

Motion till riksdagen 2020/21:4036

av Elin Segerlind m.fl. (V)

med anledning av prop. 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att genomföra en bredare konsekvensanalys av den föreslagna reduktionspliktens effekter för andra politikområden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag på sänkta reduktionsnivåer i reduktionsplikten baserat på tillgången på hållbar biomassa, möjlig nationell produktionsnivå av hållbara biodrivmedel baserat på dessa resurser samt eventuell påverkan på biologisk mångfald och övriga miljömål och tillkännager detta för regeringen.

2 Bakgrund

Propositionen föreslår reduktionsnivåer för bensin och diesel t.o.m. 2030. Vidare föreslås att möjligheten att uppfylla reduktionsplikten med egna eller förvärvade överskott av utsläppsminskningar utökas, och i viss utsträckning ska sådana överskott kunna sparas till påföljande år. I propositionen görs även bedömningen att det på sikt bör vara möjligt att använda fossilfria elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten och att biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning inte ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2021.

3 Regeringen förlitar sig på en reduktionsplikt med osäkert utfall för klimat och miljö

Klimatpolitiska rådet konstaterar i sin rapport om regeringens klimatpolitik 2021 att takten i klimatomställningen fortfarande är för låg och att den beslutade politiken inte är tillräcklig för att nå de klimatmål som riksdagen fastställt. Utsläppen av växthusgaser minskade något mer 2019 än åren dessförinnan, men fortfarande långt ifrån i den takt som krävs för att nå noll nettoutsläpp 2045. Sektorsmålet för inrikes transporter är att minska utsläppen med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Även detta mål är Sverige mycket långt ifrån att nå med beslutade åtgärder, och regeringen har tidigare i sin klimatredovisning tydliggjort att den bedömer att reduktionsplikten för drivmedel för vägtransporter och arbetsmaskiner kan åtgärda detta gap för att nå målet. De effektbedömningar som regeringen presenterat indikerar att enbart reduktionsplikten kan minska utsläppen år 2030 med 6–7 miljoner ton. Klimatpolitiska rådet anser dock att det är osäkert hur stor denna effekt faktiskt kan bli i praktiken och det är en riskfylld strategi att förlita sig på att detta styrmedel ensamt kan sluta hela utsläppsgapet. Så stora utsläppsminskningar förutsätter dessutom mycket stora volymer förnybara flytande drivmedel, till största delen från bioråvara. Klimatpolitiska rådet har tidigare pekat på att det finns betydande risker vad gäller tillgänglighet och pris för hållbara biodrivmedel i så stora volymer.

Vänsterpartiet anser att reduktionsplikt kan vara ett lämpligt styrmedel under en övergångsperiod för att uppnå en fossilfri transportsektor. Vi ställer oss bakom syftet med reduktionsplikten att minska utsläppen av växthusgaser från användning av bensin och diesel. En ökad användning av förnybara drivmedel med hjälp av reduktionsplikten kan bidra till att nå uppsatta mål. Vi anser att det under en övergångsperiod också ur hållbarhetsaspekter är nödvändigt att Sverige i ökad utsträckning nationellt producerar dessa drivmedel. Vänsterpartiet ställde sig bakom den reduktionsplikt som infördes 2018 och de reduktionsnivåer som gällde t.o.m. 2020.

Regeringen föreslår i propositionen att reduktionsplikten (mätt som minskade livcykelutsläpp av växthusgaser per megajoule) skärps år för år fram till 2030, från 6 procent 2021 till 28 procent för bensin 2030 och från 26 procent 2020 till 66 procent 2030 för diesel. Den snabba ökningstakt på reduktionsnivåer som regeringen nu föreslår fram t.o.m. 2030 kommer att kräva en kraftigt ökad användning av biodrivmedel, detta även om regeringen, vilket Vänsterpartiet välkomnar, förbereder för att reduktionsplikten i framtiden ska kunna uppfyllas genom användning av ”förnybara eller fossilfria drivmedel” och inte längre begränsas till biodrivmedel. Vi menar, i likhet med ett flertal remissinstanser, att det finns stora risker och brister med förslaget, inte minst då regeringen föreslår denna omfattande reduktionsplikt utan att ha vidtagit nödvändiga åtgärder för att möta klimatkrisen och utarmningen av biologisk mångfald genom att planera för ett hållbart transportsystem.

4 Regeringen bygger inte ett hållbart transportsystem

Regeringen har under lång tid baserat sina infrastrukturplaneringar på ökad trafik på våra vägar. I Trafikverkets förslag till inriktningsplanering räknar myndigheten med att det totala transportarbetet under perioden 2017–2040 ska öka med 25–30 procent för persontransporter och ca 50 procent för godstransporter. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) konstaterar att detta innebär en ökad efterfrågan på drivmedel

och därför också ett större behov av biodrivmedel än om transportarbetet inte ökade så kraftigt. VTI anser att ett sådant ökat transportarbete medför en ökning av biodrivmedelsanvändningen för vägtrafiken som är orimligt stor med tanke på den knappa tillgången på skogsbiomassa och biodrivmedel från skog. De konstaterar att det gäller särskilt med tanke på den efterfrågan som finns och förväntas öka även inom sjöfart, flyg och andra sektorer samt internationellt.

VTI konstaterar att även om det går att med ovannämnda kraftiga transportökning klara klimatmålet för inrikes transporter med hjälp av en kraftigt ökad användning av biodrivmedel är en sådan transportutveckling svår att förena med utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Det beror på att ökade transporter påverkar flera andra delar av samhället negativt. Det försvårar att nå en mängd andra miljömål som t.ex. God bebyggd miljö, Frisk luft, och Ett rikt växt- och djurliv.

Ett flertal remissinstanser konstaterar att potentialen för elektrifiering underskattas i regeringens underlag för propositionen. VTI konstaterar att hur stora reduktionsnivåer som krävs för att nå målet om att minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent inom inrikestransporter till 2030 är avhängigt hur snabbt omställningen går mot ett mer transporteffektivt samhälle, ökad elektrifiering samt energieffektivare fordon och fartyg.

Även Skogsindustrierna anser att de föreslagna reduktionsnivåerna är satta utan tillräckligt kunskapsunderlag och konsekvensanalys och anser att det finns anledning till stor oro över vilka negativa konsekvenser reduktionsplikterns nivåer kan få för andra politiska mål.

Vänsterpartiet konstaterar att regeringen under lång tid, trots rådande klimatkris, genom investeringar och styrmedel fortsatt att stimulera ökande transportarbete på våra vägar med hög klimatbelastning som följd. Stärkt statlig finansiering samt införande av styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle där energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar sitt trafikarbete är inte tillräckligt prioriterat av regeringen. I stället sker fortsatta satsningar på nya motorvägar som genererar ökad personbilstrafik.

Genom att föreslå kraftigt ökade reduktionsnivåer med dessa förutsättningar är det rimligt att förvänta sig en kraftigt ökad efterfrågan på biomassa från skogen både nationellt och globalt. Denna råvaruproduktion har i dag stora brister ur hållbarhetssynpunkt och bidrar bl.a. till avskogning. Ett successivt minskat importberoende av biodrivmedel bör rimligen eftersträvas av såväl hållbarhets- som beredskapsskäl. Detta kommer oundvikligen att öka behovet av biomassa från det svenska skogsbruket.

Vänsterpartiet anser att biodrivmedel baserade på restprodukter från svenska skogen i begränsad omfattning kan bidra till att nå klimatmål. Men det förutsätter att man tar hänsyn till att biomassan är en begränsad resurs och att det utgår från ett hållbart brukande och utan negativa effekter för den biologiska mångfalden. I detta sammanhang är det problematiskt att regeringens företrädare hela tiden hänvisar till att det svenska skogsbruket redan är hållbart. Det speglar sig även i brist på åtgärder från regeringen som stärker miljöhänsynen i skogsbruket, detta trots att det vetenskapliga underlaget och en samlad miljörörelse visar på detta behov. Nyligen konstaterade även Skogsstyrelsen i den årliga uppföljningen av miljö kvalitetsmålet Levande skogar att utvecklingen av miljön i Sveriges skogar är negativ. De genomförda åtgärderna anses otillräckliga för att stoppa förlusten av viktiga livsmiljöer i skogslandskapet.

Sammantaget konstaterar Vänsterpartiet att de föreslagna nivåerna i reduktionsplikten är ett resultat av att regeringen lägger alla ägg i samma korg för att nå klimatmålen i transportsektorn trots att effekterna för samhället och våra miljömål är okända. Därtill

har man avstått från åtgärder som skulle minska behoven av biodrivmedel, stärka bygget av ett hållbart transportsystem samt förbättra miljöhänsynen i skogsbruket. Vi motsätter oss därmed de föreslagna reduktionsnivåerna i regeringens förslag på lagändringar.

Regeringen bör ges i uppdrag att genomföra en bredare konsekvensanalys av den föreslagna reduktionsplikten effekter för andra politikområden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med nytt förslag på sänkta reduktionsnivåer i reduktionsplikten baserat på tillgången på hållbar biomassa, möjlig nationell produktionsnivå av hållbara biodrivmedel baserad på dessa resurser samt eventuell påverkan på biologisk mångfald och övriga miljömål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Övriga synpunkter på propositionen

Vänsterpartiet välkomnar regeringens bedömning att reduktionsplikten framöver inte bör få uppfyllas med biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras.

Vi anser att varken palmolja, PFAD (biprodukt vid palmoljetillverkning) eller sojabönor bör accepteras för användning som drivmedel då det riskerar att ge negativa ekologiska och sociala effekter genom avskogning. Vi anser, i likhet med WWF, att palmolja och PFAD bör stoppas helt oavsett eventuell framtida certifiering enligt EU-kommissionens delegerade förordning. Vänsterpartiet anser att ett förbud mot användning av dessa råvaror bör gälla samtliga biodrivmedel, inte bara den del som omfattas av reduktionsplikten.

Sverige bör införa förbud mot användning av drivmedel som använder palmolja, PFAD eller sojabönor vid framställningen.

Vänsterpartiet har ingen erinran när det gäller förslaget om införande av flexibla kvoter och ändrade regler för överlåtelse av utsläppsminskningar. Vi stöder även förslaget om införande av höjd förseningsavgift inom reduktionsplikten. Vi välkomnar även inriktningen att fossilfria och förnybara elektrobränslen ska få användas för att uppfylla reduktionsplikten.

Elin Segerlind (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Håkan Svenneling (V)

Jens Holm (V)

Yasmine Posio (V)

Jessica Thunander (V)