

## Motion till riksdagen 2023/24:2763

av **Rickard Nordin m.fl. (C)**

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

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avskaffad koldioxidskatt för biobränslen inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt reduktionspliktsavgift och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att övergå till europadiesel och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en reformering av reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Centerpartiet ser klimatkrisen som en av vår tids största utmaningar. Det är samtidigt en fråga där Sverige kan spela en avgörande internationell roll som föregångsland, och där vårt ledarskap samtidigt kan leda till jobb, tillväxt och affärsmöjligheter. Det är glädjande att kunskapen och medvetenheten om klimatförändringarna är större än någonsin. Samtidigt kunde inte budskapet i FN:s klimatpanels sjätte syntesrapport om den samlade klimatvetenskapen vara tydligare: klimatet kan inte vänta. Utsläppen måste vända ned senast redan år 2025 och sedan fortsätta kraftigt nedåt om det ska vara möjligt att klara 1,5-gradersmålet. Dessutom har klimatförändringarna och den globala uppvärmningen en negativ påverkan på naturen och på den biologiska mångfalden. Det är helt avgörande att vi når 1,5-gradersmålet för att bibehålla fungerande ekosystem.

Centerpartiet ser klimatmålen, både de svenska och de på EU-nivå, som avgörande riktmärken för att lyckas med den gröna omställningen.

Syftet med reduktionsplikten är att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Reduktionsplikten trädde i kraft 2018 och har sedan dess fungerat som ett mycket effektivt verktyg för att få ned utsläppen. Utöver klimatnyttan bidrar reduktionsplikten enligt Energimyndigheten på sikt även med en ökad försörjningstrygghet för drivmedel. I propositionen Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (prop. 2023/24:28) föreslår regeringen en kraftig sänkning av reduktionsplikten, något som Centerpartiet är mycket kritiska emot.

I propositionens konsekvensanalys beskrivs de konsekvenser som den föreslagna kraftiga sänkningen av reduktionsplikten kommer att innebära. Mest påtagliga är de mycket negativa effekterna för klimatet. Sänkningen av reduktionsplikten beräknas öka utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner med ca 4 miljoner ton 2024 jämfört med 2023. Det motsvarar en ökning med knappt 10 procent av Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser. Värt att notera är att denna beräkning inte omfattar den minskade försäljningen och användningen av laddbara fordon som sänkningen av reduktionsplikten förväntas leda till. Dessutom kan sänkningen av reduktionsplikten, och den minskade efterfrågan på biodrivmedel som den medför, leda till att viljan att investera i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel minskar. Det i sin tur skulle kunna leda till att utsläppen globalt ökar jämfört med om reduktionsplikten inte hade sänkts.

Sänkningen av reduktionsplikten utgör även en stor utmaning vad gäller möjligheten för Sverige att nå de nationella etappmålen. För att citera propositionens konsekvensanalys: ”Om det inte införs andra styrmedel som minskar utsläppen, kommer det att krävas avsevärt högre krav på drivmedelsleverantörerna 2030 än vad som föreslås för 2024–2026 för att nå etappmålen. En snabb ökning av reduktionsnivåerna kan ge utmaningar, med bland annat risk för brist på kapacitet för produktion av biodrivmedel för nordiska förhållanden.” Även Sveriges åtaganden enligt ansvarsförordningen utsätts för kraftiga svängningar: ”En konsekvens av att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till 6 procent under 2024–2026 är att de krav som ställs på drivmedelsleverantörerna, om inte nya styrmedel införs, sannolikt kommer att behöva vara betydligt högre under 2027–2030 för att Sverige ska kunna klara åtagandet enligt ansvarsfördelningsförordningen.” I propositionen finns även att läsa: ”Om kraven på drivmedelsleverantörerna inte ställs tillräckligt högt, kommer Sverige att vara beroende av att köpa utsläppsenheter från andra medlemsstater, vilket är en osäker väg.” Det är en utveckling som Centerpartiet är starkt kritiska till. Både för att det är högst osäkert om dessa utsläppsrätter ens finns tillgängliga och dels för att ett sådant angreppssätt helt missar de nyttor som motsvarande investeringar hade medfört i Sverige i form av såväl arbetstillfällen som försörjningstrygghet. Det finns dessutom en avsevärd risk att Sverige behöver återbetala hela eller stora delar av de medel som Sverige erhållit från EU:s återhämtningsfond, förutom de böter som kan väntas om Sverige inte når de europeiska klimatmålen som är bindande. Miljardbelopp riskerar att behöva betalas, något som regeringen inte alls budgeterat för och som är helt onödiga och oförsvarliga utgifter att behöva betala, helt utan nytta i Sverige.

En av de saker som oftast efterfrågas från näringslivet av politiken är långsiktiga spelregler. Kring reduktionsplikten fanns dessa. 7 av 8 partier var helt eniga om vikten av reduktionsplikten samt hur både regelverk och nivåer skulle vara för åtskilliga år framöver. Att nu abrupt skrota mycket stora delar av inblandningen av förnybara

drivmedel samtidigt som allt som ska ske från 2027 och framåt helt slopas, är ett dråpslag mot långsiktigheten. Detta helt utan svar på hur klimatmålen i stället ska uppnås. För att påminna om vad den nuvarande statssekreteraren till miljöministern tidigare sagt: ”Reduktionsplikten är vårt verktyg för att nå klimatmålen i transportsektorn. Alternativet är förbud och ransonering eller att överge klimatmålen. Jag hör ingen argumentera för det, bara mot reduktionsplikten.” Det står i bjärt kontrast till hur regeringen nu bedriver sin politik.

Det är också tydligt att för att nå ESR-målen finns få andra lösningar än att lägga bördan på jord- och skogsbruket, dvs. marksektorn, eftersom transporterna och därmed inte heller arbetsmaskinerna kommer att kunna ta den förväntade andel som aviserats tidigare.

Mot bakgrund av de kraftigt negativa konsekvenserna för klimatet, näringslivet, jord- och skogsbruket, försörjningstryggheten och inte minst förtroendet för politiken avstyrker Centerpartiet, likt en övervägande del av remissinstanserna, förslaget och yrkar därför avslag på regeringens proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

Centerpartiet delar regeringens ambition att försöka få ned bränslepriset vid pump. Vi har därför tagit fram ett eget förslag för detta, som vi kallar för ”Tanka svenskt”. Som ett led i det vill vi avskaffa koldioxidskatten för biobränslen inom reduktionsplikten. I mars 2023 beslutade EU-kommissionen om nya regler i syfte att påskynda den gröna omställningen i unionen. Bland annat ges medlemsländerna ökad flexibilitet att utforma och genomföra stödåtgärder inom sektorer som är avgörande för omställningen. Det innebär att det står Sverige fritt att genomföra den skattebefrielse som Centerpartiet tidigare förslagit, att skattebefria biobränslen inom reduktionsplikten.

Dessutom vill vi sänka reduktionspliktsavgiften. I reduktionsplikten finns en sanktionsavgift för de aktörer som inte uppnår den föreskrivna inblandningen. Denna avgift har kommit att få en prissättande funktion på marknaden snarare än alternativkostnad för att leva upp till reduktionsplikten. Alternativkostnaden för drivmedelsbolagen är snarare varumärkesbaserad än kostnadsbaserad. Vi föreslår att avgiften sänks till 3,20 kr/kg CO<sub>2</sub>.

Vi anser också att regeringen bör se över möjligheten att ändra momssatsen på biobränslen så att den ligger på den lägsta möjliga momssatsen.

Energimyndigheten har föreslagit att Sverige bör övergå från diesel MK1 till den europeiska standarden, MK3. Myndigheten visar på många fördelar med en sådan förändring. Europadieseln kan hantera en större inblandning av biobränslen, den är mer energieffektiv och en övergång skulle ge svenska drivmedelsbolag fler alternativa leverantörer, vilket i sin tur skulle öka vår motståndskraft vid kriser och antas ha en prisdämpande effekt. Centerpartiets samlade bedömning är att Sverige bör följa Energimyndighetens rekommendation och övergå till att främja MK3 över MK1.

I spåren av Rysslands olagliga invasion av Ukraina har det blivit tydligt att Sveriges beredskapslager och självförsörjning av drivmedel behöver stärkas kraftigt. Centerpartiet föreslår därför en överenskommelse mellan staten, leverantörerna och drivmedelsproducenterna om en kraftigt utbyggd biodrivmedelsproduktion. Överenskommelsen innebär också ett referenspris för biodrivmedel enligt s.k. contracts for difference där staten garanterar att köpa in vissa volymer biobränslen till ett riktpreis under ett visst antal år. Snarliga förslag finns redovisade i bioekonomiutredningens delbetänkande från våren 2023. Riktpriiset sätts genom omvända auktioner. Dessa volymer auktioneras därefter ut till de drivmedelsbolag, på den svenska marknaden,

som är villiga att sälja de garanterade volymerna till det satta referenspriset. Detta kan ske antingen genom försäljning av rena biodrivmedel eller genom ökad inblandning i konventionellt dieselbränsle. I ett nästa steg bör även referenspriset sättas genom omvända auktioner. Målet är att producera 3 miljarder liter biodrivmedel, vilket motsvarar hälften av dagens dieselanvändning.

Slutligen föreslår vi en reformering av reduktionsplikten för att nå klimatmålen. Vi föreslår att inblandningen bibehålls på dagens nivåer. Den sammanlagda volymen på bensin och diesel motsvarar ungefär 25 procent. Utöver detta vill vi införa en grön kvot för försäljning av höginblandade bibränslen som motsvarar de kommande behoven upp till 50 procent av drivmedelsvolymen 2030 för att tillsammans med en offensiv elektrifiering nå klimatmålen 2030. Därigenom tvingar vi upp utbudet av höginblandade biodrivmedel på marknaden, vilket i sin tur bör leda till lägre marknadspriser.

Mot denna bakgrund yrkar Centerpartiet bifall på våra förslag inom ramen för ”Tanka svenskt”.

*Rickard Nordin (C)*

*Stina Larsson (C)*

*Daniel Bäckström (C)*

*Anders Karlsson (C)*