationerna som tilldelas elkrediter.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av påverkan på konkurrensförhållanden i konsekvensutredningen, som är förhållandevis tydlig och utförlig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrens godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag

Det anges att ett litet företag sannolikt äger en eller några få publika laddningsstationer och kommer således enbart att kunna tillgodoräkna sig ett mindre antal elkrediter än vad stora företag kan göra. Detta kan potentiellt leda till att små företag som inte har förmågan att sälja en betydande andel elkrediter utelämnas från handeln med elkrediter, eftersom reduktionspliktiga aktörer sannolikt köper en större mängd elkrediter av en och samma aktör, för att kunna minska den administrativa bördan. Små företag har också en större administrativ börda och en ökad kostnad för att sälja elkrediterna i relation till större företag. Små företag får därmed potentiellt inte lika stor vinstmarginal per elkredit som stora företag. Sammanfattningsvis kommer små företag som vill delta i systemet med elkrediter, behöva räkna med kostnader för en revisor som kan säkerställa att beräkningarna som utgör grunden för utfärdande av elkrediter är korrekt. Små företag har mindre ekonomiska resurser än stora företag, vilket innebär att stora företag har större kapacitet att hantera de kostnader och den administration som följer med deltagande i systemet med elkrediter, jämfört med små företag.

Förslagsställaren anser vidare att det inte finns någon möjlighet att ta särskild hänsyn till små företag vid utformningen av regleringen. Energimyndigheten kommer inte att ansvara för handeln med elkrediter, utan detta överlämnas till marknaden.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns information som visar hur förslaget i vissa avseenden kan komma på att påverka just små företag. Det förklaras att förslagsställaren anser att det inte går att ta särskilda hänsyn till små företag och av vilka skäl som förslagsställaren gör denna bedömning. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag godtagbar.

Åtgärder för att begränsa förslaget kostnader och andra effekter

Det anges i konsekvensutredningen att förslagsställaren har vid utformning av de föreslagna föreskrifterna beaktat de olika valmöjligheter som funnits när det gäller vilken aktör som ska tilldelas elkrediter. Energimyndigheten har kommit fram till att det är mest lämpligt att det är laddningsstationsoperatörer som ska tilldelas elkrediter från publika laddningsstationer, eftersom det minskar antalet aktörer som årligen kommer att behöva rapportera in uppgifter till Energimyndigheten. Valet har också gjorts för att begränsa den administrativa och ekonomiska bördan för aktörer, eftersom det blir färre aktörer som träffas av uppgiftskraven som föreslås i föreskrifterna gällande elkrediter från publika laddningsstationer.

Förslagsställaren har även valt ett alternativ för att begränsa kostnaderna och den administrativa bördan för aktörer gällande den tillsyn som Energimyndigheten behöver genomföra. Tillsynen genomförs för att säkerställa att mängden el som debiterats kunder vid publika laddningsstationer är korrekt och att mängden el utgör ett tillförlitligt underlag för utfärdade elkrediter. Energimyndigheten hade kunnat välja att likt Frankrike införa ett system med mer ingående tillsyn av enskilda laddningsstationer, för att säkerställa att mängden el är korrekt i förhållande till antalet utfärdade elkrediter. Utförligare tillsyn skulle dock innebära ökade kostnader för företag. Detta skulle även leda till ökade tillsynskostnader för Energimyndigheten, eftersom mer uppgifter måste granskas. Energimyndigheten bedömer att tillvägagångssättet som myndigheten föreslår, genom att tillsynen av utfärdade elkrediter från publika laddningsstationer ska genomföras via krav på ett intyg från auktoriserad revisor och granskning av mängden el och utfärdade elkrediter genom den årliga rapporteringen till

Energimyndigheten, innebär en tillräckligt utförlig tillsyn. Föreskriftsförslaget innebär samtidigt att kostnaderna för berörda företag och myndighet uppskattas bli mindre än för alternativet med utförligare tillsyn.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställarens konsekvensutredning innehåller tydliga exempel på åtgärder som syftar till att begränsa förslagets kostnader och andra effekter. Regelrådet finner att beskrivningen är tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Förslagsställaren bedömer i syfte att underlätta för berörda aktörer att de föreslagna föreskrifterna ska träda i kraft samtidigt som överordnad lag och förordning. Om föreskrifterna kan träda i kraft samtidigt som lag och förordning, minskar risken att det uppstår oklarheter om vad som gäller. Det framgår av författningsförslaget i remissen att de föreslagna föreskrifterna ska träda i kraft under 2025.

Vad gäller informationsinsatser anges att föreskriftsändringarna som införs kommer innebära helt nya regler gällande elkrediter, genom att elkrediter kan användas för att uppfylla reduktionsplikten. Det kan därför finnas behov av speciella informationsinsatser till de aktörer som är reduktionspliktiga enligt lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (2017:1201). Dessa aktörer kan behöva vägledning i och med att de ska använda elkrediter för uppfyllnad av reduktionsplikten för första gången. Det kan också finnas behov av att informera om hur systemet med elkrediter kommer att fungera, bland annat gällande förvärvande av elkrediter från laddningsstationsoperatörer och hur rapporteringen av elkrediter ska genomföras till Energimyndigheten vid den årliga rapporteringen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns viss information om förslagsställarens syn på tidpunkten för ikraftträdandet av de föreslagna föreskrifterna. Däremot saknas information om huruvida de berörda företagen får tillräckligt med tid att anpassa sig innan föreskrifterna träder i kraft. Regelrådet anser vidare att det är positivt att förslagsställaren har identifierat behovet av informationsinsatser till följd av de föreslagna föreskrifterna. Däremot saknas en beskrivning av hur förslagsställaren planerar att informera och vägleda de berörda aktörerna.

Regelrådet finner att redovisningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande och behovet av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas

Det anges i konsekvensutredningen att förslagsställaren kommer kontinuerligt att följa upp föreslagna föreskriftsändringar gällande elkrediter genom den årliga rapportering som drivmedelsleverantörer och laddstationsoperatörer ska genomföra till Energimyndigheten.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns viss information om att förslagsställaren planerar att följa upp de föreslagna föreskrifterna. Däremot saknas en fullständig beskrivning av hur förslagsställaren kommer att utvärdera de föreslagna bestämmelserna. Avsaknaden medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att redovisningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas är bristfällig.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Förslagsställaren konstaterar i sin konsekvensutredning att reduktionsplikten är en svensk lagstiftning, men har i och med införandet av det uppdaterade förnybartdirektivet (RED III) medfört att utsläppsminskning i transportsektorn även kan uppnås genom att köpa elkrediter. I det uppdaterade förnybartdirektivet (RED III) framgår att elkrediter enbart ska få användas ifall den använda elen från laddningsstationen är förnybar. I promemorian och den uppdaterade lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (2017:1201), har regeringen valt att använda definitionen 'fossilfri el' i stället för 'förnybar el'. Detta mot bakgrund av att Sverige har en betydande andel kärnkrafts-el och att el från kärnkraft inte får klassas som förnybar.

Vidare anges att konsekvensen blir att en större andel elkrediter kommer kunna handlas på marknaden och således får de reduktionspliktiga aktörerna potentiellt det lättare att uppfylla utsläppsminskningsskruven, utan att för den delen nödvändigtvis öka andelen el producerad från förnybara energikällor. Förslag till föreskrift har utformats utifrån ett strikt genomförande av förnybartdirektivet. Det har därmed inte funnits möjlighet att genomföra olika nationella lösningar. Förslaget till föreskrift behöver inte anmälas enligt direktiv (EU) 2015/1535 eller direktiv (EU) 2006/123/EG. Detta innebär sammanfattningsvis att förslaget till ny föreskrift inte går längre eller utöver EU-rättens bestämmelser.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven är godtagbar.

Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Regelrådet har inte kunnat utläsa något annat än det som behandlats i tidigare avsnitt som varit relevant för rådets bedömning i ärendet.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 9 april 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Hans Peter Larsson, Lars Silver och Roland Sigbladh.

Ärendet föredrogs av Steven Wall.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Steven Wall
Föredragande