

## Motion till riksdagen 2020/21:4048

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

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

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inför kontrollstation 2022 upprätta en konsekvensanalys om följderna för företag och hushåll och nationell energisäkerhet av reduktionspliktens nivåer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kvot för avancerade biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta återvinna kolbaserade bränslen för att uppfylla reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen vid kontrollstation 2022 bör anpassa påföljande reduktionsnivåer utifrån den genomförda konsekvensanalysens rekommendationer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Motivering

Med propositionen Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 (2020/21:180) föreslås reduktionsnivåer t.o.m. 2030 för bensin och diesel. Regeringen utökar möjligheten att uppfylla reduktionsplikten med egna eller förvärvade överskott av utsläppsminskningar. En viss möjlighet att spara sådana överskott till följande år presenteras också. Regeringen föreslår också en höjning av maxgränsen för den förseningsavgift som ska tas ut om en redovisning av reduktionsplikten inte görs i rätt tid.

Regeringen bedömer också 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.

## Sektorsmålet för transporter

Sverige har förbundit sig att till 2030 reducera koldioxidutsläppen från transporter med 70 procent. Kristdemokraterna anser att reduktionsplikten bör betraktas som ett av de viktigaste styrmedlen om sektorsmålet för transporter ska kunna uppnås till 2030. Reduktionsplikten och förutsättningarna för att uppnå dess målsättningar påverkas samtidigt av snabba förändringar i vår omvärld. Förutsättningarna styrs också av energiskattedirektivets beslut att energiskatt ska utgå från volym i stället för energiinnehåll samt av oxygenatkravet. Båda dessa faktorer missgynnar lågiblandade biodrivmedel gentemot fossil bensin och diesel. Det krävs därför ett än mer proaktivt engagemang från Sverige i EU-kommissionen för att främja de svenska målsättningarna. Reduktionsplikten utmanas också av bristande tillgång på hållbar biomassa och hållbara drivmedel. Redan i dag importeras lejonparten av dagens biodrivmedel från en världsmarknad där Sverige är en av flera nationer som efterfrågar bränslet. Den bristande tillgången på bränsle accentuerar behovet av att främja förutsättningarna för inhemsk produktion av drivmedel. Den aktuella propositionen saknar förslag om hur en inhemsk produktion av drivmedel kan främjas. Det finns därför skäl för regeringen att återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder som möjliggör framväxten av storskalig produktion av bio-bränslen. Med beaktande av att nästa kontrollstation närmar sig bör det göras snarast.

De föreslagna reduktionsnivåerna utvärderas löpande i kontrollstationer. Reduktionsnivåerna efter 2022 är i dag omhöljda med stor osäkerhet om huruvida de går att uppfylla. Huruvida de är realistiska måste förmodas avgöras vid nästa kontrollstation. I dagsläget saknas en trovärdig konsekvensanalys av hur de föreslagna reduktionspliktsnivåerna kan tänkas drabba svenska företag och hushåll.

Precis som regeringen också understryker spelar elektrifieringen en avgörande roll för uppfyllandet av sektorsmålet. En elektrifierad fordonsflotta har den största potentialen för att reducera utsläppen, långt större än vad energieffektiva fordon och ett mer transporteffektivt samhälle kan åstadkomma.

## Kvot för avancerade biodrivmedel

Regeringen anser att det inte bör införas någon kvot i reduktionsplikten för avancerade biodrivmedel. Kristdemokraterna vill emellertid i likhet med flertalet remissinstanser framhäva vikten av de avancerade biodrivmedlens roll för svenskproducerade biodrivmedel från skogsbaserade rest- och biprodukter. Kvoten spelar en viktig roll för att främja innovationsarbetet med skogsbränslen. Potentialen att väsentligt kunna öka inhemsk produktion av biodrivmedel är stor. Som påpekats i samband med remissförfarandet är Sverige ett av få EU-länder som har möjlighet att bli självförsörjande på biodrivmedel tillverkade av skoglig biomassa.

## Elektrobränslen och återvunna kolbaserade drivmedel

Regeringen framställer möjligheten att använda förnybara eller andra fossilfria drivmedel av icke-biologiskt ursprung (elektrobränslen) för att uppfylla reduktionsplikten. Återvunna kolbaserade bränslen avfärdas emellertid från möjligheten att uppfylla reduktionsplikten.

Kristdemokraterna vill angående elektrobränslen framhålla målet om koldioxidneutralitet och att inte el från kärnkraft diskrimineras. Förnybartdirektivet, som endast omfattar förnybara elektrobränslen där elen kommer från förnybara källor, utesluter el producerad från kärnkraft. Regeringen inser att en sådan snäv definition kraftigt begränsar den tillgängliga volymen och missgynnar elektrobränslen jämfört med biodrivmedel. För att därför tillåta både förnybara och fossilfria elektrobränslen föreslår regeringen att definitionen av reduktionsplikt i reduktionspliktslagen ändras.

Kristdemokraterna anser att regeringen också bör tillåta att återvunna kolbaserade bränslen används för att uppfylla reduktionsplikten. Återvunna kolbaserade bränslen från avfallshantering, syntetiska bränslen, som med låga utsläpp av växthusgaser utifrån ett livscykelperspektiv kan bidra i tillgången på drivmedel för sektorer som arbetsmaskiner, lantbrukets arbetsmaskiner, och därmed bör anses uppfylla reduktionsplikten.

## Konsekvenser

Reduktionspliktens höjda reduktionsnivåer leder till minskade utsläpp av växthusgaser från användning av bensin och diesel. Det anses bidra till uppfyllandet av sektorsmålet för inrikes transporter. Men reformen ger också betydande kostnadshöjningar för hushåll, företag och andra drivmedelsköpare genom högre priser på drivmedel.

Hur stor prisökningen kan förväntas bli har regeringen mycket svårt att svara på. Utifrån en rad antaganden sträcker sig regeringen till att uppskatta höjningar på dieselpriserna till maximalt 6,75 kronor inklusive moms samt 3,6 kronor inklusive moms för bensinpriset år 2030. Andra aktörer bedömer emellertid prishöjningarna som betydligt större och att regeringen underskattar kostnadsutvecklingen.

De ökande drivmedelskostnaderna hotar att kraftigt försämra konkurrensförutsättningarna för svenskt näringsliv. Det högre pumppriset på diesel slår särskilt hårt mot företag. Åkerinäringen drabbas direkt med kostnadshöjningar för svenska åkerier som utländska åkerier kompenserar genom att tanka innan inträde i landet. I förlängningen påverkas alla transportkostnader med påföljande fördyringar på varor och produkter. Det höjda priset på diesel påverkar också förutsättningarna för att framställa biodrivmedel när t.ex. processen för att ta ut grenar och toppar inom skogsindustrin blir dyrare utifrån dess drivmedelskostnad. Jordbruket, som står i en utsatt konkurrenssituation gentemot utlandet, får med höjda dieselpriser försämrade förutsättningar att konkurrera. Företag med hög exportandel, som skogsindustrin, riskerar att stå med en betydligt försämrad konkurrenskraft gentemot omvärlden. Som regeringen också erkänner är de föreslagna reduktionsnivåerna betydligt högre än vad som krävs enligt det omarbetade förnybartdirektivet och högre än vad som kan förväntas vid en ambitionsökning av kraven i direktivet. Som regeringen erkänner kan dieselpriset i Sverige antas vara betydligt högre än i konkurrerande länder.

Risken är stor att reduktionsplikten som den nu är tänkt leder till att produktion till följd av svag svensk konkurrenskraft flyttar utomlands till länder där produktionspro-

cessen leder till högre utsläpp. Konsekvensen av det blir ett koldioxidläckage där själva syftet med reduktionsplikten – reducerade utsläpp – motverkas.

En rad remissinstanser påvisar också konsekvenserna för hushåll, i synnerhet på landsbygden och för hushåll som behöver bilen för att nå sina arbetsplatser. Mobiliteten och tillgängligheten drabbas brett av höjda drivmedelspriser på ett sätt som försämrar livskvaliteten och gör förutsättningarna att leva och verka i hela landet sämre.

Det stora importbehovet av drivmedelsunderlag väcker också anledning att frukta för nationell energisäkerhet utifrån det stora utlandsberoende som följer av den stigande efterfrågan som reduktionsnivåerna påbjuder.

Kristdemokraterna anser att införandet av de reduktionsnivåer som följer efter kontrollstation 2022 måste anpassas efter en konsekvensanalys som klarar att belysa på vilka sätt reduktionsplikten kan genomföras utan försämrade konkurrensförutsättningar för svenska företag. En konsekvensanalys bör också innehålla förslag om hur svenska hushåll kan kompenseras för den försämrade mobilitet som förhöjda drivmedelspriser orsakar.

*Kjell-Arne Ottosson (KD)*

*Magnus Oscarsson (KD)*

*Larry Söder (KD)*

*Camilla Brodin (KD)*

*Magnus Jacobsson (KD)*