

Motion till riksdagen 2024/25:3385

av **Katarina Luhr m.fl. (MP)**

med anledning av prop. 2024/25:131 Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivån för reduktionsplikt för bensin bör höjas till 10 procent den 1 juli 2025 och 12 procent den 1 januari 2026 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivån för reduktionsplikt för diesel bör höjas till 25 procent den 1 juli 2025 och 30 procent den 1 januari 2026 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma om nya nivåer på reduktionsplikten för bensin och diesel resterande år fram till 2030 som bidrar till att Sveriges nationella klimatmål och klimatåtagande gentemot EU uppnås, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ett tilläggsdirektiv till den pågående Styrmedelsutredningen om att i närtid återkomma med ett delbetänkande med förslag om att införa ett nationellt utsläppshandelssystem och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i genomförandet av EU:s reviderade förnybartdirektiv ska säkerställa ett hållbart skogsbruk och skydd av skogar med höga naturvärden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Bakgrund

Regeringen har tappat kontrollen över klimatarbetet. Resultatet av regeringens och Sverigedemokraternas omtalade omläggning av klimatpolitiken är kraftigt ökade utsläpp, bromsad elektrifiering, fördjupat fossilberoende, osäkerhet hos hushåll och

näringsliv och försämrade konkurrenskraft för svenska företag. Preliminär statistik visar att utsläppen från vägtrafiken ökade med hela 18 procent år 2024. De totala utsläppen från svensk ekonomi uppskattas öka med i snitt 6,2 procent under de tre första kvartalen 2024, jämfört med motsvarande period 2023. Sverige bedöms vara det land i EU vars utsläpp ökade mest under 2024.

När Miljöpartiet satt i regering valde vi ett arbetssätt där klimatpolitikens ramar togs fram i bred enighet i Sveriges riksdag, samtidigt som mål och stora reformer förankrades med organisationer och näringsliv. Resultatet blev att sju av riksdagens åtta partier ställde sig bakom såväl mål som huvudsaklig inriktning på klimatpolitiken. Näringslivet välkomnade breda överenskommelser och tydliga spelregler som förväntades kvarstå fram till dess att målen var uppnådda. Reduktionsplikten var ett av de långsiktiga beslut som sju riksdagspartier kunde enas kring och som välkomnades av näringslivet.

En del i regeringens nedmontering av klimatpolitiken är att kraftigt sänka reduktionsplikten för bensen och diesel, till 6 procent. Beslutet fick svidande kritik från myndigheter, näringslivsorganisationer, storföretag, regioner och miljöorganisationer som uppmanat regeringen att skrota förslaget. Beslutet har avsevärt försvårat för Sverige att klara uppsatta nationella och av EU angivna klimatmål. Regeringens tvärsnitt i synen på och besluten om reduktionsplikten har skapat stor osäkerhet för de företag som investerat för att producera de förnybara drivmedel som reduktionsplikten var tänkt att skapa en ökande efterfrågan på.

Regeringen presenterade sitt förslag om marginellt höjd reduktionsplikt tillsammans med förslaget om ytterligare sänkta drivmedelsskatter. De gigantiska skattesänkningar som regeringen genomfört hittills under mandatperioden har lett till att elektrifieringen bromsat in och att flera nya gröna industrisatsningar har skjutits på framtiden.

Finanspolitiska rådet har slagit fast att regeringen saknar en sammanhållen och begriplig strategi för omställningen, och att bristen på en sådan strategi ökar kostnaden för omställningen. Draget av obegriplighet förstärktes när regeringen efter att under lång tid ha propagerat för att så gott som ta bort reduktionsplikten och införa ett annat styrmedel inför budgeten 2024 i stället gjorde en helomvändning och meddelade att reduktionsplikten skulle höjas igen, om än enbart till 10 procent. Förslaget i denna proposition är långt ifrån någon utlovad ”gyllene lösning” – sällan har en kejsare varit så naken.

Reduktionsplikten en viktig pusselbit för att klara klimatmål till 2030

Sverige ska klara såväl nationella klimatmål som våra bindande klimatåtaganden gentemot EU, både på kort och på lång sikt. På sikt handlar omställningen av transportsektorn främst om elektrifiering och transporteffektivitet, men reduktionsplikten är en nödvändig övergångslösning. Det tar lång tid att ställa om fordonsflottan till eldrift, och reduktionsplikten ger i närtid kraftigt och förutsägbart sänkt klimatpåverkan från den befintliga fordonsflottan. Ju snabbare vi kan elektrifiera och effektivisera transportsektorn, desto mindre blir totalvolymen biodrivmedel över tid.

För att nå nationella klimatmål samt EU:s bindande mål i ESR-sektorn till 2030 behövs stora utsläppsminskningar i närtid. En av de främsta rekommendationerna i Klimatpolitiska rådets senaste rapport är att regeringen under 2025 beslutar om insatser

för att minska utsläppen inom ESR-sektorn. Rådet pekar på skärpt reduktionsplikt och högre skatter på fossila drivmedel som de åtgärder som kan bidra till enskilt störst utsläppsminskningar på kort sikt.

En stor andel av Sveriges import av fossila drivmedel har okänt ursprung, varav en betydande andel kan antas komma från Ryssland. Att minska andelen fossilt i svenska drivmedel minskar också svenska hushålls och företags sårbarhet för volatila oljepriser och geopolitiska påtryckningar. Mer svenskt förnybart bränsle ger minskade utsläpp, bättre förutsättningar för svenska företag och en ökad krisberedskap. Det sistnämnda är inte minst viktigt i en osäker tid där ett stort beroende till icke-demokratier snabbt visat sig bli en stor utsatthet.

Miljöpartiet vill också understryka att det inte räcker med enbart elektrifiering eller övergång till hållbara biodrivmedel för att åstadkomma en långsiktigt hållbar omställning av transportsektorn – det är även fullständigt nödvändigt att effektivisera transporterna. Det är därför avgörande att regeringen arbetar mot ett transporteffektivt samhälle. Med ett transporteffektivt samhälle avses ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Detta kan ske både genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel/trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt.

Den föreslagna nivån på reduktionsplikten räcker inte för att nå vare sig Sveriges nationella klimatmål eller EU-åtaganden

Regeringen har i flera sammanhang framfört att deras förslag om en reformerad reduktionsplikt i kombination med ytterligare skattesänkningar på drivmedel bedöms leda till att Sverige klarar sitt EU-klimatåtagande till år 2030 för ESR-sektorn. Påståendet har ifrågasatts av en lång rad experter, myndigheter och remissinstanser. I Klimatpolitiska rådets rapport från 2024 slog rådet fast att regeringen kommunicerat osakligt och vilseledande kring effekterna av sin klimatpolitik. Miljöpartiet noterar att regeringen inte tycks ha tagit till sig av den kritiken.

Flera tunga remissinstanser, däribland Lunds tekniska högskola, Konjunkturinstitutet, Drivkraft Sverige, Volvo AB, Energigas Sverige, Naturskyddsföreningen, Scania, Region Jämtland Härjedalen och Sveriges Åkeriföretag, anser att den föreslagna nivån på 10 procent inte är tillräcklig för att säkerställa att Sveriges ESR-åtagande nås. Ytterligare en lång rad remissinstanser framhåller i sina svar att den av regeringen föreslagna nivån på 10 procent inte är tillräcklig för att nå Sveriges nationella klimatmål.

I regeringens förslag ingår att även inkludera el från publika laddstolpar i reduktionsplikten. Detta sänker redan för år 2025 samt varje år framöver successivt kravet på inblandning av förnybara drivmedel för att uppnå reduktionsplikten. Ett flertal remissinstanser pekar tydligt på att inkluderingen av el ökar behovet av att höja reduktionsplikten för att inte inblandningen av förnybart i fossila drivmedel ska urholkas. Med den låga reduktionsplikt som regeringen nu föreslår kommer kravet på förnybara drivmedel framöver att bli avsevärt lägre än själva nivåerna på reduktionsplikten. Reduktionsplikten behöver höjas gradvis för att säkerställa att inte andelen

fossilt i svenska drivmedel ökar i takt med att en större andel av fordonsflottan elektrifieras.

Miljöpartiet ser att reduktionsplikten mot bakgrund av det som anförs ovan gällande behovet av närtida utsläppsminskningar och ökad beredskap bör höjas. Givet olika tekniska förutsättningar kommer en större andel förnybara drivmedel att blandas in i diesel jämfört med i bensin. För att jämna ut prisskillnaden föreslår vi att koldioxid-skatten på bensin höjs. Intäkterna ska finansiera en ersättning till hushåll med långa transportavstånd och sämre förutsättningar att snabbt ställa om till alternativ i form av t.ex. kollektivtrafik eller elbil. I städer handlar det mycket om att få bättre kollektivtrafik och ökade förutsättningar för cykling och gång. Men i stora delar av landet är bilen i högre utsträckning nödvändig och alternativen till fossilbilen måste bli billigare och tillgängliga för fler.

Mot bakgrund av det som anförs ovan gällande behovet av närtida utsläppsminskningar och ökad beredskap föreslår Miljöpartiet att reduktionsplikten för bensin och diesel höjs till 10 respektive 25 procent den 1 juli 2025 och till 12 respektive 30 procent för 2026. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Om regeringen avser att reduktionsplikten även framöver ska utgöra ett av de främsta styrmedlen för sänkta klimatutsläpp behöver regeringen i närtid återkomma med ytterligare nivåer på reduktionsplikten för bensin och diesel för resterande år fram till 2030, som bidrar till att Sveriges nationella klimatmål och klimatåtagande gentemot EU uppnås. Regeringen bör även återkomma med en modell för riktad ersättning till hushåll i stället för en generell skattesänkning på drivmedel.

Utred och inför ett nationellt utsläppshandelssystem

År 2027 ska Sverige implementera EU:s nya utsläppshandelssystem ETS2 som bl.a. omfattar transportsektorn. Detta är välkommet men ger inte tillräcklig styrning för att Sverige ska klara vare sig EU:s bindande åtaganden eller våra svenska klimatmål. Därför krävs ytterligare styrmedel och det brådskar. Miljöpartiet ser att klimatpolitiken för transportsektorn inte bör vila på reduktionsplikten i lika stor utsträckning som tidigare, men att reduktionsplikten fortsatt fyller en viktig funktion framför allt på kort sikt. Miljöpartiet föreslår att man så tidigt som möjligt övergår till ett nationellt utsläppshandelssystem, som fullt ut speglar EU-systemet och omfattar samma sektorer som berörs av ETS2. Genom detta kompletteras EU:s regelverk med en aktiv nationell klimatpolitik som tillsammans utgör en effektiv och ändamålsenlig klimatpolitik. Utsläppshandelssystemen ger ett kostnadseffektivt och teknikneutralt styrmedel som garanterar måluppfyllnad när rätt mängd utsläppsrätter ges ut på marknaden. Systemen genererar intäkter som kan användas för att stötta hushåll utan rimliga alternativ och göra alternativen till fossila drivmedel billigare. Ett nationellt utsläppshandelssystem har även förespråkats av myndigheter samt av regeringens egen utredare John Hassler. Det finns även många aktörer som lyfter behovet av en effektiv klimatpolitik som även ger intäkter som kan omfördelas till hushåll i behov av stöd.

Regeringen har tillsatt den s.k. Styrmedelsutredningen som ska titta på vilka styrmedel som kan utformas för att fasa ut fossila bränslen. För att möjliggöra ett så tidigt införande av ett nationellt utsläppshandelssystem som möjligt bör utredaren få i

uppdrag att särskilt utreda ett sådant system och leverera ett delbetänkande så snart som möjligt.

Mot bakgrund av det som anförs ovan bör regeringen ge ett tilläggsdirektiv till den pågående Styrmedelsutredningen om att utreda hur det är möjligt att omvandla reduktionsplikten till ett nationellt handelssystem och leverera ett delbetänkande så snart som möjligt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Reduktionsplikten fortsatt betydelsefull

Reduktionsplikten behöver även efter att Sverige infört ett nationellt utsläppshandelssystem bibehållas på den nivå som är aktuell när handelssystemet införs. De nivåerna behöver även vara klart högre än dagens nivåer. Vi ser däremot inte att nivåerna sedan behöver höjas utan att ETS2 tillsammans med det nationella utsläppshandelssystemet utgör ramen för att minska utsläppen. Om reduktionsplikten sänks till EU:s miniminivå när handelssystemen införs 2027 finns en risk att utsläppen ökar i det korta perspektivet förutsatt att aktörer i stället för att fortsatt blanda in biodrivmedel väljer att köpa utsläppsrätter. Detta skulle kortsiktigt kunna leda till ökade utsläpp och sannolikt även till högre prisnivåer på utsläppsrätterna. Genom att behålla reduktionsplikten i bakgrunden till handelssystem minimeras denna risk.

I enlighet med Naturvårdsverket och Trafikanalys vill Miljöpartiet även utreda om de två olika reduktionspliktsnivåerna för diesel respektive bensin kan slås ihop till en gemensam kvot. Myndigheterna har bedömt att detta sammantaget gör att reduktionsplikten som helhet blir mer kostnadseffektiv och att det även kan påverka priserna på drivmedel.

Miljöpartiets mål är att Sverige ska vara självförsörjande inom hållbart producerade biobränslen samtidigt som uttaget ur den svenska skogen måste ske på ett hållbart sätt. Den ökade efterfrågan i kombination med behovet av att bevara biologisk mångfald visar att det krävs en bredd av åtgärder för att uppnå detta. Biodrivmedel ska i ökad omfattning komma från inhemsk produktion av biodrivmedel, samtidigt som elektrifieringen och ett minskat trafikarbete minskar efterfrågan av biodrivmedel inom vägtransporter. Över tid utgör biodrivmedel en allt större del i omställningen för flyg och sjöfart. Det är genom att påverka och skapa långsiktiga förutsättningar för såväl hållbart utbud som hållbar efterfrågan som målet om att Sverige år 2030 ska vara självförsörjande inom biobränslen kan uppnås.

Sveriges skogspolitik behöver skärpas för att säkerställa hållbar produktion av inhemska biodrivmedel

Miljöpartiet ser positivt på de uppdaterade reglerna i EU:s förnybartdirektiv som syftar till att säkerställa ett hållbart uttag av skogsbiomassa för biodrivmedel och biobränslen. Vi har i sak inga invändningar mot de föreslagna tilläggen i lagen men instämmer i stora drag med de synpunkter som WWF framfört i sitt remissvar.

Miljöpartiet anser i likhet med bl.a. WWF att Sverige med nuvarande skogspolitik inte lever upp till kriterierna för att klassas som ett s.k. A-land. Risken är betydande att skogsbränslen från Sverige bryter mot markkriterier i förnybartdirektivet. Vi ser också med oro på hur regeringen bereder den nationella definitionen av begreppet ”gammal skog”.

Det krävs omfattande förändringar av Sveriges skogspolitik för att Sverige ska kunna leva upp till hållbarhetskraven inom ramen för förnybartdirektivet. Miljöpartiet har återkommande framfört förslag på åtgärder för att ställa om till ett hållbart skogsbruk och därmed kunna uppnå status som s.k. lågriskland, bl.a. i motion 2022/23:2110.

Miljöpartiet har föreslagit ett mål om att Sverige ska verka för att bli självförsörjande på hållbart producerade förnybara bränslen, samtidigt som uttaget ur den svenska skogen måste ske på ett hållbart sätt. Den ökade efterfrågan på biodrivmedel och biobränslen i kombination med behovet av att bevara biologisk mångfald visar att det krävs en bredd av åtgärder för att uppnå detta. Ökad takt i elektrifieringen och ett minskat trafikarbete minskar den totala efterfrågan av bränslen inom vägtransporter. Med storskalig solvärme kan vi delvis ersätta bioenergi för att producera värme till fjärrvärmesystemet.

Avancerade biodrivmedel och elektrobränslen som tillverkas av vätgas och infångad biogen koldioxid kommer båda att fylla viktiga funktioner i framtidens transportsystem. För att möjliggöra en snabb uppskalning av produktionen av elektrobränslen och avancerade biodrivmedel har vi föreslagit ett produktionsstöd, samt planeringsmål till 2030 för biogas och vätgas.

Miljöpartiet anser att Sverige i samband med implementeringen av EU:s reviderade förnybartdirektiv ska säkerställa ett hållbart skogsbruk och skydd av skogar med höga naturvärden.

Katarina Luhr (MP)

Linus Lakso (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Emma Nohrén (MP)