

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2023/24: MJU8

Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse till handlingarna och avslår motionsyrkandena.

Riksrevisionen har granskat om reduktionsplikten bidrar till att nå klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt. Riksrevisionens övergripande bedömning är att reduktionsplikten delvis kan bidra till klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt. I rapporten lämnas ett antal rekommendationer till regeringen och Energimyndigheten.

I skrivelsen behandlar regeringen de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen lämnar i sin rapport. Regeringen instämmer i Riksrevisionens övergripande slutsats om att reduktionsplikten delvis kan bidra till klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt men att reduktionsplikten i sin nuvarande utformning inte är genomförbar.

I betänkandet finns fyra reservationer (S, C, MP) och ett särskilt yttrande (V). Ledamoten från Vänsterpartiet avstår från ställningstagande när det gäller konsekvenser av sänkta reduktionsnivåer, utformning av reduktionsplikten och åtgärder för att uppnå klimatmålen (punkterna 1–3) och redovisar i stället sina överväganden i ett särskilt yttrande.

Behandlade förslag

Skrivelse 2023/24:44 Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel.

Elva yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel	5
Reservationer	23
1. Konsekvenser av sänkta reduktionsnivåer, punkt 1 (S)	23
2. Utformning av reduktionsplikten, punkt 2 (C)	24
3. Utformning av reduktionsplikten, punkt 2 (MP)	25
4. Åtgärder för att uppnå klimatmålen, punkt 3 (S, C, MP).....	27
Särskilt yttrande.....	29
Reduktionsplikten för bensin och diesel (V)	29
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	33
Skrivelsen.....	33
Följdmotionerna	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Konsekvenser av sänkta reduktionsnivåer

Riksdagen avslår motion

2023/24:2791 av Anna-Caren Sätherberg m.fl. (S) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (S)

2. Utformning av reduktionsplikten

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:2787 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 1–6 och

2023/24:2790 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

3. Åtgärder för att uppnå klimatmålen

Riksdagen avslår motion

2023/24:2791 av Anna-Caren Sätherberg m.fl. (S) yrkande 3.

Reservation 4 (S, C, MP)

4. Skrivelsen

Riksdagen lägger skrivelse 2023/24:44 till handlingarna.

Stockholm den 7 mars 2024

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Kjell-Arne Ottosson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Kjell-Arne Ottosson (KD), Martin Kinnunen (SD), John Widegren (M), Joakim Järrebring (S), Staffan Eklöf (SD), Malin Larsson (S), Helena Storckenfeldt (M), Tomas Kronståhl (S), Mattias Eriksson Falk (SD), Jytte Guteland (S), Marlène Lund Kopparklint (M), Kajsa Fredholm (V)*, Stina Larsson (C), Beatrice Timgren (SD), Elin Nilsson (L), Sofia Skönnbrink (S) och Rebecka Le Moine (MP).

* Avstår från ställningstagande under punkterna 1–3, se särskilt yttrande.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2023/24:44 Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel. I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som framgår av Riksrevisionens granskningsrapport RiR 2023:13. I rapporten har Riksrevisionen granskat om reduktionsplikten bidrar till att nå klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt. Riksrevisionen har granskat den tidigare utformningen av reduktionsplikten, dvs. innan beslut fattades om att sänka och slopa reduktionsnivåerna för bensin och diesel i enlighet med proposition 2023/24:28.

Tre motioner har väckts med anledning av regeringens skrivelse. Förslagen i motionerna finns i bilagan till betänkandet.

Vid utskottets sammanträde den 26 september 2023 presenterade riksrevisor Helena Lindberg med medarbetare från Riksrevisionen innehållet och slutsatserna i rapporten.

Utskottets överväganden

Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om konsekvenser av sänkta reduktionsnivåer, utformning av reduktionsplikten och åtgärder för att uppnå klimatmålen. Riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Jämför reservation 1 (S), 2 (C), 3 (MP) och 4 (S, C, MP).

Riksrevisionens rapport

Riksrevisionen har granskat om reduktionsplikten bidrar till att nå klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt. Granskningen har fokuserat på de klimatpolitiska målen eftersom minskade växthusgasutsläpp är det främsta syftet med reduktionsplikten. Med ”effektivt” menar Riksrevisionen att de biodrivmedel som används är hållbara och att reduktionsplikten bidrar till målen till rimliga kostnader och med rimliga konsekvenser för samhället, samtidigt som reduktionsnivåerna verkligen uppfylls. En viktig del av granskningen har varit att granska kvaliteten i de underlag som legat till grund för riksdagens beslut om reduktionsplikten.

Granskningens resultat och Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionen bedömer att reduktionsplikten delvis kan bidra till klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt. Ett styrmedel som reduktionsplikten har förutsättningar att bidra till framför allt målet för inrikes transporter till 2030 till rimlig kostnad, jämfört med andra sätt att nå det målet. Granskningen visar dock att reduktionsplikten i sin nuvarande utformning inte är genomförbar och att det därutöver finns flera risker som påverkar reduktionspliktens genomförbarhet och effektivitet som inte i tillräcklig grad har beaktats vid beslut om reduktionspliktens utformning. Det gäller t.ex. beslut om reduktionsnivåer. De reduktionsnivåer som regeringen föreslog, och som riksdagen beslutade om, baserades på bristfälliga konsekvensanalyser från Energimyndigheten och var anpassade efter vad som skulle krävas av reduktionsplikten för att uppfylla klimatmålet för inrikes transporter till 2030. Granskningen visar att det finns stora risker med att i så hög grad förlita sig på reduktionsplikten för att uppnå Sveriges klimatpolitiska mål.

Riksrevisionen redovisar att reduktionsplikten hittills har påverkat dieselpriiset vid pump mer än regeringen räknat med. Det beror framför allt på att priset på biodrivmedel ökat kraftigt. Prisökningen på biodrivmedel har

minskat reduktionspliktens kostnadsfördel gentemot andra sätt att nå klimatmålen och har även medfört större fördelningseffekter än regeringen förutsåg; t.ex. påverkas generellt hushåll på landsbygden mer av bränsleprisökningar än hushåll i städer. Det ökar också risken för att drivmedelsföretag väljer att betala reduktionspliktsavgift i stället för att uppfylla reduktionspliktens krav på minskade växthusgasutsläpp.

Det finns också enligt Riksrevisionen risker med biodrivmedels hållbarhet, i form av direkta och indirekta klimat- och miljöeffekter i Sverige och andra länder. Eftersom mängden biomassa är begränsad finns t.ex. risk att råvaror som används till biodrivmedelsproduktion i sina alternativa användningsområden ersätts med fossila råvaror.

Vissa risker omfattas av Energimyndighetens tillsyn av biodrivmedels hållbarhet. Granskningen visar att Energimyndigheten bedriver tillsyn utifrån lämpliga metoder, men inte tillräckligt omfattande eller regelbundet för att minimera riskerna för fel eller fusk i rapporteringen av biodrivmedlens växthusgasutsläpp. Alla risker när det gäller biodrivmedels hållbarhet ligger dock inte inom Energimyndighetens kontroll eftersom en stor del av biodrivmedlen omfattas av certifieringssystem godkända av EU-kommissionen och därför har granskats i tidigare led. Det är enligt Riksrevisionen oklart om regeringen har beaktat hållbarhetsriskerna i utformningen av reduktionsplikten.

Reduktionsplikten ses över i s.k. kontrollstationer, där utformningen av reduktionsplikten kan justeras om t.ex. omvärldsförutsättningarna förändrats. Den första kontrollstationen genomfördes 2019–2021, men det var först i kontrollstation 2022 som Energimyndigheten gjorde en konsekvensanalys av den sedan tidigare beslutade utformningen av reduktionsplikten, t.ex. förhållandet till bränslekrav, påverkan på drivmedelspriser och tillgången på hållbara drivmedel. Enligt Riksrevisionens bedömning borde analysen ha gjorts åtminstone i samband med kontrollstation 2019 när riksdagen beslutade om reduktionsnivåer fram till 2030. I kontrollstation 2022 lämnade Energimyndigheten nya förslag på utformning av reduktionsplikten, som bl.a. omfattar nya reduktionsnivåer. För de nya förslagen saknas enligt Riksrevisionen fullständiga konsekvensanalyser och Energimyndighetens rapport är därför inte ett tillräckligt underlag för beslut om en ny utformning av reduktionsplikten.

Enligt Riksrevisionen är det viktigt att framtida beslut om reduktionspliktens utformning grundas på underlag som i tillräcklig utsträckning belyser riskerna och deras möjliga konsekvenser för reduktionspliktens genomförande och effektivitet som styrmedel.

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att

- ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram fullständiga konsekvensanalyser för de nya utformningsalternativ för reduktionsplikten som myndigheten föreslagit. Analyserna bör beredas med andra relevanta myndigheter.

- förändra utformningen av reduktionsplikten, med bl.a. dessa analyser som grund, så att den med hänsyn till de risker som finns och deras möjliga konsekvenser så effektivt som möjligt bidrar till klimatmålen. Regeringen bör samtidigt se till att nödvändiga andra åtgärder vidtas så att klimatmålen nås så effektivt som möjligt. Särskild hänsyn bör även tas till de förestående förändringarna i EU:s regelverk.

Riksrevisionen rekommenderar Energimyndigheten att

- fortsätta den påbörjade utvecklingen av tillsyn inom myndigheten och säkerställa att fördjupad tillsyn genomförs i tillräcklig omfattning och tillräckligt regelbundet för att minimera risken för fel eller fusk i rapporteringen av biodrivmedels växthusgasutsläpp
- fortsätta utveckla arbetet med samhällsekonomiska analyser för att kunna genomföra konsekvensanalyser av hög kvalitet.

Skrivelsen

Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer

Regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning som utgör ett värdefullt bidrag i regeringens fortsatta arbete med att utveckla relevanta styrmedel för att minska utsläppen från transportsektorn.

Regeringen instämmer i Riksrevisionens övergripande slutsats att reduktionsplikten delvis kan bidra till klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt men att reduktionsplikten i sin nuvarande utformning inte är genomförbar och att det därutöver finns flera risker som påverkar dess effektivitet, vilka inte i tillräcklig grad beaktats vid beslut om reduktionspliktens utformning.

Regeringen instämmer även i att beslutsunderlaget till kontrollstationen för 2019, som ligger till grund för kraven i nuvarande lagstiftning, var bristfälligt. Reduktionsnivåerna utformades inte med tillräcklig hänsyn till den snabba ökningen av elbilar i nybilsförsäljningen och effekterna av andra tänkbara styrmedel. Inte heller beaktades i tillräcklig omfattning de samhällsekonomiska konsekvenserna av att de föreslagna reduktionsnivåerna väntades ge avsevärt högre priser på drivmedel i Sverige jämfört med i andra länder och därigenom påverka tillgängligheten och näringslivets konkurrenskraft.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens rekommendationer

Regeringen har, bl.a. mot bakgrund av de aspekter som Riksrevisionen lyfter fram i sin rapport, överlämnat propositionen Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (prop. 2023/24:28) till riksdagen. I propositionen föreslås att reduktionsnivåerna för bensin och diesel ska sänkas till 6 procent 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–

2030. Den analys som görs av styrmedel för 2027 och framåt bör ta större hänsyn till konsekvenser av ökade drivmedelspriser för hushåll och näringsliv än vad som varit fallet tidigare. I detta sammanhang kommer även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel att övervägas.

De styrmedel som beslutas för 2027 och framåt bör enligt regeringens bedömning tillsammans med klimatpolitiken i övrigt säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås och bidra till att nå de nationella etappmålen till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

I och med denna skrivelse anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

Motionerna

Konsekvenser av sänkta reduktionsnivåer

I kommittémotion 2023/24:2791 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 1 framhålls konsekvenserna för de svenska jobben, omställningen, folkhälsan och beredskapen av att sänka nivåerna i reduktionsplikten för bensin och diesel. Motionärerna anför att det är avgörande att Sverige upprätthåller en stark och effektiv klimatpolitik som inte bara säkrar våra klimatmål utan också bevarar och främjar den svenska industrin, de gröna jobben, sysselsättning och beredskap genom styrmedel som uppmuntrar till produktion och användning av biodrivmedel. Att Sverige som land ökar den egna produktionen av biobränsle är också viktigt ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

Enligt yrkande 2 bör regeringens fortsatta arbete med reduktionsnivåerna föregås av tillräckligt djupgående konsekvensanalyser av om Sverige uppfyller de egna klimatmålen, de nya gröna jobben, folkhälsan, beredskapen och framtida kostnader. Motionärerna har upprepade gånger efterfrågat konsekvensanalyser inför förslaget om att sänka nivåerna i reduktionsplikten för att hantera de ökade utsläpp som blir en följd av minskade nivåer i reduktionsplikten. Enligt motionärerna har regeringen och Sverigedemokraterna inte redogjort för konsekvenserna, i strid mot de slutsatser som presenteras i Riksrevisionens granskning av den tidigare utformningen av reduktionsplikten.

Utformning av reduktionsplikten

Motionärerna i kommittémotion 2023/24:2787 av Rickard Nordin m.fl. (C) anför att de delar regeringens ambition att försöka få ned bränslepriset vid pump. Deras förslag, Tanka svenskt, innebär bl.a. att koldioxidskatten för biobränslen inom reduktionsplikten ska avskaffas (yrkande 1). Nya regler har beslutats på EU-nivå för att påskynda den gröna omställningen i unionen, vilket bl.a. ger medlemsstaterna ökad flexibilitet att utforma och genomföra stödåtgärder inom sektorer som är avgörande för omställningen. Motionärerna

anser även att reduktionspliktsavgiften bör sänkas (yrkande 2). Avgiften har fått en prissättande funktion på marknaden snarare än blivit en alternativkostnad för att leva upp till reduktionsplikten. Motionärerna föreslår att avgiften sänks till 3,20 kronor per kilogram koldioxid. Motionärerna anser också att regeringen bör ändra momssatsen på biobränslen så att den ligger på lägsta möjliga momssats (yrkande 3). Enligt yrkande 4 bör Sverige också gå över från MK1-diesel till europadiesel (MK3). Motionärerna instämmer i Energimyndighetens förslag att en övergång kan innebära många fördelar som att europadieseln kan hantera större inblandning av biobränslen, att den är mer energieffektiv och att svenska drivmedelsbolag skulle få fler alternativa leverantörer. Motionärerna föreslår även en överenskommelse mellan staten, leverantörerna och biodrivmedelsproducenterna 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 (yrkande 5). Slutligen föreslår motionärerna en reformering av reduktionsplikten för att nå klimatmålen (yrkande 6). Inblandningen bibehålls på de nivåer som gällde innan riksdagen fattade beslut om proposition 2023/24:28 och sedan införs en grön kvot för försäljning av höginblandade biobränslen som motsvarar de kommande behoven upp till 50 procent av drivmedelsvolymen 2030 för att tillsammans med en offensiv elektrifiering nå klimatmålen 2030.

Elin Söderberg m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2023/24:2790 yrkande 1 att reduktionsplikten är ett av flera verktyg som har förutsättningar att bidra kostnadseffektivt till klimatpolitiska mål. Motionärerna anför att det dock är det enda som på kort sikt kraftigt minskar utsläppen i den befintliga fordonsflottan, vilket är avgörande för att nå målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Med en snabb elektrifiering och åtgärder som minskar vägtrafiken, framför allt i storstadsregioner och större städer, kan det ökade behovet av biodrivmedel hållas nere samtidigt som reduktionsplikten kraftigt minskar utsläppen av växthusgaser från den befintliga fordonsflottan och skapar incitament att öka den inhemska produktionen av biobränslen.

Enligt yrkande 2 bör en mer kostnadseffektiv utformning med gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel studeras, något även Naturvårdsverket och Trafikanalys har föreslagit. Motionärerna anför att även Riksrevisionen anger att det finns ett visst utrymme att förbättra kostnadseffektiviteten i reduktionspliktens utformning

Åtgärder för att uppnå klimatmålen

Enligt kommittémotion 2023/24:2791 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 3 måste regeringen tydligt redogöra för hur man avser att uppnå klimatmålen till 2030. Motionärerna ställer sig frågande till hur regeringen och Sverigedemokraterna avser att uppfylla de svenska klimatmålen, inklusive etapp- och transportsektorsmålet till 2030, samt de mål som Sverige kommit

överens med EU om inom ramen för Fit for 55, eftersom beslutet riskerar att minska den svenska industrins och skogsnäringens kapacitet att bidra till dessa mål. Det är av största vikt att regeringen tydligt för svenska folket och de berörda näringslivsbranscherna redogör för hur man planerar att uppnå dessa mål trots en minskad satsning på biodrivmedel.

Kompletterande uppgifter

Proposition om sänkning av reduktionsplikten

I oktober 2023 presenterade regeringen proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel. I denna föreslog regeringen att kraven på den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska sänkas för 2024–2026. Den som har reduktionsplikt ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel med minst 6 procent.

Vidare föreslog regeringen att reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2027–2030 slopas. Regeringen anförde att den avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Vilka krav som bör ställas på drivmedelsleverantörer för att minska utsläppen av växthusgaser för 2027–2030 bör enligt regeringen analyseras vidare, och även andra samhälls-ekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas. De styrmedel som beslutas för 2027 och framåt bör tillsammans med klimatpolitiken i övrigt säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås och bidra till att nå de nationella etappmålen till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt.

Regeringen anför i propositionen att tidigare underlag inte har tagit tillräcklig hänsyn till konsekvenserna av höga drivmedelspriser. Reduktionsplikten påverkar priset på bensin och diesel (drivmedelspriserna), eftersom kostnaden för fossilfria drivmedel är högre än kostnaden för fossil bensin och diesel. Regeringen anför att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten redan i dag är förhållandevis hög och beräknas öka successivt i takt med att reduktionsnivåerna ökar.

Regeringen redovisar att en viktig del av syftet med reduktionsplikten när den infördes var att se till att reduktionsnivåerna bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter på ett kostnadseffektivt sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra (prop. 2017/18:1 Finansplan m.m. s. 342 och 383–385).

I kontrollstationen för 2019, som ligger till grund för kraven i nuvarande lagstiftning, utformades dock inte reduktionsnivåerna med tillräcklig hänsyn till den snabba ökningen av elbilar i nybilsförsäljningen och effekterna av andra tänkbara styrmedel, eller till de samhälls-ekonomiska konsekvenserna av att de föreslagna reduktionsnivåerna väntades ge avsevärt högre priser på drivmedel i Sverige jämfört med i andra länder och därigenom påverka tillgängligheten och näringslivets konkurrenskraft. Regeringen anför att

Energimyndigheten i underlagsrapporten för kontrollstation 2022 föreslår att reduktionsnivåerna i huvudsak ska vara oförändrade men omfördelas något mellan bensin och diesel.

Om dieselpriiset i Sverige är avsevärt högre än i andra länder får det stor påverkan på flera samhällsviktiga sektorer och samhällsmål. Vidare anför regeringen att det svenska jordbruket är och på medellång sikt kommer att vara beroende av dieselpriiset för sin konkurrenskraft, och flera andra mål för hållbar utveckling är beroende av ett näringsliv med goda konkurrensförutsättningar. Enligt regeringen måste hela Sverige ges förutsättningar att leva, och möjligheten att resa till jobbet och med familjen är grundläggande. Regeringen anser att reduktionsnivåerna bör sänkas under mandatperioden för att underlätta för hushållen och för att bibehålla svenska företags konkurrenskraft.

Regeringen redovisar att reduktionsplikten har stor betydelse för att uppfylla de åtaganden som Sverige har enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning¹ (Effort Sharing Regulation, ESR). Ju lägre reduktionsnivåerna sätts 2024–2026, desto högre krav behöver sannolikt ställas på drivmedelsleverantörerna 2027–2030 så att de ackumulerade utsläppen 2021–2030 inte blir högre än vad som är tillåtet för Sverige. Hur stora utsläppen blir beror till stor del på elektrifieringen av fordonsflottan. Det bör enligt regeringen analyseras vilka möjligheter Sverige har att bidra till att nå kraven i ansvarsfördelningsförordningen genom att köpa utsläppsrätter från andra medlemsstater.

För att uppfylla de krav som ställs i det s.k. förnybartdirektivet² behöver Sverige ha en plikt för drivmedelsleverantörer. Plikten kan dock enligt regeringen utformas på andra sätt än i nuvarande regelverk, t.ex. genom att fler typer av drivmedel omfattas. Regeringen anser att det bör analyseras vidare hur direktivet ska genomföras i denna del för 2027–2030. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör enligt regeringen övervägas.

Regeringen anser att de lägre drivmedelspriserna på kort sikt kan ge minskade incitament för hushåll och företag att övergå till elfordon. I budgetpropositionen för 2024 föreslår dock regeringen flera åtgärder för att öka elektrifieringen av transportsektorn. Genom att även förstärka satsningarna på laddinfrastruktur för lätta och tunga fordon skapas enligt regeringen förutsättningar för eldrivna vägtransporter att snabbare ersätta fossila drivmedel. Inom utgiftsområde 21 Energi föreslår regeringen att anslaget till laddinfrastruktur förstärks så att det tillsammans med tidigare satsningar uppgår till 2,5 miljarder kronor för perioden 2024–2026. Det föreslås även flera satsningar inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur. Klimatklivet, som bl.a. kan användas till att främja laddinfrastruktur, förstärks

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

med 800 miljoner kronor 2024 och åren därefter med ytterligare medel. Marknadsintroduktionsstödet till eldrivna och andra typer av miljövänliga tunga fordon och arbetsmaskiner förstärks med 992 miljoner kronor. Samtidigt införs ett nytt tillfälligt marknadsintroduktionsstöd för lätta ellastbilar, vilket under 2024 uppgår till 450 miljoner kronor. Dessutom införs en tillfällig satsning på en skrotningspremie, som uppgår till 250 miljoner kronor under 2024 för den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil. Regeringen avser även att göra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläpps-bilar.

Vidare förutser regeringen att efterfrågan på fossilfria drivmedel inom EU kommer att öka avsevärt till följd av ändringarna av förnybartdirektivet och EU:s initiativ för ökad användning av fossilfria bränslen i luftfart (ReFuelEU Aviation) och sjöfart (FuelEU Maritime). Den svenska reduktionsplikten har därmed enligt regeringen spelat ut sin roll när det gäller att skapa en initial efterfrågan på fossilfria drivmedel som producenterna kan investera mot.

I propositionen redovisas att flera remissinstanser framför att regeringen i stället för att sänka reduktionsplikten bör sänka drivmedelsskatterna och mervärdesskatten för drivmedel eller göra riktade insatser mot drabbade hushåll. Riktade insatser mot hushåll gynnar dock inte näringslivet och svenska företags konkurrenskraft enligt regeringen. Sänkta drivmedelsskatter har till skillnad från förslaget om sänkt reduktionsplikt budgetpåverkan men är ett bra komplement för att även kunna sänka priset på bensin. För att ytterligare stötta hushåll och företag aviserar regeringen i budgetpropositionen för 2024 en sänkning av skatten på bensin med 1,64 kronor per liter och en sänkning av skatten på diesel med 43 öre per liter. Ändringarna föreslogs träda i kraft den 1 januari 2024. För att även i fortsättningen stötta jordbruket aviserar regeringen utöver detta en förlängning av den utökade skattenedsättningen för jordbruksdiesel, vilket även ger nytta för hushållen.

När det gäller reduktionspliktsavgiften redovisar regeringen i propositionen att en drivmedelsleverantör ska betala en reduktionspliktsavgift om denne inte uppfyller reduktionsplikten. Avgiften får enligt lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel vara högst 7 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter som i fråga om minskade växthusgasutsläpp kvarstår för att reduktionsplikten ska vara uppfylld (7 §). Den exakta avgiften bestäms i förordningen (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. För diesel är avgiften 4 kronor per kilogram och för bensin 5 kronor per kilogram (12 §).

I konsekvensanalysen redovisas att avgiften är en offentlighetsrättslig sanktionsavgift och som sådan inte avdragsgill enligt 9 kap. 9 § inkomstskattelagen (1999:1229). Avgiften kan enligt regeringen tänkas vara en ventil för priset som innebär att en drivmedelsleverantör är beredd att ta på sig en merkostnad vid pump motsvarande avgiften. Vid en högre kostnad kan leverantören i stället betala avgiften. Drivmedelsleverantören kan också välja att blanda in fossilfria drivmedel till en högre kostnad än avgiften, t.ex. för att

det ger ett mervärde vid marknadsföring eller för att leverantören har ingått avtal om inköp av fossilfria drivmedel med ett rörligt pris.

Utifrån nuvarande marknadsinformation är det trots osäkerheten enligt regeringen rimligt att anta att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten på kort sikt ligger nära pliktavgiften för diesel. Det motsvarar en kostnad på 13 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet reduktionsplikt. Det är även den metod som Energimyndigheten har använt. I myndighetens underlagsrapport antas dock att producenter av hydrerade vegetabiliska oljor (HVO) i prissättningen tar hänsyn till att avgiften inte är avdragsgill, vilket antas öka betalningsviljan och därmed kostnaden för att uppfylla plikten ytterligare jämfört med de antaganden som görs i proposition 2023/24:28.

Riksdagen ställde sig bakom regeringens föreslagna lagändringar, vilka trädde i kraft den 1 januari 2024 (bet. 2023/24:MJU5, rskr. 2023/24:62).

Övrig information om åtgärder i relation till reduktionsplikten

Den 19 oktober 2023 överlämnade regeringen proposition 2023/24:24 Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel till riksdagen. I propositionen föreslogs bl.a. att energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler samt att skatten på diesel (miljöklass 1) 2024 sänks med 341 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som skulle ha gällt 2024 med nuvarande omräkningsregler. I propositionen föreslogs vidare att en utökad skattenedsättning på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet ska gälla även för diesel som förbrukas under 2024.

Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag, och ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2024 (bet. 2023/24:SkU7, rskr. 2023/24:59).

När det gäller koldioxidskatt på biobränslen regleras detta i det s.k. energiskattedirektivet³ som är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Direktivet omfattar alla drivmedel, såväl fossila som sådana som har framställts av biomassa. Energiskattedirektivet genomförs i svensk lagstiftning genom lagen (1994:1776) om skatt på energi. Enligt bestämmelserna i energiskattedirektivet och lagen om skatt på energi ska biobränslen som används som motorbränsle beskattas som sina fossila motsvarigheter, om det inte finns ett statsstödsgodkännande för bränslet.

I artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) anges att statligt stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. I vissa fall kan dock statligt stöd anses vara förenligt med

³ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

den inre marknaden. Av artikel 107.3 c i EUF-fördraget framgår exempelvis att statligt stöd kan anses vara förenligt med den inre marknaden för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Av kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2020 har det tidigare framgått att stöd inte kan anses vara förenligt med den inre marknaden om det beviljas för biobränslen som omfattas av en leverans- eller inblandningsskyldighet, såvida inte en medlemsstat kan visa att stödet begränsas till biobränslen som är för dyra för att släppas ut på marknaden. När reduktionsplikten infördes 2018 infördes därför full skatt på de bränslen som omfattades av plikten (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor).

Den 9 mars 2023 godkände EU-kommissionen ändringar av den s.k. allmänna gruppundantagsförordningen⁴ (GBER). Denna förordning anger vilka statsstöd medlemsstaterna får införa utan godkännande från EU-kommissionen. Syftet med ändringarna är att ytterligare underlätta, förenkla och påskynda stödet till EU:s gröna och digitala omställning. Ändringarna ska göra det lättare för medlemsstaterna att ge stöd i linje med EU:s industriplan för den gröna given. Kommissionens ändringar av GBER innebär bl.a. att förbudet mot att ge statsstöd till biodrivmedel som omfattas av reduktionsplikten har strukits. Förordningen trädde i kraft juli 2023.

Enligt information från Finansdepartementet måste medlemsstaterna fortfarande kunna påvisa ett behov av styrmedlet som de tänker införa. Om det redan finns styrmedel som fungerar kan kommissionen i efterhand underkänna stödet, vilket skulle kunna resultera i en återbetalningsskyldighet för drivmedelsproducenterna.

För att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls finns det i regelverket en ekonomisk sanktion i form av en reduktionspliktsavgift. Denna avgift ska betalas i förhållande till det antal kilogram koldioxidkvaliteter som saknas för att reduktionsplikten ska vara uppfylld. Konjunkturinstitutet har i rapporten Reduktionsplikten – en analys av incitament och konsekvenser (specialstudie KI 2019:23) anfört att avgifterna är för höga för att ge skydd mot oväntat höga kostnader och att de inte ger producenter incitament att pressa kostnaderna. Med anledning av Konjunkturinstitutets rapport anförde den dåvarande regeringen i proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 att man måste göra en utblick mot andra länder när avgifterna bestäms. I en bristsituation kommer biodrivmedel att säljas till det land som har högst avgift och därmed högst betalningsvilja, vilket skulle kunna innebära en nackdel för Sverige i en bristsituation. Av propositionen framgår att Tyskland och Finland har pliktavgifter i nivå med Sveriges och att

⁴ Kommissionens förordning (EU) 2023/1315 av den 23 juni 2023 om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget och förordning (EU) 2022/2473 genom vilken vissa kategorier av stöd till företag som är verksamma inom produktion, beredning och saluföring av fiskeri- och vattenbruksprodukter förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

de svenska avgifterna är i linje med andra länders avgifter. Någon ändring av reduktionspliktsavgifterna var därför inte aktuell enligt den dåvarande regeringen.

I Riksrevisionens granskningsrapport Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet (RiR 2023:13) redovisas att en möjlig förklaring, kombinerat med andra faktorer, till att reduktionsplikten påverkat dieselpriiset mer än tänkt är att reduktionspliktens pristak, i form av reduktionspliktsavgiften, blivit högre än regeringen avsåg. När reduktionsplikten infördes angavs två syften med reduktionspliktsavgiften. Den skulle fungera som en sanktionsavgift så att lagstiftningen nås, dvs. avgiften skulle vara så hög att det inte skulle vara lönsammare för aktörer med reduktionsplikt att betala reduktionspliktsavgift än att blanda in biodrivmedel. Samtidigt angav regeringen att avgiften inte bör vara högre än att den ska kunna betalas om omständigheterna tidvis kräver det.

Riksrevisionen anför att reduktionspliktsavgiften i praktiken har blivit högre än den nivå som anges i förordningen, och därmed är taket för hur mycket reduktionsplikten kan påverka drivmedelspriserna högre än vad som var tänkt vid införandet. Det beror på att reduktionspliktsavgiften inte är en avdragsgill kostnad för företagen, eftersom Skatteverket betraktar den som en ren sanktionsavgift. Det innebär att företagets kostnad för att betala avgiften kan bli upp till 20 procent högre. Drivmedelsleverantörerna har också visat sig villiga att betala lite högre merkostnad för biodrivmedel, bl.a. eftersom det kan vara förenat med dålig publicitet att betala en ”straffavgift” och inte uppfylla reduktionsnivåerna. Sammantaget innebär detta enligt Riksrevisionen att taket för hur hög merkostnaden för en slutkonsument kan bli i praktiken är högre än vad regeringen förutsåg vid införandet.

Flera aktörer i drivmedelsbranschen har uppgett för Riksrevisionen att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten under delar av 2022 och 2023 redan legat nära gränsen för att drivmedelsleverantörer ska välja att betala reduktionspliktsavgift i stället för att blanda in biodrivmedel. Om drivmedelsleverantörer betalar avgiften i stället för att uppfylla reduktionsplikten blir kostnaden för slutkonsumenterna densamma, medan reduktionen av växthusgasutsläpp minskar eller uteblir. Reduktionsplikten kommer då i stället att fungera som en skatt, där den enda utsläppsminskning som kvarstår är den som uppkommer på grund av att prispåslaget i form av reduktionspliktsavgiften minskar efterfrågan på drivmedel.

Bioekonomiutredningen

Den 17 juni 2022 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredare som skulle ta fram förslag till en strategi för en hållbar, konkurrenskraftig och växande svensk bioekonomi samt, vid behov, lämna förslag på åtgärder för att främja bioekonomins utveckling (dir. 2022:77). Syftet var att främja hållbar tillväxt, förnyelse och sysselsättning i hela landet, bidra till miljö- och klimatnytta samt att skapa en förstärkt försörjningsförmåga och minskad

sårbarhet i samhället, baserat på biomassa från skogsbruks-, jordbruks- och fiskerinäringarna samt restråvaror i livsmedelsförädlingen. Utredningen antog namnet Bioekonomiutredningen.

Den 29 mars 2023 överlämnade Bioekonomiutredningen delbetänkandet Förnybart i tanken – Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi (SOU 2023:15). I betänkandet redovisas bl.a. förslag till en vision och mål samt förslag till nytt styrmedel. Utredningen föreslår bl.a. att ett kompletterande, flexibelt och långsiktigt styrmedel införs i form av intäktsgarantier för tillkommande inhemsk produktion av flytande förnybara drivmedel och mellanprodukter. Styrmedlet är ett konkurrensutsatt anbudsförfarande och innebär att intäktsgarantier betalas i efterskott under en tioårsperiod, baserat på mellanskillnaden mellan priset på en referensprodukt och angett anbudspris. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Uppdraget i övrigt redovisades den 1 december 2023 i betänkandet En hållbar bioekonomistrategi – för ett välmående fossilfritt samhälle (SOU 2023:84). Bioekonomiutredningen föreslår bl.a. att regeringen lägger fram ett förslag till riksdagen om att besluta om en nationell bioekonomistrategi där övergripande mål, fokusområden och en plan för uppföljning och utvärdering ingår samt en rad andra åtgärder som behöver göras inom ramen för en strategi. Vidare föreslår utredningen att regeringen vart fjärde år ska besluta om handlingsplaner som innehåller konkreta åtgärder för att nå det övergripande målet. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Enligt regeringen har en växande cirkulär bioekonomi en viktig roll i klimatomställningen och positiv betydelse för en hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling, samt är ett viktigt element i arbetet med att förstärka den nationella försörjningsförmågan (skr. 2023/24:59).

Regeringens klimathandlingsplan

Den 21 december 2023 presenterade regeringen skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). Den beskriver hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås.

Enligt regeringen behöver en rad åtgärder vidtas under den innevarande mandatperioden för att skapa de förutsättningar som krävs för att nå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045. Även det klimatrelaterade arbete som regeringen avser att utföra internationellt och inom EU presenteras i handlingsplanen.

Skrivelsen bygger på en överenskommelse mellan Kristdemokraterna, Liberalerna, Moderaterna och Sverigedemokraterna.

Riksdagen kommer att behandla klimathandlingsplanen under våren 2024.

Reduktionspliktens utformning och andra styrmedel

För att bidra till att nå det svenska klimatmålet om utsläppsneutralitet 2045 behöver enligt regeringens bedömning åtgärder vidtas som innebär att användning av kol, olja och fossilgas fasas ut som bränsle såväl som råvara. I propositionen Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (prop. 2023/24:28) tydliggör regeringen att det med tidigare lagstiftning läggs oproportionerligt stor vikt vid att reduktionsplikten ska bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter, utan att tillräcklig hänsyn tas till konsekvenserna för andra samhällsmål. Därför angav regeringen i samma proposition att reduktionsnivåerna för 2027–2030 bör slopas i avvaktan på en förnyad analys i vilken även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel övervägs.

Regeringen anför i klimathandlingsplanen att det under 2024 ska tillsättas en utredning inför perioden 2027–2030 för att analysera och ge underlag om huruvida och i så fall vilka styrmedel som kan utformas för att Sveriges åtaganden i EU nås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt som säkerställer att inte orimligt höga kostnader för hushåll och näringsliv uppstår med risk för allvarlig påverkan på konkurrenskraften för svenska företag. En sådan analys kan bl.a. ta vidare relevanta delar av rapporten Sveriges klimatstrategi (KN2023/03828).

Enligt regeringen bör tydliga förutsättningar ges i god tid för samhällets utfasning av fossila drivmedel. Klimatpolitiska styrmedel som prissättning av växthusgasutsläpp påverkar olika delar av samhället på olika sätt. Det bör därför analyseras hur fossil bensin och diesel ska kunna fasas ut på ett acceptabelt sätt som inte får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

Oavsett vilka krav som ställs på drivmedelsleverantörer kan en utfasning av fossila bränslen komma att öka behovet av inblandning av fossilfria bränslen till högre nivåer än vad som i dag är möjligt. Möjligheten till inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel begränsas av EU:s bränsle-kvalitetskrav, den svenska miljöklassningen och drivmedelsstandarder. En övergång till EU-standarden för bensin och diesel bedöms möjliggöra en högre inblandningsgrad av biodrivmedel än i dag. De positiva miljöeffekter som användningen av MK1-bensin eller diesel ger i förhållande till EU-standarden har minskat med tiden varterefter EU:s bränslekvalitetskrav har reviderats. En minskad användning av fossil diesel och bensin kan också minska skälet för en särskild svensk miljöklassning av bensin och diesel som medför högre kostnader för bränsleleverantörerna. På sikt kan detta och behovet av att kunna blanda in större andelar biodrivmedel motivera en övergång till EU-standarden. Analysen behöver därför väga fördelar mot nackdelar med att fortsätta med den svenska miljöklassningen av drivmedel.

Vidare anför regeringen att den svenska reduktionsplikten i dag ger starka incitament till högre inblandning av biodrivmedel. Efter att Sverige har genomfört det nya förnybartdirektivet 2025 kommer drivmedelsbolag att

kunna nyttja el såld från publika laddstationer för att uppfylla reduktionsplikten. Det ändrar enligt regeringen dynamiken i hur reduktionsplikten styr mot minskade utsläpp. Eftersom kraven i reduktionsplikten kan uppfyllas genom el som säljs från publika laddstationer får drivmedelsbolag ett direkt incitament att stödja elektrifieringen, t.ex. genom en utbyggnad av publika laddstationer. Den nuvarande reduktionspliktens ensidiga fokus på högre inblandningsnivåer kommer alltså enligt regeringen inte längre att finnas kvar eftersom behovet av högre inblandning minskar när drivmedelsbolagens incitament att driva på elektrifieringen ökar. Det nya systemet kommer, utöver högre inblandning av biodrivmedel, att ge incitament till elektrifiering, men utan samma direkta prispåslag på drivmedlet som ett handelssystem (eller drivmedelsskatter) medför. Regeringen anför att den kommer att analysera hur en utvecklad reduktionsplikt där även el från publika laddstationer ingår från 2025 skulle kunna bidra till Sveriges åtagande enligt ansvarsfördelningsförordningen och hur påverkan på drivmedelspris kan minimeras.

I rapporten Sveriges klimatstrategi föreslås att den svenska reduktionsplikten ska anpassas till EU:s förnybartdirektiv men inte användas till att påtvinga inblandning av biobränsle som ett sätt att nå utsläppsminskningskraven inom ESR eller de svenska klimatmålen. Regeringens bedömning är att det finns potential att förändra reduktionsplikten och därmed göra den till ett mer effektivt styrmedel. De ändringar som görs med anledning av genomförandet av förnybartdirektivet kan också komma att göra ett eventuellt inblandningskrav till ett kraftfullt verktyg för elektrifieringen.

Regeringen anser att även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel än reduktionsplikten bör övervägas för att fasa ut fossil bensin och diesel i transportsektorn. Effektiva styrmedel kan också minska efterfrågan på bensin och diesel och därigenom påverka drivmedelspriserna på ett gynnsamt sätt. Om andra styrmedel med stor effekt för att minska utsläppen införs kan reduktionsnivåerna eller andra krav som ställs på drivmedelsleverantörerna vara lägre än vad som annars behövs. Styrmedelsutredningen bör ta större hänsyn till konsekvenser av ökade drivmedelspriser för hushåll och näringsliv än vad som varit fallet tidigare.

Naturvårdsverket föreslår i sitt underlag till den klimatpolitiska handlingsplanen att regeringen analyserar hur samspelet mellan reduktionsplikten och EU:s kommande gemensamma handelssystem för transporter och bostäder (ETS 2) skulle kunna se ut. Naturvårdsverket lyfter fram att det saknas alternativ till styrmedel, vid sidan av reduktionsplikt och handelssystem, som enskilt eller i kombination med varandra kan ha en liknande effekt på utsläppen. I rapporten Sveriges klimatstrategi (KN2023/03828) föreslås att det införs ett nationellt utsläppshandelssystem för så stor del av ESR-sektorn som är praktiskt möjligt.

Eftersom Sverige har högre åtaganden inom ESR än de flesta andra medlemsstater och på grund av den höga svenska betalningsförmågan för utsläpp inom ESR-sektorn, bedömer regeringen inte att prissättningen inom

EU ETS 2 är tillräcklig, vare sig för Sveriges ESR-åtaganden eller för våra nationella mål. Syftet med ETS 2 har inte heller varit att det ensamt ska uppfylla länders enskilda åtaganden. Den kompletterande styrning som behövs för att uppnå ESR-åtaganden och bidra till våra nationella mål bör vara kostnadseffektiv samt ta hänsyn till andra samhällsmål, svensk konkurrenskraft och EU-rättsliga förutsättningar (exempelvis begränsningar till följd av statsstödsregelverk).

Regeringen gör bedömningen att Sverige fullt ut bör nyttja flexibiliteterna i ESR för att nå sina åtaganden. Regeringen gör vidare bedömningen att de ackumulerade utsläpp som återstår efter detta bör kunna hanteras genom förändringar av styrmedlen riktade mot konsumtionen av bensin och diesel enligt ovan tillsammans med klimatpolitiken i övrigt.

Utsläpp från transportsektorn

När det gäller transportsektorn bedömer regeringen att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter behöver vara i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga klimatmålet. Det bör enligt regeringen i huvudsak ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet.

Regeringen anför att den minskade inblandningen av fossilfria drivmedel innebär att behovet av att elektrifiera Sveriges fordonsflotta ökar för att bidra till att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU. Omställningen behöver ske i två sammankopplade spår: nyförsäljningen av fordon behöver övergå till i huvudsak nollutsläppsfordon samtidigt som äldre fordon fasas ut. Enligt regeringen bör åtgärder som syftar till att påskynda omställningen till nollutsläppsfordon vidtas genom förstärkta stöd och regeländringar, samtidigt som åtgärder vidtas för att fasa ut äldre fordon.

Enligt regeringen krävs även en omfattande elektrifiering av vägtransporter för att transportsektorn ska kunna nå i princip noll utsläpp av växthusgaser, och det behöver genomföras i stor skala och med högt tempo. Eldrivna transporter bör möjliggöras i hela landet genom en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur. Regeringen anser att det behövs åtgärder för

- en stärkt styrning, samordning och mobilisering av aktörer
- effektiva stöd till investeringar och drift
- möjliggörande av en snabb och effektiv utbyggnad.

Översyn av etappmålen

Enligt regeringen bör klimatpolitiken styra mot det långsiktiga klimatmålet att nå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 och därefter negativa utsläpp. De nationella etappmålen är viktiga kontrollstationer på vägen mot det långsiktiga klimatmålet. Regeringen anser därför att Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att se över utformningen av de nationella etappmålen så att de bättre

överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU. Beredningen bör också se över etappmålet för inrikes transporter till 2030.

När det gäller etappmålet för inrikes transporter till 2030 är det enligt regeringen utformat på ett sätt som innebär att andra sektorer i praktiken knappt behöver minska sina utsläpp till 2030 för att klara målet för ESR-sektorn. Detta minskar omställningstrycket för dessa sektorer, vilket riskerar att leda till suboptimering där transportköpare och resenärer drabbas av högre priser än vad som annars hade varit nödvändigt. Målet bedöms i dag inte kunna nås utan en stor inblandning av dyra biobaserade bränslen till 2030, vilket flyttar fokus från den långsiktiga omställningen av transportsektorn. Regeringen bedömer att lösningen för att nå hela vägen till i princip noll utsläpp inom transportsektorn främst handlar om omställning av fordonsflottan. Beredningen bör därför också se över etappmålet för inrikes transporter till 2030.

Utskottets tidigare behandling och ställningstagande

Miljö- och jordbruksutskottet anförde följande i sitt ställningstagande om proposition 2023/24:28 (bet. 2023/24: MJU5 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel):

Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom att blanda in förnybara eller andra fossilfria drivmedel. När plikten infördes var syftet att reduktionsnivåerna skulle bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter på ett kostnadseffektivt sätt med förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Utskottet anser i likhet med regeringen att reduktionsnivåerna inte har utformats med tillräcklig hänsyn till bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna. De höga drivmedelspriser som reduktionsplikten bidragit till har påverkat både hushållen och de svenska företagens konkurrenskraft negativt. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till 6 procent 2024–2026.

Utskottet ställer sig även bakom regeringens förslag att slopa reduktionsnivåerna för 2027–2030. De höga nivåer av inblandning av biodrivmedel som då blir aktuella skulle leda till orimligt höga kostnader för hushåll och näringsliv. Utskottet välkomnar att en förnyad analys ska göras i vilken även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel ska övervägas. Det är viktigt att konsekvenserna av ökade drivmedelspriser analyseras noggrant och att hänsyn tas till detta i den framtida utformningen av reduktionsplikten.

Utskottet noterar regeringens bedömning att de lägre drivmedelspriserna på kort sikt kan ge minskade incitament för hushåll och företag att övergå till elfordon. Enligt utskottets mening är en ökad elektrifiering av industrin och transportsystemet avgörande för att nå klimatmålen och möjliggöra den gröna omställningen. Det är därför positivt att regeringen i budgetpropositionen för 2024 föreslår flera åtgärder för att öka elektrifieringen.

Mot bakgrund av det anförda och av de skäl i övrigt som redovisas i propositionen anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens lagförslag.

När det gäller nya modeller för reduktionsplikten anförde utskottet följande:

Utskottet konstaterar att Sverige behöver ha en plikt för drivmedelsleverantörer och delar regeringens bedömning att det behöver analyseras hur plikten ska utformas för att ta större hänsyn till konsekvenserna av ökade drivmedelspriser samt relationen till andra samhälls- och klimatmål. Vidare noterar utskottet att regeringen även föreslår andra åtgärder för att sänka drivmedelspriserna, som en sänkning av skatt på bensin och diesel.

Utskottet noterar den ändring av gruppundantagsförordningen som innebär att förbudet mot att ge statsstöd till biodrivmedel som omfattas av reduktionsplikt har strukits. Utskottet vill framhålla att kommissionen om det redan finns fungerande styrmedel på området i efterhand kan underkänna stöd. Detta skulle kunna innebära en återbetalningsskyldighet för drivmedelsproducenter.

När det gäller reduktionspliktsavgiften noterar utskottet Riksrevisionens bedömning att denna i praktiken har blivit högre än vad som anges i förordningen och att detta har gjort att taket för hur mycket reduktionsplikten kan påverka drivmedelspriserna blivit högre än vad som var tänkt vid införandet. Utskottet konstaterar att regeringen ska överlämna en skrivelse till riksdagen med anledning av Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten.

Enligt utskottets mening har reduktionspliktsavgiften en viktig roll att spela för att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls. För att avgiften ska få avsedd effekt bör den varken vara för hög eller för låg. Utskottet har förtroende för att regeringen kan bedöma lämplig storlek på reduktionspliktsavgiften och om den behöver ändras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar Riksrevisionens granskning av reduktionsplikten för bensin och diesel och anser i likhet med regeringen att granskningen är ett värdefullt bidrag till det fortsatta arbetet med att utveckla relevanta styrmedel för att minska utsläppen från transportsektorn. Utskottet instämmer i Riksrevisionens övergripande slutsats att reduktionsplikten delvis kan bidra till klimatpolitiska mål på ett effektivt sätt men att den i sin tidigare utformning inte var genomförbar. Vidare delar utskottet slutsatsen att fullständiga konsekvensanalyser har saknats för den tidigare utformningen av reduktionsnivåerna.

Regeringen framhåller i skrivelsen att den i oktober 2023 beslutade om en proposition om sänkning av reduktionsnivåerna för bensin och diesel som delvis motiverades med de slutsatser som Riksrevisionen lyfter fram i sin rapport. Utskottet delade regeringens bedömningar i propositionen och konstaterade bl.a. att tidigare reduktionsnivåer inte utformats med tillräcklig hänsyn till de samhällsekonomiska konsekvenserna.

Utskottet noterar vidare att flera olika insatser i syfte att nå de nationella och globala klimatmålen pågår eller kommer att påbörjas. Inledningsvis välkomnar utskottet regeringens nyligen beslutade klimathandlingsplan som innehåller viktiga åtgärder för att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045. Regeringen har aviserat att en utredning om samhällsekonomiskt effektiva styrmedel inför perioden 2027–2030 ska tillsättas under 2024. Det är viktigt att styrmedel utformas för att nå Sveriges åtaganden i EU på ett kostnadseffektivt sätt samtidigt som de säkerställer att det inte blir orimligt

höga kostnader för hushåll och näringsliv. Utskottet noterar att utredningen även ska innehålla en analys av för- och nackdelar med att fortsätta med den svenska miljöklassningen av drivmedel.

Utskottet konstaterar vidare att Bioekonomiutredningen har presenterat förslag till ett nytt styrmedel för en stärkt bioekonomi och en nationell bioekonomistrategi. En växande cirkulär bioekonomi är en grundläggande del i klimatomställningen och för den nationella självförsörjningsförmågan. Utskottet ser fram emot det fortsatta arbetet med utredningens olika förslag för en hållbar och växande bioekonomi.

Därutöver noterar utskottet att reduktionsplikten framöver kommer att kunna uppfyllas på andra sätt än genom inblandning av biodrivmedel. Utskottet välkomnar en utvecklad reduktionsplikt utan det ensidiga fokuset på högre inblandningsnivåer. Enligt utskottets mening är en ökad elektrifiering av industrin och transportsystemet avgörande för att nå klimatmålen och möjliggöra den gröna omställningen. I och med den minskade inblandningen av fossilfria drivmedel ökar behovet av att elektrifiera Sveriges fordonsflotta. Det är därför positivt att regeringen föreslår flera åtgärder för att öka och effektivisera elektrifieringen.

Utskottet noterar slutligen att regeringen avser att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att se över utformningen av de nationella etappmålen, inklusive etappmålet för inrikes transporter till 2030. Utskottet välkomnar en sådan översyn så att de nationella etappmålen bättre stämmer överens med Sveriges åtaganden inom EU.

När det gäller konsekvenser av sänkta reduktionsnivåer konstaterar utskottet mot bakgrund av det anförda att det pågår arbete med att analysera vägen framåt. Därmed lämnar utskottet motion 2023/24:2791 (S) yrkandena 1 och 2 utan åtgärd. I detta arbete ingår även att analysera utformningen av reduktionsplikten och andra styrmedel. Utskottet ser ingen anledning att föregå denna analys och lämnar därför också motionerna 2023/24:2787 (C) yrkandena 1–6 och 2023/24:2790 (MP) yrkandena 1 och 2 utan åtgärd. När det gäller åtgärder för att uppnå klimatmålen konstaterar utskottet att regeringen har presenterat en klimathandlingsplan med åtgärder för att nå de nationella och globala klimatmålen. Vidare avser regeringen att se över utformningen av de nationella etappmålen. Mot denna bakgrund lämnar utskottet även motion 2023/24:2791 (S) yrkande 3 utan åtgärd.

Avslutningsvis föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Reservationer

1. Konsekvenser av sänkta reduktionsnivåer, punkt 1 (S)

av Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Tomas Kronståhl (S), Jytte Guteland (S) och Sofia Skönnbrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2023/24:2791 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

I ljuset av regeringens och Sverigedemokraternas förslag om att sänka nivåerna i reduktionsplikten för bensin och diesel vill vi uttrycka vår djupa oro över konsekvenserna av detta beslut. Det är avgörande att Sverige upprätthåller en stark och effektiv klimatpolitik som inte bara säkrar våra klimatmål utan också bevarar och främjar den svenska industrin, de gröna jobben, sysselsättningen och beredskapen genom styrmedel som uppmuntrar till produktion och användning av biodrivmedel.

Sverige har riksdagsbundna mål för att minska våra koldioxidutsläpp, och för att klara detta krävs en omställning till förnybara bränslen. Reduktionsplikten är en del av denna omställning, och regeringens expertmyndigheter Energimyndigheten och Naturvårdsverket är tydliga med att vi inte klarar målen utan reduktionsplikten. Reduktionsplikten behövs också för att skogsnäringen, som sysselsätter mer än 120 000 personer och som står för flera miljarder i exportintäkter, ska kunna växa och skapa fler jobb. Här har Sverige de bästa förutsättningarna eftersom biodrivmedel skapas genom råvaror från skogsrester, jordbruk och avfall. Att Sverige som land ökar den egna produktionen av biobränsle är också viktigt ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Genom att ha förnybart svenskt i tanken i stället för att vara beroende av fossila bränslen från skurkstater ökar vi vårt självbestämmande.

Vi har upprepade gånger efterfrågat konsekvensanalyser inför regeringens och Sverigedemokraternas förslag om att sänka nivåerna i reduktionsplikten när det kommer till Sveriges uppfyllande av de egna klimatmålen, de nya gröna jobben och landets beredskap. Vi har även krävt att man redovisar vilka kompensationsåtgärder som planeras, inklusive framtida kostnader för köp av utsläppsrätter, eventuella begränsningar i bilåkande, förbud mot skogsavverkning och andra åtgärder för att hantera de ökade utsläpp som blir en följd av minskade nivåer i reduktionsplikten. Tyvärr har regeringen och

Sverigedemokraterna inte redogjort för konsekvenserna, i strid mot de slutsatser som presenteras i Riksrevisionens granskning av den tidigare utformningen av reduktionsplikten.

En avsevärd aspekt av förslaget om att sänka nivåerna i reduktionsplikten som inte bör förbises är dess potentiella påverkan på folkhälsan. Forskning har konsekvent visat att utsläpp från fossila bränslen, speciellt från fordons- trafik, bidrar till försämrade luftkvalitet. Detta resulterar i ett ökat antal fall av andningsrelaterade sjukdomar som astma och bronkit samt hjärt-kärlsjukdomar. Det är därför av största vikt att vi beaktar de långsiktiga hälsokonsekvenserna av ett minskat fokus på biodrivmedel och en potentiell ökning av användningen av fossila bränslen. En minskning av reduktionsplikten kan innebära att vi, i strävan efter ekonomiska vinster på kort sikt, försummar vårt ansvar att skydda folkhälsan på lång sikt. Genom att beakta dessa aspekter kan vi försäkra oss om att vår klimatpolitik är både miljömässigt hållbar och främjande för folkhälsan.

2. Utformning av reduktionsplikten, punkt 2 (C)

av Stina Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2787 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 1–6 och avslår motion

2023/24:2790 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag och mitt parti delar regeringens ambition att försöka få ned bränslepriset vid pump och har därför tagit fram ett eget förslag för detta, kallat Tanka svenskt. Som ett led i det vill jag att regeringen avskaffar koldioxidskatten för biobränslen inom reduktionsplikten. I mars 2023 beslutade EU-kommissionen om nya regler för att påskynda den gröna omställningen i unionen. Bland annat får 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 på biobränslen inom reduktionsplikten som jag och mitt parti föreslagit tidigare.

Dessutom vill jag sänka reduktionspliktsavgiften. I reduktionsplikten finns en sanktionsavgift för de aktörer som inte uppnår den föreskrivna inblandningen av biodrivmedel. Denna avgift har kommit att få en prissättande funktion på marknaden snarare än att vara en alternativkostnad för att leva upp

till reduktionsplikten. Alternativkostnaden för drivmedelsbolagen är snarare varumärkesbaserad än kostnadsbaserad. Avgiften bör sänkas till 3,20 kronor per kilogram koldioxid. Även möjligheten att ändra momssatsen på biobränslen så att den ligger på den lägsta möjliga nivån bör ses över.

Energimyndigheten har föreslagit att Sverige övergår från diesel MK1 till den europeiska dieselstandarden MK3. Myndigheten visar på många fördelar med en sådan förändring. Till exempel kan europadieseln 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. Min samlade bedömning är därför 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. Jag och mitt parti 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. 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 en 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.

För att nå klimatmålen föreslår jag slutligen en reformering av reduktionsplikten som innebär att inblandningen av biodrivmedel bibehålls på de nivåer som gällde innan riksdagen fattade beslut om proposition 2023/24:28. Den sammanlagda volymen för bensin och diesel motsvarar ungefär 25 procent. Utöver detta ska det införas en grön kvot för försäljning av höginblandade biobränslen. Det ska motsvara 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 jag bifall på mina förslag inom ramen för Tanka svenskt.

3. Utformning av reduktionsplikten, punkt 2 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2790 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt avslår motion

2023/24:2787 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 1–6.

Ställningstagande

Riksrevisionen framför synpunkter som jag och mitt parti i stort delar. Reduktionsplikten är enbart ett av flera verktyg för att nå klimatmålen inom transportsektorn. Det är dock det enda som på kort sikt kraftigt minskar utsläppen i den befintliga fordonsflottan, vilket är avgörande för att nå målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Med en snabb elektrifiering och åtgärder som minskar vägtrafiken, framför allt i storstadsregioner och större städer, kan det ökade behovet av biodrivmedel hållas nere samtidigt som reduktionsplikten kraftigt minskar utsläppen av växthusgaser från den befintliga fordonsflottan och skapar incitament för en ökad inhemsk produktion av biobränslen.

Riksrevisionen anger att det finns ett visst utrymme att förbättra kostnadseffektiviteten i reduktionspliktens utformning. Naturvårdsverket och Trafikanalys har i sina underlag till klimathandlingsplanen föreslagit en utredning för att studera en mer kostnadseffektiv utformning med gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel. Jag ställer mig bakom detta förslag.

Riksrevisionens granskning behöver sättas i ett större sammanhang. När Miljöpartiet satt i regering valde partiet ett arbetssätt där klimatpolitikens ramar togs fram i bred enighet i Sveriges riksdag, samtidigt som mål och stora reformer förankrades med organisationer och näringslivet. Resultatet blev att sju av riksdagens åtta partier ställde sig bakom såväl mål som huvudsaklig inriktning på klimatpolitiken. Näringslivet var tydliga med att breda överenskommelser och tydliga spelregler som förväntades kvarstå över tid är en förutsättning för de investeringar som krävs för att målen ska kunna uppnås. Reduktionsplikten var ett av de långsiktiga beslut som sju riksdagspartier kunde enas om.

Jag delar bilden att det även kan finnas andra effektiva åtgärder, t.ex. att styra trafik till mer hållbara trafikslag, men dessa har tyvärr inte varit politiskt möjliga att enas om. Att inte vidta kraftfulla åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid var och är inte en acceptabel väg med anledning av de omfattande risker och konsekvenser som klimatförändringarna innebär för hela samhället i dag och för all framtid.

I dag har regeringen kastat in klimatpolitiken i stor osäkerhet när det gäller både mål och medel, samtidigt som utsläppen ökar kraftigt med regeringens politik. Regeringens förslag att kraftigt sänka reduktionsplikten försämrar avsevärt möjligheten att få till de utsläppsminskningar som behövs i närtid. Kraftigt sänkt reduktionsplikt motverkar även regeringens ambition om ökad

elektrifiering av transportsektorn. I nuläget finns inga andra åtgärder på plats som ersätter reduktionsplikten, och med regeringens politik beräknas utsläppen öka inom transportsektorn med uppemot 50 procent redan nästa år, jämfört med nuvarande lagstiftning. Utsläppen ökar dessutom ännu mer på längre sikt mot 2030.

Om nya effektiva åtgärder kommer på plats som tar oss mot såväl 2030-målet som det långsiktiga målet 2045 är jag och mitt parti öppna för att förändra reduktionsplikten. Men först efter att nya åtgärder är på plats. Det är summan av klimatpolitiken som är det väsentliga och inte varje enskild åtgärd i sig. Politiken, näringslivet, organisationer och privatpersoner behöver kunna känna långsiktig tillit till klimatpolitiken. Jag är alltid beredd att diskutera en utveckling av klimatpolitiken för Sverige.

I stället för att avveckla klimatpolitiska verktyg utan ersättningsåtgärder skulle regeringen kunna utveckla klimatpolitiken utifrån de förslag som kommer från myndigheterna. Det är även helt nödvändigt att beakta de bindande målen i ESR-sektorn och hur införandet av EU ETS 2 kommer att påverka utformningen av vår nationella klimatpolitik. I och med att EU kliver fram finns stora möjligheter att med kraft av EU fortsätta utveckla vår klimatpolitik utan att montera ned det som redan finns. Att helt utan nya kompensatoriska klimatpolitiska verktyg avveckla reduktionsplikten är enligt min mening en ansvarslös politik.

4. Åtgärder för att uppnå klimatmålen, punkt 3 (S, C, MP)

av Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Tomas Kronståhl (S), Jytte Guteland (S), Stina Larsson (C), Sofia Skönnbrink (S) och Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:2791 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi är djupt kritiska till att regeringen och Sverigedemokraterna i sitt beslut om att sänka nivåerna i reduktionsplikten även aviserar att slopande av reduktionsnivåerna 2027. Vi ställer oss frågande till hur regeringen och Sverigedemokraterna avser att uppfylla de svenska klimatmålen inklusive etapp- och transportsektorsmålet till 2030 samt de mål som Sverige kommit överens med EU om inom ramen för Fit for 55, eftersom beslutet riskerar att minska den svenska industrins och skogsnäringens kapacitet att bidra till dessa mål. Vi

anser att det är av största vikt att regeringen tydligt redogör för svenska folket och de berörda näringslivsbranscherna för hur man planerar att uppnå dessa mål trots en minskad satsning på biodrivmedel.

Särskilt yttrande

Reduktionsplikten för bensin och diesel (V)

Kajsa Fredholm (V) anför:

Jag väljer att avstå från ställningstagande när det gäller utskottets förslag till riksdagsbeslut punkterna 1–3 och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Vänsterpartiets syn på reduktionsplikten för bensin och diesel.

Vänsterpartiet instämmer i väsentliga delar av de slutsatser Riksrevisionen drar i sin rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel. Det har varit riskfyllt att i så hög grad förlita sig på reduktionsplikten för att uppnå Sveriges klimatpolitiska mål. Det finns risker med biodrivmedels hållbarhet, i form av direkta och indirekta klimat- och miljöeffekter i Sverige och andra länder. Eftersom mängden biomassa är begränsad finns t.ex. risk att råvaror som används till biodrivmedelsproduktion i sina alternativa användningsområden ersätts med fossila råvaror. Reduktionsplikten har medfört större fördelningseffekter än vad regeringen förutsåg. Hushåll på landsbygden påverkas mer än hushållen i städer.

Regeringens beslut om att sänka reduktionsplikten till 6 procent för bensin och diesel under perioden 2024–2026 är utmärkande för regeringens och Sverigedemokraternas klimat- och miljöpolitik. I likhet med en rad tidigare beslutade åtgärder och anslagsnivåer på dessa områden försämrar möjligheterna att nå de mål som riksdagen enats om på dessa områden. Man beslutar och föreslår åtgärder på klimatområdet som ökar utsläppen av växthusgaser när dessa i stället behöver minska kraftigt, dessutom utan att samtidigt föreslå andra åtgärder som kompenserar för dessa utsläppsökningar.

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 försämrar 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 ovannämnda inriktningar.

Vänsterpartiet är dock kritiskt till det ensidiga fokus på reduktionsplikten som det enda styrmedlet för att uppnå en fossiloberoende transportsektor till 2030 som den tidigare socialdemokratiska och miljöpartistiska 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 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 reduktionsplikten. 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 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 till biologisk mångfald. Beroendet av olika ekosystem leder till att möjligheten att expandera bioenergin möter begränsningar och därmed tydligt beror på i vilken skala expansionen sker. Även Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att det finns stora risker med att i så hög grad förlita sig på reduktionsplikten för att uppnå Sveriges klimatpolitiska mål. Man anser att det finns risker med biodrivmedels hållbarhet, i form av direkta och indirekta klimat- och miljöeffekter i Sverige och andra länder. Vänsterpartiet anser att det därför finns starka skäl att begränsa beroendet av en reduktionsplikt med mycket höga inblandningsnivåer 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.

Ett flertal aktörer och myndigheter har lyft fram en stor potential att använda avverkningsrester från skogen i form av grenar och toppar (s.k. grot) för att stärka vår nationella produktion av biodrivmedel. 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 och säkra skydd av skogar med höga naturvärden samt åtgärder för att på sikt fasa ut kalhyggesbruket. I ett skogsbruk som bedrivs för att värna skogen som ekosystem och dess biologiska mångfald och kolinlagring är ett begränsat uttag av biobränslen möjligt enligt vår uppfattning.

Vänsterpartiet 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.

Vi anser att det är oacceptabelt att regeringen kraftigt minskat reduktionsplikten 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 vidta 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 som har lägre inkomster.
- Öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. För att möjliggöra ytterligare minskade utsläpp från transportsektorn behövs en intensifiering från staten av utbyggnaden 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 stärker det vår nationella tillgång och självförsörjning på drivmedel. Anslaget till Klimatklivet bör utökas till 7 miljarder kronor per år och förlängas till 2033.
- Inför ett nytt färdmedelsneutralt reseavdrag som gynnar kollektivtrafik och glesbygd.
- Inför en konverteringspremie för 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 till stadsmiljöavtalen för ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade bör förbinda sig 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.

I vår motion 2023/24:2758 med anledning av regeringens proposition Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel redogör vi för vår syn på reduktionsplikten och presenterar våra förslag med anledning av regeringens och Sverigedemokraternas sänkning av reduktionsplikten. Förslagen sammanfaller i betydande delar med Riksrevisionens bedömningar och förslag i rapporten Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet (RiR 2023:13).

Mot denna bakgrund väljer jag att avstå från ställningstagande när det gäller utskottets förslag till riksdagsbeslut punkterna 1–3.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2023/24:44 Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten för bensin och diesel.

Följdmotionerna

2023/24:2787 av Rickard Nordin m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avskaffad koldioxidskatt för biobränslen inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt reduktionspliktsavgift och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentierad moms 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 ökad produktion och försörjningstrygghet genom s.k. contracts for difference och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en reformering av reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2790 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionsplikten är ett av flera verktyg som har förutsättningar att bidra kostnadseffektivt till klimatpolitiska mål och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera en mer kostnadseffektiv utformning med gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2791 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konsekvenserna för de svenska jobben, omställningen, folkhälsan och beredskapen av att sänka nivåerna i reduktionsplikten för bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringens fortsatta arbete med reduktionsnivåerna bör föregås av

tillräckligt djupgående konsekvensanalyser av Sveriges uppfyllande av de egna klimatmålen, de nya gröna jobben, folkhälsan, beredskapen och framtida kostnader och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen tydligt måste redogöra för hur man avser att uppnå klimatmålen till 2030 och tillkännager detta för regeringen.