

Motion till riksdagen 2024/25:3364

av **Kajsa Fredholm m.fl. (V)**

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

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan inkluderande förslag på reduktionsnivåer för bensin och diesel med krav på successivt höjd inblandning av biodrivmedel fram till 2030 kombinerat med andra åtgärder som effektiviserar och minskar vägtrafiken i en rättvis klimatomställning i linje med antagna nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel, grön vätgas och fossilfria elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i genomförandet av det uppdaterade förnybartdirektivet (RED III) bör säkerställa skydd av skogar med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.

2 Bakgrund

I propositionen föreslås lagändringar för att genomföra delar av de ändrade direktiven om förnybar energi och om bränslekvalitet och det omarbetade energieffektiviseringsdirektivet samt för att anpassa svensk rätt till EU-förordningen ReFuelEU Aviation. Även ändringar som genomför de förslag gällande reduktionsplikten som aviserades i budgetpropositionen för 2025 ingår i propositionen. Det föreslås nya nivåer för reduktionsplikten och en möjlighet att uppfylla reduktionsplikten genom leverans av fossilfri el.

Vidare föreslås en ny lag om offentliggörande av information om datacenters energiprestanda som innebär krav om att bl.a. rapportera in information om energi-användning till en europeisk databas.

I propositionen föreslås även nya och ändrade hållbarhetskriterier för förnybara bränslen, förnybara bränsle av icke biologiskt ursprung och återvunna kolväten. Fler bränslen ska omfattas av hållbarhetskriterierna. Vidare föreslås även följändringar i lagen om skatt på energi och lagen om elcertifikat.

Det föreslås även ändringar i drivmedelslagen som bl.a. innebär att kravet på drivmedelsleverantörer att minska växthusgasutsläppen från levererade drivmedel slopas.

De flesta ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

3 Ny reduktionsplikt otillräckligt för att nå klimatmål till 2030

Den globala medeltemperaturen översteg 1,5 grader under 2024. Sveriges utsläpp av växthusgaser ökade under 2024 och utsläppen från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent under 2024, jämfört med 2023. Rapporter som konstaterar att regeringens politik inte når upp till våra nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030 duggar tätt. Nyligen har även OECD och Klimatpolitiska rådet i sina rapporter konstaterat att regeringens politik är otillräcklig för att nå nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030. Klimatpolitiska rådet konstaterar i sin rapport i mars 2025 att vissa beslutade och aviserade insatser under 2024 (hit hör bl.a. den nya reduktionsplikten som aviserades redan i budgetpropositionen för 2025) var steg i rätt riktning men de uppväger inte andra beslut under mandatperioden som bidragit till ökade utsläpp, framför allt i transportsektorn.

För att Sverige ska nå dessa mål till 2030 är ytterligare åtgärder för att minska utsläppen inom transportsektorn helt centrala. Detta gäller inte minst målet för utsläppen från inrikes transporter som ska minska med minst 70 procent senast 2030 enligt riksdagens antagna klimatpolitiska ramverk. För att Sverige ska nå sitt EU-åtagande (ESR-målet) till 2030, och slippa betala dyra böter, krävs även här utsläppsminskande åtgärder inom trafiken.

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen genomför en höjning av den nuvarande nivån i reduktionsplikten. Men i likhet med majoriteten av remissinstanserna kan vi konstatera att en höjning av reduktionsplikten från 6 till 10 procent fram till 2030 är otillräckligt för att nå EU:s ESR-krav och våra nationella klimatmål till samma år. Inte minst gäller detta då regeringen avser att kompensera nivåhöjningen i reduktionsplikten genom sänkt skatt på fossila drivmedel. Inte heller lägger regeringen fram några konkreta förslag på hur man ska stärka en nationell produktion av hållbara biodrivmedel.

Vänsterpartiet har i följdmotionerna 2023/24:2758 och 2023/24:2815 redogjort för sin syn på reduktionsplikten och vilka åtgärder partiet anser krävs inom transportsektorn för att minska utsläppen hållbart enligt antagna nationella mål och EU-åtaganden för klimatet till 2030. Vi anser att reduktionsplikten är viktig för att utsläppen av växthusgaser ska minska i enlighet med våra nationella klimatmål samt EU-åtaganden till 2030. En ökad nationell produktion av förnybara drivmedel stärker Sveriges

självförsörjningsförmåga på drivmedel under en övergångsperiod innan elektrifieringen av transportsektorn är genomförd. Vänsterpartiet anser att reduktionsplikten är en av flera nödvändiga åtgärder för att detta ska vara möjligt. Den begränsade höjning av nivån i reduktionsplikten som regeringen föreslår i propositionen är enligt vår uppfattning otillräcklig och klimateffekten osäker inte minst beroende på att publikt laddad el ingår i den nya reduktionsplikten samt att sänkt skatt på bensin och diesel motverkar elektrifieringen.

Vänsterpartiet är dock kritiskt till det ensidiga fokus på reduktionsplikten som allena rådande styrmedel för att uppnå en fossiloberoende transportsektor till 2030 som den tidigare S-MP-regeringen hade. Den tidigare regeringen lade därmed i stor utsträckning alla ägg i samma korg. I stället för att i grunden styra vårt transportsystem till hållbara transporter och ett mer transporteffektivt samhälle genom även andra åtgärder och styrmedel valde man att förlita sig på en reduktionsplikt med mycket höga reduktionsnivåer fram till 2030, detta utan att ha en egentlig uppfattning om framtida tillgång på hållbara drivmedel i reduktionsplikten till rimliga priser under perioden.

Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit ett stort antal åtgärder och satsningar för att minska utsläppen genom att gynna hållbara trafikslag och öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. Dessa åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle minskar utsläppen hållbart och minskar behovet av bioråvaror för reduktionsplikten. I stället har vi för närvarande en infrastrukturplanering och politik som i betydande delar negligerar våra klimatmål och möjliggör satsningar som ökar biltrafiken och utsläppen av växthusgaser.

Förutom problemet med ett ensidigt fokus på reduktionsplikten som redskap för att nå uppsatta klimatmål finns andra nackdelar med mycket höga nivåer i reduktionsplikter. Även biodrivmedel ger utsläpp av växthusgaser. Ju mer vi kan minska människors behov av bil för att klara vardagen, desto större vinst för klimatet och miljön. Det är politikens ansvar att ge människor denna möjlighet.

Även om biodrivmedel ska uppfylla hållbarhetskriterier så innebär användning av diverse bioråvaror för framställningen att markområden påverkas direkt eller indirekt. Vi delar Klimatpolitiska rådets tidigare bedömning att ju mer bioenergi som används, desto större markområden kan förväntas bli påverkade och ju mer intensivt brukad marken blir, desto större risk för försämrade möjligheter till biologisk mångfald. Beroendet av olika ekosystem leder till att möjligheten att expandera bioenergin möter begränsningar och därmed tydligt beror på i vilken skala expansionen sker. Det finns därför starka skäl att begränsa beroendet av en reduktionsplikt med mycket höga nivåer på inblandning och i stället vidta andra åtgärder för att minska behovet av fysiska transporter och stimulera övergång till hållbara person- och godstransporter för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Vänsterpartiet har av detta skäl under lång tid föreslagit åtgärder som exempelvis stora statliga satsningar på billigare och utbyggd kollektivtrafik, färdmedelsneutralt reseavdrag och elbilsbonus för de med lägre inkomster.

Regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan inkluderande förslag på reduktionsnivåer för bensin och diesel med krav på successivt höjd inblandning av biodrivmedel fram till 2030 kombinerat med andra åtgärder som effektiviserar och minskar vägtrafiken i en rättvis klimatomställning i linje med antagna nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sverige bör även sträva efter att i allt högre utsträckning stärka den nationella självförsörjningsförmågan av drivmedel. Det är inte hållbart att Sverige grundar sin klimatpolitik på en hög andel biodrivmedel som förutsätter produktion av råvaror i andra länder, och det motverkar en stark krisberedskap. Vänsterpartiet har föreslagit att Klimatklivet kraftigt utökas genom en årlig satsning på 7 miljarder kronor för att bl.a. stärka elektrifieringen samt nationell produktion av nya bränslen som grön vätgas, elektrobränslen och andra hållbara drivmedel. Satsningen ger även utrymme för ökad produktion av biogas för både transport- och industrisektorn.

Vi anser att Sverige behöver en tydlig handlingsplan för att stärka den inhemska produktionen av hållbara biodrivmedel, grön vätgas och fossilfria elektrobränslen (bränslen framställda av el). En sådan handlingsplan bör vara grunden för lämpliga reduktionsnivåer i reduktionsplikten.

Regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel, grön vätgas och fossilfria elektrobränslen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4 Skogspolitiken behöver förändras för att säkerställa hållbart uttag av biomassa

Regleringen i EU:s förnybartdirektiv (RED III) har utvecklats för att biodrivmedel och biobränslen som produceras av skogsbiomassa ska kunna anses som hållbara och det ska vid avverkning tas hänsyn till vikten av att bevara markens beskaffenhet och den biologiska mångfalden. För att skogsbiomassan ska kunna anses som hållbar ska alltså avverkningen vara förenlig med krav på avverkningssystem som minimerar negativ påverkan på markens beskaffenhet, strukturer och egenskaper för biologisk mångfald och på livsmiljöer.

I propositionen konstateras att enligt förnybartdirektivet ska avverkning, om skogsbiomassa ska anses som hållbar, bedrivas på ett sätt som undviker skörd av stubbar och rötter, avverkning på känsliga marker och försämring av urskog och gammal skog eller omvandling av sådan skog till skogsplantage. Uttrycket ”gammal skog” ska enligt förnybartdirektivet ha den betydelse det har i det land där skogen finns. Skogsstyrelsen hade under 2024 ett uppdrag från regeringen som bl.a. omfattade att lämna förslag på en sådan definition. Av propositionen framgår att Skogsstyrelsens förslag för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Hållbarhetskriterierna som avser produktion från skogsbiomassa har sin grund i ett s.k. riskbaserat förfarande. Det innebär att i de fall biomassan kommer från länder med låg risk för att biomassan ska vara ohållbar kan hållbarhetskriterierna uppfyllas på ett betydligt enklare sätt än om biomassan inte kommer från ett sådant land. Om det inom landet finns system med lagstiftning, övervakning och kontroll som säkerställer att avverkningar sker hållbart och inte i områden som ska skyddas, är det tillräckligt att den som producerat biodrivmedlet eller biobränslet intygar att det kommer från ett s.k. A-land. Om ett land saknar lagstiftning, övervakning och kontroll för att säkerställa att skogsbiomassa inte kommer från ett område där skogen i stället borde ha skyddats från avverkning (ett s.k. B-land), krävs att den rapporteringsskyldige visar på något annat sätt genom sitt kontrollsystem att skogsbiomassan inte kommer från ett område som inte borde ha avverkats. Regeringen gav under 2024 Skogsstyrelsen i uppdrag att lämna

förslag på författningsändringar som krävs för att Sverige ska vara ett A-land. Enligt propositionen bereder regeringen för närvarande Skogsstyrelsens förslag.

I propositionen föreslår regeringen, med anledning av det ovannämnda, ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen avseende markkriterier som rör skog.

Vänsterpartiet välkomnar regleringen i EU:s förnybartdirektiv (RED III) för att stärka ett hållbart uttag av biomassa i skogen för biodrivmedel och biobränslen. Vi har i huvudsak inte heller invändningar mot propositionens förslag på ändringar i lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen. Det grundläggande problemet är att Sverige för närvarande saknar såväl lagstiftning som system för övervakning och kontroll för att betraktas som ett land med låg risk för verksamhetsutövare att använda skogsbränslen (s.k. A-land) från vårt skogsbruk utan att bryta mot markkriterier i RED III. Skogsbruket i Sverige kan därmed i sin helhet inte betraktas som hållbart. Det mest alarmerande är att när statistik, uppföljningar samt den fördjupade utvärderingen av miljömålet Levande skogar visar att miljötillståndet i våra skogar försämras så motverkar regeringen åtgärder för att göra vårt skogsbruk hållbart med hänsyn till biologisk mångfald och klimat. När Miljömålsberedningen nyligen hade i uppdrag att ta fram förslag för att Sverige ska kunna leva upp till åtaganden internationellt och inom EU för naturvård och biologisk mångfald motverkade regeringspartierna och Sverigedemokraterna konsekvent åtgärder för ett hållbart skogsbruk och för att skydda skogar med hög biologisk mångfald. I stället valde man konsekvent att värna skogsindustrins intressen i linje med den politik som regeringen och Sverigedemokraterna fört under mandatperioden. Det resulterade i att betänkandet som presenterades i februari 2025 blev helt otillräckligt för att leva upp till uppdraget. Vänsterpartiets representant i Miljömålsberedningen har i reservation till betänkandet redogjort för vår syn på nödvändiga åtgärder för att värna den biologiska mångfalden och kolinlagringen i våra skogar i enlighet med Sveriges åtaganden. Som helhet är Miljömålsberedningens betänkande en missad chans att stärka biologisk mångfald och kolinlagring i Sverige. Därutöver har regeringen tillsatt skogsutredningen 2024 års skogspolitiska utredning som lagt förslag som ytterligare skulle försämra Sveriges lagstiftning, övervakning och kontroll inom skogsbruket.

Det krävs genomgripande förändringar av skogspolitiken för att Sverige ska leva upp till dessa hållbarhetskrav inom RED III. Vänsterpartiet har i motionen Hållbart skogsbruk för biologisk mångfald och klimatet (mot. 2022/23:1246) föreslagit ytterligare åtgärder och lagstiftning för att möjliggöra ett hållbart skogsbruk och att Sverige därmed på sikt skulle kunna uppnå status som lågriskland (s.k. A-land). Sverige saknar även, vilket också Skogsstyrelsen konstaterar, ett förvaltningssystem som identifierar skogar med hög biologisk mångfald. I dagsläget avverkas betydande arealer naturskogar på grund av att de inte är kartlagda. Skogsstyrelsen saknar även resurser för att kontrollera miljöhänsynen vid avverkningsanmälningar. Sammantaget innebär detta att Sverige saknar ett system som förhindrar att biobränsle kan levereras från skogar med höga naturvärden. EU-kommissionen har också tidigare i år mottagit överträdelseärende avseende tidigare förnybartdirektiv utifrån att Sverige inte kan anses vara ett lågriskland.

Vänsterpartiet ser även med stor oro på att regeringen bereder definitionen av gammal skog. Regeringen har själv, i linje med att man eftersöker kryphål och lägsta möjliga miljökrav inom EU i skogsfrågor, inför uppdraget till Skogsstyrelsen formulerat detta som en uppskattad beståndsålder på över 180 år och avsaknad av betydande

mänsklig påverkan. Med en sådan definition skulle Sverige inte leva upp till riksdagens beslut, och inte heller EU:s krav, om att skogar med höga naturvärden inte ska avverkas. I den sammanställning Skogsstyrelsen och Naturvårdsverket gjorde för Miljömålsberedningen över svenska natur- och kontinuitetsskogar konstaterades att i storleksordningen 2 miljoner hektar av dessa fortfarande står helt utan skydd och att en betydande del av dessa inte ens är kartlagda. Med regeringens förslag till Skogsstyrelsen på hur gammal skog ska definieras skulle en stor del av dessa skogar kunna avverkas. Det är enligt vår uppfattning ett oacceptabelt förfarande som möjligen tillgodoser skogsindustrins önskningsmen som helt saknar grund i vad som krävs enligt antagna politiska beslut för att skydda skogar i syfte att bromsa utarmningen av biologisk mångfald.

Sverige bör i genomförandet av RED III säkerställa skydd av skogar med höga naturvärden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Samtidigt bör efterlevnaden av naturrestaureringsförordningen och andra relevanta förordningar och strategier för biologisk mångfald och kolinlagring beaktas i genomförandet av RED III i syfte att säkerställa skydd av skogar med höga naturvärden.

Kajsa Fredholm (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Malin Östh (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Håkan Svenneling (V)