

## Motion till riksdagen 2021/22:4746

av **Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD)**

# med anledning av prop. 2021/22:243 Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte bara pausa utan att skyndsamt sänka den svenska reduktionsplikten till 6 procent för diesel och 2 procent för bensin och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla arbetet med kontrollstation 2022 för att få fram ett bättre underlag om realistiska reduktionsnivåer och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

### Inledning

Med anledning av de höga drivmedelspriserna föreslås i propositionen att den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023. Därmed undviks att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023.

## Redogörelse

Kristdemokraterna anser att förslaget i propositionen kommer att göra alltför liten skillnad för de privatpersoner och verksamheter som lider av de höga bränslepriserna. Vi har hela vintern jobbat för att sänka reduktionsplikten i Sverige, bl.a. genom ett utskottsinitiativ som avslogs. Vår åsikt är att bränslepriset i Sverige stigit till en för både verksamheter och privatpersoner skadlig nivå.

Under flera månader har regeringen framhållit att de höga bränslepriserna, de s.k. Putinpriserna, beror på Rysslands styrkedemonstration vid den ukrainska gränsen under vintern och Putins sedan den 24 februari orättfärdiga anfallskrig i Ukraina. Att fullfölja den svenska utstakade vägen i höjning av reduktionsplikten har setts som avgörande för att rädda klimatet och regeringen har helt nonchalerat våra propåer om att priserna pressas uppåt i onödan genom den höga reduktionsplikt vi har i Sverige.

Från årsskiftet 2022 har Sverige en reduktionsplikt avseende diesel på 30,5 procent och för bensin på 7,8 procent. EU kräver inte förrän 2030 att andelen förnybar energi av den slutliga energianvändningen inom transportsektorn är minst 14 procent.

Det är närmast att likna vid ett självskadebeteende att så kategoriskt stå fast vid ett beslut som i dag ger allvarliga effekter på hela samhället. Självklart välkomnar vi att regeringen till slut verkar medge att reduktionsplikten driver upp priset, men att med den kunskapen välja att ligga kvar på dagens nivå, högst i EU, visar på en bristande förståelse för människors och företags vardag. I propositionen föreslås dessutom att det från 2024 återigen ska vara den sedan tidigare beslutade nivån som gäller fram till 2030, vilket innebär en ökning av reduktionsnivån med 9,5 procentenheter för diesel mellan 2023 och 2024, ett orimligt stort steg. Därefter ska reduktionsnivån öka med upp till 5 procentenheter årligen för att 2030 vara 66 procent för diesel och 28 procent för bensin.

Vi anser att påbjuden reduktionsnivå måste harmoniera på ett betydligt bättre sätt med produktionen eftersom en så stor divergens mellan tillgång och efterfrågan har drivit upp priserna extra mycket. Drivkraft Sverige, branschorganisationen för drivmedelsbranschen, biodrivmedels- och bitumentillverkare, skriver i remissvaret till utredningen bakom propositionen: ”Allt fler medlemsländer inom EU ökar sina klimatambitioner vilket leder till att efterfrågan på biodrivmedel ökar. I förnybartdirektivet, 2018/2001/EU, är målet för 2020 10 procent förnybart i transportsektorn som skall ökas linjärt till målet för 2030 på 14 procent. Ökningen föreslås ske linjärt. Det kan därför, trots en pausad reduktionsplikt, inte säkert betyda att prisökningar på bensin och diesel begränsas även om reduktionsplikten pausas.” Transportföretagen skriver att en broms eller paus för reduktionsplikten är helt

nödvändig men anser att det även finns goda skäl att göra en omstart och omfattande översyn av styrmedlet.

Kristdemokraterna bedömer att Sverige till största delen äger rätt att besluta i denna fråga själva. Vi anser därför att reduktionsplikten för diesel så fort som praktiskt möjligt ska sänkas till 6 procent och för bensin till 2 procent, vilket ska gälla till dess nedan föreslagen utredning hittar lämplig nivå för reduktionsplikten. Kommerskollegium tror att en förändring kan behöva anmälas enligt anmälningsdirektivet för tekniska föreskrifter, (EU) 2015/1535.

Det är för oss uppenbart att både Sverige och vår omvärld behöver byta ut de fossila bränslena som vi använder, men för att det ska ske i en fungerande takt anser vi att det behövs ett bättre underlag kring tillgång, förväntad produktionsökning samt konsumtion än i dagsläget. Vi föreslår därför att arbetet inom kontrollstation 2022 (Regeringsbeslut I2021/03316) lägger mer vikt vid hur hela samhällsekonomin påverkas. I uppdraget anges: ”En viktig funktion med kontrollstationerna vart tredje år är att säkerställa att reduktionsplikten på bensin och diesel bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra.” Kristdemokraterna anser att de budgetpolitiska målen har kommit på undantag till förmån för klimatpolitiska utopier. Vi vill i dagsläget inte ange nivåer på reduktionsplikten för 2023–2030 utan avvakta vår efterlysta genomlysning där tillgång, kommande produktionsökning och efterfrågan vägs av till en genomförbar nivå för de olika bränsleslagen. Vi kristdemokrater står bakom en övergång till biodrivmedel men är övertygade om att klimatnyttan blir precis lika stor om bränslet används någon annanstans på jorden som om det används här i Sverige.

Sverige är ett land med långa avstånd. Vi får inte hamna i en situation där möjligheten att bo och verka i hela landet omöjliggörs av höga drivmedelspriser.

*Kjell-Arne Ottosson (KD)*

*Magnus Oscarsson (KD)*

*Camilla Brodin (KD)*

*Magnus Jacobsson (KD)*

*Larry Söder (KD)*