

## Motion till riksdagen 2021/22:4750

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

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

---

## Förslag till riksdagsbeslut

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

Redan före Rysslands invasion av Ukraina var det svenska dieselpriiset det högsta i världen. Sedan dess har oljepriset stigit och den svenska kronan försvagats. Det finns skäl att tro att priserna kommer att vara fortsatt höga eller t.o.m. stiga ytterligare.

De höga priserna slår mot såväl hushåll som företag och urholkar förtroendet för klimatpolitiken. Reduktionsplikten har i hög utsträckning bidragit till detta genom att ställa betydligt högre krav på inblandning av biobränslen än i andra EU-länder. Det har förstärkts av att regeringen gjort alldeles för lite för att få igång en inhemsk produktion av biobränslen.

Redan när nivåerna i reduktionsplikten sågs över under våren 2021 konstaterade Moderaterna att regeringen troligen underskattat en kommande ökning av drivmedelspriserna, och att konsekvensanalysen för den kontrollstation som då genomfördes var ofullständig. Riksdagen uppmanade som en följd av detta regeringen att återkomma med en mer komplett analys av reduktionspliktens konsekvenser vad gäller bl.a. just följderna för företag och hushåll, och vilka samhällsekonomiska effekter den får. I samband med det ville riksdagen att regeringen ska redogöra för sin bedömning av de framtida nivåerna i reduktionsplikten.

Vi kan konstatera att vår kritik var befogad. Reduktionsplikten orsakade en prisökning som var flera gånger högre än de 40–60 öre per liter diesel och år som

regeringen angav. Reduktionspliktens negativa effekter är betydligt mer omfattande än vad regeringen angav och reduktionsplikten måste därför ses över.

Samtidigt finns det tecken på att elektrifieringen av transportsektorn går snabbare än tidigare bedömt och att de antaganden om en lägre takt som kraven i reduktionsplikten bygger på är inaktuella. Det innebär att andra typer av insatser blir viktigare för att möjliggöra omställningen av transportsektorn – t.ex. att laddinfrastrukturen byggs ut och att produktionen av fossilfri el ökar. Att tungt förlita sig på reduktionsplikten för att minska utsläppen är därmed inte längre lika självklart.

Moderaterna menar att det i grunden är en orimlig ordning att när de skadliga utsläppen av växthusgaser från drivmedel minskar så går priset på drivmedel upp. Lika orimligt är det att när människor väljer att köra en elbil så möts det inte upp med tillräckliga möjligheter att ladda bilen utan med skenande elpriser. Det ska inte kosta mer att göra rätt, men regeringens bristande helhetssyn inom klimatpolitiken leder till just det.

## Nivåerna i reduktionsplikten ska sänkas

Det förslag om att pausa höjningen av nivåerna i reduktionsplikten under 2023 som regeringen nu lämnar är en krisåtgärd i ett mycket ansträngt läge. Förslaget bör genomföras för att undanröja risken för ytterligare höjningar i närtid. Det är samtidigt en otillräcklig justering även vad gäller 2023 års nivåer. Därtill är de skärpningar av reduktionsplikten bortom 2023 som regeringen föreslår mycket omfattande, och därmed uteslutna för oss. Regeringens förslag till nivåer är ekonomiskt ohållbara.

Reduktionsplikten behöver i stället ses över i grunden i syfte att reducera de kostnader dagens inblandningskrav medför för den som är beroende av bilen. Nivåerna måste sänkas. Sverige kan inte så kraftigt skilja sig från övriga EU vad gäller styrmedel för transporternas omställning. Vi har därtill redan passerat de målsättningar vad gäller förnybara drivmedel som satts och skiljer i dag ut oss från resten av EU med god marginal. Det straffar svenska konsumenter och det hämmar svenska företags konkurrenskraft.

Moderaterna menar att översynen bör ske med respekt för en mängd faktorer, bland dem påverkan på hushållens och företagets ekonomi och utsläppen av växthusgaser. Vi kommer att återkomma med förslag om hur sänkningarna av nivåerna ska se ut.

## 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.

*Jessica Rosencrantz (M)*

*John Widegren (M)*

*Marléne Lund Kopparklint (M)*