

Motion till riksdagen 2021/22:4748

av **Martin Kinnunen m.fl. (SD)**

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

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen beslutar att anta regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel med de ändringar i 5 § som framgår av motionens bilaga.
2. 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

I propositionen förslås pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023. Detta ser vi som centralt och i linje med vår politik, varför vi inte avslår propositionen i sin helhet.

Vi anser emellertid att förslaget är alltför svagt, och i grunden delar vi inte problembeskrivningen avseende behovet av en extremt hög reduktionsplikt med den tidsplan och stegring som regeringen föreslår.

Sverigedemokraterna var det enda partiet i riksdagen som motsatte sig den höga reduktionsplikten när den infördes vid halvårsskiftet 2018. Sedan dess har den svenska transportsektorn – konsumenter och företag – finansierat onödigt dyrt bränsle för många miljarder, utan att vare sig kostnaderna eller miljöeffekterna tagits upp till seriös debatt. Successivt har reduktionsnivån höjts till 30,5 procent för diesel och 7,8 procent för bensin, en nivå som regeringen nu vill frysa under endast ett år.

Sverigedemokraternas konsekventa linje har varit att begränsa reduktionsplikten till 5 procent för diesel och 2 procent för bensin.

Nettoeffekten av att ersätta fossila drivmedel med biodrivmedel är omdebatterad och härledd till komplicerade analyser, som kan vara unika för varje enskilt drivmedel. Ofta finns ”dolda” utsläpp i produktionsprocesserna för biodrivmedel, direkt eller indirekt, vilket innebär att utsläppsminskningarna i ett systemperspektiv i själva verket blir mindre än vad som redovisas.

Ur ett globalt perspektiv saknar den svenska politiken helt betydelse då marknaden för biodrivmedel fullständigt skulle haverera om fler länder anammade den svenska reduktionsplikten. Marknaden har redan svårt att möta Sveriges efterfrågan på biodrivmedel med acceptabel miljöprestanda, och om exempelvis hela EU tog efter den svenska politiken skulle efterfrågan genast styras mot råvaror med stor miljöpåverkan, vilket skulle utgöra ett hot mot biologisk mångfald och ökade utsläpp av växthusgaser.

Sverige har inte råd med en politik som driver fram världens överlägset högsta priser på transport. Denna politik slår undan benen för de areella näringarna, skadar hushålls privatekonomi och driver på en skadlig prisinflation. En hållbar nivå av reduktionsplikt är att föredra där nivåerna anpassas till EU:s målnivåer och tillgängliga råvaror på marknaden.

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). 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.

Betänkandet omfattar förutom justeringen av reduktionsplikten skattesänkningar, vilka sammantaget innebär att priset på diesel sänks med minst 5 kronor per liter. Priset på bensin sänks med motsvarande belopp, med hänsyn tagen till skillnad i reduktionsplikt.

Regeringen har hittills inte vidtagit de åtgärder som riksdagen ställt sig bakom. Det är ytterligare ett exempel på regeringens saktfärdighet och ovilja att hitta lösningar för att sänka drivmedelspriserna. Det är nu av yttersta vikt att regeringen slutar förhålla frågan och skyndsamt justerar reduktionsplikten för innevarande år.

BILAGA

Motionens förslag till ändringar av regeringens förslag till ändring i 5 § lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Nuvarande lydelse

År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21
2021	6	26
2022	7,8	30,5
2023	10,1	35
2024	12,5	40
2025	15,5	45
2026	19	50
2027	22	54
2028	24	58
2029	26	62
2030	28	66

Föreslagen lydelse

År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21
2021	6	26
2022	7,8	30,5
2023	2	5
2024	2	5
2025	2	5
2026	2	5
2027	2	5
2028	2	5
2029	2	5
2030	2	5

Martin Kinnunen (SD)

Staffan Eklöf (SD)

Yasmine Eriksson (SD)

Runar Filper (SD)

Mats Nordberg (SD)