

Motion till riksdagen 2020/21:4043

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

med anledning av prop. 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionsplikten i Sverige bör stå i direkt proportion till vårt lands förmåga att frambringa hållbara inhemska biobränslen till en kostnad som är acceptabel för kunden och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att exkludera alla former av palmoljebaserade produkter, såväl miljöcertifierade som icke miljöcertifierade, från de bränslen som kan användas till reduktion och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändring i både lagen och förordningen om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen så att det där framgår att reduktionsplikten ska uppfyllas med hjälp av ”alternativa bränslen” och inte bara med hjälp av ”hållbara biobränslen” och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konsekvensutredning av reduktionsplikten ska tillsättas inför kontrollstation 2022 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka reduktionspliktsavgiften och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Regeringens förslag till en stegvis ökande reduktionsplikt medför en rad allvarliga samhällsproblem. Av vad som framgår av propositionens konsekvensstycken tyder det

mesta på att priset på drivmedel, med den ökade reduktionsplikten, kommer att bli skadligt högt för såväl hushåll och företag som det offentliga. Dessutom torde det kunna få en negativ inverkan på statens finanser. Reduktionsplikten utgör annars ett bra incitament för svenska biobränsleproducerande företag. Dock kan det ifrågasättas om hållbara biodrivmedel ur svenska råvaror kan produceras i tillräcklig mängd och till rimligt pris om reduktionsplikten ska följa den progression som regeringen aviserar. Reduktionsplikten bör principiellt alltid hålla jämna steg med den mängd hållbara inhemska biobränslen, till acceptabla priser, som kan tillverkas. Vad gäller att definiera vad som är hållbart eller inte hållbart är det centralt att fokusera på restprodukter som det i dag inte redan finns en betydande marknad för.

Enligt senast tillgängliga statistik utgörs merparten av den råvara som ingår i inblandningen av svensk diesel av olika palmolja produkter. Visserligen har regeringen aviserat ett framtida förbud mot inblandning av palmolja i svenska bränslen, men vi menar att alla typer av palmoljebaserade ämnen, såväl icke miljöcertifierade som miljöcertifierade, behöver undandras från de ämnen som får användas till reduktion i svenska bränslen, av hänsyn till miljön i de länder där oljepalmen odlas. Att exempelvis kräva certifierad palmolja löser inte de enorma problem som finns med produktionen. Dels är det väldigt osäkert huruvida certifierad palmolja verkligen har producerats på ett ansvarsfullt sätt, dels bidrar ökad efterfrågan på certifierad palmolja till ökad efterfrågan på palmolja i stort och bidrar således till förlorad biologisk mångfald och ökade utsläpp av växthusgaser såväl från mark som genom indirekta marknadseffekter. Däremot ställer vi oss positiva till att använda återvunna bränslen som i övrigt tjänat ut sina syften och som inte kan användas till någonting nyttigt, exempelvis olika former av plastmaterial. Trots att dessa material kan vara fossila i grunden menar vi att det vore ett klokt nyttjande av landets och jordens resurser att använda sådana material till bränsle i stället för att låta dem förfaras till ingen nytta. I sin konsekvens innebär detta att vi förordar att man ändrar både i lagen om reduktionsplikt och i förordningen om reduktionsplikt så att det där framgår att reduktionsplikten ska uppfyllas med hjälp av ”alternativa bränslen” och inte bara med hjälp av ”hållbara biobränslen” så som det står i dag.

EU-kommissionens förslag till taxonomi, där biobränslen ses som en övergångslösning och inte som något egentligt hållbart bränsle, samt kommissionens mål om att alla fordon ska vara nollutsläppsfordon till 2026, krockar med regeringens reduktionsplikt. Det innebär att företag som behöver säkerhet och långsiktighet för att våga investera i svensk biobränsleproduktion kan komma att tveka inför sådana investeringar. Det är oklart hur regeringen tänker agera gentemot kommissionen med anledning av denna intressekonflikt.

Reduktionsplikten har konsekvenser i många delar av samhället och påverkar såväl företags som individers transportkostnader. Det är viktigt att reduktionsplikten utvärderas i god tid inför kontrollstationen 2022. I denna utvärdering behöver de verkliga kostnaderna för reduktionsplikten framhållas tydligare och den stora samhällsekonomiska effekt som den medför analyseras mer utförligt.

Reduktionsplikten ska i huvudsak uppfyllas med HVO, vilken är högst begränsad. Ökad efterfrågan på HVO på marknaden riskerar att orsaka kraftiga prisökningar även om mängden inhemskt producerad HVO ökar kraftigt. Underlagen från regeringen och myndigheterna är i detta fall högst begränsade. För att begränsa effekterna av höjt pris på råvaran finns en reduktionspliktsavgift. Den är i dag på en väldigt hög nivå, vilket betyder att regeringen ser det som acceptabelt att reduktionsplikten, vid en reduktion på 66 procent, ska kunna driva upp priset med 8,58 kronor exklusive moms, per liter.

Utöver detta existerar ett befintligt styrmedel med årliga skattehöjningar av drivmedelspriserna med konsumentprisindex plus 2 procentenheter. Detta betyder att politiken signalerar att individer och företag riskerar att mötas av fördubblade priser på diesel vid pump. Detta är inte rimligt, varför Sverigedemokraterna önskar se en kraftig minskning av reduktionspliktsavgiften.

I grunden menar Sverigedemokraterna att en reduktionsplikt i enlighet med regeringens förslag riskerar att bli samhällsskadlig och förordar därför, i första hand, att propositionen avslås i sin helhet, och i andra hand att propositionen införs med de ändringar och tillägg som framgår av denna följdmotion. Ett avslag på propositionen torde innebära att reduktionsplikten kvarstannar på den nivå som gäller i dag.

Martin Kinnunen (SD)

Yasmine Eriksson (SD)

Staffan Eklöf (SD)

Runar Filper (SD)

Mats Nordberg (SD)