

Konsekvensutredning avseende Statens energimyndighets föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel (STEMFS 2025:XX)

Sammanfattning

Statens Energimyndighet (Energimyndigheten) föreslår att genomföra förändringar i föreskrift (STEMFS 2018:2) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Förändringarna innebär att Energimyndigheten föreslår en ny föreskrift (STEMFS 2025:XX) som ersätter tidigare gällande föreskrift. 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 bensen och diesel.

De huvudsakliga ändringarna består av:

- Hur växthusgasutsläppsminskning från el ska beräknas.
- Definition av laddningsstationsoperatör utifrån skrivelser i AFIR¹.
- 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.
- Krav på ändamål för elkrediterna.

¹ [Regulation - 2023/1804 - EN - EUR-Lex](#)

Innehåll

Sammanfattning	1
1.1 Ärendets beredning	4
1.2 Bakgrund.....	4
1.3 Problem- och målformulering.....	5
1.4 Nollalternativet	5
1.5 Rättsliga förutsättningar.....	6
1.5.1 Myndighetens bemyndigande att utfärda föreskrifter....	6
1.6 Beskrivning av förslagen och dess alternativa lösningar	7
1.6.1 Mätnoggrannhet vid bestämmande av energiinnehåll i bränslen där defaultvärden saknas	8
1.6.2 Bestämmande av andelen fossilfri el	8
1.6.3 Beräkning och mätning av mängd el från publika laddningsstationer.....	10
1.6.4 Revisorsintyg krävs för laddningsstationsoperatörers redovisning	12
1.6.5 Överlåtelser av utsläppsminskning (elkrediter) och vem som får tillgodoräkna sig dem	12
1.6.6 Krav på ändamål för elkrediterna	14
1.6.7 Beräkning av utsläppsminskning från fossilfri el vid publika laddningsstationer.....	15
1.6.8 Reduktionsplikten för flygfotogen tas bort.....	18
1.6.9 Överensstämmelse med EU-regler	18
1.7 Ekonomiska konsekvenser.....	18
1.7.1 Konsekvenser för företag	20
1.7.2 Påverkan på konkurrensförhållanden	24
1.7.3 Annan påverkan på företag.....	25
1.7.4 Särskild hänsyn till små företag.....	26
1.7.5 Konsekvenser för offentlig sektor	27
1.7.6 Konsekvenser för hushåll och enskilda	28
1.8 Miljömässiga konsekvenser.....	28
1.9 Sociala konsekvenser	29

1.9.1	Åtgärder som vidtagits för att förslagen inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än motiverat	30
1.10	Ikraftträdande och informationsinsatser	31
1.11	Samråd	31
1.12	Uppföljning.....	33
1.13	Kontaktpersoner.....	33

1.1 Ärendets beredning

De nya föreskrifterna har tagits fram mot bakgrund av promemorian *Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*². I promemorian 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 Statens energimyndighet (Energimyndigheten) behöver justera vissa delar i Energimyndighetens föreskrift om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Denna konsekvensutredning baseras på Energimyndighetens förslag till nya föreskrifter (STEMFS 2025:XX).

1.2 Bakgrund

Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionsplikten) trädde i kraft 1 juli 2018. Lagen syftar till att drivmedelsleverantörer årligen ska minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom ökad inblandning av förnybart drivmedel. Reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att kunna uppnå Sveriges klimatpolitiska mål, men även för att infria Sveriges mål om andel förnybar energi enligt förnybartdirektivet³, samt Sveriges del av EU:s åtagande i Parisavtalet.

De föreskrifter som här presenteras är Energimyndighetens genomförande av lagförslaget som regeringen har lämnat genom promemorian och innehåller flera ändringar, däribland:

- Hur växthusgasutsläppsminskning från el ska beräknas.
- Definition av laddningsstationsoperatör utifrån skrivelser i AFIR⁴.
- Regler för vem som ska redovisa mängden levererad el och hur.

Förändringar i reduktionsplikten

I syfte att begränsa reduktionspliktens påverkan på drivmedelspriser beslutade regeringen under år 2023 att sänka reduktionsnivån till 6 procent för både bensin och diesel från och med 1 januari 2024. I september 2024 remitterade regeringen sedan ett förslag om att öka reduktionsnivån till 10 procent från och med 1 juli 2025. Lagförslaget finns i promemorian *Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*. Förslaget innebär även att reduktionsplikten för flygfotogen avskaffas helt 1 januari 2025, eftersom Sverige omfattas av EU-lagstiftningen RefuelEU Aviation som kommer kräva en minimiandel hållbart

² [Remiss av promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt - Regeringen.se](#)

³ [Direktiv - EU - 2023/2413 - EN - EUR-Lex](#)

⁴ [Regulation - 2023/1804 - EN - EUR-Lex](#)

flygbränsle från och med 1 januari 2025. Därtill innebär lagförslaget även att fossilfri el som distribueras via publika laddningsstationer ska få tillgodoräknas mot reduktionsplikten.

1.3 Problem- och målformulering

Denna konsekvensutredning innehåller beskrivningar av förväntade konsekvenser av Energimyndighetens förslag till nya bestämmelser i Statens Energimyndighets föreskrift om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel (STEMFS 2025:XX). De föreskriftsändringar som genomförs är föranledda av regeringens förslag till ändring av lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel och förordning (2018:195) 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 återges nedan i avsnitt 1.5.1 om regelgivning som tilldelats Energimyndigheten genom promemorian *hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*⁵. De bemyndiganden som har tilldelats Energimyndigheten att utfärda föreskrifter, 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. De uppgifter som lämnas om levererad el från publika laddningsstationer behöver granskas för att säkerställa uppgifternas korrekthet. 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).

1.4 Nollalternativet

Föreslagen föreskrift är utformad 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. Om ingen reglering kommer till stånd skulle detta innebära att vissa frågor som inte reglerats ingående i lag eller

⁵ [Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt - Regeringen.se](#)

förordning förblir oreglerade. Detta i sin tur skulle innebära att aktörerna inte fullt ut har kännedom om vilka krav som ska vara uppfyllda.

1.5 Rättsliga förutsättningar

I tidigare förordning om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel och förslaget om ändring av förordningen anges Energimyndigheten som tillsynsmyndighet i enlighet med *lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel*. I den nya förordningen *om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel* ges bemyndigande för myndigheten att utfärda närmare föreskrifter, varav vissa regler genomför mer detaljerade bestämmelser av lagen.

1.5.1 Myndighetens bemyndigande att utfärda föreskrifter

Energimyndighetens bemyndigande att utfärda föreskrifter enligt förordning om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel återges i Tabell 1:

Tabell 1 Energimyndighetens bemyndigande

Förordning 2025:X	Statens energimyndighets får genom bemyndigande meddela	Hur bemyndigandet tas om hand
11 §	Statens energimyndighet får meddela ytterligare föreskrifter om beräkning av reduktionspliktig energimängd	Energimyndighetens förslag - meddelar inga ytterligare föreskrifter.
12 §	Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om beräkning av energimängden fossilfri el som har levererats från publika laddningsstationer	Energimyndighetens förslag- meddelar ytterligare föreskrifter, om föreskrifter om bestämmande av andelen fossilfri el. Se avsnitt 1.6.2. Se 12 §.
17 §	Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om beräkning av växthusgasutsläpp från el, och ytterligare föreskrifter om beräkning av växthusgasutsläpp från biodrivmedel	Energimyndighetens förslag- meddelar ytterligare föreskrifter om beräkning av utsläppsminskning från fossilfri el vid publika laddningsstationer. Se avsnitt 1.6.7. Se 12 §.
20 §	Statens energimyndighet får meddela ytterligare föreskrifter om att en operatör av en eller flera laddningsstationer som anlitat ett ombud ska lämna uppgifter om ombudet till myndigheten.	Energimyndighetens förslag - meddelar ytterligare föreskrifter om att i det fall ett ombud används måste kontaktuppgifter och en fullmakt redovisas till Energimyndigheten.
22 §	Statens energimyndighet får meddela ytterligare föreskrifter om redovisning av reduktionsplikt	Energimyndighetens förslag-meddelar ytterligare föreskrifter om överlåtelser av utsläppsminskning (elkrediter) och vem som får tillgodoräkna sig dem se avsnitt 1.6.5. Se 5 a – 5 b §§.
23 §	Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning	Energimyndighetens förslag – ser inte någon anledning till att utfärda ytterligare föreskrifter om verkställigheten.

1.6 Beskrivning av förslagen och dess alternativa lösningar

I nedanstående avsnitt beskrivs förslagen till föreskriftsförändringar och dess alternativa lösningar.

1.6.1 Mätnoggrannhet vid bestämmande av energiinnehåll i bränslen där defaultvärden saknas

I STEMFS 2018:2 10 § beskrivs beräkning av reduktionspliktig energimängd med en hänvisning till en metod att bestämma energiinnehållet i drivmedlet. Den föreslagna metoden är bombkalorimeter och en precision på åtminstone 0,4 megajoule per kilogram. För att bekräfta att mätmetoden och dess mätnoggrannhet fortfarande är relevant, tog Energimyndigheten kontakt med branschen genom branschorganisationen Drivkraft Sverige som konstaterade att mätnoggrannheten fortfarande var relevant.

Mätmetod för kalorimetriskt värmevärde regleras av amerikanska ASTM standarder. Det finns ytterligare en mätmetod med högre noggrannhet, men en uppdaterad utrustning krävs (ASTM D4809). Den vanligaste mätmetoden (ASTM D240) har den föreslagna precisionen på åtminstone 0,4 megajoule per kilogram. Eftersom energiinnehåll för bensen och diesel är angivet i 10 § förordningen och energiinnehållet för många av de förnybara bränslena beskrivs i bilaga 1 i föreskrifterna, bedöms antalet aktörer som gör faktiska mätningar vara relativt lågt. Därför föreslår Energimyndigheten i de nya föreskrifterna, 15 § andra stycket, inga ändringar som beskriver metoden för att bestämma energiinnehållet i ett drivmedel som saknar normalvärde. Eftersom ingen ändring föreslås kommer det inte att påverka aktörerna.

1.6.2 Bestämmande av andelen fossilfri el

I Sverige har genomförandet av förnybartdirektivets krav utvidgats till att omfatta fossilfri el, vilket förutom förnybar el även inkluderar kärnkraft. Motivet till detta är att även el från kärnkraft bidrar till minskade utsläpp från transporter. Med anledning av att fossilfri el ska få tillgodoräknas elkrediter, har det varit nödvändigt att etablera en metod för fastställande av andelen fossilfri el från publika laddningsstationer. Energimyndigheten föreslår att utgå ifrån den siffra för fossilfri andel av elproduktionen som myndigheten redovisar i den årliga rapporten "Energiindikatorer". Den senaste upplagan av rapporten avser kalenderåret 2022 och anger den fossilfria andelen till 98,3 procent.⁶ Syftet med den föreslagna formuleringen är att Energimyndigheten inför varje kalenderår ska fastställa en siffra för andelen fossilfri el av den totala elproduktionen som alla leverantörer av el ska kunna använda.

Förnybartdirektivet anger att medlemsstater ska införa en mekanism för att aktörer som levererar förnybar el via publika laddningsstationer ska få elkrediter som ska kunna säljas till drivmedelsleverantörer som omfattas av inblandningskrav. Drivmedelsleverantörerna ska i sin tur kunna använda krediterna för att uppfylla sina inblandningskrav. Direktivet (artikel 27.1 (c) (iii))

⁶ Energimyndigheten (2024) Energiindikatorer. ER2024:16. <https://energimyndigheten.a-w2m.se/Arkitektkopia/ViewTemplate?tid=a5f848e5781f440bb7baecec23cc1cf2> Hämtad 2024-11-2

anger att andelen förnybar el i transportsektorn ska bestämmas som den genomsnittliga levererade andelen förnybar el två år före det aktuella rapporteringsåret för medlemsstaten. Undantaget är förnybar el som är direkt kopplad till användningen, samt fordon med inbyggd generering av el (exempelvis solceller på fordonets tak).⁷

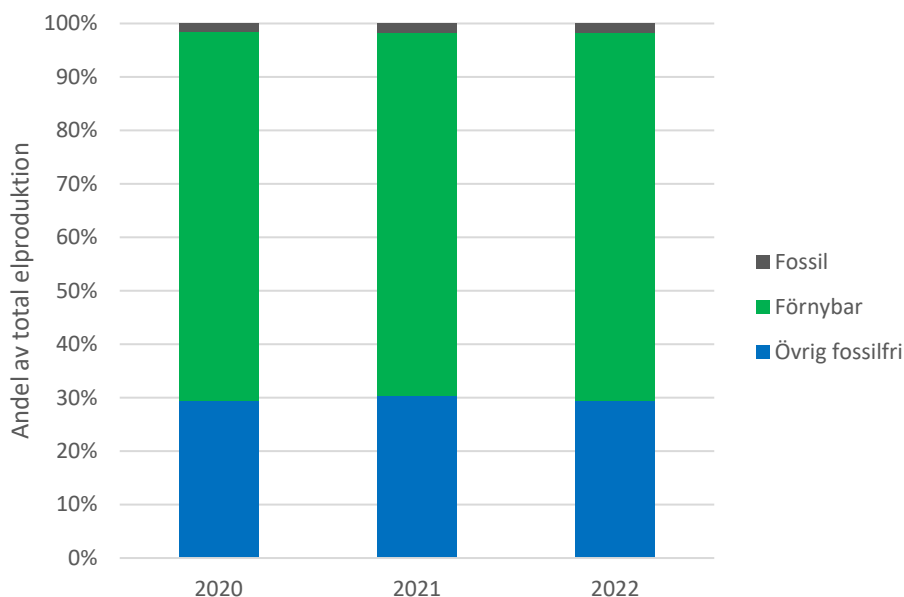
Direktivet anger att även privat laddning kan vara berättigad elkrediter, under förutsättning att det går att visa att elen faktiskt använts för transportändamål. Promemorian anger dock att endast publik laddning ska inkluderas.

Alternativ till utformning och konsekvenser

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 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 Energimyndighetens bedömning att det inte är lämpligt att genomföra en sådan hantering.

En stor andel av Sveriges elproduktion är helt förnybar, se Figur 1. Ett alternativ till att värdera all fossilfri el på samma sätt skulle kunna vara att differentiera hanteringen av helt förnybar el och övrig fossilfri el. Det skulle innebära att elen totalt sett skulle få en större utsläppsminskning jämfört med om all fossilfri el betraktas på samma sätt. Energimyndighetens rapport "Energiindikatorer" skulle kunna användas även för detta ändamål. Läs mer om effekterna av detta i avsnitt 1.7.

⁷ Direktiv EU 2018/2001 artikel 27.1 (c) (iii)



Figur 1. Andelen av den totala elproduktionen i Sverige som var fossil, förnybar och övrig fossilfri elproduktion 2020–2022. Källa: Energimyndigheten (2024) Energiindikatorer. ER 2024:16.

1.6.3 Beräkning och mätning av mängd el från publika laddningsstationer

För att kunna bestämma mängden el från publika laddningsstationer med en tillräcklig exakthet behöver det finnas någon form av mätutrustning installerad vid de publika laddningsstationerna. Bland andra medlemsstater inom EU har exempelvis Frankrike bestämt att publika laddningsstationer från och med 2025 måste vara utrustade med en så kallad MID-meter, som mäter mängden el som används vid de publika laddningsstationerna. MID-meter utgår från EU direktivet measuring instrument directive (MID)⁸. Om Sverige skulle välja att införa ett liknande krav om att en viss typ av mätutrustning ska finnas installerat på de publika laddningsstationerna i Sverige, skulle mängden el från de publika laddningsstationerna kunna bestämmas med en gemensam standard genom att använda en så kallad MID-meter.

Frankrike har inom ramen för sitt elkreditsystem, även inrättat en nationell plattform för att kunna överblicka utbytet av elkrediter mellan laddningsstationsoperatörer och drivmedelsleverantörer. Detta system innehåller även ett inslag av tillsyn, genom att stickprov genomförs av en oberoende granskare som verifierar elen vid de publika laddningsstationerna. Sverige skulle kunna välja att införa ett liknande system med tillsyn genom stickprov via oberoende granskare, därigenom säkerställer de oberoende granskarna att

⁸ [Directive - 2014/32 - EN - EUR-Lex](#)

mängden el vid de publika laddningsstationerna registrerats korrekt. Elkrediter utfärdas sedan på den nationella plattformen, utifrån mängden el som levererats vid de publika laddningsstationerna. Ifall Sverige implementerar ett liknande system, bedöms robustheten bli något högre, eftersom det genomförs stickprov hos laddningsstationsoperatörerna, som därmed får incitament att inte fuska eller att bortse från att utföra mätning. Detta tillvägagångssätt i kombination med den installerade mätutrustningen vid de publika laddningsstationerna bör innebära att mängden el som använts kan bestämmas med en högre grad av exakthet. Å andra sidan kan detta system innebära en ökad administration för de publika laddningsstationsoperatörerna, som behöver kunna verifiera att mängden el är korrekt genom att anlita en oberoende granskare. Det kan även innebära ökad administration för myndigheterna, eftersom myndigheterna hanterar och administrerar det nationella systemet. Kostnaderna kan således komma att öka både för myndigheter och laddningsstationsoperatörer, som en konsekvens av att införa ett sådant system.

Energimyndigheten har varit i kontakt med Myndigheten för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) för att få klarhet i standardiseringar av laddpunkter genom MID. Enligt SWEDAC har myndigheten inte tagit fram några föreskrifter för laddningsstationer, utan endast för bensinpumpar. Samtidigt har EU-kommissionen tagit fram ett så kallat kortspår för att anpassa MID, eftersom medlemsstater i dagsläget agerar olika. Sverige har än så länge väntat ut den europeiska gemensamma utvecklingen inom MID. Energimyndigheten bedömer att det finns reglerat hur mätningen ska ske genom EU-förordningarna AFIR och AFID, men det finns inte krav på en specifik teknisk standard. Energimyndigheten har därför kommit fram till att det är lämpligast att inte föreskriva om att det ska vara en särskild standard som ska gälla, utan att det är mer lämpligt att avvakta den anpassning av MID som förväntas genomföras inom EU.⁹ Det är möjligt att säkerställa att mätningen sker med en hög grad av mätnoggrannhet på annat sätt än att föreskriva om att en viss mätstandard ska gälla. Föreskrivande av en viss mätstandard riskerar också att leda till ökade kostnader för aktörer, vilket inte kan motiveras i relation till den nytta som bestämmandet av en viss mätstandard vid publika laddningsstationer skulle medföra. Energimyndigheten har i stället kommit fram till att det är lämpligare att följa upp att mängden el som utgör underlag för el krediter överensstämmer med mängden el som har debiterats kund. Detta innebär en uppföljning av att mängden el som ligger till grund för utfärdandet av el krediter, stämmer överens med den el som faktiskt har levererats vid de publika laddningsstationerna som

⁹ Kommissionen meddelade den 29 november ett förslag om ändring av direktiv 2014/32/EU vad gäller försörjningsutrustning för elfordon, tankningsutrustning för komprimerad gas samt el-, gas- och värmeenergimätare. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=COM:2024:561:FIN>

tilldelas elkrediter. Samtidigt behöver det inte föreskrivas om en särskild standard för mätning av elen vid de publika laddningsstationerna.

1.6.4 Revisorsintyg krävs för laddningsstationsoperatörers redovisning

Förnybara bränslen behöver omfattas av ett hållbarhetsbesked för att kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Ett hållbarhetsbesked förutsätter att bolaget uppfyller ett antal grundkrav, bland annat att aktören:

- Har ett kontrollsystem för att säkerställa att hållbarhetskriterier är uppfyllda.
- Använder ett massbalanssystem för att säkerställa spårbarheten och att inte samma förnybara bränsle används för flera olika ändamål.
- Genomför oberoende granskningar i samband med ansökning och omprövning av hållbarhetsbesked.
- Genomför stickprov bakåt i värdekedjan.

Detta medför att det finns en oberoende part som kontrollerar att uppgifter som aktörerna lämnar angående förnybara bränslen är korrekta. Något motsvarande regelverk finns däremot inte för laddningsstationsoperatörer. Därför föreslår Energimyndigheten ett krav om att redovisningen från dessa aktörer ska innehålla ett intyg från en revisor som är auktoriserad eller godkänd i enlighet med de krav som anges i revisorslagen (2001:883). Revisorn ska säkerställa att mängden fossilfri el vid publika laddningsstationer som reduktionspliktiga aktörer rapporterar in till Energimyndigheten, stämmer överens med den mängd el som debiterats kunder vid de publika laddningsstationerna. Därigenom utför den auktoriserade revisorn en kontroll av att den mängd fossilfri el som utgör underlag för antalet utfärdade elkrediter är korrekt.

Revisorsintyget kommer att medföra en viss ökad kostnad för laddningsstationsoperatörer. Kostnaden kommer att variera beroende på verksamhetens omfattning. Energimyndigheten bedömer dock att kostnaden är rimlig, eftersom det ekonomiska mervärde som elkrediterna kan medföra för laddningsstationsoperatörerna bör överväga kostnaden.

1.6.5 Överlåtelse av utsläppsminskning (elkrediter) och vem som får tillgodoräkna sig dem

Överlåtelse av utsläppsminskning genom leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer, så kallade elkrediter, skulle kunna tilldelas flertalet potentiella aktörer; elnätsägare, ägare av laddningsstationer, laddningsstationsoperatörer,

elleverantörer eller markägare där laddningsstationen står för att nämna några. Möjligheten att få överlåta utsläppsminskningar kommer utgöra ett ekonomiskt incitament till att utöka antalet laddningsstationer, vilket genererar fler elkrediter och potentiellt kan bidra till minskade växthusgasutsläpp. Enligt reduktionspliktslagens bestämmelse (6 §) är det den som levererar fossilfri el som får överlåta utsläppsminskningen och således förvärva betalningen av elkrediten. Det utgör dock inte något hinder för att överlåtelser av elkrediter sker via ombud som i sin tur kan samordna försäljningen av elkrediter mellan olika företag.

Energimyndigheten anser att det är laddningsstationsoperatörer som levererar elen och därmed ska vara den aktör som har möjlighet att sälja elkrediter. Laddningsstationsoperatörerna har tillgång till den samlade information som Energimyndigheten behöver för att kunna godkänna elkrediterna. Dessutom är antalet laddningsstationsoperatörer betydligt mindre jämfört med exempelvis laddstationsägare, vilket minskar den administrativa bördan.

För att säkerställa att överlåtelser av elkrediter sker på korrekt sätt, kommer Energimyndigheten att kontrollera att de uppgifter som olika aktörer lämnar avseende överlåtelser och förvärv. Vid denna kontroll kommer myndigheten att jämföra den mängd utsläppsreduktion som en aktör har överlåtit med den mängd som den mottagande parten har redovisat som förvärv. Om det förekommer en avvikelse mellan dessa två värden, kommer avvikelsen att identifieras och de rapporterade aktörerna kommer att behöva korrigera sin redovisning.

Laddningsstationsoperatören är den aktör som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare. En laddningsstationsoperatör kan potentiellt också vara ägare av laddningsstationen och marken samtidigt, men behöver inte vara det för att räknas som en laddningsstationsoperatör.

Det finns ett ekonomiskt incitament för laddningsstationsoperatörer vid en publik laddningsstation, vilket utgörs av att laddningsstationsoperatörer får lov att sälja elkrediter. Laddningsstationsoperatörer kommer därigenom att få bättre möjligheter att investera i fler laddstationer, vilket gynnar elektrifieringen av fordonsflottan i Sverige. Skulle Energimyndigheten föreslå någon av de andra potentiella aktörerna, anses sannolikheten att elkrediterna används för att investera i nya laddningsstationer inte vara lika stor. Fler laddningsstationer kan potentiellt generera lägre växthusgasutsläpp, mätt utifrån hela drivmedelsanvändningen i den svenska fordonsflottan. Av denna anledning anser Energimyndigheten att operatören av en publik laddningsstation ger mest nytta, genom möjligheten att överlåta utsläppsminskningar genom försäljning av elkrediter.

Energimyndighetens förslag att laddningsstationsoperatörer ska vara den aktör som ska tilldelas elkrediter innebär samtidigt konsekvenser för andra aktörer. Det innebär att laddningsstationsoperatörer blir de enda aktörer som får tillgodoräknas elkrediter från publika laddstationer, samtidigt som andra potentiella aktörer, såsom exempelvis laddstationsägare, markägare, elnätsleverantörer osv, inte tilldelas några elkrediter. Energimyndighetens förslag att endast laddningsstationsoperatörer tilldelas elkrediter, innebär en ekonomisk fördel för laddningsstationsoperatörer i relation till andra potentiella mottagare av elkrediter, som också hade kunnat motta elkrediter vid publika laddningsstationer. Energimyndigheten anser dock att det är rimligt att det införs en avgränsning av vilka aktörer som ska få tilldelas elkrediter. Därför föreslås att det är laddningsstationsoperatörer som ska tilldelas elkrediter, eftersom laddningsstationsoperatörer är de aktörer som hanterar den information som Energimyndigheten behöver för att kunna kontrollera att antalet utfärdade elkrediter är korrekt. Det är också laddningsstationsoperatörer som i slutändan levererar elen vid publika laddningsstationer. Förslaget att laddningsstationsoperatörer ska tilldelas elkrediter innebär också en minskad administrativ börda, eftersom antalet laddningsstationsoperatörer är betydligt mindre än om flera olika typer av aktörer hade tilldelats elkrediter samtidigt.

1.6.6 Krav på ändamål för elkrediterna

Förnybartdirektivet anger att elen från de publika laddningsstationerna ska gå till elfordon och därmed sannolikt avsett för transportändamål (se artikel 25.4). I svensk lag och förordning anges att elkrediterna får tillgodoräknas så länge den fossilfria elen levererats från en publik laddningsstation alldeles oavsett vad elen används till. Det här föranleder en potentiell risk att leverantören (operatören av den publika laddningsstationen) av fossilfri el från en publik laddningsstation kan leverera el som inte nödvändigtvis går till transportsektorn.

Samhällsutvecklingen av elnät med ökad redundans har lett till att elbilsbatterier kan fungera som ett energilager, så kallad vehicle to grid (V2G) eller vehicle to home (V2H). Elen kan därmed användas för annan typ av elkonsument än till just transportändamål, ifall den lagrade energin återförs ut på elnätet eller in till hushållet. Energimyndigheten är medveten om detta potentiella problem och har därför skrivit in i föreskrifterna att enbart den levererade el som avsetts för transport får användas till utfärdande av elkrediter.

Energimyndigheten bedömer att den data om elkrediter som årligen kommer rapporteras in till Energimyndigheten kommer att vara begränsad.

Energimyndigheten kommer vid den årliga rapporteringen kunna konstatera att en viss mängd el har levererats från en laddpunkt till en elbilskund och att mängden ska överensstämma med den sålda andelen elkrediter. Med förutsättning att elbilskunden inte återför den köpta elen tillbaka ut på elnätet utan betalning, kommer den efterfrågade datan att vara fullt tillräcklig.

I föreskrifterna föreslår Energimyndigheten att den el som laddningsstationsoperatörer ska rapportera in måste vara verifierad av en revisor. Revisorn ska säkerställa att mängden överensstämmer med den mängd el som kunderna till de publika laddningsstationerna har debiterats för.

Alternativ lösning

Energimyndigheten har möjlighet att införa striktare bestämmelser, för att säkerställa att endast el som går till transporter kan få elkrediter. Dessa strängare regler hade exempelvis kunnat omfatta hårdare krav på att laddningsstationsoperatörerna ska bevisa att elen verkligen gått till transportändamål. Energimyndighetens bedömning är dock att av el som laddas vid publika laddningsstationer, är el som går till andra ändamål än till transportändamål försumbar. Användningen av elbilar som energilager har potential att bidra med flexibilitetstjänster som kan stabilisera elnätet men är fortfarande en väldigt liten företeelse. Dessutom laddas elbilar framförallt genom privata laddare vid bostäder eller arbetsplatser. Så även vid en växande användning av elbilar som energilager, förväntas det vara en försumbar andel av el från publika laddningsstationer som används till detta syfte. Därtill påverkas inte Sveriges rapportering av andel förnybart i transportsektorn av elen som ligger till grund för elkrediter, eftersom informationen om elkrediter inte använts till den uppföljningen. Sammanfattningsvis kan inte nyttan av införa strängare bestämmelser när det gäller att säkerhetsställa att elen verkligen används till transporter, överväga de kostnader och hinder som detta skulle innebära för laddningsstationsoperatörer, myndigheter och elbilsanvändare.

1.6.7 Beräkning av utsläppsminskning från fossilfri el vid publika laddningsstationer

Energimyndigheten föreslår att växthusgasutsläppet för fossil bensin och diesel används som referensvärde även för utsläppsreduktion av elkrediterna. Andelen fossilfri el föreslås att vara andelen fossilfri elproduktion för hela Sverige och ska årligen hämtas från Energimyndighetens rapport Energiindikatorer.

Växthusgasutsläppet för fossil bensin och diesel anges i 13 § i den föreslagna reduktionspliktsförordningen. Det föreslagna värdet är 94 gram koldioxidekvivalenter per megajoule, vilket är detsamma som den fossila motsvarigheten för transportändamål i förnybartdirektivet. När ett fordon med bensin- eller dieselmotor ersätts av ett fordon med batteri och elmotor anses växthusgasutsläppet från avgasröret minska för fordonet med batteri och elmotor. Den faktiska minskningen beror på många olika faktorer, till exempel val av drivmedel, körsätt och de olika motorernas effektivitet. För att undvika ett stort antal variationer i växthusgasutsläppsminskning, som kan vara svåra för Energimyndigheten att utföra tillsyn på, föreslås i föreskrifterna att

växthusgasutsläppet för fossil bensin och diesel används som referensvärde för utsläppsreduktionen till elkrediterna.

Andelen fossilfri elproduktion i Sverige har historiskt varit hög, se avsnitt 1.6.2. För att förenkla beräkningen och inte ta hänsyn till import och export av el, kan andelen fossilfri elproduktion anses vara en bra uppskattning för andelen fossilfri el på elnätet. Andelen förnybar elproduktion varierar stort i de olika elprisområdena i Sverige¹⁰. Då andelen förnybar el enligt förnybartdirektivets metod, beräknas genom att ta hänsyn till både elproduktionen och elanvändningen i respektive elprisområde, blir andelen högre än 100 procent i elprisområde ett och två. För att skapa en jämlig marknad i hela Sverige föreslås därför räknesättet att använda andelen fossilfri elproduktion i hela Sverige, för att representera andelen fossilfri el vid laddning av ett elfordon.

Sammanfattningsvis föreslås att varje megajoule el som levererats för transportändamål ska beräknas genom att en utsläppsminskning på 94 gram koldioxidekvivalenter multipliceras med andelen fossilfri el som producerats. Under 2022 var denna andel 98,3 procent, se avsnitt 1.6.2. Med dessa siffror blir utsläppsminskningen för el som levererats för transportändamål för innevarande period:

$$94 \times 0,983 = 92,4 \text{ g CO}_2/\text{MJ}$$

Faktorn som ska användas för att representera andelen fossilfri el, kommer årligen att publiceras på Energimyndighetens webbplats.

Alternativ lösning

Ett alternativt sätt att beräkna utsläppsminskningen skulle vara att tillämpa utsläppsminskningens faktor 183 gram koldioxidekvivalenter per megajoule förnybar el, i enlighet med förnybartdirektivets metod. Resterande mängd fossilfri el skulle i sin tur kunna erhålla 94 gram koldioxidekvivalenter per megajoule i utsläppsminskning.

Enligt Energimyndighetens rapport Energiindikatorer¹¹ var andelen förnybar el 69 procent och andelen övrig fossilfri el 29 procent under 2022. Det skulle innebära att varje megajoule el tilldelas 153 gram koldioxidekvivalenter per megajoule:

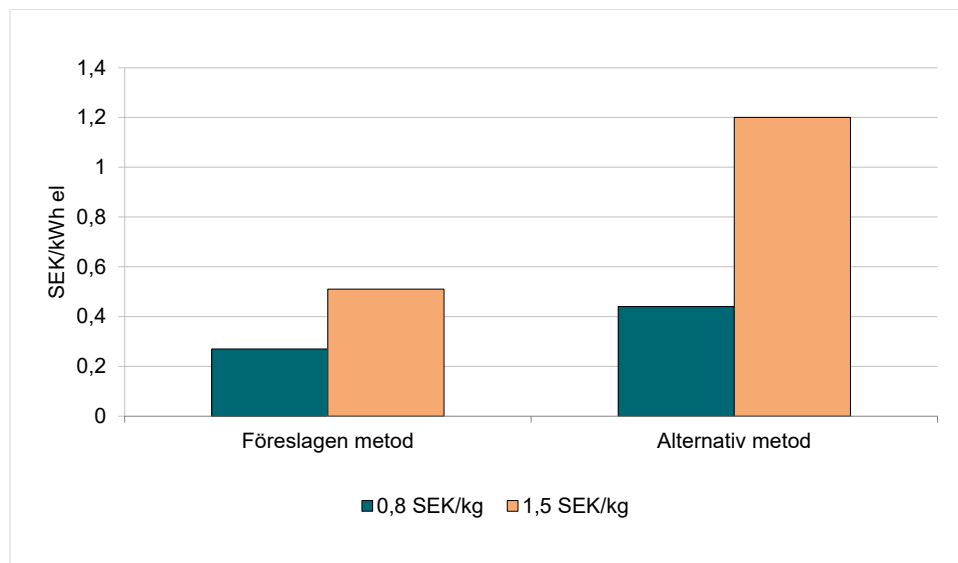
$$0,29 \times 94 + 0,69 \times 183 = 153 \text{ g CO}_2/\text{MJ}$$

¹⁰ Energimyndigheten 2024 "Energiindikatorer 2024" ER 2024:16

¹¹ Dessa värden redovisades i [Energimyndigheten \(2024\) Energiindikatorer ER 2024:16](#).

Det motsvarar 552 gram koldioxidekvivalenter per kilowattimme, vilket är drygt 60 procent mer jämfört med den föreslagna metoden ovan.

Resultatet av en sådan beräkningsmetod skulle bli att utsläppsminskningen från publik laddning av fordon skulle bli större, vilket i sin tur innebär ett större potentiellt ekonomiskt värde. Hur stort det ekonomiska mervärdet blir, är beroende av betalningsviljan för elkrediter hos de aktörer som har reduktionsplikt för bensen och diesel. Vid ett antaget pris på elkrediter om 80 öre per kg utsläppsreduktion, skulle det ekonomiska värdet motsvara 44 öre per kilowattimme el, jämfört med 27 öre per kilowattimme för den föreslagna metoden. Om priset istället skulle antas vara 1,50 kronor, skulle värdet per kilowattimme istället bli 1,20 kronor per kilowattimme, jämfört med 51 öre för den föreslagna metoden. Hur utfallet på elkrediterna värde påverkas av de olika metoderna och vid olika antagna priser per utsläppsreduktion illustreras i Figur 2.



Figur 2 Illustration över hur värdet på elkrediter påverkas beroende på metod och vid olika antaganden om olika pris per utsläppsreduktion.

Förutom ett ökat ekonomiskt värde för de som tillhandahåller publik laddning innebär den alternativa beräkningsmetoden även att det tillkommer fler utsläppsminskningar som kan användas för att uppfylla reduktionsplikten. Under förutsättning att dessa elkrediter säljs och används för att uppfylla reduktionsplikten, kommer inblandningen av förnybara drivmedel i bensen och diesel att minska. Detta innebär att utsläppen av växthusgaser från transporter och arbetsmaskiner ökar. Energimyndighetens beräkningar visar att utsläppen skulle bli 240 000 ton koldioxidekvivalenter större för perioden 2025–2030 jämfört med om den föreslagna metoden används.

1.6.8 Reduktionsplikten för flygfotogen tas bort

Föreskriftsbestämmelser om reduktionsplikt för flygfotogen tas bort, vilket är en konsekvens av att EU inför en reduktionsplikt för flyg kallad ReFuelEU Aviation¹². ReFuelEU Aviation ersätter reduktionsplikten för de medlemsstater som tidigare har haft egna reduktionsplikter för flyg. Därför kommer den svenska reduktionsplikten för flyget att tas bort och därmed tillhörande bemyndigande om att utfärda föreskrifter.

1.6.9 Överensstämmelse med EU-regler

Reduktionsplikten är i grunden 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.

Konsekvensen blir att en större andel elkrediter kommer kunna handlas på marknaden och således får de reduktionspliktiga aktörerna potentiellt det lättare att uppfylla utsläppsminskningskraven, 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.

1.7 Ekonomiska konsekvenser

Möjligheten att uppfylla reduktionsplikten med hjälp av elkrediter kommer att skapa en marknad för elkrediter. Efterfrågan på elkrediter från reduktionspliktiga kommer att skapa ett incitament för laddningsstationsoperatörer att vilja tilldelas elkrediter. Det finns drygt 30–40 laddningsstationsoperatörer för publika laddningsstationer i Sverige. 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

¹² [ReFuelEU Aviation - European Commission](#)

är därför inte möjligt att uppskatta hur tilldelning av elkrediter kan tänkas variera mellan laddningsstationsoperatörerna.

Variationer i hur mycket el som laddas vid de publika laddningsstationerna antas förekomma, utifrån var den publika laddningsstationen är belägen och om det finns mycket eller liten konkurrens med andra publika laddningsstationer. Enligt tillgängliga uppgifter från ReCharge¹³ är den genomsnittliga leveransen av el från snabbbladdare¹⁴ och ultrasnabbbladdare¹⁵ betydligt större än för normalladdare¹⁶. Därför kommer troligen antalet elkrediter som tilldelas laddningsstationsoperatörer att vara störst för dessa typer av laddare.

För de aktörer som är reduktionspliktiga kommer elkrediterna innebära att det blir möjligt att uppfylla reduktionsplikten genom köp av elkrediter istället 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 Energimyndighetens scenario för energianvändningen från vägtransporter som ligger till grund för Sveriges nationella energi- och klimatplan¹⁷ 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, vilket illustreras i Figur 3 som redovisar en uppskattning av hur stort ekonomiskt värde som elkrediterna beräknas ha. 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.

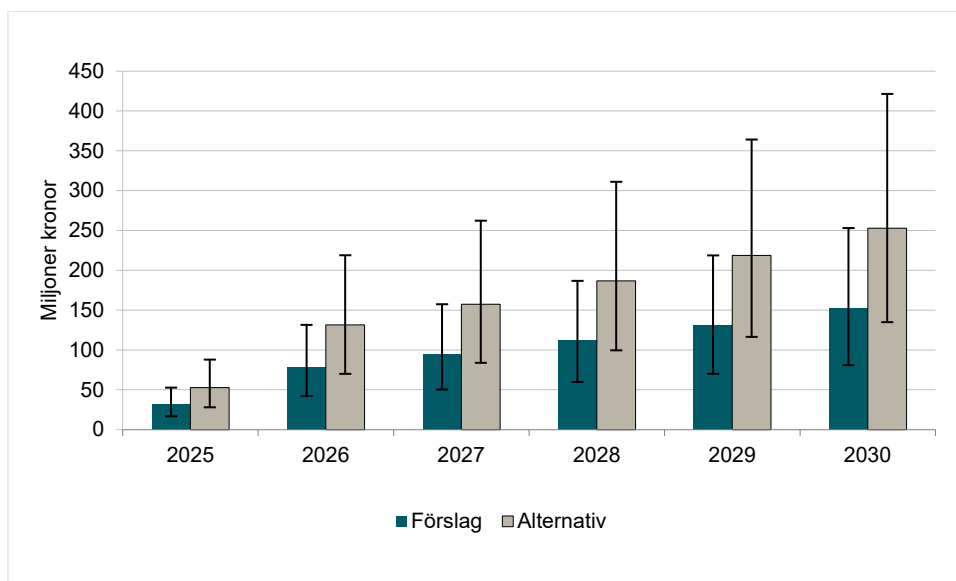
¹³ <https://rechargeinfra.com/insights/>

¹⁴ Laddare med >22kW till 150 kW effekt

¹⁵ Laddare med >150 kW effekt

¹⁶ Laddare med upp till 22 kW effekt

¹⁷ [Regeringskansliet \(2024\) Sveriges uppdaterade nationella energi- och klimatplan för 2021-2030](#)



Figur 3 Årliga intäkter för elkrediter per år för det huvudsakliga förslaget och den alternativa utformning som beskrivs i avsnitt 1.6.7. Beräkningen antar att kostnaden per kilogram utsläppsreduktion är 1,50 kronor. Eftersom det är svårt att bedöma exakt vilket pris som kommer vara aktuellt redovisas en felmarginal med ett spann mellan 80 öre och 2,50 kronor.

Berörda aktörer

De aktörer som främst är berörda är de som är reduktionspliktiga enligt lagen *om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel* (2017:1201), vilket främst är drivmedelsleverantörer. Reduktionspliktiga aktörer utgörs av aktörer för vilka skattskyldighet har inträtt för drivmedel i enlighet med 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi. Andra berörda aktörer är laddningsstationsoperatörer och konsumenter av drivmedel till transporter.

1.7.1 Konsekvenser för företag

Aktörer som omfattas av nuvarande regelverk

Det finns idag 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. Aktörer som endast omfattas av reduktionsplikt för flygfotogen analyseras därför inte vidare här.

De 16 aktörer som har reduktionsplikt för bensin och diesel utgörs med ett undantag av stora och medelstora företag, se Tabell 2. Undantaget utgörs av ett företag som är en filial och inte redovisas i tabellen, då uppgifter saknas om antal anställda och omsättning.

Tabell 2. Översikt över de företag som omfattas av reduktionsplikt för bensin och diesel. Ett av företagen har utelämnats från tabellen då det är en filial och uppgifter saknas om omsättning och antal anställda. Ytterligare ett företag saknar anställda, men då företaget har ett moderbolag med anställda har endast omsättningen använts för att klassificera företaget.

Storlek	Antal	Genomsnittligt antal anställda	Genomsnittlig omsättning år 2023 (mnkr)
stort företag	7	582	41 113
medelstort företag	8	54	1 571

De flesta av företagen bedriver partihandel med bränslen (SNI-kod 46 710). 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. De företag som i Tabell 2 klassas som medelstora har en lägre omsättning och kan därför komma att påverkas i högre utsträckning av ökade kostnader som en konsekvens av de föreskriftsändringar som införs.

Konsekvenser för laddningsstationsoperatörer

Förslaget till föreskrifter innebär att laddningsstationsoperatörer kommer att kunna tillgodoräkna sig elkrediter för den fossilfria el som laddningsstationsoperatörerna levererar vid publika laddningsstationer. Energimyndigheten uppskattar att antalet laddningsstationsoperatörer i Sverige är mellan 30–40 aktörer. En laddningsstationsoperatör är den enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare. Laddningsstationsoperatörer kommer att behöva anlita en revisor för att kunna verifiera att mängden el och elkrediter som utfärdas är korrekt. Detta skulle potentiellt sett kunna innebära att framför allt större laddningsstationsoperatörer väljer att delta i systemet med elkrediter och att mindre laddningsstationsoperatörer inte väljer att delta, eftersom det innebär ökade kostnader.

Införandet av elkrediter innebär positiva ekonomiska konsekvenser för laddningsstationsoperatörerna. Dessa aktörer kommer att kunna tillgodoräkna sig elkrediter baserat på den fossilfria el som levererats vid publika laddningsstationer och kan sedan sälja elkrediter direkt till reduktionspliktiga aktörer, eller via ombud. Det kommer därigenom att uppstå en marknad för laddningsstationsoperatörer och 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. Energimyndigheten

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 laddare¹⁸. 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. Det kan finnas många olika faktorer som kan påverka i vilken takt som den publika laddningsinfrastrukturen byggs ut. En uppföljning av elkrediters eventuella påverkan på utbyggnaden, skulle bland annat behöva beakta i vilken utsträckning andra styrmedel eller stöd påverkar utbyggnaden och marknaden för publika laddningsstationer. Energimyndigheten anser 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.

Konsekvenser för företag som behöver anlita revisor

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 Sverige¹⁹. 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

¹⁸ [250131-Publik-hemmaladdning-ger-el-for-annu-fler.pdf](#)

¹⁹ [Marknadsandel för revision av företag av allmänt intresse - Revisorsinspektionen](#)

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.

Tabell 3 Uppskattade årliga kostnader för aktörer som behöver anlita en auktoriserad revisor.

Genomsnittlig timkostnad för en auktoriserad revisor	Årlig kostnad för en auktoriserad revisor
2 000 kr	20 000–40 000 kr
5 000 kr	50 000–100 000 kr
Totalt	20 000–100 000 kr

Konsekvenser för reduktionspliktiga aktörer

Föreskriftsändringarna kommer innebära att reduktionspliktiga aktörer kommer att kunna uppfylla reduktionsplikten med hjälp av elkrediter. De nya bestämmelserna innebär att reduktionspliktiga aktörer kan köpa elkrediter av aktörer som inte har reduktionsplikt eller redan har uppfyllt sin reduktionsplikt. Detta kommer att medföra en marknad för elkrediter och att vissa reduktionspliktiga aktörer kan komma att köpa elkrediter. 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.

Införandet av föreskriftsändringarna om elkrediter 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 se (Tabell 3). 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.

Energimyndigheten 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.

1.7.2 Påverkan på konkurrensförhållanden

Genom att Energimyndigheten 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 storlek²⁰. 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.

²⁰ [Edielportalen](#)

Definitionsavgränsningen leder till att operatörerna av de publika laddningsstationerna gynnas i relation till andra aktörer som potentiellt hade kunnat tilldelas elkrediter, men för att systemet med elkrediter ska kunna fungera är det rimligt att avgränsningen i definitionen genomförs. 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.

Påverkan på konkurrensförhållanden för små företag

Ett litet företag äger sannolikt bara 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 elkrediter 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 mer förmåga i jämförelse med små företag att kunna hantera de kostnader och administration som följer av att delta i systemet med elkrediter.

1.7.3 Annan påverkan på företag

Energimyndigheten 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.

Kostnader för tillsyn

Det 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, se Tabell 4.

Tabell 4 Uppskattning av företags ökade kostnader för tillsyn (de år som företagen väljs ut för tillsyn). En timkostnad på 575 kronor för företagets personal har använts.

Typ av aktivitet	Ökade kostnader
Tillsyn	4 600–13 800 kr

1.7.4 Särskild hänsyn till små företag

I avsnitt 1.7.2 beskrivs förväntade nackdelar som blir en konsekvens av föreskriftändringarna för små företag i förhållande till stora företag.

Energimyndigheten anser 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.

1.7.5 Konsekvenser för offentlig sektor

Påverkan på Energimyndigheten

De föreskriftändringar som införs kommer att medföra vissa ökade kostnader för Energimyndigheten, för att myndigheten ska kunna hantera elkrediter inom ramen för reduktionsplikten och utöva tillsyn. Kostnaderna för ärendehandläggning och tillsyn finansieras genom förvaltningsanslag, vilket innebär att myndighetens ökade kostnader inte kommer belasta aktörerna.

Det är 16 aktörer som omfattas av reduktionsplikt för bensin och diesel (se avsnitt 1.7.1). Antalet reduktionspliktiga aktörer som rapporterar till Energimyndigheten förväntas inte öka, men det kommer ta längre tid att hantera varje rapporteringsärende, eftersom laddningsstationsoperatörer även kommer att behöva rapportera till Energimyndigheten. Detta innebär att det tillkommer uppgifter som är helt nya för Energimyndigheten att granska och hantera, vilket sammantaget uppskattas leda till att handläggningstiden för ett rapporteringsärende för de ärenden som inkluderar elkrediter beräknas öka med 50 %.

Med anledning av att reduktionsplikten för flygfotogen tas bort kommer de aktörer som rapporterat endast för flygfotogen inte längre att rapportera inom ramen för reduktionsplikten. I och med införandet av EU-förordningen ReFuel EU Aviation, kommer aktörerna som rapporterat för flygfotogen att rapportera till Energimyndigheten inom ramen för denna EU-förordning. Det gör att Energimyndigheten även fortsättningsvis kommer att hantera rapportering från flygfotogensaktörerna. För uppskattning av kostnadsförändringen kopplat till den här föreskriften, räknas dock handläggningstiden för flygfotogensaktörernas rapportering bort.

Utöver reduktionspliktiga aktörer kommer också laddningsstationsoperatörer som vill erhålla elkrediter att rapportera till Energimyndigheten. Det är okänt hur många av de 30–40 laddningsstationsoperatörer som finns i Sverige, som kommer vilja hantera elkrediter. För att kunna uppskatta den ökade handläggningstiden har det antagits att det kommer vara 40 laddningsstationsoperatörer som rapporterar och att varje sådant ärende tar en timme.

En auktoriserad revisor kommer granska att laddningsstationsoperatörernas uppgifter om mängden fossilfri el stämmer. Det kommer dock ändå finnas ett behov av tillsyn av hela kedjan. Hur lång tid varje tillsynsärende kommer att ta och exakt hur tillsynsbehovet kommer se ut är okänt. För att kunna göra en uppskattning av ökade tillsynskostnader, antas att det är cirka 5 aktörer som

kommer att tillsynas varje år och att varje tillsynsärende kommer att ta cirka 20 timmar.

Övrig tid för ärendehandläggning utöver tillsyn och rapportering antas inte öka. Se en uppskattning av de ökade kostnaderna i Tabell 5.

Tabell 5 Uppskattningen av Energimyndighetens ökade årliga kostnader för rapportering och tillsyn. En timkostnad på 518 kr har använts.

Typ av aktivitet	Ökad årlig kostnad
Rapportering	20 000 kr
Tillsyn	50 000 kr
Totalt	70 000 kr

Påverkan för övrig offentlig sektor

Energimyndigheten gör bedömningen att föreslagna föreskriftsändringar inte kommer att påverka övrig offentlig sektor.

1.7.6 Konsekvenser för hushåll och enskilda

Om elkrediterna får ett stort genomslag kommer systemet med elkrediter potentiellt att kunna bidra med en utbyggnad av fler publika laddningsstationer. Detta eftersom incitamenten ökar att bygga fler publika laddningsstationer när det finns ekonomisk vinning av att bygga fler publika laddningsstationer för att kunna ta del av elkrediterna. Detta skulle kunna leda till en förbättrad tillgänglighet för allmänheten att kunna ladda elbilar på andra platser än hemma.

1.8 Miljömässiga konsekvenser

De föreskriftsändringar som införs genom att elkrediter kommer att kunna användas för att uppnå reduktionsplikten, kommer att innebära att en mindre mängd biodrivmedel kommer att blandas in i bensin och diesel. Drivmedelsleverantörerna kommer att kunna använda elkrediter som genererats vid publika laddningsstationer och även köpa elkrediter från laddningsstationsoperatörer som har tilldelats elkrediter, men som inte själva använder elkrediterna utan säljer elkrediterna vidare för att uppnå reduktionsplikten. Energimyndigheten har gjort beräkningar av vad systemet med elkrediter kommer att få för konsekvenser för den totala inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel. Enligt Energimyndighetens beräkningar kommer den minskade inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel, som blir en konsekvens av att elkrediter kommer att kunna användas för att uppnå reduktionsplikten, innebära ökade växthusgasutsläpp. Detta kommer innebära att

reduktionsplikten för minskade växthusgasutsläpp från bensen och diesel som har åstadkommit genom inblandning av biodrivmedel i bensen och diesel, kommer att behöva höjas med drygt en procent fram till år 2030, för att inblandningsnivån av biodrivmedel i bensen och diesel ska kunna upprätthållas²¹.

Enligt Energimyndighetens beräkningar²² kommer inte den beslutade reduktionspliktsnivån för bensen och diesel på tio procent att vara tillräcklig, för att Sverige ska kunna uppfylla åtaganden inom ESR-sektorn i EU, samt uppfylla det nationella klimatmålet med etappmål för inrikes transporter till år 2030.

Mot denna bakgrund kommer införandet av elkrediter innebära ökade växthusgasutsläpp från Sveriges transportsektor, om inte reduktionspliktsnivåerna för inblandning av biodrivmedel i bensen och diesel justeras till en högre nivå. Samtidigt kommer införandet av elkrediter, bidra med incitament till att bygga fler publika laddningsstationer, eftersom publika laddningsstationer genererar intäkter via elkrediter. Ifall införandet av elkrediter leder till att fler publika laddningsstationer byggs, kan detta potentiellt underlätta för elbilismen eftersom fler publika laddningsstationer leder till ökade laddningsmöjligheter, vilket innebär en positiv faktor för elbilsmarknaden. Samtidigt är det vanskligt att göra beräkningar över hur pass mycket positiv effekt införandet av elkrediter kan få för elbilsmarknaden. Det är också vanskligt att kunna särskilja de många olika faktorer som kan påverka elbilsmarknaden och i vilken riktning antalet elbilar i trafik i Sverige kommer att utvecklas. Detta kan även påverkas av andra faktorer såsom konjunktur, priset på elbilar, priser på el som drivmedel, priser på övriga drivmedel och politiska styrmedel. Dessa faktorer har troligtvis större inverkan på elbilsmarknadens utveckling än införandet av elkrediter för publika laddningsstationer.

1.9 Sociala konsekvenser

Energimyndighetens bedömning är att människors hälsa och arbetsmarknad endast kommer att påverkas i marginell utsträckning av de föreslagna reglerna. Energimyndigheten kan däremot inte utesluta att de föreslagna bestämmelserna delvis kan komma att påverka människors levnadsförhållanden och bostadsförhållanden. Införandet av bestämmelser som innebär att drivmedelsleverantörer kan använda elkrediter för att uppfylla reduktionsplikten, innebär att den publika laddinfrastruktursektorn potentiellt kan växa eftersom sektorn främjas genom att el krediter kan användas till att uppfylla reduktionsplikten. Detta kan även potentiellt innebära att människor kan få ett ökat utbud av publika laddningsstationer när fler aktörer får incitament att bygga publika laddningsstationer, för att kunna ta del av möjligheten att använda elkrediter från publika laddningsstationer. Detta skulle potentiellt kunna leda till

²¹ [statens-energimyndighet.pdf](#)

²² [statens-energimyndighet.pdf](#)

att människor väljer elbil i högre utsträckning, när den publika laddinfrastrukturen görs mer tillgänglig genom att den byggs ut. Detta antagande och utveckling är dock osäkert och beroende av andra faktorer, såsom priset på elbilar, priset på el som drivmedel, priset på andra drivmedel, politiska styrmedel och faktumet att majoriteten av elbilsägares laddning sker vid det privata hemmet²³.

Därutöver kan föreskriftsändringarna och införandet av elkrediter som tillgodoräknas laddningsstationsoperatörer vid publika laddningsstationer, potentiellt skapa vissa arbetstillfällen. Eftersom införandet av elkrediter innebär ett ekonomiskt incitament till att bygga fler publika laddningsstationer för att kunna ta del av elkrediterna, kan det skapas arbetstillfällen kopplade till byggandet av publika laddningsstationer. Det kan även förväntas bli en mer attraktiv marknad för laddningsstationsoperatörerna vid de publika laddningsstationerna, som gynnas ekonomiskt av att tillgodoräknas elkrediter. Detta kan resultera i att fler företag kan tillkomma inom laddningsoperatörsbranschen och att arbetstillfällen skapas. Därtill kommer införandet av elkrediter att leda till fler arbetsuppdrag för revisorer. Eftersom laddningsstationsoperatörerna för publika laddningsstationer behöver kunna genomföra kontroll av att mängden el och utfärdade elkrediter är korrekt i enlighet med de föreskriftsändringar som Energimyndigheten föreslår.

Föreskriftsändringarna med införande av elkrediter kan även delvis påverka människors hälsa positivt, eftersom utsläppen vid förbränningen av flytande drivmedel som är hälsoskadligt minskar. Detta är under förutsättning att andelen elbilar i Sverige ökar som en konsekvens av att det byggs fler publika laddningsstationer. Detta är dock osäkert, eftersom det är beroende av en mängd olika faktorer såsom konjunktur, priset på elbilar, priser på el som drivmedel, priser på övriga drivmedel och politiska styrmedel. Sammanfattningsvis kan de föreslagna bestämmelserna ha en viss men inte helt tydlig påverkan på människors levnadsförhållanden och bostadsförhållanden, samt en marginell inverkan på människors hälsa och arbetsmarknad.

1.9.1 Åtgärder som vidtagits för att förslagen inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än motiverat

Energimyndigheten har vid utfärdande av föreskrifter om elkrediter från publika laddningsstationer 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.

²³ [ER 2021_24_webb.pdf](#)

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. Energimyndigheten 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.

1.10 Ikraftträdande och informationsinsatser

För att underlätta för aktörerna avser Energimyndigheten att 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.

De föreskriftsändringar 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.

1.11 Samråd

Energimyndigheten har varit i kontakt med branschorganisationen Drivkraft Sverige, som är branschorganisation för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen i Sverige, för att stämma av att mätmetoden och dess mätnoggrannhet fortfarande är relevant, avseende mätnoggrannhet vid bestämmande av energiinnehåll där

defaultvärden saknas. Energimyndigheten kunde efter samråd med Drivkraft Sverige konstatera att samma mätmetod fortfarande är aktuell. Det behövdes därmed inte genomföras några förändringar av 15 § andra stycket i den nya föreskriften, som beskriver metoden för att bestämma energiinnehållet i ett drivmedel som saknar normalvärde.

Energimyndigheten har även varit i kontakt med EU-medlemsstaten Frankrike som redan har infört ett system med elkrediter vid publika laddningsstationer. Energimyndigheten ställde bland annat frågor gällande säkerställande av att antalet elkrediter överensstämmer med den el som använts vid publika laddningsstationer. Energimyndigheten ställde även frågor om hur Frankrike övervägde standarder i förhållande till MID, för mätning av el vid publika laddningsstationer.

Energimyndigheten har också varit i kontakt med Myndigheten för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) för att få klarhet om standardiseringar av laddpunkter genom MID. Enligt SWEDAC har myndigheten inte tagit fram några föreskrifter för laddningsstationer utan endast för bensinpumpar. Samtidigt har EU-kommissionen tagit fram ett så kallat kortspår för att anpassa MID, eftersom medlemsstater i dagsläget agerar olika. Sverige har än så länge väntat ut den europeiska gemensamma utvecklingen inom MID.

Energimyndigheten har också varit i kontakt med myndigheten Revisorsinspektionen för att få uppgifter om den genomsnittliga timkostnaden för att anlita en auktoriserad revisor och det minsta antal timmar en auktoriserad revisor debiterar. Energimyndigheten har gällande samma frågeställningar också varit i kontakt med fyra etablerade revisionsbyråer.

Energimyndigheten har även varit i kontakt med Power Circle, Energiföretagen, Drivkraft Sverige och 2030 sekretariatet gällande föreskriftsändringar om elkrediter.

Energimyndigheten har även varit i kontakt med företag som är laddningsstationsoperatör och traders av elkrediter för att få inspel gällande föreskriftsändringar om elkrediter.

Energimyndigheten har även berett utarbetande av föreskrifter angående elkrediter internt på myndigheten med andra avdelningar och enheter.

Därutöver har Energimyndigheten den 12 juni och 6 november 2024 genomfört publika dialogmöten med aktörer som träffas av regelverken för

hållbarhetskriterier, drivmedel och reduktionsplikt²⁴²⁵. Dialogmötena utgjorde ett tillfälle för Energimyndigheten att informera om de föreskriftsändringar som genomförs som en konsekvens av det uppdaterade förnybartdirektivet RED III på EU-nivå och tillhörande förändringar i lagen om hållbarhetskriterier, drivmedelslagen och reduktionspliktslagen med tillhörande förordningar. Energimyndigheten bjöd in de aktörer som berörs eller kommer att beröras av de kommande föreskriftsändringarna, under mötet fanns även möjlighet för deltagande aktörer att komma med inspel och ställa frågor.

1.12 Uppföljning

Energimyndigheten kommer kontinuerligt följa upp föreslagna föreskriftsändringar gällande elkrediter genom den årliga rapportering som drivmedelsleverantörer och laddstationsoperatörer ska genomföra till Energimyndigheten.

1.13 Kontaktpersoner

Hanna Hanning, hanna.hanning@energimyndigheten.se 016-544 23 45

Eva Nordlander, eva.nordlander@energimyndigheten.se 016-544 21 32

²⁴ Dialogmöte om reviderade hållbarhetskriterier och regelverk inom transportfrågor

²⁵ Dialogmöten om reviderade hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslag