

Motion till riksdagen 2023/24:2758

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

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

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.
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 och fossilfria elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska det utsläppsgap som uppstår av att nuvarande reduktionsnivåer sänks, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2 Bakgrund

Regeringen föreslår att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för 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.

3 Regeringen överger i praktiken klimatmål

Regeringens förslag om att sänka reduktionsplikten till 6 procent för bensin och diesel under perioden 2024–2026 är utmärkande för regeringens och SD:s klimat- och miljöpolitik. I likhet med en rad tidigare beslutade åtgärder och anslagsnivåer på dessa

områden så försämras möjligheterna att nå de mål som riksdagen enats kring med förslaget. Man beslutar och föreslår åtgärder på klimatområdet som ökar utsläppen av växthusgaser när dessa i stället behöver minska kraftigt. Dessutom utan att föreslå andra åtgärder som kompenserar för dessa utsläppsökningar.

Sommaren 2023 har varit den i särklass varmaste som någonsin uppmätts i världen. Även havstemperaturerna har legat på rekordnivåer. Det krävs omedelbara och kraftfulla åtgärder från alla länder, inklusive Sverige, för att minska utsläppen och begränsa effekterna av ett förändrat klimat.

Sverige måste accelerera takten i omställningen för att nå de nationella klimatmålen till 2030 samt vårt klimatåtagande inom EU till samma år. Dessa mål ska enligt Vänsterpartiet inte överges och förutsätter att utsläppen från våra transporter kraftigt minskar kvarvarande år till 2030 för att målen ska nås. Klimatpolitiska rådet har tidigare konstaterat att den aviserade kraftiga sänkningen av reduktionsplikten är den enskilda åtgärd som har absolut störst negativ påverkan på möjligheterna att nå klimatmålen till 2030. I synnerhet gäller detta Sveriges etappmål om att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030. Därutöver försvåras möjligheterna för Sverige att klara sina åtaganden för att minska utsläppen gentemot EU till 2030, vilket riskerar att även få ekonomiska konsekvenser.

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. En drastisk sänkning av reduktionsplikten enligt regeringens förslag är enligt vår uppfattning inte förenlig med ovan nämnda inriktningar.

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 nuvarande 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 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 för biologisk mångfald. Beroendet av

olika ekosystem leder till att möjligheten att expandera bioenergin möter begränsningar och därmed tydligt beror på i vilken skala som 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. Sverige bör därutöver sträva efter att i allt högre utsträckning stärka den nationella självförsörjningsförmågan av drivmedel. Det är inte hållbart att Sverige i så hög grad grundar sin klimatpolitik på en hög andel biodrivmedel som förutsätter produktion av råvaror i andra länder.

En stor potential för att använda avverkningsrester från skogen i form av grenar och toppar (s.k. grot) för att stärka vår nationella produktion av biodrivmedel har lyfts av ett flertal aktörer och myndigheter. För närvarande sker inte en sådan produktion. Vänsterpartiet är för att en sådan produktion ska vara möjlig från restprodukter men anser att det är mycket problematiskt att det svenska skogsbruket i sin helhet i dag inte är hållbart. Det behövs därför tydligare reglering för att stärka miljöhänsynen i det intensiva skogsbruket, säkra skydd av skogar med höga naturvärden samt åtgärder för att på sikt fasa ut kalhyggesbruket. I ett skogsbruk som bedrivs inom ramen för att värna skogen som ekosystem och dess biologiska mångfald och kolinlagring är ett begränsat uttag av biobränslen möjlig enligt vår uppfattning.

Förslagen/förslaget i propositionen innebär i praktiken att regeringen överger ambitionen att nå etappmålet för inrikestransporter till 2030. Regeringen föreslår en åtgärd som leder till ökade utsläpp utan att föreslå andra åtgärder som ska kompensera för dessa utsläppsökningar. Därutöver riskerar förslaget att ge betydande ekonomiska kostnader för statsbudgeten då Sverige riskerar att inte nå sina klimatåtaganden gentemot EU. Med anledning av vad som anförts ovan anser Vänsterpartiet att propositionen bör avslås.

Riksdagen bör avslå proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel. Detta bör riksdagen besluta.

4 Regeringens förslag saknar konsekvensanalys

Kritiken från många remissinstanser på promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel är massiv. En övervägande del av remissinstanserna avstyrker förslaget. Naturvårdsverket konstaterar att om den föreslagna sänkningen genomförs så ökar avståndet till etappmålet för inrikes transporter och Sveriges mål för utsläppen utanför EU:s utsläppshandel. Myndigheten konstaterar även att förslaget påverkar Sveriges möjligheter att få medel från EU:s tillfälliga återhämtningsinstrument, faciliteten för återhämtning och resiliens (RRF). För att säkra hela återflödet av medel som avsatts till Sverige från RRF, totalt 3,18 miljarder euro, krävs att de delmål och mål som angetts för samtliga åtgärder i Sveriges återhämtningsplan uppnås på ett tillfredsställande sätt. Regeringens förslag på sänkt reduktionsplikt kan därmed försvåra för Sverige att fullt ut få dessa medel. Enligt Naturvårdsverket försämrar förslaget betydligt möjligheterna att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. I den delen är Trafikverket kraftigare i sin kritik då de bedömer att förslaget närmast gör det omöjligt att nå detta etappmål.

Naturvårdsverket föreslog redan i sitt underlag till klimatpolitiska handlingsplanen (april 2023) att en utredning skyndsamt borde tillsättas och genomföras om reduktionspliktens fortsatta utveckling för att säkerställa långsiktiga spelregler som skapar förutsättningar för omställningen. Man betonar att en utredning bör lämna förslag på hur samspelet med EU:s kommande gemensamma handelssystem för transporter och bostäder (ETS2) bör se ut. Enligt myndigheten behöver det även analyseras hur drivmedelsskatter, fordonsskatter och avståndsbaserade vägskatter kan utvecklas parallellt. Man tar även upp behovet av att skärpta krav i EU:s förnybartdirektiv bör beaktas. Naturvårdsverket betonar även att utredningen behöver beakta hur ekonomiskt svagare grupper kan skyddas och kompenseras för effekter i form av höga drivmedelspriser.

I sitt remissvar till promemorian som föregått regeringens proposition konstaterar Naturvårdsverket att det finns många osäkerheter kopplat till beräkningar av effekterna av en sänkt reduktionsplikt enligt regeringens förslag. Exempelvis 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. Även införandet av ETS2 kan komma att påverka priset på bensin och diesel i olika omfattning. Därtill finns risk att sänkt pris på bensin och diesel, som en följd av regeringens förslag, leder till ökad grannlandstankning, vilket ökar utsläppen i Sveriges utsläppsstatistik.

Trafikanalys konstaterar att när reduktionsplikten sänks behöver den ersättas med andra åtgärder som på motsvarande sätt får ned utsläppen från diesel- och bensindrivna fordon. När det gäller priseffekter av förslaget bedömer man att förändringen beträffande bensin blir måttlig medan effekten avseende diesel blir påtaglig. Sänkta dieselpriser gynnar framför allt näringslivet, men bedöms samtidigt leda till ökad trafik och ökade utsläpp. Incitamenten för att välja elbil i stället för bensin- eller dieselbil minskar. Man anser även att det är tveksamt att generalisera effekterna av förslaget på grupper som boende i stad eller på landet, hushållens ekonomiska standard eller män och kvinnor. I realiteten är det i varje sådan grupp en minoritet som påverkas påtagligt. För majoriteten av de som äger fordon är effekten liten då dessa fordon är bensindrivna. Även Energimyndigheten framför att förslaget i princip bara får påverkan på dieselpriset, vilket i huvudsak gynnar företag och inte hushåll.

Naturskyddsföreningen konstaterar i sitt remissvar att regeringens förslag ökar utsläppen motsvarande en tiondel av Sveriges territoriella utsläpp om man jämför med bibehållen reduktionsplikt. Man anser att en försvagad klimatpolitik är ett dåligt ekonomiskt verktyg och att hushåll och företag bättre kompenseras på ett sätt som inte ökar utsläppen. Enligt Naturskyddsföreningen är det dubbelt dåligt för klimatet att både öka den fossila andelen i drivmedlen och samtidigt öka konsumtionen av dem. Man konstaterar samtidigt att politiken för transportsektorns omställning har vilat för tungt på reduktionsplikten. Att enbart förlita sig på reduktionsplikten riskerar enligt organisationen att leda till en ohållbar efterfrågan på biobränslen, med risk för utebliven klimatnytta och stora miljöskador. Man menar att reduktionsplikten behöver kompletteras, inte ersättas.

WWF anser att reduktionsplikten är särskilt viktig för att nå transportsektorns 2030-mål och att regeringen inte identifierat några styrmedel som på sikt kan ersätta den så att målet kan nås anses djupt oroande. Man anser dock att reduktionsplikten måste utformas så att den inte driver på avskogning och att den tar hänsyn till att hållbar biomassa är en begränsad resurs som efterfrågas i olika branscher i många länder. En bred

palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon behöver införas omgående för att minska effekterna av ökad klimatpåverkan under perioden där reduktionsplikten sänks.

En stor del av remissinstanserna framför att förslaget omintetgör tilltron till reduktionsplikten som långsiktigt styrmedel, vilket kraftigt försämrar möjligheten att öka den inhemska produktionen av förnybara bränslen och därmed stärka försörjningstryggheten för drivmedel. AB Volvo och Scania anser att förslaget även försämrar de långsiktiga förutsättningarna för fordonsindustrin och att det lägre dieselpriiset kommer att leda till en lägre elektrifieringstakt av fordonsflottan.

Vänsterpartiet delar i stort den kritik som framförts av ovan nämnda myndigheter, företag och organisationer. Regeringens föreslagna nivå-sänkning av reduktionsplikten saknar både grund och konsekvensanalys. Vi anser att Sverige behöver en tydlig handlingsplan för att stärka den inhemska produktionen av hållbara biodrivmedel 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 och fossilfria elektrobränslen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1 Regeringen bör presentera klimatåtgärder som kompenserar för de utsläppsökningar förslaget leder till

Vänsterpartiet anser att det är oacceptabelt att regeringen med propositionen föreslår en åtgärd som ökar utsläppen av växthusgaser så kraftigt utan att presentera hur detta utsläppsgap ska åtgärdas genom att andra styrmedel och åtgärder införs. Vi anser att det finns en rad åtgärder som är möjliga att genomföra med relativt kort tidsrymd och som bör prioriteras. Dessutom gynnar flera av förslagen särskilt hushåll med lägre inkomster. Detta är några av dessa åtgärder:

- Inför en gemensam Sverigebiljett på 450 kronor i månaden för all regional kollektivtrafik i hela Sverige. Inför även årligt statligt stöd till kollektivtrafiken på 5 miljarder kronor för utbyggd kollektivtrafik och investeringsstöd för nya fordon.
- Inför riktat stöd till elbilar och reformerad klimatbonus så att den i större utsträckning kan utnyttjas av dem med lägre inkomster.
- Öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. För att möjliggöra ytterligare minskade utsläpp från transportsektorn behövs en intensifiering gällande utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för vätgas. Inom
- Klimatklivet ges stöd till publik laddinfrastruktur och laddning av tunga fordon. Klimatklivet ger vid sidan av elektrifieringen även stöd för omställning av transportsektorn med nya bränslen som grön vätgas, elektrobränslen och hållbara drivmedel. Förutom att detta minskar utsläppen så stärker det vår nationella tillgång och självförsörjning på drivmedel. Anslaget till Klimatklivet bör utökas till 7 miljarder kronor per år och förlängas till år 2033.
- Inför ett nytt färdmedelsneutralt reseavdrag som gynnar kollektivtrafik och glesbygder.
- Inför konverteringspremie till begagnade bilar för att ställa om från drift med bensin eller diesel till drift med förnybara bränslen. Ett förbud bör införas mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

- Stärk det statliga stödet för stadsmiljöavtalen för ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade bör förbindas att verka för minskad biltrafik.
- Inför en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar med differentiering utifrån klimat- och miljöpåverkan.
- Inför målstyrd infrastrukturplanering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur.

Regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska det utsläppsgap som uppstår av att nuvarande reduktionsnivåer sänks. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2 Klimatomställningen måste vara rättvis

Klimatläget är allvarligt. Men det ger även en möjlighet att bygga ett mer hållbart och jämlikt samhälle. För att lyckas vinna folkligt stöd för omställningen måste den ha ett rättviseperspektiv. Många ekonomiskt utsatta hushåll saknar i dag tillgång till alternativa färdmedel till sin bil som drivs med bensin eller diesel. Regeringen anför som skäl för den sänkta reduktionsplikten att syftet är att underlätta för hushållen. Men förslaget kommer framför allt att gynna hushåll med dieselbil. Det kommer därutöver även att gynna hushåll med höga inkomster, inte minst de hushåll som innehar en eller flera dieselbilar med hög bränsleförbrukning. Därtill minskar incitamenten generellt för hushållen att byta till elbil.

Vänsterpartiet anser att ekonomiskt svagare grupper bör kompenseras för effekter av för höga drivmedelspriser. Höga drivmedelspriser kan uppstå av en rad andra faktorer än reduktionsplikten, såsom råvarupris och valutakurs. Skatt på drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska bilismens klimatpåverkan. Men det är också ett trubbigt verktyg som inte gör skillnad på en höginkomsttagare i storstad med god tillgång till kollektivtrafik och en låginkomsttagare i glesbygd utan tillgång till alternativ till bilen.

Höga kostnader för att använda bilen påverkar människor i hela landet, men i synnerhet glesbygdsbor som saknar möjlighet till kollektivtrafik och som därmed är mer bilberoende. Därtill tyder ny forskning på att styrmedel som höjer priserna på fossila drivmedel är regressiva. Det finns därför starka skäl att införa kompensatoriska åtgärder för de mest utsatta hushållen och glesbygdsbor.

Trafikanalys har föreslagit att en del av koldioxidskatteintäkten från transportsektorn ska finansiera ett skatteavdrag till boende i glesbygd. Man föreslår att stödet till hushållen bör ges i form av ett inkomstskatteavdrag.

Inom EU har rådet och parlamentet kommit överens om att inrätta en social klimatfond för att stödja utsatta hushåll, småföretag och transportanvändare. Fonden ska inrättas för perioden 2026–2032 och ska hantera priseffekterna av ett utsläppshandelssystem för byggnader och vägtransporter samt bränslen inom ytterligare några sektorer. Varje medlemsland i EU ska för kommissionen presentera en social klimatplan med åtgärder och investeringar för att minska effekterna på ekonomiskt utsatta hushåll med anledning av det nya utsläppshandelssystemet.

Vänsterpartiet anser att beredskapen för att hantera situationer med höga drivmedelspriser måste stärkas för ekonomiskt utsatta hushåll genom kompensatoriska åtgärder som inte urholkar incitamenten för klimatomställningen. Det förutsätter att åtgärder införs nationellt och att regeringen arbetar aktivt gentemot EU i detta syfte.

Regeringen bör återkomma med förslag på hur ekonomiskt svagare grupper kan skyddas och kompenseras för effekter i form av höga drivmedelspriser.

Kajsa Fredholm (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Linda W Snecker (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Håkan Svenneling (V)