

Motion till riksdagen 2023/24:2760

av Elin Söderberg m.fl. (MP)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

Motivering

Regeringen föreslår i proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för både bensin och diesel sänks till 6 procent för åren 2024–2026. Regeringen föreslår även att reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2027–2030 slopas, och regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag om reduktionsnivåer för denna period. Även andra åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva bör övervägas enligt regeringen. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

Reduktionsplikten ger i närtid kraftigt och förutsägbart sänkt klimatpåverkan

Reduktionsplikten ger i närtid kraftigt och förutsägbart sänkt klimatpåverkan från den befintliga fordonsflottan. Övergången till elektrifiering tillsammans med behovet av ett transporteffektivt samhälle är de två stora förändringsprocesserna som tar oss mot ett hållbart trafiksystem. Det tar dock lång tid att byta ut fordonsflottan och varje utsläppsminskning av koldioxid räknas och är viktig. Ju snabbare vi kan elektrifiera och effektivisera transportsektorn, desto mindre blir totalvolymen biodrivmedel över tid. För att nå transportsektorns mål om minus 70 procent utsläpp från transportsektorn till 2030 samt EU:s bindande mål i ESR-sektorn till 2030 behövs stora utsläppsminskningar i

närtid. Regeringens förslag att sänka och avveckla reduktionsplikten försvårar avsevärt möjligheten att få till de utsläppsminskningar som behövs.

Regeringen står nu helt utan fungerande klimatpolitik. Effekten av förslaget blir sannolikt att en annan sektor, jordbruket, behöver ta en betydligt större andel av EU:s bindande krav inom ESR-sektorn, och det redan till 2030 då transportsektorns mål sannolikt inte kommer att nås. Här kommer regeringen att bli svaret skyldig till landets jordbrukare; vilka krav kommer att ställas och hur fort ska utsläppen minska i den sektorn? Går det i praktiken att genomföra så fort som krävs och hur ska regeringen hantera de ökade kumulativa utsläppen som nu uppstår? Att som nu bromsa omställningen, kraftigt öka utsläppen och vänta och se kommer att medföra stora extra kostnader för omställningen och göra kurvan för minskningen av utsläppen avsevärt brantare redan om några år. Detta kommer att ske samtidigt som regeringen har tagit bort de långsiktiga spelreglerna och skapat stor osäkerhet inför framtiden hos flera sektorer inom näringslivet. Näringslivet landar i en ryckighet och osäkerhet för alla genom att regeringen har en ansvarslös hållning inför klimatutmaningen.

I nuläget finns inga andra åtgärder på plats som ersätter reduktionsplikten och med regeringens politik beräknas utsläppen öka inom transportsektorn med uppemot 50 procent redan nästa år, jämfört med nuvarande lagstiftning. Utsläppen ökar dessutom ännu mer på längre sikt mot 2030. Det är enorma volymer som regeringen är ansvarig för. Enligt regeringens egen beräkning av utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner blir i och med enbart detta beslut utsläppen av koldioxid ca 5,2 miljoner ton högre 2024 och ca 6,7 miljoner ton högre 2026 än vad som beräknas bli fallet med nuvarande lagstiftning. Det är oansvarigt och proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel ska därför avslås.

Sänkt skatt i landsbygdskommuner gör omställningen möjlig

I större städer och många större tätorter är det fullt möjligt för fler att välja gång, cykel och kollektivtrafik för huvuddelen av resor. Mer långväga gods behöver transporteras på järnväg och det finns goda exempel på hur varudistribution i städer kan effektiviseras genom samverkan mellan parter. Samtidigt finns det ett behov av bil och det ser generellt olika ut beroende på var i landet du befinner dig. Miljöpartiet föreslår, för de som ofta saknar alternativ till den egna bilen, en sänkt skatt för personer boende i landsbygdskommuner med 4 000 kronor per år och person. Tillsammans med det befintliga glesbygdsavdraget ger det nästan 500 kronor mer i månaden i plånboken för alla på landsbygden – även för de som redan har investerat i klimatomställningen. Detta är pengar som utgör ett stöd för de som ser sitt busskort bli dyrare, maten dyrare eller drivmedelskostnaderna högre. Utöver denna skattereform driver Miljöpartiet flera andra satsningar som gör det ekonomiskt möjligt för hushållen att vara en del i klimatomställningen som ett gemensamt Sverigekort för all kollektivtrafik, lokal som regional med ett enhetligt lågt pris oavsett var och hur långt man åker i landet, ett leasingstöd för personer med lägre inkomster, samt återinförd bonus för köp av elbil. Med riktade ekonomiska styrmedel kan vi både ha en effektiv klimatpolitik, stärkt konkurrenskraft för svenska företag och motverka ekonomisk splittring i samhället.

Behovet av långsiktighet

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 näringslivet. 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 besluten sju riksdagspartier kunde enas kring och som välkomnades av näringslivet. I dag har regeringen kastat in klimatpolitiken i stor osäkerhet, både vad gäller mål och medel samtidigt som utsläppen ökar kraftigt med regeringens politik. Detta är mycket allvarligt.

Om nya effektiva åtgärder kommer på plats som tar oss mot såväl 2030-målet som det långsiktiga målet 2045 är Miljöpartiet öppna för att förändra reduktionsplikten. Men först efter att nya åtgärder är på plats. Det är summan av klimatpolitiken som är det väsentliga och inte varje enskild åtgärd i sig. Politiken, näringslivet, organisationer och privatpersoner behöver kunna känna tillit till klimatpolitiken. Vi är beredda att diskutera utveckling av klimatpolitiken för Sverige. Men vi står fast vid nuvarande klimatmål och en utveckling bör innebära skärpta eller kompletterande mål i bred enighet.

Naturvårdsverket och Trafikanalys har till regeringen inför den kommande klimathandlingsplanen föreslagit en utredning för att studera en mer kostnadseffektiv utformning med gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel. Det skulle troligen innebära att marginalkostnaden för att minska utsläppen från förbränning av bensin och diesel utjämnas. I stället för att avveckla klimatpolitiken skulle regeringen kunna utveckla den utifrån de förslag som kommer från myndigheterna. Det är även väsentligt att beakta hur införandet av EU ETS 2 kommer att påverka utformningen av vår nationella klimatpolitik. I nuläget finns inga besked om detta ska införas i Sverige 2027/2028 eller först 2030. I och med att EU kliver fram finns stora möjligheter att med kraft av EU fortsätta utveckla vår klimatpolitik utan att montera ned det som redan finns.

Remissinstanserna säger regeringens förslag

Trafikverket bedömer att regeringens politik gör det omöjligt att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och avsevärt försvårar möjligheten att nå Sveriges åtaganden i EU. Naturvårdsverket framför att förslaget ökar avståndet till etappmålet för inrikes transporter och det nationella klimatmålet för ESR-sektorn. Naturvårdsverket lyfter även fram att det kan få ekonomiska konsekvenser för Sverige om åtagandena i EU inte nås.

En övervägande del av remissinstanserna avstyrker förslaget då förslaget skapar en kortsiktig klimatpolitik som riskerar att undergräva förutsättningar för långsiktiga industriella investeringar och skapar osäkerhet på marknaden samt att det riskerar att försvåra uppfyllandet av EU:s mål och att nå Sveriges nationella klimatmål. Förslaget skapar osäkerhet inom branschen samt osäkerhet för kunder, transportköpare, transportföretag m.fl., vilket riskerar att minska konkurrenskraften för svenska företag. Dessutom kritiserar förslaget för att inte minska drivmedelspriserna så mycket som har utlovats.

Regeringen ökar fossilberoendet

Regeringen gör Sverige mer beroende av fossila drivmedel när vi behöver göra precis det motsatta. Sverige behöver minskad fossil inblandning, för att minska växthusgasutsläppen samt minska vår utsatthet för volatila oljepriser och geopolitiska påtryckningar. Mer svenskt förnyelsebart 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 kan visa sig bli en stor utsatthet. Förutom beroendet av icke-demokratier har vi som land även ett ansvar och en moralisk kompass som bör vägleda vilka länder vi vill fortsätta att handla med. Fossilmarknaden är överlag volatil och det går inte att förutse hur priserna kommer att förändras. En ökad andel fossilt i den bensin och diesel som tankas i landet (vilket följer av sänkt reduktionsplikt), leder till ökad utsatthet för prishocker för hushåll och företag. Prisutvecklingen är högst osäker, särskilt mot bakgrund av den alltjämt pågående ryska invasionen i Ukraina. Särskilt priskänsliga är vi som land för tillgängligheten av vinterdiesel som minskat i produktion. I och med detta beslut kommer efterfrågan att öka och kan bli en bristvara, med risk för höga kostnader, och ytterst ransonering av vinterdiesel som inte kan uteslutas.

Vidare innebär sänkta priser på drivmedel att incitamenten för att välja eldrivna fordon och andra färdmedel med låga utsläpp försvagas framför att använda fordon som drivs med fossila utsläpp. Regeringens förslag som sänkt reduktionsplikt motverkar därmed regeringens ambition om ökad elektrifiering av transportsektorn.

Utöver att sänkt reduktionsplikt leder till ökade växthusgasutsläpp, att klimatmålen inte nås, sänkt krisberedskap, ökat beroende av icke-demokratier, ökad utsatthet för prishocker från volatila oljepriser, osäkerheter för svenska företag i branschen, oklar tillgång till vinterdiesel, samt försämrade incitament för elektrifiering, så riskerar sänkningen av reduktionsplikten innebära mycket höga kostnader för staten och därmed svenska skattebetalare.

EU:s återhämtningsfond kräver en aktiv klimatomställning hos medlemsländerna. Sänkningen av reduktionsplikten kan innebära att Sverige går miste om stora delar av 38 miljarder kronor från EU:s återhämtningsfond. Regeringen har i höständeringsbudgeten också aviserat att man avser att använda utsläppsrätter från ETS för att täcka upp för att man inte väntas nå ESR-målet med sänkt reduktionsplikt, vilket kan leda till förlorade intäkter för staten på upp till 6 miljarder kronor till 2030. Vidare kommer regeringen att behöva vidta ytterligare åtgärder för att täcka upp för att man inte når ESR-målet till 2030 med sänkt reduktionsplikt, vilket kan innebära höga kostnader för staten för köp av utsläppsutrymme från andra EU-länder, alternativt mycket höga böter från EU.

Öka inhemsk produktion av biodrivmedel

Miljöpartiets mål är att Sverige år 2030 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 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 biobränsle kan uppnås.

Elin Söderberg (MP)

Emma Nohrén (MP)

Linus Lakso (MP)

Daniel Helldén (MP)

Katarina Luhr (MP)