

# Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2021/22: MJU31

## Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

---

### Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändring i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Ändringen innebär bl.a. att den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023. Syftet är att undvika att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden.

I betänkandet finns sex reservationer (M, SD, L, KD, MP) och tre särskilda yttranden (V, KD, L).

### *Behandlade förslag*

Proposition 2021/22:243 Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023.

Åtta yrkanden i följdmotioner.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden.....	6
Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023 .....	6
Reduktionspliktens omfattning.....	11
Reservationer .....	14
1. Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023, punkt 1 (SD) .....	14
2. Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023, punkt 1 (MP) .....	15
3. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (M, SD, L) .....	16
4. Reduktionsnivåer, punkt 3 (KD).....	17
5. Underlag vid kontrollstation 2022, punkt 4 (KD).....	18
6. Avstämning av reduktionsplikten 2023, punkt 5 (MP).....	19
Särskilda yttranden .....	20
1. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (V) .....	20
2. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (KD) .....	20
3. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (L).....	21
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	24
Propositionen .....	24
Följdmotionerna .....	24
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	26
<i>Bilaga 3</i>	
Reservanternas lagförslag .....	28

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:243 och avslår motionerna

2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 1 och

2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 1.

*Reservation 1 (SD)*

*Reservation 2 (MP)*

## 2. Justering av reduktionsplikten för 2022

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:4750 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) och

2021/22:4751 av Helena Gellerman m.fl. (L).

*Reservation 3 (M, SD, L)*

## 3. Reduktionsnivåer

Riksdagen avslår motion

2021/22:4746 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1.

*Reservation 4 (KD)*

## 4. Underlag vid kontrollstation 2022

Riksdagen avslår motion

2021/22:4746 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 2.

*Reservation 5 (KD)*

## 5. Avstämning av reduktionsplikten 2023

Riksdagen avslår motion

2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 2.

*Reservation 6 (MP)*

Stockholm den 16 juni 2022

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

*Maria Gardfjell*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Maria Gardfjell (MP), Jessica Rosencrantz (M), Hanna Westerén (S), Isak From (S), John Widegren (M), Magnus Manhammar (S), Elin Segerlind (V), Betty Malmberg (M), Martin Kinnunen (SD), Malin Larsson (S), Staffan Eklöf (SD), Ulrika Heie (C), Markus Selin (S), Mats Nordberg (SD), Kjell-Arne Ottosson (KD), Malin Danielsson (L) och Peter Helander (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2021/22:243 Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Lagförslaget har inte granskats av Lagrådet. Med anledning av propositionen har det väckts fem motioner med sammanlagt åtta yrkanden. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1. I bilaga 3 finns reservanternas lagförslag.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Ändringen innebär bl.a. att kraven på den som har en plikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel inte ska höjas 2023.

Regeringen anför att drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året. Det beror främst på att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. Med hänsyn till de höga drivmedelspriserna anser regeringen att den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel bör pausas för 2023. Därmed undviks att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

# Utskottets överväganden

## Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel och avslår motionsyrkanden om att avslå propositionen och om att ändra lagförslaget.

Jämför reservation 1 (SD) och 2 (MP).

### Bakgrund

I lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktslagen) finns bestämmelser om att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel (reduktionsplikt). Under 2021 infördes en bestämmelse i lagen som innebär en successiv höjning av kraven på minskade utsläpp för varje år t.o.m. 2030 (prop. 2020/21:180, bet. 2020/21: MJU23, rskr. 2020/21:411).

### Propositionen

#### *Reduktionsnivåerna för bensin och diesel*

Regeringen föreslår i propositionen att kraven på den som har en plikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel inte ska höjas 2023. Det innebär att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin eller diesel ska understiga utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller diesel med minst 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel 2023.

Regeringen framhåller att med hänsyn till de höga drivmedelspriserna, som främst orsakats av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina, bör den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023. Höjda krav på minskade utsläpp (reduktionsnivåer) skulle annars leda till högre priser på bensin och diesel under 2023, eftersom biodrivmedel är dyrare än fossila drivmedel. De höga drivmedelspriserna riskerar att slå hårt mot företag och de hushåll som är beroende av bil.

Enligt hittillsvarande lagstiftning ska reduktionsnivåerna 2023 höjas från 7,8 procent till 10,1 procent för bensin och från 30,5 procent till 35 procent för diesel. De flesta remissinstanserna tillstyrker eller har inga invändningar mot

förslaget. Några remissinstanser som avstyrker förslaget efterlyser åtgärder som motverkar effekterna av de höga drivmedelspriserna utan att minska takten i klimatomställningen. Regeringen menar att förslaget är ett sätt att nå både berörda hushåll och berörda företag utan att sänka klimatambitionerna på sikt. Därutöver är förslaget en del av ett bredare åtgärds paket där bl.a. sänkta drivmedelsskatter och drivmedelsstöd ingår. När det gäller frågan om kompensationsåtgärder för att stärka biogasens konkurrenskraft anförs det i propositionen att regeringen nyligen har beslutat om ett produktionsstöd till biogas som uppgraderas till samma kvalitet som naturgas och som därmed kan användas i gasfordon.

### *Förslagets påverkan på klimatambitionerna på sikt*

Riksdagen beslutade 2017 om flera etappmål inom miljömålssystemet som bidrar till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Ett av etappmålen innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart, som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Transporternas utsläpp ska minska genom transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg. Reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att öka andelen hållbara förnybara drivmedel. Försäljningen av laddbara bilar (laddfordon) under 2021 och början av 2022 var betydligt högre än i det grundscenariot som Energimyndigheten tog fram i kontrollstationen för 2019 för hur reduktionsplikten bör bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter. Det scenariot låg till grund för nu gällande reduktionsnivåer. Andelen rena elbilar i nybilsförsäljningen 2021 var ca 10 gånger högre och andelen laddhybrider ca 2,5 gånger högre än i grundscenariot. Nybilsförsäljningen av laddfordon var även högre än i det mest optimistiska elektrifieringsscenariot som Energimyndigheten redovisade i kontrollstationen för 2019. Utifrån det scenariot angav myndigheten att reduktionsnivåerna 2023 bör vara 29,4 procent för diesel och 10,1 procent för bensin på vägen mot att nå etappmålet för inrikes transporter, vilket är i linje med de reduktionsnivåer som gäller för 2022. Eftersom oljepriset kan bli högre än vad som tidigare antagits, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina, kan också efterfrågan på drivmedel antas bli lägre och omställningstrycket högre än vad som antagits tidigare. Regeringen bedömer därmed att förslaget inte påverkar möjligheten att nå etappmålet för inrikes transporter.

### *Kontrollstationer för reduktionsplikten*

Regeringen anför att reduktionsnivåerna för 2023 inte bör sänkas till en lägre nivå än vad som gäller för 2022, vilket har efterfrågats av bl.a. Lantbrukarnas Riksförbund. Större ändringar av reduktionsplikten bör göras i samband med de kontrollstationer som genomförs vart tredje år, vilket även framförs av bl.a. Naturvårdsverket och Energimyndigheten. Regeringen gav den 16 december 2021 Energimyndigheten i uppdrag att genomföra en kontrollstation för 2022.

Myndigheten ska bl.a. analysera om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2024–2030 bör ändras med hänsyn till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030 (I2021/03316). Energimyndigheten ska senast den 15 september 2022 redovisa de delar av uppdraget som rör reduktionsnivåerna för bensin och diesel (I2022/00777). Regeringen anser inte att det utgör en större ändring att pausa höjningen av reduktionsplikten för ett enskilt år i väntan på kontrollstationen för 2022, eftersom elektrifieringen av transportsektorn har gått betydligt snabbare än vad som tidigare antagits.

### *Ordet procent ändras till procentenheter*

I propositionen föreslås även en ändring av ordet procent till procentenheter i bestämmelsen om hur överskott av utsläppsminskningar får användas i fråga om bensin (7 § andra stycket 3 reduktionspliktslagen). Någon ändring i sak i förhållande till vad som avsågs när bestämmelsen infördes åsyftas inte. Ändringen är av rättelsekaraktär.

### *Ikraftträdande*

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023. Regeringen anför att det därmed finns tillräckligt med tid för berörda aktörer att anpassa sig till de nya förutsättningarna.

### *Konsekvenser*

Regeringen bedömer att förslaget leder till att pumppriset blir ca 55–60 öre lägre per liter diesel och ca 30 öre lägre per liter bensin (exklusive mervärdesskatt) under 2023. Andelen biodrivmedel i bensin och diesel under 2023 blir densamma som under 2022.

Regeringen anför i propositionen att förslaget påverkar företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel samt drivmedelsköpare. År 2020 rapporterade 20 företag enligt reduktionspliktslagen, varav 12 företag för endast diesel och 8 företag för både bensin och diesel. Både drivmedelsleverantörer och yrkesmässiga användare av drivmedel, t.ex. vissa större industriverksamheter, kan vara reduktionspliktiga. Producenter och importörer av biodrivmedel berörs genom att efterfrågan på biodrivmedel påverkas av förslaget. Drivmedelsköpare i form av företag och hushåll påverkas genom att förslaget inverkar på slutkonsumentens drivmedelskostnader. Förslaget bedöms inte ha offentligfinansiella effekter.

Reduktionsplikten påverkar pumppriset på bensin och diesel, eftersom produktionskostnaderna är högre för biodrivmedel än för deras fossila motsvarigheter. Under det senaste året har prisskillnaden mellan biodrivmedel från vätebehandlade fetter och oljor (HVO) och fossil diesel ökat, vilket innebär att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten bedöms ligga omkring 12 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet som reduktionsplikten höjs (se även prop. 2020/21:180 s. 43). Aktörer som inte uppfyller reduktionsplikten ska betala en reduktionspliktsavgift. Avgiften

innebär en merkostnad vid pump på 13 öre per liter för varje procentenhet som reduktionsnivån för diesel höjs och 15 öre per liter när det gäller bensin, exklusive mervärdesskatt. Den faktiska kostnaden för att uppfylla plikten kan bli högre om drivmedelsleverantörer väljer att uppfylla plikten till en högre kostnad än avgiften, t.ex. för att inblandning av biodrivmedel ger ett mervärde vid marknadsföring eller för att leverantören har ingått avtal om inköp av biodrivmedel med ett rörligt pris. I praktiken blir kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten för diesel densamma som för att höja reduktionsnivån för bensin, eftersom överskott av utsläppsminskningar som uppkommit genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel i diesel kan användas för att uppfylla höjda krav i reduktionsplikten för bensin (7 § reduktionspliktslagen). Sammantaget ligger kostnaden omkring 12–13 öre per liter, exklusive mervärdesskatt, för varje procentenhet som reduktionsplikten höjs 2023. Regeringen anför att förslaget därmed innebär att pumppriset, jämfört med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning, blir ca 55–60 öre lägre per liter diesel och ca 30 öre lägre per liter bensin, exklusive mervärdesskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. På drivmedel tas det ut mervärdesskatt med 25 procent.

I Energimyndighetens kortsiktsprognos antas att det 2023 kommer att användas ca 22 terawattimmar (TWh) bensin och 58 TWh diesel, inklusive inblandning av biodrivmedel. Med ett antagande om att de biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten minskar utsläppen av växthusgaser med 90 procent i ett livscykelperspektiv innebär det att användningen av fossil bensin och diesel blir ca 3,4 TWh högre än med de reduktionsnivåer som gäller enligt hittillsvarande lagstiftning. Det medför ökade utsläpp av växthusgaser med 880 000 ton under 2023, jämfört med om åtgärden inte genomförs. För åren därefter innebär förslaget ingen ändring. Andelen biodrivmedel i bensin och diesel under 2023 bedöms bli densamma som under 2022. Reduktionspliktens påverkan på bensin- och dieselpriset kan även ge indirekta klimateffekter. Regeringen menar dock att förslagen i propositionen bedöms ha begränsade effekter på t.ex. konsumenters val av fordon, eftersom det endast rör en pausad höjning av reduktionsplikten för ett år. Regeringen bedömer att reduktionsnivåerna för 2023 även i fortsättningen kommer att vara i linje med den bedömning som Energimyndigheten gjorde i kontrollstationen för 2019 om vad som krävs för att nå etappmålet för inrikes transporter i scenariot med hög nybilsförsäljning av laddfordon.

Jämfört med en situation där reduktionsnivåerna höjs 2023 leder förslaget till minskade drivmedelskostnader. Enligt regeringen påverkas i huvudsak näringssektorer som är beroende av vägtransporter och stora användare av diesel som gruvnäringen och jord- och skogsbruket. Små företag påverkas inte särskilt. Bedömningen är att konkurrensförhållandena mellan svenska företag och företag i andra länder förbättras. En mer utförlig analys av hur reduktionsplikten påverkar svenska företag ingår i Energimyndighetens uppdrag att ta fram underlag till kontrollstationen för 2022. Jämfört med en

situation där reduktionsnivåerna höjs 2023 leder förslaget till minskade drivmedelskostnader för hushåll.

### **Motionerna**

I partimotion 2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 1 begärs att riksdagen ska avslå regeringens proposition. Motionärerna framhåller att förslaget kommer att innebära ökade utsläpp av växthusgaser. Detta innebär samtidigt en risk för att klimatmålet för transportsektorn inte kan nås.

I kommittémotion 2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 1 begärs att riksdagen beslutar att anta regeringens lagförslag med de ändringar i 5 § som framgår av motionens bilaga. Detta innebär att reduktionsplikten under 2023–2030 begränsas till 5 procent för diesel och 2 procent för bensin. Motionärerna framhåller att en sådan hållbar nivå av reduktionsplikt där nivåerna anpassas till EU:s målnivåer och tillgängliga råvaror på marknaden är att föredra.

### **Utskottets ställningstagande**

Höga drivmedelspriser riskerar att slå hårt mot företag och de hushåll som är beroende av bil. Utskottet delar därför regeringens bedömning att den successiva höjningen av reduktionsplikten för bensin och diesel bör pausas 2023. Åtgärden bidrar till att motverka högre priser på bensin och diesel.

När det gäller reduktionsnivåer för 2024–2030 vill utskottet peka på att kontrollstationer för reduktionsplikten ska genomföras vart tredje år (se prop. 2017/18:1 och prop. 2020/21:180). Regeringen har som framgår ovan gett Energimyndigheten i uppdrag att genomföra en kontrollstation 2022. Myndigheten ska bl.a. analysera om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2024–2030 bör ändras med hänsyn till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030. Utskottet anser att resultatet av den analysen för närvarande bör avvaktas.

Regeringen har även föreslagit en ändring i 7 § andra stycket 3 reduktionspliktslagen. Utskottet anser att ändringen bör göras och delar regeringens uppfattning att den är av rättelsekaraktär.

Mot bakgrund av det anförda och med hänvisning till de skäl som i övrigt redovisas i propositionen anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens lagförslag. Därmed tillstyrker utskottet regeringens proposition och avstyrker motionerna 2021/22:4741 (MP) yrkande 1 och 2021/22:4748 (SD) yrkande 1.

## Reduktionspliktens omfattning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om justering av reduktionsnivåerna för 2022, sänkning av nivåerna för reduktionsplikten, underlag för kontrollstation 2022 och avstämning av reduktionsplikten 2023.

Jämför reservation 3 (M, SD, L), 4 (KD), 5 (KD) och 6 (MP) samt särskilt yttrande 1 (V), 2 (KD) och 3 (L).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2 anförs att regeringen skyndsamt ska justera reduktionsplikten i enlighet med riksdagens tidigare beslut om att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år. Likalydande yrkanden framställs i kommittémotionerna 2021/22:4750 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) och 2021/22:4751 av Helena Gellerman m.fl. (L).

Enligt kommittémotion 2021/22:4746 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1 bör reduktionsplikten inte bara pausas utan skyndsamt sänkas till 6 procent för diesel och 2 procent för bensin. Detta bör gälla tills en lämplig nivå för reduktionsplikten har utretts. Motionärerna anser att reduktionsnivåerna måste harmoniera på ett betydligt bättre sätt med produktionen eftersom en stor skillnad mellan tillgång och efterfrågan har drivit upp priserna extra mycket.

I yrkande 2 i samma motion anförs att arbetet med kontrollstation 2022 bör utvecklas för att få fram ett bättre underlag om realistiska reduktionsnivåer. Motionärerna föreslår att man vid detta arbete lägger mer vikt vid hur hela samhällsekonomin påverkas. Det behövs ett bättre underlag om tillgång, förväntad produktionsökning och konsumtion.

I partimotion 2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 2 begärs att en avstämning ska göras 2023 av hur reduktionsplikten behöver justeras för att föreslagna klimatmål ska nås. Motionärerna anser att nivåerna inom reduktionsplikten bör ses över för att säkerställa att styrmedlet används på bästa sätt för att transportsektorns klimatmål till 2030 ska kunna nås.

### Kompletterande uppgifter

#### *Tidigare tillkännagivande*

Den 7 april 2022 lämnade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om en tillfällig justering av reduktionsplikten. Riksdagen ställde sig i beslutet bakom det som finansutskottet anförde om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag om hur nivåerna för inblandning av biodrivmedel tillfälligt kan

justeras för att sänka drivmedelspriserna under 2022 (bet. 2021/22:FiU47, rskr. 2021/22:226–228).

I betänkandet anförde finansutskottet bl.a. följande:

Den s.k. reduktionsplikten, som innebär att drivmedelsleverantörer är skyldiga att blanda in fossilfria bränslen i bensin och diesel, påverkar drivmedelspriserna. Dagens nivå på reduktionsplikten har haft orimliga ekonomiska konsekvenser för hushåll och företag. Reduktionsplikten bör tillfälligt justeras så att drivmedelsföretagen ges möjlighet att minska den effekt på priset som de höga nivåerna av inblandning innebär. Detta kan ske genom att nivåerna i reduktionsplikten justeras för innevarande år samtidigt som drivmedelsleverantörerna ges möjlighet att tillgodoräkna sig en högre inblandning av biodrivmedel under innevarande år mot nästa års reduktionsplikt. En sådan ordning skulle öppna för möjligheten att låta den minskade inblandningen återspeglas i lägre priser redan i år, även om den faktiska inblandningen förblir densamma under året. Justeringen bör i första hand göras genom att kraven på inblandning av biodrivmedel upphävs helt under tre månader och i andra hand genom att nivåerna för helåret 2022 justeras till 2021 års nivåer.

Regeringen bör skyndsamt samla drivmedelsleverantörerna och andra berörda aktörer för att diskutera ett genomförande enligt ovan och för att säkerställa att ändringar i regelverken om bl.a. rapportering ändras för att möjliggöra justeringen. Regeringen bör också verka för att justeringen kan göras utan negativ inverkan på svenska producenter av råvara för biodrivmedel. Svenskt lantbruk kan komma att behöva kompenseras för minskad produktion av etanol och regeringen bör vid behov återkomma med förslag på kompensation till lantbruket till följd av förslaget.

Justeringen av reduktionsplikten, eller andra alternativa lösningar som drivmedelsbolagen ser, bör tillsammans med de skatteförändringar som också bör genomföras sammantaget leda till att priset på bensin och diesel sänks med minst 5 kronor per liter, men med hänsyn tagen till skillnaden i reduktionsplikt.

Mot bakgrund av det anförda bör regeringen skyndsamt, efter samråd med drivmedelsleverantörer och andra berörda aktörer, återkomma med förslag om hur nivåerna för inblandning av biodrivmedel tillfälligt kan justeras för att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under 2022. Vid behov bör regeringen även återkomma med förslag på ekonomisk kompensation till lantbruket till följd av förslaget. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### *Reduktionspliktens betydelse för klimatmålen*

I Klimatpolitiska rådets årliga rapport för 2021 anges att reduktionsplikten för bensin och diesel sett ur ett utsläppsperspektiv är det starkaste styrmedlet riktat mot transportsektorn. Regeringen har bedömt att denna satsning fram till 2030 ger en utsläppsminskning på 6–7 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att ta fram underlag till den klimatredovisning som ska lämnas i budgetpropositionen. Det senaste underlaget till klimatredovisning publicerades den 31 mars 2022. Av detta framgår att de scenarier som Naturvårdsverket har tagit fram tillsammans med Energimyndigheten, Jordbruksverket och Trafikverket visar att klimatmålet för inrikes transporter till 2030 och etappmålet till 2030 kan nås med de styrmedel som riksdagen och regeringen har fattat beslut om. Reduktionsplikt

och elektrifiering av transportsektorn är några bakomliggande faktorer till att målen till 2030 bedöms nås.

### **Utskottets ställningstagande**

Som framgår ovan tillstyrker utskottet regeringens lagförslag om pausade reduktionsnivåer 2023. Förslaget är en del av ett bredare åtgärds paket som regeringen har presenterat där bl.a. sänkta drivmedelsskatter och drivmedelsstöd ingår. Utan dessa åtgärder skulle de höga drivmedelspriserna, som främst orsakats av att oljepriset har stigit kraftigt, riskera att slå hårt mot företag och de hushåll som är beroende av bil. Energimyndigheten har vidare i uppdrag att genomföra en kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Myndigheten ska bl.a. analysera om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2024–2030 bör ändras med hänsyn till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030. Utskottet vill peka på att Energimyndigheten ska analysera konsekvenserna av befintlig reduktionsplikt på bensin och diesel utifrån flera olika faktorer och att myndighetens eventuella förslag ska åtföljas av en fullständig konsekvensutredning.

Utskottet ser mot denna bakgrund inte skäl att återigen uppmana regeringen att ändra reduktionsnivåerna på det sätt som framgår av tillkännagivandet från april i år. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:4748 (SD) yrkande 2, 2021/22:4750 (M) och 2021/22:4751 (L). Utskottet anser inte heller att reduktionsnivåerna bör ändras på det sätt som framgår av motion 2021/22:4746 (KD) yrkande 1 eller att uppdraget om kontrollstation 2022 bör kompletteras i enlighet med motionens yrkande 2. Motionen avstyrks därmed.

Utskottet ser för närvarande inte skäl att göra en avstämning 2023 av om reduktionsplikten behöver justeras för att nå föreslagna klimatmål. Utskottet avstyrker därför motion 2021/22:4741 (MP) yrkande 2.

# Reservationer

## **1. Pausad höjning av reduktionsplikten för bensen och diesel 2023, punkt 1 (SD)**

av Martin Kinnunen (SD), Staffan Eklöf (SD) och Mats Nordberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel med den ändringen att 5 § ska ha den lydelse som reservanternas föreslår i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 1,  
bifaller delvis proposition 2021/22:243 och avslår motion  
2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Sverigedemokraterna var det enda partiet i riksdagen som motsatte sig den höga reduktionsplikten när den infördes vid halvårsskiftet 2018. Sedan dess har den svenska transportsektorn – konsumenter och företag – finansierat onödigt dyrt bränsle för många miljarder utan att vare sig kostnaderna eller miljöeffekterna tagits upp till seriös debatt. Successivt har reduktionsnivån höjts till 30,5 procent för diesel och 7,8 procent för bensen, en nivå som regeringen nu vill frysa under endast ett år. Vår konsekventa linje har varit att begränsa reduktionsplikten till 5 procent för diesel och 2 procent för bensen. Nettoeffekten av att ersätta fossila drivmedel med biodrivmedel är omdebatterad och härleds till komplicerade analyser som kan vara unika för varje enskilt drivmedel. Ofta finns dolda utsläpp i produktionsprocesserna för biodrivmedel, direkt eller indirekt, vilket innebär att utsläppsminskningarna i ett systemperspektiv i själva verket blir mindre än vad som redovisas. Ur ett globalt perspektiv saknar den svenska politiken helt betydelse då marknaden för biodrivmedel fullständigt skulle haverera om fler länder anammade den svenska reduktionsplikten. Marknaden har redan svårt att möta Sveriges efterfrågan på biodrivmedel med acceptabel miljöprestanda och om exempelvis hela EU tog efter den svenska politiken skulle efterfrågan genast styras mot råvaror med stor miljöpåverkan, vilket skulle vara ett hot mot den biologiska mångfalden och leda till ökade utsläpp av växthusgaser. Sverige har inte råd med en politik som driver fram världens överlägset högsta priser på transporter. Denna politik slår undan benen för de areella näringarna, skadar hushållens privatekonomi och driver på en skadlig prisinflation.

En hållbar nivå av reduktionsplikt är att föredra där nivåerna anpassas till EU:s målnivåer och tillgängliga råvaror på marknaden. Vi anser därför att riksdagen bör besluta att anta regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel med de ändringar i 5 § som framgår av bilaga 3. Detta innebär att reduktionsplikten under 2023–2030 begränsas till 5 procent för diesel och 2 procent för bensen.

Om vår reservation avslås i voteringen i kammaren avser vi att stödja reservation 4 (KD) eftersom ett tillkännagivande om den sänkning av reduktionsnivåerna som anges där ligger nära de nivåer vi önskar.

## **2. Pausad höjning av reduktionsplikten för bensen och diesel 2023, punkt 1 (MP)**

av Maria Gardfjell (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motion 2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 1 och avslår proposition 2021/22:243 och motion 2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Invasionen av Ukraina har lett till ökade kostnader för hushållen. Denna ökning har framför allt drivits av ökade kostnader på bensen och diesel. Det är viktigt att hjälpa hushållen när deras levnadskostnader ökar dramatiskt. Hushåll med små marginaler riskerar att hamna i en ohållbar situation. Politiken har en rad verktyg som kan användas för att hjälpa de hushåll som har det svårt. Exempelvis har vi i Miljöpartiet föreslagit en skattesänkning motsvarande 4 000 kronor per vuxen och år för boende på landsbygden samt en tillfälligt halverad matmoms.

Enligt Regeringskansliets beräkningar kommer den pausade reduktionsplikten att ge utsläppsökningar på 880 000 ton. Att bara en paus genererar så stora ökning av växthusgasutsläpp visar hur viktig reduktionsplikten är för Sveriges omställning av transportsektorn. Naturvårdsverket har sagt att en pausad reduktionsplikt troligtvis innebär att Sverige inte når sitt klimatmål för transportsektorn (70 procents minskning till 2030 jämfört med 2010). Flera bedömare, bl.a. Klimatpolitiska rådet, vars uppgift är att granska regeringens klimatpolitik, har understrukit att Sverige redan före den aviserade pausen av reduktionsplikten troligtvis inte skulle nå målet för transportsektorn.

Regeringens förslag är ett tydligt steg i fel riktning. Regeringen har inte heller aviserat några andra förslag för att kompensera för dessa ökade utsläpp.

Jag vill även framhålla att långsiktiga spelregler är en förutsättning för att det svenska näringslivet ska kunna ta sig an omställningen till ett klimatsmart samhälle. De branscher som berörs av reduktionsplikten har gång på gång visat sin uppskattning när det gäller detta styrmedel. Reduktionsplikten är ett smart system där kraven på minskade utsläpp från bensin och diesel ökar stegvis. Tack vare den får svenska bränsleleverantörer och biodrivmedelsproducenter en överblick över hur deras marknader kommer att förändras. Regeringens förslag om att pausa reduktionsplikten under 2023 skapar dock osäkerhet inom detta i övrigt välfungerande system. Hårdast drabbas Sveriges biodrivmedelsproducenter av denna kortsiktighet. Flera stora bolag som står redo att göra mångmiljardinvesteringar frågar sig nu, med rätta, om marknaden för deras produkter kommer att finnas kvar i framtiden. Regeringens förslag om pausad reduktionsplikt hotar därför industrins möjligheter att öka volymerna hållbara biodrivmedel som produceras i Sverige. Ökade produktionsvolymerna är en förutsättning för att priserna på svenska biodrivmedel på sikt ska kunna gå ned. Regeringens förslag drabbar alltså i längden de svenska konsumenterna, vilka alltså tvingas fortsätta att betala ett högt pris för drivmedel. Ytterligare stöd till inhemsk hållbar biodrivmedelsproduktion borde i stället tas fram. Industrin måste kunna lita på att politiken ger dem de förutsättningar som krävs för att de ska kunna öka produktionsvolymerna av biodrivmedel.

Mot denna bakgrund föreslår jag att regeringens proposition om pausad reduktionsplikt avslås.

### **3. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (M, SD, L)**

av Jessica Rosencrantz (M), John Widegren (M), Betty Malmberg (M), Martin Kinnunen (SD), Staffan Eklöf (SD), Mats Nordberg (SD) och Malin Danielsson (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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 motionerna

2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:4750 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) och

2021/22:4751 av Helena Gellerman m.fl. (L).

#### *Ställningstagande*

Redan i mars 2022 ställde sig riksdagen bakom ett tillkännagivande till regeringen om tillfällig justering av reduktionsplikten. Riksdagen gav

regeringen i uppdrag att skyndsamt återkomma med förslag till hur nivåerna för inblandning av biodrivmedel tillfälligt kan justeras för att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under 2022, i samråd med drivmedelsleverantörer och andra berörda aktörer. Detta ska enligt betänkandet ske genom att nivåerna i reduktionsplikten justeras för innevarande år samtidigt som drivmedelsleverantörerna ges möjlighet att tillgodoräkna sig en överinblandning av biodrivmedel mot nästa års reduktionsplikt (bet. 2021/22:FiU47). Detta öppnar möjligheten att låta den minskade inblandningen återspeglas i lägre priser redan i år. I betänkandet fastslogs vidare att regeringen skyndsamt bör samla drivmedelsleverantörerna och andra berörda aktörer för att diskutera genomförandet samt säkerställa att ändringar i regelverken för bl.a. rapportering ändras för att möjliggöra justeringen. Regeringen ska även verka för att justeringen sker utan negativ inverkan på svenska producenter av råvara för biodrivmedel och att reduktionsplikten ska vara förenlig med en hållbar användning av bioråvara. Finansutskottets betänkande omfattar, förutom justeringen av reduktionsplikten, skattesänkningar, vilka sammantaget innebär att priset på diesel sänks med minst 5 kronor per liter. Priset på bensin sänks med motsvarande belopp, med hänsyn till skillnad i reduktionsplikt. Regeringen har hittills inte vidtagit de åtgärder som riksdagen ställt sig bakom.

Vi anser därför att regeringen skyndsamt ska justera reduktionsplikten i enlighet med riksdagens tidigare beslut om att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år.

#### **4. Reduktionsnivåer, punkt 3 (KD)**

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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  
2021/22:4746 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1.

##### *Ställningstagande*

Sedan årsskiftet 2021/22 har Sverige en reduktionsplikt för diesel på 30,5 procent och för bensin på 7,8 procent. EU kräver inte förrän 2030 att andelen förnybar energi av den slutliga energianvändningen inom transportsektorn är minst 14 procent. Sveriges reduktionsplikt ger allvarliga effekter på hela samhället. Att ligga kvar på dagens nivå, som är högst i EU, visar på en bristande förståelse för människors och företags vardag. I propositionen föreslås dessutom att det från 2024 återigen ska vara den sedan tidigare beslutade nivån som gäller fram till 2030, vilket innebär en ökning av

reduktionsnivån med 9,5 procentenheter för diesel mellan 2023 och 2024, ett orimligt stort steg. Därefter ska reduktionsnivån öka med upp till 5 procentenheter årligen för att 2030 vara 66 procent för diesel och 28 procent för bensin. Jag anser att den påbjudna reduktionsnivån måste harmoniera på ett betydligt bättre sätt med produktionen eftersom den stora skillnaden mellan tillgång och efterfrågan har drivit upp priserna extra mycket. Drivkraft Sverige, branschorganisationen för drivmedelsbranschen samt biodrivmedels- och bitumentillverkare, skriver i remissvaret till utredningen bakom propositionen att allt fler medlemsländer inom EU ökar sina klimatambitioner, vilket leder till att efterfrågan på biodrivmedel ökar. I förnybartdirektivet (2018/2001/EU) är målet för 2020 10 procent förnybart i transportsektorn, som ska ökas linjärt till målet på 14 procent för 2030. Ökningen föreslås ske linjärt. Det är därför inte säkert, trots en pausad reduktionsplikt, att prisökningar på bensin och diesel begränsas om reduktionsplikten pausas. Transportföretagen skriver att en broms eller paus för reduktionsplikten är helt nödvändig men anser att det även finns goda skäl att göra en omstart och omfattande översyn av styrmedlet. Jag bedömer att Sverige till största delen äger rätt att besluta i denna fråga. Jag anser därför att reduktionsplikten för diesel så fort som praktiskt möjligt ska sänkas till 6 procent för diesel och till 2 procent för bensin, vilket bör gälla till dess att en fördjupad utredning kommer fram till en lämplig nivå för reduktionsplikten.

## **5. Underlag vid kontrollstation 2022, punkt 4 (KD)**

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4746 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Det är uppenbart att både Sverige och vår omvärld behöver byta ut de fossila bränslen som används. För att det ska ske i en fungerande takt behövs dock ett bättre underlag när det gäller tillgång, förväntad produktionsökning och konsumtion. Vid arbetet inom kontrollstation 2022 (regeringsbeslut I2021/03316) bör man därför lägga mer vikt vid hur hela samhällsekonomin påverkas. I uppdraget anges att en viktig funktion med kontrollstationerna vart tredje år är att säkerställa att reduktionsplikten på bensin och diesel bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Jag anser

att de budgetpolitiska målen har kommit på undantag till förmån för klimatpolitiska utopier. En genomlysning behövs där tillgång, kommande produktionsökning och efterfrågan vägs av till en genomförbar nivå för de olika bränsleslagen. Vi kristdemokrater står bakom en övergång till biodrivmedel men är övertygade om att klimatnyttan blir precis lika stor om bränslet används på någon annan plats i världen. Sverige är ett land med långa avstånd. Vi i Sverige får inte hamna i en situation där möjligheten att bo och verka i hela landet omöjliggörs av höga drivmedelspriser. Arbetet med kontrollstation 2022 bör därför utvecklas för att få fram ett bättre underlag om realistiska reduktionsnivåer.

## **6. Avstämning av reduktionsplikten 2023, punkt 5 (MP)**

av Maria Gardfjell (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Jag anser att nivåerna inom reduktionsplikten ska ses över för att säkerställa att styrmedlet används på bästa sätt för att Sverige ska kunna nå sitt klimatmål om 70 procents minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 jämfört med 2010. Det bör därför göras en avstämning av reduktionsplikten under 2023 för att se hur den behöver justeras för att Sveriges klimatmål ska nås.

# Särskilda yttranden

## 1. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (V)

Elin Segerlind (V) anför:

Vänsterpartiet är för reduktionsplikt men anser att regeringen i alltför hög grad förlitar sig på detta styrmedel för att uppnå en fossilfri transportsektor till 2030 i stället för att ställa om till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Reduktionsplikten är, och var, endast avsedd som en ”brygga” för att snabbt få ned utsläppen från transportsektorn under övergångsfasen till ett långsiktigt hållbart transportsystem. En så kraftigt ökad användning av biodrivmedel fram till 2030 som nuvarande reduktionsplikt bygger på går i dag inte att förena med ett hållbart transportsystem utan leder till negativ påverkan på andra miljömål. Världsnaturfonden konstaterar också att om jakten på biobränslen blir för stor blir trycket på våra ekosystem ohållbart och medför negativa konsekvenser på biologisk mångfald, miljö och lokalbefolkning. Biobränslen är i dag i huvudsak importerade och riskerar därmed också att driva på avskogningen i andra länder. Sverige använder exempelvis nästan en fjärdedel av den globala tillgången på HVO (biodiesel). Världsnaturfonden anser att Sverige på sikt inte bör använda mer biodrivmedel än vad vi själva kan producera från hållbart framtagen svensk bioråvara.

Tillgången på hållbara fossilfria drivmedel måste enligt vår uppfattning, i kombination med ytterligare åtgärder för ett transporteffektivt samhälle, vara avgörande för vilka reduktionsnivåer som sätts fram till 2030. Utgångspunkten bör vara att biobränsle ska komma från hållbart framtagen svensk bioråvara. Det skulle dock i dag implicera en mycket kraftig minskning av reduktionsplikten, vilket gör att vi anser att en pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023 är ett första steg för att uppnå en hållbar användning av biobränsle. Det behövs dock ytterligare analyser och åtgärder för att uppnå hållbar reduktionsplikt. Vi förutsätter att sådana analyser och åtgärder kommer i samband med den kommande kontrollstationen för reduktionsplikten. Vi i Vänsterpartiet står även i fortsättningen bakom det tillkännagivande som blev resultatet av betänkande 2021/22:FiU47 om att regeringen skyndsamt ska justera reduktionsplikten för att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år, men vi ser inte ett behov av att ytterligare en gång på kort tid tillkänna detta för regeringen.

## 2. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD) anför:

Finansutskottet beslutade tidigare i vår om ett tillkännagivande om sänkning av reduktionsplikten. Jag ser tillkännagivandet som ett steg i rätt riktning, men eftersom regeringen ännu inte har reagerat på detta behöver vi gå längre och

framför allt gå snabbare fram. Av den anledningen väljer jag att hellre stödja Kristdemokraternas egen motion för att peka ut riktningen. Det gamla tillkännagivandet finns kvar och regeringen kan när som helst också agera på det.

Jag anser att varje dag som går med bränslepriser i Eurotoppen försämrar Sveriges möjligheter att även i fortsättningen vara ett föregångsland i klimatomställningen. Svenska företag producerar i regel mer hållbart än sina utländska konkurrenter. Vi har även mycket bra teknik att exportera, vilket är två starka skäl till att svenska företag behöver en mycket starkare konkurrenssituation. Jag anser att den svenska reduktionsplikten skyndsamt behöver sänkas till 6 procent för diesel och 2 procent för bensen, detta för att utjämna den stora kostnadsskillnad på bränsle som råder inom EU.

Det påstås ofta och gärna att Kristdemokraterna nonchalerar klimatfrågan. Tvärtom. Vi vill återigen lyfta att klimatfrågan är global. Det biodrivmedel vi med nuvarande och kommande reduktionsnivåer skulle använda i Sverige kommer att göra precis samma klimatnytta om det i stället används någon annanstans på jorden, gärna i närheten av där det produceras.

I en fungerande marknadsekonomi är balansen mellan tillgång och efterfrågan helt avgörande. Att reglera bränslets sammansättning på det sätt som görs när det driver upp priset fungerar inte. Vi vill därför att den kontrollstation för reduktionsplikten som sker nu 2022 ska utökas och att tillgång, kommande produktionsökning och efterfrågan vägs av till en genomförbar nivå för de olika bränsleslagen. Det skulle inte äventyra klimatomställningen och vi menar att det skulle ge industrin de långsiktiga incitament som behövs för att våga satsa på produktion av biodrivmedel.

### **3. Justering av reduktionsplikten för 2022, punkt 2 (L)**

Malin Danielsson (L) anför:

Den svenska klimatpolitiken är inriktad på att nettoutsläppen av klimatgaser från svenskt territorium ska passera noll 2045. Bortom det ska vi ha ökande negativa utsläpp. Delar av industrin och delar av transportsektorn kommer, trots att arbetet har startat och bedrivs med full kraft, inte att vara fossilfria förrän i början av 40-talet. Det tar helt enkelt lång tid att få ny infrastruktur på plats.

Lätta vägtransporter har däremot potential att snabbt visa upp kraftigt minskade utsläpp. Att transportsektorn ska göra stora utsläppsminskningar tidigt manifesteras genom sektorsmålet att reducera utsläppen med 70 procent mellan 2010 och 2030. Till viss del kan målet nås genom att samhället utvecklas till att bli mer transporteffektivt, men till allra största delen måste målet nås genom att transporterna blir fossilfria. Det är främst kombinationen av direkt elektrifiering och fossilfria bränslen som gör att vi når klimatmålet 2030.

Elektrifieringen kräver att fordonen byts ut. Bytet till fossilfria bränslen – biobränslen och elektrobränslen – har i jämförelse med elektrifiering den stora

fördelen att bränslena kan användas i befintliga fordon. Som övergångslösning är därmed fossilfria flytande bränslen viktiga även för de lätta fordonen. Det gör reduktionsplikten till ett mycket viktigt verktyg för att säkerställa att utsläppen från transportsektorn minskar utan att det krävs radikala beteendeförändringar.

Klimatomställningen genomförs genom miljoner och åter miljoner beslut vid köksbord och i styrelserum. För att omställningen ska bli av krävs det att förutsättningarna finns på plats. Elbilarna måste kunna laddas och industrin måste ha riklig och pålitlig tillgång till fossilfri el, annars blir det inga investeringar och omställningen stannar av. Det krävs också ett förtroende och en acceptans för den förda politiken. En omställning som involverar hela samhället och som ska pågå i flera decennier måste ha ett brett stöd. Åtgärderna och styrmedlen måste upplevas som vettiga och välavvägda av det stora flertalet. Förändringar måste ske kontrollerat. De får inte vända vardagen upp och ned eller driva i grunden sunda företag i konkurs.

Det är därför vi i Liberalerna anser att det är helt nödvändigt att tillfälligt sänka drivmedelspriserna. Samtidigt får inte klimatarbetet avstanna. Reduktionsplikten är dock baserad på en prognos om en mycket långsammare elektrifiering av bilparken än den vi ser i verkligheten. Den höga takten i elektrifieringen av fordonsflottan innebär, under förutsättning att den kan upprätthållas, att det finns utrymme för att minska takten i den ökande inblandningen av fossilfritt bränsle i både bensin och diesel.

Mot den bakgrunden och mot bakgrund av den mycket snabba prisökning vi sett är det rimligt att pausa höjningen av reduktionspliktsnivåerna för 2023 så som regeringen föreslår. Samtidigt står vi i Liberalerna bakom riksdagens beslut från i mars att regeringen ska agera för att sänka pliktnivån redan under innevarande år. Beslutet innebär att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag till riksdagen om hur nivåerna för inblandning av biodrivmedel tillfälligt kan justeras för att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år, i samråd med drivmedelsleverantörer och andra berörda aktörer.

Principen ska vara att reduktionsplikten enbart ändras vid kontrollstationerna, detta för att skapa en stabilitet och för att göra det möjligt att planera investeringar i ny produktionskapacitet för fossilfria bränslen. Efter krav från Liberalerna sker den första kontrollstationen nu 2022. Energimyndigheten arbetar med uppdraget som ska redovisas senast den 15 september. Eftersom det redan är uppenbart att takten i plikten kommer att kunna justeras ned och eftersom förtroendet för reduktionspliktssystemet som sådant är hotat efter den kraftiga prisuppgången på bensin och diesel är det rimligt att föregå Energimyndighetens utredning.

Antagandet om den snabba elektrifieringen, som är grunden för både pausen och den väntade korrigeringen av reduktionsplikten vid kontrollstationen, bygger på att takten fortsätter att vara hög. Det i sin tur ställer krav på en radikalt ökad utbyggnadstakt av laddinfrastrukturen.

Liberalerna har föreslagit konkreta åtgärder för att få till laddinfrastruktur i mycket större omfattning. Principen ska vara att parkeringar där bilar står parkerade mellan 2 och 24 timmar ska ha laddare. I dag är tillgången på laddare vid arbetsplatser och flerbostadshus och på gator med parkeringar alldeles för dålig. Människor ska känna sig trygga med att de kan ladda sin elbil när de behöver det.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2021/22:243 Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

### Följdmotionerna

*2021/22:4741 av Per Bolund m.fl. (MP):*

1. Riksdagen avslår ändringsförslaget i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, som lagts fram till riksdagsbeslut i proposition 2021/22:243.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en avstämning ska göras 2023 av hur reduktionsplikten behöver justeras för att föreslagna klimatmål ska nås och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:4746 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte bara pausa utan att skyndsamt sänka den svenska reduktionsplikten till 6 procent för diesel och 2 procent för bensin och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla arbetet med kontrollstation 2022 för att få fram ett bättre underlag om realistiska reduktionsnivåer och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:4748 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):*

1. Riksdagen beslutar att anta regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel med de ändringar i 5 § som framgår av motionens bilaga.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska justera reduktionsplikten i enlighet med riksdagens tidigare beslut om att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:4750 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska justera reduktionsplikten i enlighet med riksdagens tidigare beslut om att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:4751 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska justera reduktionsplikten i enlighet med riksdagens tidigare beslut om att åstadkomma sänkta drivmedelspriser under innevarande år och tillkännager detta för regeringen.

## BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel

Härigenom föreskrivs att 5 och 7 §§ lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>2</sup>

Den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel 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 den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel:

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	10,1	35	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	12,5	40
2025	15,5	45	2025	15,5	45
2026	19	50	2026	19	50
2027	22	54	2027	22	54
2028	24	58	2028	24	58
2029	26	62	2029	26	62
2030	28	66	2030	28	66

7 §<sup>3</sup>

Den som har reduktionsplikt och har minskat utsläppen för ett visst drivmedel på det sätt som anges i denna lag och mer än vad som krävs enligt 5 eller 5 a § får använda överskottet för att uppfylla reduktionsplikten eller överlåta överskottet till någon annan som därefter får använda det för att uppfylla sin reduktionsplikt.

Det överskott får användas för att uppfylla reduktionsplikten för

1. diesel, om överskottet avser bensin eller diesel,
2. bensin, om överskottet avser bensin,
3. bensin, om överskottet avser diesel och om minst 6 procent-  
plikten för bensin redan har enheter av plikten för bensin redan

<sup>1</sup> Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2021:747.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2021:747.

uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel eller genom användning av ett överskott som avser bensin, eller har uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel eller genom användning av ett överskott som avser bensin, eller

4. flygfotogen, om överskottet avser flygfotogen.

Ett överskott får användas enligt denna paragraf endast om det har uppkommit

1. samma kalenderår, eller
2. kalenderåret dessförinnan, i den utsträckning som regeringen föreskriver.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

BILAGA 3**Reservanternas lagförslag****Reservation 1 (förslagspunkt 1)****Ändring i regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel***Regeringens förslag**Reservanternas förslag*

## 5 §

Den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel 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 den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel:

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5	2023	2	5
2024	12,5	40	2024	2	5
2025	15,5	45	2025	2	5
2026	19	50	2026	2	5
2027	22	54	2027	2	5
2028	24	58	2028	2	5
2029	26	62	2029	2	5
2030	28	66	2030	2	5