

Motion till riksdagen 2021/22:4751

av **Helena Gellerman m.fl. (L)**

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

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska justera reduktionsplikten i enlighet med riksdagens tidigare beslut om att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

För att stoppa klimatförändringarna och undvika de mest allvarliga följderna av att den globala medeltemperaturen stiger behöver utsläppen av fossil koldioxid elimineras.

Överallt där olja, kol och fossilgas används behövs fossilfria alternativ. Ju förr utsläppen minskar, desto bättre. Det är de ackumulerade utsläppen – särskilt vad gäller den långlivade koldioxiden – som orsakar klimatförändringarna.

Den svenska klimatpolitiken är inriktad på att nettoutsläppen av klimatgaser från svenskt territorium ska passera noll 2045. Bortom det ska vi ha ökande negativa utsläpp. Delar av industrin och delar av transportsektorn kommer, trots att arbetet har startat och bedrivs med full kraft, inte att vara fossilfria förrän i början av 40-talet. Det tar helt enkelt lång tid att få ny infrastruktur på plats.

Lätta vägtransporter däremot har potential att snabbt visa upp kraftigt minskade utsläpp. Att transportsektorn ska göra stora utsläppsminskningar tidigt manifesteras genom sektorsmålet att reducera utsläppen med 70 procent mellan 2010 och 2030. Till viss del kan målet nås genom att samhället utvecklas till att bli mer transporteffektivt, men till allra största delen måste målet nås genom att transportererna blir fossilfria. Det finns två sätt att få bort utsläppen: direkt elektrifiering eller fossilfria bränslen.

Elektrifieringen kräver att fordonen byts ut. Bytet till fossilfria bränslen – biobränslen och elektrobränslen – har den stora fördelen att de kan användas i befintliga fordon. Som övergångslösning är därmed fossilfria flytande bränslen viktiga även för de lätta fordonen. Reduktionsplikten är ett mycket viktigt verktyg för att säkerställa att utsläppen från transportsektorn minskar på ett sätt som inte kräver radikala beteendeförändringar. Sverige är ett avlångt land där många människor behöver sin bil.

Förtroendet för klimatpolitiken

Klimatomställningen genomförs genom miljoner och åter miljoner beslut vid köksbord och i styrelserum. För att omställningen ska bli av krävs att förutsättningarna finns på plats. Elbilarna måste kunna laddas och industrin måste ha riklig och pålitlig tillgång till fossilfri el, annars blir det inga investeringar och omställningen stannar av. Det krävs också ett förtroende för den förda politiken. En omställning som involverar hela samhället och som ska pågå i flera decennier måste ha ett brett stöd. Åtgärderna och styrmedlen måste upplevas som vettiga och välavvägda av det stora flertalet. Förändringar måste ske kontrollerat. De får inte vända vardagen upp och ned eller driva i grunden sunda företag i konkurs.

Det största hotet mot den svenska klimatpolitiken och möjligheten att nå klimatmålen är att förtroendet och acceptansen för den sviktar, att människor anser att politiken är orimlig eller att företagen börjar kalkylera med att målen inte kommer att nås. Detta är svårigheten i klimatpolitiken. Vem som helst kan formulera kraftfulla styrmedel som stryper utsläppen. Det absolut enklaste är att föreslå förbud.

Återhämtningen efter pandemin skapade ett starkt tryck uppåt för priserna på både fossila bränslen och biobränslen. Rysslands anfall mot Ukraina lyfte priserna till ännu högre nivåer. Svenska hushåll och företag möter nu en mycket stark prissignal om att hålla nere konsumtionen av bensin och diesel. Den snabba prisuppgången skadar den svenska ekonomin, vilket i sin tur skadar klimatarbetet. Dels urholkas förtroendet för både koldioxidskatten och reduktionsplikten, vilka båda höjer priset vid pump, dels minskar möjligheten att genomföra alla de investeringar som omställningen utgörs av.

Därför förespråkar Liberalerna utöver vad som föreslås i propositionen en tillfällig sänkning av reduktionsplikten för innevarande år.

Regeringen bör skyndsamt justera reduktionsplikten för innevarande år i enlighet med riksdagens beslut

Redan i mars ställde sig riksdagen bakom en tillfällig justering av reduktionsplikten (se bet. 2021/22:FiU47). Det är för Liberalerna helt nödvändigt att i nuläget sänka drivmedelspriserna. Samtidigt får inte klimatarbetet avstanna. Justeringen måste därför vara just tillfällig. Riksdagen gav regeringen i uppdrag att skyndsamt återkomma med förslag till hur nivåerna för inblandning av biodrivmedel tillfälligt kan justeras för att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år, i samråd med drivmedelsleverantörer och andra berörda aktörer.

Detta ska, enligt betänkandet, ske genom att nivåerna i reduktionsplikten justeras för innevarande år samtidigt som drivmedelsleverantörerna ges möjlighet att tillgodoräkna sig en överinblandning av biodrivmedel mot nästa års reduktionsplikt. Det öppnar möjligheten att låta den minskade inblandningen återspeglas i lägre priser redan i år.

I betänkandet fastslogs vidare att regeringen skyndsamt bör samla drivmedelsleverantörerna och andra berörda aktörer för att diskutera genomförandet, samt säkerställa att ändringar i regelverken kring bl.a. rapportering ändras för att möjliggöra justeringen. Regeringen ska även verka för att justeringen sker utan negativ inverkan på svenska producenter av råvara för biodrivmedel och att reduktionsplikten ska vara förenlig med en hållbar användning av bioråvara.

Reduktionsplikten ska styra mot klimatmålen

För att bibehålla förtroendet för den förda politiken bör reduktionsplikten justeras vid kontrollstationer. Det är kombinationen av elektrifiering, reduktionsplikt och effektivare trafikarbete som gör att vi når målet. Transportmålet om 70 procents reduktion till 2030 relativt 2010 ska nås, men det bör inte överträffas mer än marginellt. Så länge reduktionsplikten behövs för att nå målet kommer måluppfyllelsen att vara förknippad med en kostnad för hushåll och företag. En snabb elektrifiering eller ett minskat trafikarbete ger utrymme för att sänka reduktionspliktsnivån.

Med dagens snabba elektrifiering av fordonsflottan är det sannolikt att 70-procentsmålet överträffas. Därför är det viktigt att reduktionsplikten ses över regelbundet via

kontrollstationer. Risken är annars att förtroendet för klimatpolitiken skadas och att ekonomin tar skada på ett sätt som gör det svårare att bedriva klimatarbetet.

Kontrollstationen – 2022 års korrigerig av reduktionsplikten

Energimyndighetens rapport från kontrollstationen 2019 utgjorde underlaget inför beslutet om den nuvarande reduktionsplikten. Myndigheten antog där i sitt referensscenario att elbilarnas andel av nybilsförsäljningen bara skulle nå 6 procent till slutåret 2030 och fossildrivna bilar samtidigt stå för 57 procent. Man beskrev också två alternativa scenarier med en mer optimistisk elektrifieringstakt. I det mest optimistiska av dessa antas att elbilarna skulle stå för 9 procent av nybilsförsäljningen 2021 och 70 procent 2030. I verkligheten går utvecklingen mycket snabbare än det mest optimistiska scenariot. Under 2021 utgjorde rena elbilar 19 procent av nybilsförsäljningen. I april 2022 nåddes en andel om 25 procent. Samtidigt är redan mindre än hälften av bilarna fossildrivna. Omställningstakten slår alla prognoser.

Energimyndigheten arbetar för tillfället med den första kontrollstationen sedan reduktionsplikten för tiden fram till 2030 slogs fast. Uppdraget ska redovisas den 15 september. Den höga takten i elektrifieringen av fordonsflottan innebär, om den kan upprätthållas, att det finns utrymme att minska takten för den ökande inblandningen av fossilfritt bränsle i både bensin och diesel. Mot den bakgrunden och mot bakgrund av den mycket snabba prisökning vi sett är det rimligt att pausa höjningen av reduktionspliktsnivåerna för 2023 så som regeringen föreslår. Samtidigt innebär riksdagens beslut från i mars att regeringen ska agera för att sänka pliktnivån redan under innevarande år.

Principen ska vara att reduktionsplikten enbart ändras vid kontrollstationerna, detta för att skapa en stabilitet och för att göra det möjligt att planera investeringar i ny produktionskapacitet för fossilfria bränslen. Men då det redan framstår som rimligt att takten i plikten kommer att behöva justeras ned något och då förtroendet för reduktionspliktssystemet som sådant är hotat är det rimligt att föregå Energimyndighetens utredning.

Antagandet om den snabba elektrifieringen som är grunden för både pausen och den väntade korrigeringen av reduktionsplikten vid kontrollstationen bygger på att takten fortsätter att vara hög. Det i sin tur ställer krav på en radikalt ökad utbyggnadstakt av laddinfrastrukturen.

Liberalerna har föreslagit konkreta åtgärder för att få till laddinfrastruktur i mycket större omfattning. Principen ska vara att parkeringar där bilar står parkerade mellan

2 och 24 timmar ska ha laddare. I dag är tillgången på laddare vid arbetsplatser och flerbostadshus och på gator med parkeringar alldeles för dålig. Människor ska känna sig trygga med att de kan ladda sin elbil när de behöver det.

Helena Gellerman (L)

Mats Persson (L)

Lina Nordquist (L)

Gulan Avcı (L)

Christer Nylander (L)

Allan Widman (L)

Arman Teimouri (L)