

Motion till riksdagen 2024/25:3368

av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S)

med anledning av prop. 2024/25:131 Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta den föreslagna reduktionsplikten med en ny modell för inblandning av biodrivmedel, enligt motionens förslag om ”Sverigebränslet”, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med uppgifter om hur elens bidrag till reduktionsplikten ska beräknas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag på åtgärder som motverkar utsläppsökningen i närtid till följd av den slopade reduktionsplikten för flygfotogen och tillkännager detta för regeringen.

En ny reduktionsplikt

Klimatpolitiken behöver åtgärder på både kort och lång sikt

Klimatkrisen är här och nu. Miljontals människor drabbas runt om i världen av smältande isar, stigande havsnivåer och extremväder som värmeböljor, torka och översvämningar. Dessa förändringar får allvarliga följder för människors liv och hälsa. Även samhällen påverkas när hus och vägar förstörs och viktiga funktioner som el och vatten slås ut. Dessutom får djur och växter svårt att överleva när deras livsmiljöer förändras.

Våra transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Nästan en tredjedel av landets totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från

vätrafiken. För att klara klimatet är det därför avgörande att vi fokuserar på att ställa om till en fordonsflotta som inte är beroende av fossila bränslen.

Omställningen ställer krav på både en snabbare elektrifiering och en övergång till hållbara drivmedel. Båda delarna behövs för att ställa om på ett hållbart och effektivt sätt. Vi socialdemokrater ser bl.a. behov av stärkta satsningar på laddinfrastruktur i hela landet och på vätgas som drivmedel för tunga fordon. Samtidigt behöver vi byta ut fossila drivmedel mot hållbara biodrivmedel från avfall och restprodukter i exempelvis skog och jordbruk.

För att stärka den inhemska produktionen av förnybara biodrivmedel behöver kraven på biodrivmedelsinblandning vara förutsebara och stabila över tid. En stark inhemsk biodrivmedelsindustri skapar inte bara jobb och tillväxt, utan det minskar också vårt beroende av skurkstater, skyddar oss mot svängningar i oljepriset och stärker vår beredskap.

Tyvärr har SD-regeringen svängt fram och tillbaka i denna viktiga fråga. SD-regeringen gick till val på att kraftigt sänka reduktionsplikten för bensin och diesel. Från och med 2024 sänkte de reduktionsplikten till 6 procent. Men inför budgeten 2025 ändrade de ståndpunkt och föreslog i stället en höjning av reduktionsplikten till 10 procent inklusive el från laddstolpar.

Denna brist på långsiktighet slår hårt mot svenska biodrivmedelsproducenter som blir mindre villiga att investera när förutsättningarna ändras. Det skapar också osäkerhet för vanligt folk som får svårt att planera sin ekonomi i den kostnadskris vi befinner oss i.

Socialdemokraterna föreslår Sverigebränslet och kompensation till landsbygden

För att skapa en långsiktig och hållbar inblandning av biodrivmedel har vi föreslagit en ny modell – Sverigebränslet. Denna modell ger goda förutsättningar att bygga upp en stark biodrivmedelsindustri på hemmaplan, vilket gör att vi kan kombinera sänkta utsläpp med jobb, tillväxt och stabilitet i drivmedelspriserna.

Sverigebränslet innebär en stabil basinblandning av biodrivmedel. Vi vill se en basinblandning på 19,3 procent för diesel och 10,0 procent för bensin. För att hålla priserna stabila vill vi att en del av Sverigebränslet ska vara en s.k. tilläggsinblandning som kan variera mer över tid och utifrån prisbilden. Därmed kan vi öka eller minska tilläggsinblandningen beroende på omvärldsläget.

Utöver detta föreslår vi att Sverige går över från MK1 till den europeiska dieselstandarden (MK3) som kan hantera större inblandning av biobränsle och ger drivmedelsbolagen större utbud av leverantörer. Det skulle göra att drivmedel som säljs i Sverige i större utsträckning kan inhandlas på en europeisk marknad och vice versa, vilket kan ha en prisdämpande effekt.

Med vårt förslag beräknas vi sänka utsläppen med 6,6 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter mer än regeringen. Det skulle innebära betydligt bättre förutsättningar att nå ESR-målet jämfört med regeringens förslag.

För att säkerställa att omställningen sker på ett rättvist sätt behöver de som är i behov av bilen för att klara vardagen, som exempelvis boende i glesbygd och på landsbygden där kollektivtrafiken inte alltid är ett fungerande alternativ, få träffsäker kompensation. Vi har därför föreslagit en tankrabatt i vår budgetmotion för 2025. Konkret innebär den

att den som äger en bil får en direkt utbetalning som inte riskerar att ätas upp av fluktuationer i världsmarknadspriset på olja eller för att bränslebolagen skär emellan. För en person boende på landsbygden som äger en bil innebär det ett stöd om 1 000 kronor per bil för upp till två bilar. Det här skulle göra skillnad på riktigt.

Regeringen har tillsatt en styrmedelsutredning som i maj 2026 ska ta fram förslag på vilka styrmedel som krävs för att Sverige på ett effektivt sätt ska klara sina klimatåtaganden nationellt och i EU. Vi vill inte föregå den pågående utredningen utan kommer att ta ställning till eventuella justeringar i förslaget eller ytterligare åtgärder i samband med att utredningen redovisat sitt uppdrag.

Regeringens klimatpolitik är otillräcklig

Många remissinstanser, bl.a. Trafikverket och Statens energimyndighet, har påpekat att regeringens nya reduktionsplikt inte är tillräcklig för att minska utsläppen i den takt som krävs.

Den redan begränsade klimateffekten riskerar att motverkas ytterligare av regeringens aviserade skattesänkning på bensin och diesel som träder i kraft den 1 juli 2025. Enligt regeringens egen klimatredovisning beräknas skattesänkningen öka utsläppen med 0,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket minskar effekten av den höjda reduktionsplikten från 3,1 till 2,2 miljoner ton för perioden juli 2025–2030.

Även möjligheten att uppfylla reduktionsplikten med el från laddstolpar väntas motverka klimateffekten. Att inkludera el i reduktionsplikten kan bidra till en ökad elektrifiering på lång sikt. Men på kort sikt bidrar inte elen med minskade koldioxidutsläpp. Tvärtom riskerar den att motverka utsläppsminskningar genom att andelen biodrivmedel som blandas in minskar. Det är därför viktigt att elkrediternas bidrag till reduktionsplikten begränsas.

Propositionen utelämnar viktiga förtydliganden vad gäller den nya reduktionspliktens utformning. Av propositionen framgår inte hur krediter från publik laddning som redan delfinansierats genom Klimatklivet och andra offentliga stöd ska hanteras. Propositionen tydliggör inte heller hur elens bidrag till reduktionsplikten ska beräknas. Vi anser att regeringen måste återkomma med förtydligande svar gällande dessa oklarheter.

Regeringens föreslagna reduktionsplikt räcker inte för att klara klimatet och de uppsatta målen. Enligt Klimatpolitiska rådet ser Sverige ut att missa fyra av fyra klimatmål till 2030. I sin klimatredovisning hänvisar regeringen till ett ”huvudscenario” där den nya reduktionsplikten gör att Sverige når EU:s ESR-mål. Men Naturvårdsverket, som tagit fram underlagen för beräkningarna, har också presenterat ett annat lika sannolikt scenario där kraven är långt ifrån att nås. Naturvårdsverket menar att de aldrig har presenterat något ”huvudscenario”. Det framstår som att regeringen valt att lägga fram en glädjekalkyl.

Måluppfyllelsen av ESR vilar på högst osäkra antaganden om att drivmedelsanvändningen inte förändras trots sänkta drivmedelsskatter och ett antagande om en hög elektrifieringstakt i personbilsförsäljningen. Dessutom antas det att Sverige lever upp till våra åtaganden i LULUCF-förordningen 2021–2025, vilket är långt ifrån säkert.

Regeringens egna reformer bidrar endast marginellt till måluppfyllelsen. Det stora bidraget kommer från det överskott som den socialdemokratiska regeringen sparar ihop, som regeringen nu planerar att tömma. Överskottet i ESR planerade vi socialdemokrater att använda för att klara vårt EU-åtagande för kolinlagring i skog och mark (LULUCF),

vilket skulle främja ett aktivt och hållbart skogsbruk och därmed också svensk tillväxt. Regeringen har också aviserat att den planerar att använda flexibiliteten i industrins utsläppshandel och därmed gå miste om betydande intäkter från utsläppshandeln i industrin.

Klimatpolitiska rådets senaste rapport visar att politiken behöver förändras redan under 2025 för att Sverige ska nå sina klimatmål till 2030. För att klara klimatmålen bedömer Klimatpolitiska rådet att en skärpt reduktionsplikt och högre skatter på fossila drivmedel är de mest effektiva åtgärderna.

Regeringens agerande, där åtgärder skjuts på framtiden och utsläppen ökar, riskerar att driva upp drivmedelspriserna framöver genom att vi får ett relativt större åtagande när utsläppsminskningar flyttas fram. EU:s nya utsläppshandelssystem ETS2, som införs den 1 januari 2027, väntas driva upp drivmedelspriserna kraftigt. Med systemet kommer fossila bränslen att bli dyrare, och biodrivmedel relativt sett billigare. Vårt förslag om Sverigebränslet och tankrabatten är åtgärder som kan införas här och nu för att minska klimatutsläppen och kompensera boende i glesbygd och på landsbygden. Det är viktigt att regeringen inte agerar för sent.

Dessutom riskerar Sverige att behöva betala höga böter om vi inte uppfyller EU:s klimatmål. Det drabbar inte bara miljön utan även våra plånböcker. Sammantaget blir detta en dyr nota som regeringen lämnar över till svenska hushåll att betala.

Reduktionsplikten för flygfotogen tas bort

I linje med EU:s regelverk föreslår regeringen att den svenska reduktionsplikten för flygfotogen tas bort och ersätts med EU:s gemensamma reduktionsplikt som vid införandet den 1 januari 2025 är minst 2 volymprocent hållbara flygbränslen. I närtid innebär detta en ambitionssänkning för Sverige, eftersom reduktionspliktsnivån i princip sänks från 6 procent till 2 procent. Det är nödvändigt att regeringen skyndsamt återkommer med kompletterande förslag för att motverka de utsläppsökningar som den föreslagna sänkningen innebär.

Anna-Caren Säterberg (S)

Björn Petersson (S)

Johan Löfstrand (S)

Malin Larsson (S)

Joakim Järrebring (S)

Jytte Guteland (S)

Sofia Skönnbrink (S)