

Motion till riksdagen 2020/21:4039

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

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

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inför kontrollstation 2022 ska genomföra en kompletterande konsekvensanalys av reduktionsplikten utifrån kriterierna som anges i motionen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara biobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen vid kontrollstation 2022 ska återkomma till riksdagen med en bedömning av reduktionspliktens effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys samt av om detta motiverar någon förändring av de framtida reduktionsnivåerna och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Propositionens förslag syftar till att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser, genom att skärpa nivåerna för inblandning av biobränslen. Syftet är också att skapa en marknad för sådana drivmedel.

Moderaterna delar propositionens ambition att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn. För att klara av detta krävs dock en helhetssyn på transportsektorns omställning, där reduktionsplikten är en av flera viktiga delar jämte elektrifiering och lovande tekniker som t.ex. vätgas. Moderaterna menar att regeringen saknar denna helhetssyn och att det riskerar det mål som propositionens förslag tar sikte på.

Rätt utformad har reduktionsplikten stor potential att bidra till transportsektorns omställning. Att successivt öka inblandningen av biobränslen i fossila bränslen är en bra

övergångslösning under tiden som transportsektorns elektrifiering sker, och utgör även en mer långsiktig lösning för de transportslag där elektrifiering är utmanande eller tar lång tid.

Vi har länge efterfrågat besked om den långsiktiga utvecklingen av reduktionsplikten, och påpekat att regeringen också bör ta fram kompletterande åtgärder för elektrifiering, biobränsleproduktion och vätgas. Regeringen har agerat långsamt och presenterar först nu en proposition baserad på de förslag till reduktionsnivåer som Energimyndigheten tog fram 2019.

Vi välkomnar att regeringen presenterar förslag till en uppdaterad reduktionsplikt, men vi ser tydliga brister i förslaget, i dess beredning samt i regeringens samlade politik för transportsektorns omställning. Dessa behöver åtgärdas.

Regeringen förlitar sig i alltför hög grad på reduktionsplikten för att nå klimatmålet

I det underlag till klimatredovisningen som Naturvårdsverket tagit fram konstateras att Sverige med de förslag som regeringen hittills aviserat kommer att missa målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser 2045. Naturvårdsverket påpekar dessutom (Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen enligt klimatlagen 2021, s. 8 och 46) att regeringen i hög grad förlitar sig på reduktionsplikten för att minska Sveriges utsläpp av växthusgaser samt att det därmed finns stora osäkerheter kopplade till tillgängliga hållbara volymer av biodrivmedel.

Att regeringen inte agerat tillräckligt snabbt och kraftfullt för att minska transportsektorns utsläpp framgår även av propositionen. Där står att läsa att de indikativa nivåer som angavs vid reduktionspliktens införande – och som då bedömdes vara tillräckliga för att reduktionsplikten skulle bidra till att nå etappmålen för transportsektorns omställning – nu överges till förmån för betydligt högre reduktionsnivåer. Det beror på att Energimyndigheten när den indikativa nivån sattes utgick från ett scenario där även andra åtgärder genomförs för att nå etappmålet, t.ex. vad gäller elektrifiering av transportsektorn. Dessa åtgärder saknas, och Energimyndigheten beräknar därmed att den sammantagna reduktionsnivån för bensin och diesel måste höjas från 40 procent till 57 procent (se prop. 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 s. 15). Regeringens underlåtenhet att agera och vidta andra åtgärder har alltså resulterat i en situation där reduktionspliktsnivåerna måste bli än högre än det ursprungliga förslaget. Det är ytterligare ett exempel på regeringens misslyckade klimatpolitik, där bl.a. den långsamma utbyggnaden av laddinfrastruktur är något som Moderaterna länge kritiserat.

En så dramatisk ökning av reduktionsnivåerna ställer naturligtvis höga krav på en politik som ger förutsättningar för en hög produktion av och tillgång till hållbara biodrivmedel för att inte drivmedelspriserna ska öka kraftigt. Att risk för kraftiga prisökningar föreligger vittnar såväl flera remissinstanser som regeringens eget agerande om, när den i budgetpropositionen pausar överindexeringen av drivmedelsskatterna för 2022 med hänvisning till att man därmed motverkar den ökning av drivmedelspriserna som man förväntar sig att den skärpta reduktionsplikten ska leda till (se Fi2021/01053 Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022, s. 8). Moderaterna har länge menat att överindexeringen bör slopas. Regeringen medger nu att den egna politiken riskerar att leda till ohållbart höga drivmedelspriser.

Moderaterna anser att regeringen i och med sin ofullständiga klimatpolitik äventyrar möjligheterna att nå transportsektorns etappmål.

Regeringens förslag är ofullständigt underbyggt

Flera av remissinstanserna påpekar att regeringens proposition saknar tillräcklig analys av konsekvenserna av förslagen. Listan över de konsekvensanalyser som saknas är lång och omfattar bl.a.

- vilken mängd bibränslen som krävs och i vilken mån marknaden kan tillgodose behovet
- hur drivmedelsleverantörerna ska kunna leva upp både till reduktionsplikts krav på inblandning och till internationella drivmedelsstandarder
- analys av vad reduktionsplikten innebär för drivmedelskostnaderna ur ett internationellt perspektiv
- hur reduktionsplikten påverkar jord- och skogsbruket
- en fullständig analys av konsekvenserna för näringslivet och hushållen.

Vissa remissinstanser påpekar dessutom att reduktionsnivåerna verkar vara satta utan tillräckligt kunskapsunderlag och att regeringen sannolikt underskattar den kommande ökning av drivmedelspriserna som kan bli en konsekvens av de skärpta reduktionsnivåerna.

Moderaterna är eniga med denna kritik. Vi anser vidare att kritiken är särskilt allvarlig med tanke på att regeringen i propositionen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft redan den 1 augusti 2021, och att man kraftigt justerat upp reduktionsnivåerna från den nivå som indikerades i det ursprungliga förslaget till reduktionsplikt för bensin och diesel.

Att regeringen i frågor av den här digniteten inte utförligt och uttömmande redogör för konsekvenserna av de åtgärder man föreslår är anmärkningsvärt.

För att reduktionsplikten ska bli ett kraftfullt verktyg med en träffsäker och välavvägd utformning för att minska transporternas utsläpp vill Moderaterna att regeringen återkommer till riksdagen med en kompletterande redogörelse för konsekvenserna av propositionens förslag, enligt listan med saknade analyser ovan.

Produktion av bibränslen behöver stödjas

En grundförutsättning för reduktionsplikten är tillgång till bibränslen för inblandning. Den utsläppsminskning som förslaget leder till är också beroende av de utsläpp som produktionen ger upphov till.

Sverige har unika förutsättningar till storskalig produktion av hållbara biodrivmedel med låga utsläpp, t.ex. genom att nyttja restprodukter från det svenska skogs- och jordbruket.

Regeringen påpekar i propositionen att den gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka ytterligare styrmedel för att främja biodrivmedelsanläggningar. Vi anser att detta är otillräckligt.

Moderaterna har länge påtalat att regeringens politik står i motsats till att nå klimatmålen. Kritiken gäller bl.a. regeringens ambitioner att undanta större arealer skog från produktion, med minskad tillgång till restprodukter från skogen som följd. Moderaterna har även i budgeten föreslagit ett grönt bränslestöd, för att stödja bl.a. forskning och utveckling, investeringar och demonstrationsprojekt för en storskalig inhemsk produktion av bibränslen. Utöver detta har vi även påtalat behovet av en snabbare elektrifiering av transportsektorn i stort, då bibränslen över tid inte kan utgöra den enda lösningen för att

minska utsläppen inom samtliga trafikslag utan i huvudsak bör användas i de sektorer, t.ex. flyget, där elektrifiering kommer att ta längre tid.

Moderaterna uppmanar därför regeringen att snarast återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att möjliggöra storskalig inhemsk produktion av hållbara bio-bränslen.

Reduktionsnivåerna behöver ses över vid kontrollstation 2022

Moderaterna anser att reduktionsplikten för bensin och diesel är ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Vi tillstyrker att kraven i reduktionsplikten skärps över tid. Dock måste detta ske mot bakgrund av fullständiga konsekvensanalyser. Vi har konstaterat att så inte är fallet och att det råder stor osäkerhet kring möjligheterna att möta den ökade efterfrågan på biobränslen.

Vi anser att det finns tydliga brister i regeringens hantering av frågan. Det är särskilt andra halvan av perioden som de stora ökningarna sker och som fordrar ytterligare konsekvensanalys. Vi anser därför att riksdagen vid kommande kontrollstationer vad gäller reduktionsplikten för bensin och diesel bör ges möjlighet att på nytt fatta beslut om reduktionsnivåerna för kommande år.

Moderaterna vill därför att regeringen vid kontrollstation 2022 ska återkomma till riksdagen med en bedömning av reduktionspliktens effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys. Regeringen ska i samband med detta även redogöra för sin bedömning av huruvida detta föranleder någon förändring av de framtida reduktionsnivåerna.

Jessica Rosencrantz (M)

John Widegren (M)

Betty Malmberg (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)