

Motion till riksdagen 2023/24:2906

av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S)

med anledning av prop. 2023/24:142 EU:s nya utsläppshandelssystem för fossila bränslen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast återkomma när det gäller konsekvensanalyser, särskilt för områden som på frivillig grund omfattas av förslaget, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Fossila bränslen är ett hot mot både klimatet och vår säkerhet. Vi ser nu tydligt klimatförändringarnas konsekvenser i stormar, torka och översvämningar. Vi ska ta vår del av ansvaret men också driva på i EU och globalt för att alla länder ska göra sin del. Europas länder måste öka beredskapen mot extremväder och göra mer för att lämna över renare natur, luft och vatten till nästa generation.

Sverige har länge varit en förebild för andra länder när det gäller vår nationella klimatpolitik. Vi har haft tekniken, kunskan och viljan. Genom att samla Sverige har vi fortfarande möjlighet att bli det första fossilfria välfärdslandet. Men då krävs både effektiva åtgärder och en klimatpolitik som fungerar för vanligt folk i hela landet.

Vi behöver styra bort från fossila bränslen genom ekonomiska incitament, och vi står bakom Fit for 55. Vi är alltså för den lagstiftning som föreslås i propositionen, ETS 2, lagändringar som konsekvens av den senaste revideringen av EU:s utsläppshandelsdirektiv, EU ETS. Det nya utsläppshandelssystemet omfattar leverantörer av bränsle för förbränning inom vägtransporter, byggnader och mindre industrier. Även arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk föreslås omfattas av förslaget, sektorer som inte ingår obligatoriskt.

Den gemensamma prissättning som utgör grunden för utsläppshandelssystemet är EU:s viktigaste styrmedel för att åstadkomma en kostnadseffektiv omställning till en

fossilfri ekonomi och är något som vi står bakom. Samtidigt kan vi tyvärr konstatera att regeringen inte har på plats de kompletterande styrmedel och insatser som krävs för en rättvis och rimlig omställning, dvs. som tar hänsyn till anpassningsförmåga såväl som betalningsförmåga. I många avseenden saknar propositionen de konsekvensanalyser som måste ligga till grund för en rimlig politik syftande till kompensatoriska åtgärder. Regeringen hänvisar till en kommande styrmedelsutredning som ska lösa detta. Men vi kan konstatera att direktiven ännu inte är presenterade, och några åtgärder från utredningen kommer knappast att kunna vara på plats till 2027, då det är tänkt att det nya utsläppshandelssystemet ska börja gälla.

Det är anmärkningsvärt att regeringen valt att agera så här och det i ett för både hushåll och företag svårt ekonomiskt läge. Givetvis borde åtgärder för att säkerställa såväl en kostnadseffektiv omställning som en rimlig bördefördelning följas åt. Så blir nu inte fallet, eftersom EU ställer krav som behöver beaktas för att inte utsläppen ska fortsätta att öka årligen och ackumuleras, det centrala för klimateffekterna, och regeringen valt att avskaffa tidigare styrmedel utan att ersätta dem med några andra.

Det är viktigt att beakta vad Finanspolitiska rådet framhåller i sin senaste årsrapport:

Den strategi regeringen har presenterat uppfyller inte kraven på att vara sammanhållen och trovärdig. Den klimatpolitiska handlingsplanen visar inte, som Klimatpolitiska rådet påpekar, med vilka styrmedel, utsläppen ska minska. Detta, tillsammans med att utsläppsminskningar skjuts på framtiden, försvarar för individer att ta välinformerade beslut om sin omställning. När utsläppen senare kommer att behöva minska snabbare finns en stor risk att just de hushåll som ekonomiskt påverkas mest kommer att drabbas hårdast.

För berörda sektorer som nu föreslås inkluderas i systemet, trots att de inte nödvändigtvis omfattas, är det uppenbart att effekter för konkurrenskraften borde belysas, då mycket talar för att andra länder kommer att agera annorlunda. Det kan givetvis skapa konkurrensfördelar på sikt för svenska producenter att de går före när det gäller klimatåtgärder, men det förutsätter rimliga möjligheter till anpassning och framförhållning. För skogsbruket ställs redan nu stora krav på bl.a. kolsänkor, och utan reduktionsplikt är det inte möjligt att balansera dessa krav gentemot EU. Vad innebär det nya utsläppshandelssystemet för konkurrenskraften för svenskt skogsbruk i ljuset av detta?

Vad innebär de ökade kostnaderna för jordbruket för svensk livsmedelsproduktion, en fråga som växer i betydelse beroende på omvärldsläget? Hur ser möjligheterna till anpassning ut när det gäller arbetsmaskiner och biobränsle, i närtid? Vilka insatser planerar regeringen för? Vad blir konsekvenserna för livsmedelspriserna för svenska hushåll?

Socialdemokraterna i miljö- och jordbruksutskottet efterfrågade en konsekvensanalys för skogs- och jordbruk från landsbygdsministern under utskottets möte den 23 maj. Landsbygdsministern lovade att återkomma. Det har inte skett.

Bedömningar av priset för bensin och diesel givet ett pris på utsläppsrätter på 45 euro per ton redovisas, för bensin ca 1,17 kr per liter bränsle och för diesel ca 1,26 kr per liter bränsle. Men av propositionen framgår också att priserna kan bli avsevärt högre, om priset på utsläppsrätter stiger.

Propositionen nämner att slutanvändare ska kompenseras ”fullt ut”. I avsaknad av utredningsdirektiv, och än mindre förslag, från regeringen är det inte möjligt att bedöma rimligheten i det som är tänkt här. Ska alla användare, som bilister, kompenseras ”fullt ut” oavsett betalningsförmåga och möjligheter till anpassning? Vilka blir i så fall styr-

medelseffekterna? Det är ytterst oklart hur detta är tänkt att fungera. Som Finanspolitiska rådet skriver:

Detta är varken praktiskt genomförbart eller rimligt då de flesta hushåll och verksamheter klarar omställningen på egen hand. Regeringens utfästelse kan komma att utgöra en hämsko för den omställning som krävs framöver och riskerar bli en källa till missnöje när löftet visar sig inte kunna infrias.

Klimatomställningen kommer innebära en ekonomisk belastning på kort sikt för relativt många hushåll. Det gäller särskilt omställningen till en fossilfri fordonsflotta och till högre drivmedels- och elpriser. De ekonomiska effekterna är ofta regressiva, dvs. påverkar hushåll med låg inkomst mer i förhållande till deras inkomst, särskilt de som har bil och bor i glesbygd. I andra länder finns flera exempel på riktade stöd till hushåll som drabbas relativt mycket av omställningen.

Genom att stöd endast riktas till en begränsad del av hushållen kan det vara generöst utan att det innebär stora offentliga finansiella kostnader.

Vi vill se en rättvis fördelning där geografiska och socioekonomiska förutsättningar vägs in. Klimatomställningen ska fungera för vanligt folk i hela landet. Vi har redan presenterat flera förslag som syftar till att underlätta omställningen för grupper som är mest berörda och har svårigheter att anpassa sig. Vi föreslog t.ex. en s.k. tankrabatt hösten 2023. För att minska den börda för hushållen, inte minst barnfamiljerna, som de ökade drivmedelspriserna inneburit föreslog vi ett tillskott på 4,86 miljarder kronor baserat på tre utgångspunkter:

- Tankrabatten skulle viktas geografiskt utifrån Tillväxtverkets indelning i sex kommuntyper.
- Tankrabattssumman skulle beräknas per bilar under ett individuellt inkomsttak på max 50 000 kronor per månad.
- Ett tak för tankrabatten skulle införas per bil på max 2 000 kronor.

Förslaget innebar att invånare i kommuner som i huvudsak består av landsbygd med sämre möjligheter till kollektivtrafik och där behovet av egen bil är större skulle få en högre rabatt, medan invånare i större samhällen, större städer och storstäder skulle få en gradvis mindre tankrabatt. I större städer och mer tätbebyggda områden är kollektivtrafiken mer utbyggd, och därför vore det rimligt att tankrabatten där är lägre än i glesbygd där familjerna är mer hänvisad till egen bil för att vardagspusslet ska fungera.

Vi har även föreslagit det s.k. Sverigebränslet, en helt ny modell för inblandning av biodrivmedel i Sverige, syftande till en stabil inblandning av biodrivmedel enligt de nivåer som branschen själv anser vara fördelaktiga. Det skulle skapa stabilitet i branschen och bidra till att Sverige inte behöver använda skattemedel till dyra utsläppsätter och böter.

Inför valet 2022 presenterade vi även ett nytt system för reseavdrag med bättre fördelningspolitisk profil som syftade till att kompensera landsbygdsbor och människor med lägre inkomster för ökade kostnader för arbetsresor, bl.a. genom ekonomiskt stöd även till kollektivtrafikåkande och samåkande.

Anna-Caren Säterberg (S)

Joakim Järrebring (S)

Tomas Kronståhl (S)

Johan Löfstrand (S)

Malin Larsson (S)

Jytte Guteland (S)

Sofia Skönnbrink (S)