

Motion till riksdagen 2023/24:2790

av Elin Söderberg m.fl. (MP)

med anledning av skr. 2023/24:44 Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionsplikten är ett av flera verktyg som har förutsättningar att bidra kostnadseffektivt till klimatpolitiska mål och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera en mer kostnadseffektiv utformning med gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Riksrevisionen bedömer att reduktionsplikten har förutsättningar att bidra kostnadseffektivt till klimatpolitiska mål, inte minst eftersom styrmedlet premierar drivmedel med låga utsläpp av växthusgaser. Riksrevisionen rekommenderar en förändring av reduktionspliktens utformning, så att den med hänsyn tagen till de risker som finns och deras möjliga konsekvenser så effektivt som möjligt bidrar till klimatmålen. Samtidigt bör andra nödvändiga åtgärder vidtas så att klimatmålen nås så effektivt som möjligt. Särskild hänsyn bör även tas till de förestående förändringarna i EU:s regelverk.

Reduktionsplikten ett av flera verktyg för att nå klimatmålen

Riksrevisionen framför synpunkter som Miljöpartiet i stort delar. Reduktionsplikten är enbart ett av flera verktyg för att nå klimatmålen inom transportsektorn. Det är dock det enda som på kort sikt kraftigt minskar utsläppen i den befintliga fordonsflottan, vilket är avgörande för att nå målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Med en snabb elektrifiering och åtgärder som minskar vägtrafiken – framför allt i storstads-

regioner och större städer – kan det ökade behovet av biodrivmedel hållas nere samtidigt som reduktionsplikten kraftigt minskar utsläppen av växthusgaser från den befintliga fordonsflottan och skapar incitament för en ökad inhemsk produktion av biobränslen.

Riksrevisionen anger att det finns ett visst utrymme att förbättra kostnadseffektiviteten i reduktionsplikten utformning. 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. Vi ställer oss bakom detta förslag.

Klimatpolitikens ramar togs fram i bred enighet

Riksrevisionens granskning behöver sättas i ett större sammanhang. 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 var tydliga med att breda överenskommelser och tydliga spelregler som förväntades kvarstå över tid är en förutsättning för de investeringar som krävs för att målen ska kunna uppnås. Reduktionsplikten var ett av de långsiktiga beslut som sju riksdagspartier kunde enas kring. Vi delar bilden att det även kan finnas andra effektiva åtgärder, t.ex. att styra trafik till mer hållbara trafikslag, men dessa har tyvärr inte varit politiskt möjliga att enas runt. Att inte vidta kraftfulla åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid var och är inte en acceptabel väg med anledning av de omfattande risker och konsekvenser som klimatförändringen innebär för hela samhället i dag och för all framtid.

Regeringens politik ökar utsläppen kraftigt

I dag har regeringen kastat in klimatpolitiken i stor osäkerhet, både vad gäller mål och medel samtidigt som utsläppen ökar kraftigt med regeringens politik. Regeringens förslag att kraftigt sänka reduktionsplikten försvårar avsevärt möjligheten att få till de utsläppsminskningar som behövs i närtid. Kraftigt sänkt reduktionsplikt motverkar även regeringens ambition om ökad elektrifiering av transportsektorn. 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.

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 långsiktig tillit till klimatpolitiken. Vi är alltid beredda att diskutera en utveckling av klimatpolitiken för Sverige.

I stället för att avveckla klimatpolitiska verktyg, utan ersättningsåtgärder, skulle regeringen kunna utveckla klimatpolitiken utifrån de förslag som kommer från myndigheterna. Det är även helt nödvändigt att beakta de bindande målen i ESR-sektorn och hur införandet av EU ETS 2 kommer att påverka utformningen av vår nationella

klimatpolitik. 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. Att helt utan nya kompensatoriska klimatpolitiska verktyg avveckla reduktionsplikten är en ansvarslös politik.

Rikta särskilda åtgärder mot grupper som påverkas mer av höjda bränslepriser

Riksrevisionen anger vidare att reduktionsplikten hittills drivit upp priset på diesel mer än vad regeringen förutsåg vid införandet, samt att det kan finnas mer kostnadseffektiva åtgärder utanför transportsektorn. Vår bedömning är i likhet med många andras att ESR-målet kommer att kräva kraftiga utsläppsminskningar i transportsektorn, helt i linje med det nationella transportmålet till 2030. Som Riksrevisionen skriver är det mycket svårt att bedöma bränslepriset över tid, särskilt i en tid med stor omvärldspåverkan som hög inflation, krig i vårt närområde och globalt höga transportkostnader. Biodrivmedel kan och bör i ökad omfattning komma från inhemsk produktion, medan det fossila bränslet alltid gör Sverige mer utsatt för omvärldsförändringar. Med ny tillkommande klimatpolitik kunde kontrollstationer för reduktionsplikten hanterat detta samlat. Det finns även möjlighet att rikta särskilda åtgärder till de grupper som påverkas mer av höjda bränslepriser, t.ex. genom skattesänkningar för personer boende i glesbygd eller riktade stöd till privatpersoner i omställningen av transportsystemet.

Elin Söderberg (MP)

Per Bolund (MP)

Katarina Luhr (MP)

Linus Lakso (MP)

Emma Nohrén (MP)