

Motion till riksdagen 2023/24:2761

av **Anna-Caren Säterberg (S)**

med anledning av prop. 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ”Sverigebränslet” för sänkta drivmedelspriser, mindre utsläpp, fler jobb och ökad beredskap och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivåerna i dagens reduktionsplikt sätts på 19,3 procent för diesel och 7,8 procent för bensin med start från 2024 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ”tilläggsinblandning” som kan variera mer över tid och utifrån prisbilden och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör gå över från MK1-diesel till MK3-diesel som dieselstandard för att möjliggöra en större inblandning av bibränsle och större konkurrens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Det är en osäker och väldigt allvarlig tid i Sverige. Vårt land pressas just nu av flera parallella kriser: ett brutalt och eskalerat gängvåld, en kostnadskris i form av högre livsmedelspriser, högre räntekostnader och högre el- och bränslepriser som pågår de svenska hushållen och en klimatkris som hotar framtida generationer och svenskt välstånd.

Regeringens förslag om sänkt reduktionsplikt kommer att öka utsläppen och leda till svåra begränsningar för svenska medborgare. Det har talats om trängselskatter i hela landet, hastighetsbegränsningar och bilförbud på vissa dagar för att kompensera de ökade utsläppen. Regeringens förslag innebär även färre jobb, förlorade investeringar, ett fortsatt oljeberoende av skurkstater och risken för miljöböter från EU i mångmiljardklassen.

Sverigebränslet

De senaste åren har kostnaden för att tanka stigit kraftigt. Kostnadskrisen vad gäller bränslet har blixtbelyst att vi inte längre kan vara beroende av olja från skurkstater. Det är inte rimligt att de ska hålla ett järngrepp om vanligt folks plånböcker. För att bryta det här måste vi öka vår egen försörjningsgrad och stärka vår beredskap. Det är en försäkring mot framtida prischocker. Sverige behöver en ny väg framåt. Vi måste både göra det billigare att kunna använda bilen för vanligt folk i glesbygd, samtidigt som vi stadigt pressar ned utsläppen och skapar nya jobb och stärker Sveriges beredskap. Därför presenterar vi en helt ny modell för inblandning av biodrivmedel i Sverige – Sverigebränslet.

Vi föreslår en stabil basinblandning av biodrivmedel som ligger fastlagd över tid och som förutsägbart och stabilt ökar. Med start från år 2024 ska nivån på basinblandningen ligga på 19,3 procent för diesel och 7,8 procent för bensin. Tillsammans med andra kompletterande åtgärder ger det Sverige möjlighet att nå 2030-målet och det ger även industrin och drivmedelsbranschen den stabilitet och de planeringsförutsättningar som krävs för att de ska våga investera i Sverige. Sammantaget kan vi också spara miljarder skatte kronor som annars skulle gå till kostsamma utsläppsrätter eller böter till EU.

Det har blivit uppenbart, under både pandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina, att de befintliga system vi har haft inte har varit tillräckligt flexibla. Vi tror därför att det är rätt väg framåt att ha en del av Sverigebränslet som en s.k. ”tilläggsinblandning” som kan variera mer över tid och utifrån prisbilden. När priset på världsmarknaderna sticker upp så kan man tillfälligt minska inblandningen. Eller när produktionen i Sverige kommer igång i större skala och priset på biodrivmedel blir billigare – då kan tilläggsinblandningen öka tillfälligt.

Vi tror också att det behövs en rad andra åtgärder för att skapa en mer stabil situation när det kommer till bränslepriserna. I dagens regelverk om reduktionsplikten finns en sanktionsavgift för de aktörer som inte uppnår den föreskrivna inblandningen. Denna avgift har kommit att få en prissättande funktion på marknaden snarare än en alternativkostnad för att leva upp till reduktionsplikten. Vi vill se en sänkt reduktionspliktsavgift som skulle ge en viss priseffekt.

Vi föreslår även att Sverige går över till den europeiska dieselstandard (MK3) som kan hantera större inblandning av biobränsle och ger drivmedelsbolagen större utbud av leverantörer. Sverige är det enda land i Europa som använder MK1. En övergång till europadiesel möjliggör att drivmedel som säljs i Sverige i större utsträckning kan inhandlas på en europeisk marknad och vice versa, vilket kan ha en prisdämpande effekt. Vi anser även att Sverige måste verka för att möjliggöra en differentiering av skatten på hållbara biodrivmedel och fossila drivmedel på EU-nivå då det är en principiellt viktig fråga att klimatsmarta bränslen inte beskattas på samma sätt som fossila bränslen.

En viktig åtgärd vi vill se är att staten tar ett större ansvar på biodrivmedelsmarknaden. I vintras föreslog vi en stor reform på energimarknaden: folkhemsel. Det bygger på att staten går in och tecknar långa kontrakt, och sedan auktionerar ut elen till rimliga priser. Med vårt förslag om Sverigebränslet, tillsammans med de förslag som bioekonomiutredningen lade fram i våras om intäktsgarantier för produktion av förnybara drivmedel, så kommer vi att kunna stimulera den inhemska produktionen av förnybara drivmedel. Därmed minskar vi Sveriges sårbarhet av att vara beroende av skurkstaten för den egna bränsleförsörjningen. Med dessa åtgärder tillsammans med Sverigebränslet så kommer den totala priseffekten att hamna på minst 4 kronor för dieseln med de priser som gäller från år 2024.

Vår föreslagna modell för biodrivmedelsinblandning i Sverige – Sverigebränslet – är viktig för att minska utsläppen och tar ansvar för vanligt folks vardagsekonomi samtidigt som vi bygger upp Sveriges beredskap och självförsörjningsförmåga och för fler gröna jobb.

Anna-Caren Säterberg (S)