

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2023/24: MJU5

Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändring i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Ändringen innebär att reduktionsplikten krav på minskade utsläpp för bensin och diesel sänks till 6 procent för 2024–2026 och att reduktionsnivåerna för 2027–2030 slopas. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Syftet med ändringen är bl.a. att minska drivmedelspriserna.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden.

I betänkandet finns åtta reservationer (S, V, C, MP) och fyra särskilda yttranden (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

14 yrkanden i följdmotioner.

Två yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet5

 Ärendet och dess beredning.....5

 Propositionens huvudsakliga innehåll5

Utskottets överväganden.....6

 Reduktionsnivåer för bensin och diesel6

 Nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten15

 Produktion av biodrivmedel24

 Effekter på miljön och klimatet28

Reservationer31

 1. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (S, V, C, MP)31

 2. Nya modeller för reduktionsplikten, punkt 2 (S)31

 3. Nya modeller för reduktionsplikten, punkt 2 (C).....32

 4. Reduktionspliktsavgiften, punkt 3 (S, C).....33

 5. Bränslekrav, punkt 4 (S, C)33

 6. Utveckling av reduktionsplikten, punkt 5 (MP)34

 7. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (V)35

 8. Effekter på miljön och klimatet, punkt 7 (V).....36

Särskilda yttranden38

 1. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (S)38

 2. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (V).....38

 3. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (C).....40

 4. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (MP).....42

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag44

 Propositionen44

 Följdmotionerna44

 Motioner från allmänna motionstiden 2023/2445

Bilaga 2

Regeringens lagförslag46

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Lagförslaget

1. Reduktionsnivåer för bensin och diesel

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:28 och avslår motionerna

2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1,

2023/24:2760 av Elin Söderberg m.fl. (MP),

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkande 1 och

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 1.

Reservation 1 (S, V, C, MP)

Nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten

2. Nya modeller för reduktionsplikten

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkandena 2–4 och

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 2 och 5.

Reservation 2 (S)

Reservation 3 (C)

3. Reduktionspliktsavgiften

Riksdagen avslår motion

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 3.

Reservation 4 (S, C)

4. Bränslekvalitetskrav

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkande 5 och

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 4.

Reservation 5 (S, C)

5. Utveckling av reduktionsplikten

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:893 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 4 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 50.

Reservation 6 (MP)

*Produktion av biodrivmedel***6. Produktion av biodrivmedel**

Riksdagen avslår motion

2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2.

*Reservation 7 (V)**Effekter på miljön och klimatet***7. Effekter på miljön och klimatet**

Riksdagen avslår motion

2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 3.

Reservation 8 (V)

Stockholm den 23 november 2023

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Emma Nohrén

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Emma Nohrén (MP), Kjell-Arne Ottosson (KD), Martin Kinnunen (SD), Anna-Caren Säterberg (S), John Widegren (M), Joakim Järrebring (S), Staffan Eklöf (SD), Malin Larsson (S), Helena Storckenfeldt (M), Jytte Guteland (S), Kajsa Fredholm (V), Beatrice Timgren (SD), Elin Nilsson (L), Runar Filper (SD), Johan Löfstrand (S), Anna af Sillén (M) och Rickard Nordin (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel. Lagförslaget har inte granskats av Lagrådet. Regeringen anför att förslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan art att det skulle sakna betydelse att be Lagrådet att yttra sig.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

Med anledning av propositionen har det väckts fyra motioner med sammanlagt 14 yrkanden. I betänkandet behandlar utskottet även 2 yrkanden om reduktionsplikten i motioner från allmänna motionstiden 2023/24. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Regeringen föreslår att reduktionspliktens krav på minskade utsläpp för bensin och diesel sänks till 6 procent för 2024–2026. Regeringen föreslår även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Även andra åtgärder som är samhälls-ekonomiskt effektiva bör enligt regeringen övervägas.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

Utskottets överväganden

Inledning

Betänkandet är disponerat så att utskottet inleder med att behandla propositionen samt motioner där det yrkas att riksdagen ska avslå regeringens proposition. Därefter behandlar utskottet motioner om förslag på tillkännagivanden till regeringen i frågor som anknyter till regeringens lagförslag.

Reduktionsnivåer för bensin och diesel

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.

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

Bakgrund

Nationella mål

Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan beslutades av riksdagen 1999. Målet innebär att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.

Riksdagen har också beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320). Beslutet innefattar en precisering av miljökvalitetsmålet som innebär att den globala medeltemperaturökningen begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå och att ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius över förindustriell nivå.

Som en del av det klimatpolitiska ramverket infördes en lag, klimatlagen (2017:720), som föreskriver att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga tidssatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt. Det långsiktiga målet innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Riksdagen har beslutat om ett etappmål som innebär att utsläppen ska minska i de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning¹. Växthusgasutsläppen i sektorn ska senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.

Riksdagen har även beslutat om ett särskilt etappmål för transportsektorn inom miljömålssystemet. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter).

Det övergripande målet för energipolitiken är att skapa villkor för en effektiv och hållbar energianvändning och en kostnadseffektiv svensk energiförsörjning med låg negativ påverkan på hälsa, miljö och klimat samt att underlätta omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle (prop. 2017/18:228, bet. 2017/18:NU22, rskr. 2017/18:411).

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

EU-rätten och reduktionsplikten

I förnybartdirektivet² ställs krav på medlemsstaterna att integrera förnybar energi i transportsektorn (artiklarna 25–27). Reduktionsplikten genomför direktivet i denna del (prop. 2020/21:180 s. 11 och 20).

Förnybartdirektivet har nyligen omförhandlats och ändringar av de aktuella artiklarna kommer inom kort att träda i kraft. Enligt de nya bestämmelserna ska medlemsstaterna bl.a. införa en skyldighet för drivmedelsleverantörer som ska säkerställa att utsläppen av växthusgaser i transportsektorn minskar med minst 14,5 procent 2030 jämfört med om endast fossil energi används eller att andelen förnybar energi i transportsektorn är minst 29 procent 2030 (minimandelen).

Medlemsstaterna får tillgodoräkna sig all förnybar energi i transportsektorn för att uppfylla minimiandelen och delmålen, även förnybar energi som inte omfattas av reduktionsplikten. År 2021 var andelen förnybar energi i transportsektorn ca 30 procent i Sverige enligt förnybartdirektivets beräkningsmetod. Medlemsstaterna måste införa en skyldighet för drivmedelsleverantörer, men vilka krav som ställs är upp till medlemsstaten så länge de övergripande målen nås.

I det ändrade förnybartdirektivet finns även ett bindande mål om att andelen förnybar energi i unionens slutliga energianvändning (brutto) ska vara minst 32 procent 2030. Målet är bindande på unionsnivå. Varje medlemsstat

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.

omfattas även av ett icke-bindande mål som en del av styrningen för att nå unionsmålet. Det är ännu inte klart vad det nya unionsmålet slutligen kommer att innebära för Sveriges del eftersom hur unionsmålet ska fördelas mellan medlemsstaterna regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder som ännu inte har omarbetats.

Sveriges klimatåtaganden i EU

I EU:s ansvarsfördelningsförordning föreskrivs att medlemsstaterna för varje år 2021–2030 ska se till att de utsläpp som omfattas av förordningen inte överstiger en viss nivå. De sektorer som omfattas brukar kallas för ESR-sektorn efter EU-förordningens engelska namn (Effort Sharing Regulation). ESR-sektorn reglerar främst utsläppen från vägtransporter, egen uppvärmning av bostäder och lokaler, arbetsmaskiner och jordbruket.

I Sverige står inrikes transporter (exklusive luftfart) och arbetsmaskiner för nästan två tredjedelar av utsläppen i ESR-sektorn. Utsläpp som ingår i EU:s nuvarande utsläppshandelssystem EU ETS omfattas inte. Inte heller utsläpp och upptag av växthusgaser inom sektorn markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk omfattas, den s.k. LULUCF-sektorn (land-use, land-use change and forestry). Från och med 2027 eller 2028 kommer utsläppen från bl.a. vägtransporter även att inkluderas i ett nytt handelssystem i EU. Det kommer dock även i fortsättningen att vara ansvarsfördelningsförordningen som styr hur stora utsläppsminskningar respektive land behöver åstadkomma inom ESR-sektorn.

Sverige har även bindande åtaganden om ökade nettoupptag av koldioxidekvivalenter i LULUCF-sektorn, vilket regleras i den s.k. LULUCF-förordningen³.

Ansvarsfördelningsförordningen och LULUCF-förordningen har omarbetats som en del av översynen av EU:s klimatlagstiftning för att nå EU:s klimatmål till 2030. Medlemsstaterna har fått skärpta åtaganden att minska utsläppen i ESR-sektorn och att öka nettoupptagen i LULUCF-sektorn. Sverige ska enligt ändringarna i ansvarsfördelningsförordningen minska utsläppen i ESR-sektorn med minst 50 procent till 2030 jämfört med 2005. Utsläppen ska minska hela vägen till 2030 genom en utsläppsbudget. Utsläppstilldelningen följer en linjär bana till måläret 2030, men banan räknas om vid några tillfällen. Det är därför inte helt fastställt hur stor tilldelning Sverige har 2026–2029. Kommissionen kommer 2025 att fastställa tilldelningen baserat på hur stora utsläppen var i Sverige 2021–2023.

Sveriges nettoupptag inom LULUCF-sektorn ska under perioden 2026–2029 öka jämfört med det genomsnittliga upptaget 2021–2023 i syfte att styra

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/841 av den 30 maj 2018 om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 och beslut nr 529/2013/EU.

mot ett mål 2030. År 2030 ska nettoupptaget vara ca 4 miljoner ton högre än det genomsnittliga nettoupptaget 2016–2018.

Medlemsstaterna kan i begränsad utsträckning använda flexibilitetsmekanismer för att nå åtagandena i ansvarsfördelningsförordningen och LULUCF-förordningen.

För ESR-sektorn får medlemsstaten med vissa begränsningar spara överskott om utsläppen ett visst år var lägre än utsläppstilldelningen. Medlemsstaterna kan för ett visst år låna en mindre del av utsläppstilldelningen för nästkommande år. En medlemsstat vars utsläpp ett år är lägre än dess årliga utsläppstilldelning för samma år, när användandet av flexibilitetsmekanismer har beaktats, får överlåta det överskottet till en annan medlemsstat. Om utsläppen överstiger utsläppstilldelningen i ESR-sektorn, och det därmed uppstår ett underskott, är det i begränsad utsträckning möjligt att använda ett eventuellt överskott från LULUCF-sektorn för att uppfylla kraven.

Om utsläppen i stället överstiger utsläppstilldelningen i LULUCF-sektorn under perioden 2021–2025, och det därmed uppstår ett underskott, kommer underskottet automatiskt att flyttas över till ESR-sektorn. Denna automatiska överföring gäller inte perioden 2026–2030. Om de faktiska utsläppen i ESR-sektorn understiger de tillåtna utsläppen, kan överprestationen användas i LULUCF-sektorn eller säljas till andra medlemsstater. Det finns dock begränsningar för hur stort utsläppsutrymme en medlemsstat får överföra till en annan. Det är även osäkert vilket utsläppsutrymme som kommer att kunna införskaffas från andra medlemsstater och till vilket pris. Det är också möjligt för vissa medlemsstater, däribland Sverige, att annullera utsläppsrätter från utsläppshandelssystemet EU ETS från auktionsvolymerna för den berörda medlemsstaten och använda dessa utsläppsminskningar för att nå utsläppstilldelningen i ESR-sektorn. Endast en del av åtagandet kan dock uppfyllas på detta sätt.

Propositionen

Reduktionsnivåer för bensen och diesel

Regeringen föreslår att kraven på den som har reduktionsplikt för bensen 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 bensen eller fossil diesel med minst 6 procent.

Vidare föreslår regeringen att reduktionsnivåerna för bensen och diesel för 2027–2030 slopas. Regeringen anför 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 samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Reduktionsplikten bör sänkas till 6 procent 2024–2026

Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensen och diesel genom att blanda in förnybara eller andra fossilfria drivmedel. I förordningen (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktsförordningen) finns föreskrifter om vad som avses med förnybara och andra fossilfria drivmedel. Enligt nuvarande bestämmelser är det endast möjligt att uppfylla reduktionsplikten med biodrivmedel (2 a §). Avsikten är dock att det ska vara möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med andra fossilfria drivmedel, som fossilfria elektrobränslen, när det finns ett regelverk för att kunna kontrollera att dessa drivmedel är fossilfria och hållbara (prop. 2020/21:180 s. 31–34). I propositionen är regeringens utgångspunkt att reduktionsplikten kommer att kunna uppfyllas även med andra fossilfria drivmedel än biodrivmedel.

För att beräkna om reduktionsplikten är uppfylld görs en jämförelse med hur stora utsläppen hade varit om all bensen och diesel varit fossil. Utsläppen ska minska med en viss procentandel (reduktionsnivåer). Det är drivmedlens livscykelutsläpp som räknas, dvs. alla utsläpp som uppkommer i produktionskedjan. Ju lägre produktionsutsläpp de drivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten har, desto lägre volymandel behöver blandas in. Det gynnar biodrivmedel som producerats av restprodukter eller avfall, men också producenter av fossilfria drivmedel som lyckats minska utsläppen i produktionskedjan. För fossil bensen och diesel antas ett standardvärde för livscykelutsläppen och det är inte möjligt att uppfylla reduktionsplikten genom att minska utsläppen i den fossila produktionskedjan.

Om en drivmedelsleverantör inte uppfyller reduktionsplikten ska leverantören betala en reduktionspliktsavgift. Den exakta avgiften bestäms i reduktionspliktsförordningen.

För att uppfylla reduktionsplikten blandar drivmedelsleverantörer i dag in etanol och biobensen i bensen och fettsyrametylestrar (FAME) och vätebehandlade fetter och oljor (HVO) i diesel.

Regeringen anför i propositionen att tidigare underlag inte har tagit tillräcklig hänsyn till konsekvenserna av höga drivmedelspriser. Reduktionsplikten påverkar priset på bensen och diesel (drivmedelspriserna), eftersom kostnaden för fossilfria drivmedel är högre än kostnaden för fossil bensen 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 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.

Regeringen anför att Energimyndigheten i underlagsrapporten för kontrollstation 2022 föreslår att reduktionsnivåerna i huvudsak ska vara oförändrade men omfördelas något mellan bensin och diesel. Energimyndigheten bedömer i rapporten att reduktionsplikten kan komma att öka priset på diesel med 15 kronor per liter till 2030. De konsekvenser ett så högt pris skulle innebära för samhället har dock enligt regeringen inte påverkat myndighetens förslag.

Enligt regeringen bör reduktionsplikten för bensin och diesel sänkas till 6 procent 2024–2026 för att minska drivmedelspriserna. Andra jämförbara länder, som våra grannländer, har i dag avsevärt lägre krav på diesel i respektive lands pliktsystem än vad Sverige har. Om dieselpriiset i Sverige är avsevärt högre än i andra länder skulle det få 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 ansvarsfördelningsförordning. 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.

Under 2021 infördes en ny standardkvalitet för bensin med upp till 10 volymprocent etanol (E10) i Sverige. De höjda reduktionsnivåer som trädde i kraft den 1 augusti 2021 var en förutsättning för detta byte. För att säkerställa att E10 även i fortsättningen är standardkvalitet bör reduktionsnivån för bensin inte sättas för lågt.

Mot bakgrund av det som angetts ovan bör enligt regeringen reduktionsnivån för bensin och diesel sättas till 6 procent. En sådan nivå för bensin och

diesel säkerställer även i fortsättningen en svensk efterfrågan på huvuddelen av befintlig produktion av biodrivmedel från svenska råvaror.

Reduktionsnivåerna för 2027–2030 bör slopas

Regeringen anser att reduktionsnivåerna för 2027–2030 bör slopas i avvaktan på en förnyad analys i vilken även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel övervägs. Med nuvarande 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. De höga nivåerna skulle därmed enligt regeringen komma att leda till orimligt höga kostnader för hushåll och näringsliv med risk för allvarlig påverkan på svenska företags konkurrenskraft.

För att uppfylla de krav som ställs i förnybartdirektivet 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 anför att de styrmedel som beslutas för 2027 och framåt tillsammans med klimatpolitiken i övrigt bör 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 som också tar hänsyn till andra samhällsmål. Om andra styrmedel med stor potential att minska utsläppen införs kan reduktionsnivåerna eller andra krav som ställs på drivmedelsleverantörerna vara lägre än vad som annars behövs. Den analys som görs av styrmedel för 2027 och framåt bör enligt regeringen ta större hänsyn till konsekvenser av ökade drivmedelspriser för hushåll och näringsliv än vad som varit fallet tidigare.

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 Allmän miljö- och naturvård. Klimatklivet, som bl.a. kan användas till att främja laddinfrastruktur, förstärks 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 som 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 genomföra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläppsbilar.

Vidare anser 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 att skapa en initial efterfrågan på fossilfria drivmedel som producenterna kan investera mot.

Vidare redovisar regeringen i propositionen att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att den ska återkomma till riksdagen med en bedömning av reduktionspliktens effekter utifrån en fullständig konsekvensanalys och redogöra för om konsekvenserna motiverar någon förändring av reduktionsnivåerna (bet. 2020/21: MJU23 res. 9 under punkten 6, rskr. 2020/21:411). Regeringen anför att den i och med propositionen anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att lagändringen ska träda i kraft den 1 januari 2024. Enligt regeringen är det av stor vikt att reduktionsnivåerna sänks så snart som möjligt för att minska pliktens påverkan på priset på bensin och diesel. Samtidigt innebär förslagen betydande förändringar av reduktionsnivåerna. Drivmedelsleverantörer behöver tid för att anpassa inköp av både fossilfria och fossila drivmedel till de nya förutsättningarna. Regeringen redovisar att den redan hösten 2022 kommunicerade att reduktionsplikten skulle sänkas till EU:s lägsta nivå och informerade våren 2023 om vilka specifika reduktionsnivåer detta avsåg.

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1 begärs att riksdagen ska avslå regeringens proposition. Enligt motionärerna innebär förslaget i propositionen att regeringen i praktiken överger ambitionen att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. Motionärerna anser att regeringen föreslår en åtgärd som leder till ökade utsläpp utan att föreslå andra åtgärder som ska kompensera för dessa utsläppsökningar. Därutöver riskerar förslaget att ge betydande ekonomiska kostnader för statsbudgeten eftersom Sverige riskerar att inte nå sina klimatåtaganden gentemot EU.

Även i kommittémotion 2023/24:2760 av Elin Söderberg m.fl. (MP) begärs att riksdagen ska avslå regeringens proposition. Enligt motionärerna försämrar regeringens förslag om att sänka och avveckla reduktionsplikten möjligheten att få till de utsläppsminskningar som behövs avsevärt. Motionärerna anför att det i nuläget inte finns några andra åtgärder på plats som ersätter reduktionsplikten. Utsläppen beräknas öka med uppemot 50 procent inom

transportsektorn redan nästa år, jämfört med nuvarande lagstiftning, och de ökar dessutom ännu mer på längre sikt mot 2030.

Ett förslag om avslag på propositionen framställs även i kommittémotion 2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkande 1. Enligt motionären kommer regeringens förslag att öka utsläppen och leda till svåra begränsningar för svenska medborgare. Förslaget innebär även färre jobb, förlorade investeringar, fortsatt oljeberoende och risk för böter från EU.

Även Rickard Nordin m.fl. (C) yrkar avslag på propositionen i kommittémotion 2023/24:2763 yrkande 1. Motionärerna anför att det är mot bakgrund av de kraftigt negativa konsekvenserna för klimatet, näringslivet, jord- och skogsbruket, försörjningstryggheten och förtroendet för politiken som man avstyrker förslaget.

Utskottets ställningstagande

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. Därmed tillstyrker utskottet regeringens proposition och avstyrker motionerna 2023/24:2758 (V) yrkande 1, 2023/24:2760 (MP), 2023/24:2761 (S) yrkande 1 och 2023/24:2763 (C) yrkande 1.

Utskottet övergår nu till att behandla motioner om förslag på tillkännagivanden till regeringen i frågor som anknyter till regeringens lagförslag.

Nya modeller för och utveckling av reduktionsplikten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om nya modeller för reduktionsplikten inklusive reduktionspliktsavgiften och bränslekvalitetskrav samt utveckling av reduktionsplikten.

Jämför reservation 2 (S), 3 (C), 4 (S, C), 5 (S, C) och 6 (MP).

Motionerna

Nya modeller för reduktionsplikten inklusive reduktionspliktsavgiften och bränslekvalitetskrav

Anna-Caren Säterberg (S) föreslår i kommittémotion 2023/24:2761 yrkande 2 att en ny modell för inblandning av biodrivmedel i Sverige kallad Sverigebränslet införs för att sänka drivmedelspriserna samt generera mindre utsläpp, fler jobb och ökad beredskap. I Sverigebränslet bör nivåerna i reduktionsplikten sättas på 19,3 procent för diesel och 7,8 procent för bensin med start 2024 (yrkande 3). Motionären anser att det ger industrin och drivmedelsbranschen den stabilitet och de planeringsförutsättningar som krävs för att de ska våga investera i Sverige samtidigt som Sverige inte behöver köpa dyra utsläppsrätter eller böta till EU. En del av bränslet kan ha en s.k. tilläggsinblandning som kan variera mer över tid och utifrån prisbilden (yrkande 4). När priset på världsmarknaderna stiger kan man tillfälligt minska inblandningen och när produktionen i Sverige kommer igång i större skala och priset på biodrivmedel blir billigare kan tilläggsinblandningen öka tillfälligt. Enligt yrkande 5 bör Sverige gå över från MK1-diesel (miljöklass 1) till MK3-diesel (miljöklass 3) som dieselstandard för att möjliggöra en större inblandning av biodiesel och större konkurrens. Motionären anför att den europeiska dieselstandard MK3 kan hantera en större inblandning av biobränsle än MK1 och ger drivmedelsbolagen större utbud av leverantörer på den europeiska marknaden, vilket bl.a. kan ha en prisdämpande effekt.

Motionärerna i kommittémotion 2023/24:2763 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 2). 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 3). Avgiften har fått en prissättande funktion på marknaden snarare än en alternativkostnad för

att leva upp till reduktionsplikten. Motionärerna föreslår att avgiften sänks till 3,20 kronor per kilogram koldioxid. 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. Slutligen föreslår motionärerna en reformering av reduktionsplikten för att nå klimatmålen (yrkande 5). Inblandningen av biobränslen ska bibehållas på dagens nivåer 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.

Utveckling av reduktionsplikten

Enligt kommittémotion 2023/24:893 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 4 bör reduktionsplikten återinföras och utvecklas. Reduktionsplikten har en mycket stor påverkan på berörda företags möjligheter att nå sina egna klimatmål och på så sätt bidra till Sveriges och EU:s klimatmål och därmed Parisavtalet.

I kommittémotion 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 50 anfördes att det behöver tillsättas en utredning om reduktionspliktens fortsatta utveckling i fråga om nivå, breddning, samspel med eller eventuell omvandling till ett nationellt handelssystem. Enligt motionärerna ska utredningen ge förslag på hur samspelen mellan reduktionsplikten och EU:s gemensamma handelssystem för transporter och bostäder (ETS2) skulle kunna se ut samt analysera om Sverige skulle kunna införa ETS2 som ett nationellt handelssystem, med ett nationellt beslutat tak, under en inledande fas fram till 2030.

Propositionen

Som anförts i tidigare avsnitt föreslår regeringen i propositionen att kraven på den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel ska sänkas för 2024–2026. Regeringen anför att tidigare underlag inte tillräckligt tagit hänsyn till konsekvenserna av högre drivmedelspriser. Om dieselpriiset i Sverige är avsevärt högre än i andra länder får det stor påverkan på flera samhällsviktiga sektorer och samhällsmål. Bland annat är det svenska jordbruket beroende av dieselpriiset för sin konkurrenskraft, vilket i sin tur påverkar priser på livsmedel och andra varor genom höga transportkostnader för jordbruket, åkerinäringen och andra delar av näringslivet. Hela Sverige måste ges förutsättningar att leva, och möjligheten att resa till jobbet och med familjen är grundläggande. Regeringen anser därför att reduktionsnivåerna för bensin och diesel bör sättas till 6 procent.

Vidare föreslår regeringen att reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2027–2030 slopas i avvaktan på en förnyad analys i vilken även andra

samhällsekoniskt effektiva styrmedel övervägs. Regeringen anser att det med nuvarande 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. De höga nivåerna skulle därmed komma att leda till orimligt höga kostnader för hushåll och näringsliv med risk för allvarlig påverkan på konkurrenskraften för svenska företag.

För att uppfylla de krav som ställs i förnybartdirektivet behöver Sverige ha en plikt för drivmedelsleverantörer. Plikten kan dock utformas på andra sätt än i nuvarande regelverk, t.ex. genom att fler typer av drivmedel omfattas. Hur direktivet ska genomföras i denna del för 2027–2030 bör enligt regeringen analyseras vidare. Även andra samhällsekoniskt 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 miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan på ett samhällsekoniskt effektivt sätt som också tar hänsyn till andra samhällsmål. Om andra styrmedel med stor potential att minska utsläppen införs kan enligt regeringen reduktionsnivåerna eller andra krav som ställs på drivmedelsleverantörerna vara lägre än vad som annars behövs. 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 propositionen redovisas att flera remissinstanser framför att regeringen i stället för att sänka reduktionsplikten bör sänka drivmedelsskatterna och mervärdesskatten för drivmedel eller genomföra 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 föreslås 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.

I konsekvensanalysen redovisas även att det finns stora osäkerheter när det gäller att bedöma hur marknaden för rena och höginblandade biodrivmedel kommer att utvecklas. I december 2022 fick Sverige ett förlängt statsstöds-godkännande till utgången av 2026 för befrielse från energi- och koldioxid-skatt för flytande rena och höginblandade biodrivmedel. Kommissionens beslut att godkänna Sveriges befrielse från energi- och koldioxidskatt för biogas som används för bl.a. motordrift har upphävts genom Tribunalens dom av den 21 december 2022 i målet T-626/20 Landwärme GmbH mot Europeiska kommissionen. Kommissionen kommer att göra en ny fördjupad granskning av Sveriges ansökan om statsstöds-godkännande.

När det gäller reduktionspliktsavgiften redovisar regeringen i propositionen att en drivmedelsleverantör ska betala en reduktionspliktsavgift om denne inte uppfyller reduktionsplikten. Avgiften får enligt reduktionspliktslagen 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 offentligrättslig 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.

Under de senaste åren har prisskillnaden mellan HVO och fossil diesel ökat, vilket ökat kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten. Under 2023 kommer ny produktionskapacitet av HVO att tillföras på marknaden, samtidigt som efterfrågan antas öka. Priset på fossil diesel kan komma att öka till följd av EU:s sanktioner mot Ryssland, vilket kan minska prisskillnaden mot HVO. En sådan effekt kan dock motverkas om inköpsavtal för HVO innehåller villkor om att priset är indexerat mot priset på fossil diesel, vilket förekommer. Det senaste årets kraftiga prisökning på fossil diesel har inte lett till mindre prisskillnad mot HVO. En större efterfrågan på vinterdiesel kan också få påverkan på prisseffekterna, om den ökade efterfrågan inte kan mötas av utbudet på drivmedelsmarknaden. Det finns stora osäkerheter i att förutse en prisseffekt av förslagen även på några års sikt.

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 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 denna proposition.

När det gäller bränslekvalitetskrav redovisar regeringen i propositionen under avsnittet Konsekvensanalys att några remissinstanser, som Energimyndigheten och Preem AB, framfört att förslaget kommer att ge en ökad efterfrågan på diesel för nordiska förhållanden (s.k. vinterdiesel) och att detta kan leda till utmaningar eftersom produktionskapaciteten är begränsad. Det kan enligt remissinstanserna leda till ökad utomeuropeisk import, högre priser än på omkringliggande marknader eller ransonering. Energimyndigheten har

även framfört att en övergång till s.k. europadiesel (MK3) skulle innebära ett större utbud av diesel, vilket kan bidra till stärkt försörjningstrygghet. Regeringen anser att frågan om tillgången på vinterdiesel är viktig att följa. En övergång till europeisk dieselkvalitet med ett större utbud kan minska problemet med ett begränsat utbud av vinterdiesel. Vid en faktisk brist på vinterdiesel och sådan risk för ransonering som vissa remissinstanser framför finns dock inget hinder för drivmedelsbolag att blanda in fossila drivmedel. Förslaget om sänkt reduktionsplikt innebär enligt regeringen inte något tvång att sälja fossila drivmedel eller att använda fossila råvaror i raffinaderier.

Kompletterande information

Naturvårdsverket anför i skrivelsen Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning (ärendenummer NV-08102-22, april 2023) att för att det ska vara möjligt att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030, målen för den icke-handlande sektorn samma år och nollutsläpp från både transporter och arbetsmaskiner före 2045 behöver styrmedel som kan säkerställa en sådan utveckling finnas på plats och successivt skärpas. Naturvårdsverket föreslår därför att en utredning ska tillsättas om reduktionspliktens fortsatta utveckling i fråga om nivå, breddning, samspel med eller eventuell omvandling till ett nationellt handelssystem. Utredningen ska ge förslag på hur samspelet mellan reduktionsplikten och EU:s kommande gemensamma handelssystem för transporter och bostäder (ETS2) skulle kunna se ut samt analysera om Sverige skulle kunna införa ETS2 som ett nationellt handelssystem, med ett nationellt beslutat tak, under en inledande fas fram till 2030. I utredningen behöver det också enligt myndigheten ingå en utblick mot hur drivmedelsskatter, fordonsskatter och avståndsbaserade vägskatter kan behöva utvecklas parallellt. Skärpta krav i EU:s förnybartdirektiv behöver också beaktas. Utredningen behöver även studera hur ekonomiskt svagare grupper kan skyddas och kompenseras för effekter i form av höga drivmedelspriser.

Skrivelsen är nu under beredning inom Regeringskansliet. I Regeringskansliets propositionsförteckning för riksmötet 2023/24 redovisas att en klimatpolitisk handlingsplan ska överlämnas till riksdagen i november 2023.

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 Förslag till statens budget för 2024, finansplan och skattefrågor) anför regeringen att vissa av föreslagna och aviserade åtgärder bedöms öka utsläppen, t.ex. sänkningen av skatten på bensin och diesel och en förlängning av den tillfälligt utökade skattenedsättningen på jordbruksdiesel. Regeringen bedömer dock att de kommande förslagen är nödvändiga i det nuvarande ekonomiska läget för att säkerställa att de höga bränslepriserna inte urholkar hushållens ekonomi och för att stödja näringslivet, det senare eftersom priset på flera viktiga insatsvaror inom de areella näringarna ökat kraftigt, inte minst på grund av kriget i Ukraina.

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 föreslås bl.a. att energiskatten på bensen (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 föreslås 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. Ändringarna enligt ovan föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

Propositionen behandlas av skatteutskottet i betänkande 2023/24:SkU7 och beslut i kammaren är planerat till den 29 november 2023.

När det gäller koldioxidskatt på biobränslen regleras detta i det s.k. energiskattedirektivet⁴ 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 (förkortat 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 snedvrida 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 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).

⁴ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

Den 9 mars 2023 godkände EU-kommissionen ändringar av den s.k. allmänna gruppundantagsförordningen⁵ (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 koldioxidekvivalenter som saknas för att reduktionsplikten ska vara uppfylld. Konjunkturinstitutet har i rapporten Reduktionsplikten – en analys av incitament och konsekvenser (specialstudie KI 2019:23) anført att avgifterna är för höga för att ge skydd mot oväntat höga kostnader och att de inte ger incitament för kostnadspress på producenter. Med anledning av Konjunkturinstitutets rapport anförde den dåvarande regeringen i proposition 2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019 att en utblick mot andra länder måste göras 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 de svenska avgifterna är i linje med andra länders avgifter. Någon ändring av reduktionspliktsavgifterna var därför inte aktuell enligt dåvarande regering.

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

⁵ 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.

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 företagens 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.

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram fullständiga konsekvensanalyser för de nya utformningsalternativ för reduktionsplikten som myndigheten föreslagit samt att förändra utformningen av reduktionsplikten, med bl.a. dessa analyser som grund, så att den med hänsyn tagen till de risker som finns och deras möjliga konsekvenser så effektivt som möjligt bidrar till klimatmålen.

Riksrevisionens rapport är nu under beredning inom Regeringskansliet. I Regeringskansliets propositionsförteckning för riksmötet 2023/24 redovisas att regeringen ska överlämna en skrivelse om Riksrevisionens rapport om reduktionsplikten till riksdagen i november 2023.

När det gäller bränslekvalitetskrav framgår det av Energimyndighetens underlagsrapport till regeringen för arbetet med kontrollstation 2022 för reduktionsplikten bl.a. att reduktionsnivåerna fram till 2030 inte är genomförbara med hänsyn till bränslekvalitetskrav som begränsar inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel. Med de begränsningar i inblandningsnivåer som kommer av dagens bränslekvalitetskrav bedömer Energimyndigheten att det krävs nya styrmedel och åtgärder eller justeringar av befintliga sådana för att 2030-målet ska nås, som en ökad elektrifieringstakt. Myndighetens huvudförslag är att Sverige övergår till samma dieselkvalitet som används i stora delar av Europa (diesel MK3) som möjliggör en högre inblandningsgrad av biodrivmedel än den dieselkvalitet som används i dag

(diesel MK1). Ytterligare åtgärder skulle dock enligt Energimyndigheten fortfarande vara nödvändiga för att uppfylla de utsläppsminskningar som i dag förväntas av reduktionsplikten.

Enligt information från Klimat- och näringslivsdepartementet utgick Energimyndighetens förslag om en övergång till europadiesel utifrån de då gällande reduktionsnivåerna. Med dessa reduktionsnivåer krävs en högre inblandningsgrad av biodrivmedel än vad som är tillåtet enligt gällande bränslekvalitetskrav. Energimyndigheten föreslog mot denna bakgrund en övergång till europadiesel för att därigenom möjliggöra en högre inblandning av biodrivmedel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i tidigare avsnitt ställt sig bakom regeringens förslag att sänka reduktionsplikten för 2024–2026 och slopa reduktionsnivåerna för 2027–2030. Utskottet delar regeringens bedömning att tidigare underlag inte har tagit tillräcklig hänsyn till konsekvenserna av högre drivmedelspriser. En sänkning av reduktionsnivåerna underlättar för hushållen och för att bibehålla svenska företags konkurrenskraft. Enligt utskottet är detta en viktig åtgärd för att kunna hålla nere drivmedelspriserna. Utskottet ser fram emot den analys som regeringen avser att göra av styrmedel för 2027 och framåt i vilken även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel ska övervägas. I likhet med regeringen anser utskottet att för stor vikt har lagts vid att reduktionsplikten ska bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter.

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 klimatomål. 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.

När det gäller bränslekvalitetskrav noterar utskottet att Energimyndighetens förslag om en övergång till europadiesel utgick från då gällande reduktionsnivåer. Det var ett förslag som byggde på att möjliggöra en högre inblandningsgrad av biodrivmedel. Utskottet har i tidigare avsnitt ställt sig bakom regeringens förslag om att sänka reduktionsnivåerna. En övergång till europadiesel med anledning av en högre inblandningsgrad av biodrivmedel är därmed inte relevant för tillfället. Utskottet noterar dock regeringens bedömning att en övergång till europadiesel skulle kunna innebära ett större utbud av diesel som i sin tur skulle kunna minska problemet med ett begränsat utbud av vinterdiesel. Regeringen aviserar att den kommer att följa frågan om tillgången på vinterdiesel. Även utskottet avser att följa frågan noggrant.

När det gäller nya modeller för reduktionsplikten anser utskottet därmed att motionerna 2023/24:2761 (S) yrkandena 2–4 och 2023/24:2763 (C) yrkandena 2 och 5 kan lämnas utan åtgärd. Inte heller när det gäller reduktionspliktsavgiften och bränslekvalitetskrav finner utskottet skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionerna. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:2763 (C) yrkandena 3 och 4 samt 2023/24:2761 (S) yrkande 5.

Slutligen när det gäller utveckling av reduktionsplikten anser utskottet mot bakgrund av det anförda att motionerna 2023/24:893 (MP) yrkande 4 och 2023/24:1519 (MP) yrkande 50 kan lämnas utan åtgärd.

Produktion av biodrivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om en handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen.

Jämför reservation 7 (V).

Motionen

Enligt kommittémotion 2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2 bör regeringen återkomma med en handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen. Handlingsplanen bör vara grunden för lämpliga reduktionsnivåer i reduktionsplikten. Enligt motionärerna saknar regeringens föreslagna nivå-sänkning av reduktionsplikten både grund och konsekvensanalys. Förslaget leder till bristande tilltro till reduktionsplikten som långsiktigt styrmedel, vilket försämrar möjligheten att öka den inhemska produktionen av förnybara bränslen.

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen att reduktionsnivån för bensen och diesel bör sättas till 6 procent. Enligt regeringen säkerställer en sådan nivå för bensen och diesel även i fortsättningen en svensk efterfrågan på huvuddelen av befintlig produktion av biodrivmedel från svenska råvaror.

Regeringen redovisar att reduktionsplikten gynnar biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen med låga växthusgasutsläpp. Sverige har goda förutsättningar att producera sådana drivmedel, både genom god tillgång till biomassa och genom hög andel fossilfri energi i industrin och fossilfri elproduktion. Flera svenska företag har aviserat att de avser att investera i produktionskapacitet för att möta den ökade efterfrågan som reduktionsplikten medför. En sänkning av reduktionsnivåerna kan därmed enligt regeringen påverka producenter av biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen. Det gäller både för befintliga produktionsanläggningar och för de producenter som avser att investera i ny eller utökad produktion.

Drivmedel är en global handelsvara, och delar av den svenska produktionen av biodrivmedel har de senaste åren exporterats till andra europeiska länder. Regeringen anser att de lägre reduktionsnivåerna åtminstone på sikt kan kompenseras av att andra europeiska länder ökar kraven i sina pliktssystem och därigenom ökar efterfrågan på biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen. Detta gäller framför allt pliktssystem där låga livscykelutsläpp premieras eller pliktssystem som ökar efterfrågan på avancerade biodrivmedel. Avancerade biodrivmedel kan gynnas både av delmålen i förnybartdirektivet och av de inblandningskrav för hållbara flygbränslen som förväntas införas för flygsektorn genom EU:s förordning om lika villkor för hållbar luftfart. Vidare kommer sannolikt andra EU-länder att skärpa sina pliktssystem under de kommande åren för att kunna uppfylla de skärpta kraven i EU:s ansvarsfördelningsförordning.

Regeringen redovisar att flera remissinstanser framför att förslaget minskar incitamenten att investera i storskalig produktion av biodrivmedel. Regeringen anser 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 spelat ut sin roll att skapa en initial efterfrågan på fossilfria drivmedel som producenterna kan investera mot.

Vidare anför regeringen att förslaget leder till minskad användning av fossilfria drivmedel i Sverige. Producenter av sådana drivmedel kommer dock att kunna sälja produkterna till andra marknader, vilket kan leda till minskad användning av fossila drivmedel utanför Sverige. Sverige står för en förhållandevis stor del av efterfrågan på biodrivmedel globalt, när det gäller HVO och biobensen. Regeringen anför att en sänkning av reduktionsplikten och den minskade efterfrågan på biodrivmedel som den medför därför på marginalen kan leda till att viljan att investera i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel minskar.

Kompletterande information

Regeringen aviserade i klimathandlingsplanen 2019 (prop. 2019/20:65) att Sverige ska ta fram en nationell bioekonomistrategi tillsammans med de gröna näringarna som bidrar till ökad tillgång till biomassa och sysselsättning i hela landet och skapar miljö- och klimatnytta.

Den 17 juni 2022 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredare som ska 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 är att främja hållbar tillväxt, förnyelse och sysselsättning i hela landet, att 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 har antagit namnet Bioekonomiutredningen. Uppdraget om produktion av biodrivmedel skulle redovisas senast den 31 mars 2023. Uppdraget i övrigt ska redovisas senast den 30 november 2023.

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 för vad en ökad inhemsk produktion av förnybara drivmedel och mellanprodukter skulle kunna bidra med samt förslag till nytt styrmedel för att öka produktionen av förnybara flytande drivmedel och mellanprodukter från nya och inhemska råvaror. Betänkandet bereds nu inom Regeringskansliet.

Den 29 juni 2023 gav Klimat- och näringslivsdepartementet en utredare i uppdrag att analysera hur Sveriges politik på ett principiellt plan bör utvecklas utifrån de förändringar som har beslutats eller kan förväntas inom EU:s klimatpaket. Uppdraget redovisades den 18 oktober 2023 i rapporten Sveriges klimatstrategi – 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit-For-55. Rapporten innehåller ett antal förslag om hur Sveriges klimatpolitik bör utvecklas för att anpassas till EU:s nya klimatpaket Fit for 55. Utredaren anför att biobränsle kommer att spela en viktig roll i omställningen och att ett speciellt politikfokus för att skapa goda förutsättningar för svensk produktion av förnybara drivmedel är befogat och kan motivera kvantitativa produktionsmål, men att reduktionsplikten inte är ett bra medel för att nå sådana mål. Utredaren föreslår bl.a. att goda förutsättningar ska skapas för industriell produktion av biobränsle och syntetiska e-bränslen.

Enligt information från Klimat- och näringslivsdepartementet kommer regeringen nu att analysera rapporten i sin helhet och återkommer om hur förslagen ska hanteras.

I Naturvårdsverkets skrivelse Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredevisning (ärendenummer NV-08102-22, april 2023) framhålls att det behövs breda politiska överenskommelser om långsiktigt stabila villkor och styrmedel när det gäller fossilfria drivmedel och elektrobränslen. Det föreslås bl.a. att det införs riktade stöd för avancerade

biodrivmedel och elektrobränslen att för att öka andelen hållbara fossilfria drivmedel som produceras av svenska råvaror.

Skrivelsen är nu under beredning inom Regeringskansliet. I Regeringskansliets propositionsförteckning för riksmötet 2023/24 redovisas att en klimatpolitisk handlingsplan ska överlämnas till riksdagen i november 2023.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att en sänkning av reduktionsnivåerna kommer att påverka både befintliga producenter av biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen och de producenter som haft för avsikt att investera i ny eller utökad produktion. Efterfrågan av fossilfria drivmedel kommer dock enligt regeringen att öka framöver mot bakgrund av de initiativ som pågår på EU-nivå. Även om förslaget leder till minskad användning av fossilfria drivmedel i Sverige kommer sådana drivmedel att kunna säljas till andra marknader och leda till minskad användning av fossila drivmedel utanför Sverige. Utskottet noterar även regeringens bedömning att de föreslagna reduktionsnivåerna kommer att säkerställa en även i fortsättningen svensk efterfrågan på huvuddelen av befintlig produktion av biodrivmedel från svenska råvaror.

Övergången till en mer cirkulär och biobaserad ekonomi kommer att kraftigt öka efterfrågan på biodrivmedel och biomassa, och det behövs bättre förutsättningar och långsiktiga spelregler för branschen. Utskottet konstaterar att en utredare har fått i uppdrag att ta fram förslag till en strategi för en hållbar, konkurrenskraftig och växande svensk bioekonomi samt vid behov ta fram förslag till åtgärder för att främja bioekonomins utveckling. Utredningen har redovisat ett delbetänkande med förslag om bl.a. hur produktionen av förnybara flytande drivmedel kan öka.

Utskottet konstaterar vidare att det även har förts fram förslag från andra utredningar och skrivelser om vikten av att skapa goda förutsättningar för svensk produktion av förnybara drivmedel bl.a. inför framtagandet av den klimatpolitiska handlingsplanen. Regeringen har aviserat att denna handlingsplan kommer att överlämnas till riksdagen under november 2023.

Därmed och i avvaktan på utfallet av det arbete som pågår anser utskottet att motion 2023/24:2758 (V) yrkande 2 kan lämnas utan åtgärd.

Effekter på miljön och klimatet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om en handlingsplan för att minska utsläppen som uppstår med anledning av sänkta reduktionsnivåer.

Jämför reservation 8 (V).

Motionen

Enligt kommittémotion 2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 3 bör regeringen återkomma med en handlingsplan för att minska det utsläppsgap som uppstår när nuvarande reduktionsnivåer sänks. Motionärerna anför att regeringen föreslår en åtgärd som kommer att öka utsläppen av växthusgaser kraftigt utan att presentera hur detta ska åtgärdas genom att andra styrmedel och åtgärder införs.

Propositionen

Som redovisats i tidigare avsnitt anser regeringen att det med nuvarande 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 och att nuvarande reduktionsnivåer för 2027–2030 därför bör slopas. För att uppfylla de krav som ställs i förnybartdirektivet behöver Sverige ha en plikt för drivmedelsleverantörer. Plikten kan dock utformas på andra sätt än i nuvarande regelverk, t.ex. genom att fler typer av drivmedel omfattas. Hur direktivet ska genomföras i denna del för 2027–2030 bör enligt regeringen analyseras vidare. Även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel bör övervägas.

Regeringen anser att de styrmedel som beslutas för 2027 och framåt tillsammans med klimatpolitiken i övrigt bör 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 som också tar hänsyn till andra samhällsmål. Om andra styrmedel med stor potential att minska utsläppen införs kan reduktionsnivåerna eller andra krav som ställs på drivmedelsleverantörerna vara lägre än vad som annars behövs. 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.

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

förutsättningar för eldrivna vägtransporter att snabbare ersätta fossila drivmedel. Inom utgiftsområde 21 Energi föreslås 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 Allmän miljö- och naturvård. Klimatklivet, som bl.a. kan användas till att främja laddinfrastruktur, förstärks 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 som 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 genomföra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläppsbilar.

Kompletterande information

Naturvårdsverket har enligt myndighetens instruktion i uppdrag att ta fram ett underlag till den klimatpolitiska handlingsplan som regeringen avser att lämna under 2023. I Naturvårdsverkets skrivelse Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning (ärendenummer NV-08102-22, april 2023) redovisar myndigheten ett antal förslag och bedömningar som ska ta Sverige närmare de uppsatta klimatmålen. Skrivelsen är under beredning inom Regeringskansliet.

Den 29 juni 2023 gav Klimat- och näringslivsdepartementet en utredare i uppdrag att analysera hur Sveriges politik på ett principiellt plan bör utvecklas utifrån de förändringar som har beslutats eller kan förväntas inom EU:s klimatpaket. I utredarens uppdrag ingick bl.a. att

- ta fram övergripande principer för hur en samhällsekonomiskt effektiv klimatpolitik kan utvecklas som gör det möjligt för Sverige att nå sina åtaganden på EU-nivå till 2030 samt skapa förutsättningar för att nå Sveriges etappmål och långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045
- analysera hur politiken för klimatomställningen kan främja en effektiv strukturomvandling som bidrar till att skapa konkurrenskraft, hållbar tillväxt och sysselsättning i hela landet.

Uppdraget redovisades den 18 oktober 2023 i rapporten Sveriges klimatstrategi – 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit-For-55. Rapporten innehåller ett antal förslag om hur Sveriges klimatpolitik bör utvecklas för att anpassas till EU:s nya klimatpaket Fit for 55. Enligt information från Klimat- och näringslivsdepartementet kommer regeringen nu att analysera rapporten i sin helhet och återkommer om hur förslagen ska hanteras.

Regeringen ska ta fram en klimatpolitisk handlingsplan enligt klimatlagen (2017:720) som ska lägga grunden för regeringens klimatpolitik under mandatperioden. I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20) anför regeringen att den nu utformar den politik som behövs för att genomföra klimatomställningen. I handlingsplanen kommer regeringen bl.a. att presentera förslag på analyser av effektiva åtgärder och styrmedel.

I Regeringskansliets propositionsförteckning för riksmötet 2023/24 redovisas att en klimatpolitisk handlingsplan ska överlämnas till riksdagen i november 2023.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att det har lagts en oproportionerlig stor vikt vid att reduktionsplikten ska bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter. Det har inte tagits tillräcklig hänsyn till konsekvenserna för andra samhällsmål eller till effekterna på drivmedelspriserna. Utskottet välkomnar därför att regeringen ska analysera hur förnybartdirektivet bäst genomförs. Utskottet anser i likhet med regeringen att de styrmedel som ska beslutas bör säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås och bidra till att nå de nationella etappmålen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt som också tar hänsyn till andra samhällsmål, detta i samklang med klimatpolitiken i övrigt.

Utskottet konstaterar att regeringen ska överlämna en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen i slutet av året. Olika underlag och förslag om Sveriges framtida klimatpolitik och hur Sverige ska närma sig de uppsatta klimatmålen har tagits fram av myndigheter och utredningar som en del i detta arbete. I klimathandlingsplanen ska regeringen redovisa bl.a. vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen.

Därmed lämnar utskottet motion 2023/24:2758 (V) yrkande 3 utan åtgärd.

Reservationer

1. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (S, V, C, MP)

av Emma Nohrén (MP), Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S), Kajsa Fredholm (V), Johan Löfstrand (S) och Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 1,

2023/24:2760 av Elin Söderberg m.fl. (MP),

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkande 1 och

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 1 och avslår proposition 2023/24:28.

Ställningstagande

Vi anser att riksdagen bör avslå propositionen. I våra respektive särskilda yttranden utvecklar vi våra skäl för detta.

2. Nya modeller för reduktionsplikten, punkt 2 (S)

av Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S) och Johan Löfstrand (S).

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 motion

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkandena 2–4 och avslår motion

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 2 och 5.

Ställningstagande

De senaste åren har kostnaden för att tanka stigit kraftigt. Kostnadskrisen när det gäller bränslet har blixtbelyst att vi inte längre kan vara beroende av olja

från skurkstater. Det är inte rimligt att de ska hålla ett järngrepp om vanligt folks plånböcker. För att bryta det här måste vi öka vår egen försörjningsgrad och stärka vår beredskap. Det är en försäkring mot framtida prischocker. Sverige behöver en ny väg framåt. Vi måste både göra det billigare att kunna använda bilen för vanligt folk i glesbygd samtidigt som vi stadigt pressar ned utsläppen och skapar nya jobb och stärker Sveriges beredskap. Därför presenterar vi en helt ny modell för inblandning av biodrivmedel i Sverige kallad Sverigebränslet.

Vi föreslår en stabil basinblandning av biodrivmedel som ligger fastlagd över tid och som förutsägbart och stabilt ökar. Med start 2024 ska nivån på basinblandningen ligga på 19,3 procent för diesel och 7,8 procent för bensin. Tillsammans med andra kompletterande åtgärder ger det Sverige möjlighet att nå 2030-målet och det ger även industrin och drivmedelsbranschen den stabilitet och de planeringsförutsättningar som krävs för att de ska våga investera i Sverige. Sammantaget kan vi också spara miljarder skattekrönor som annars skulle gå till kostsamma utsläppsätter eller böter till EU.

Det har blivit uppenbart, under både pandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina, att de befintliga system vi har haft inte har varit tillräckligt flexibla. Vi tror därför att det är rätt väg framåt att ha en del av Sverigebränslet som en s.k. tilläggsinblandning som kan variera mer över tid och utifrån prisbilden. När priset på världsmarknaderna går upp kan man tillfälligt minska inblandningen. När produktionen i Sverige kommer igång i större skala och priset på biodrivmedel blir billigare kan tilläggsinblandningen öka tillfälligt.

3. Nya modeller för reduktionsplikten, punkt 2 (C)

av Rickard Nordin (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

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 2 och 5 samt avslår motion

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkandena 2–4.

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 detta 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 ges 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 bio-bränsle inom reduktionsplikten som jag och mitt parti föreslagit tidigare också.

För att nå klimatmålen föreslår jag också en reformering av reduktionsplikten som innebär att inblandningen av biodrivmedel bibehålls på dagens nivåer. Den sammanlagda volymen för bensin och diesel motsvarar ungefär 25 procent. Utöver detta ska en grön kvot för försäljning av höginblandade biobränslen införas. 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.

4. Reduktionspliktsavgiften, punkt 3 (S, C)

av Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S), Johan Löfstrand (S) och Rickard Nordin (C).

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

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att reduktionspliktsavgiften bör sänkas. 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 en alternativkostnad för att leva upp till reduktionsplikten. Alternativkostnaden för drivmedelsbolagen är snarare varumärkesbaserad än kostnadsbaserad. Vi föreslår därför att avgiften sänks till 3,20 kronor per kilogram koldioxid.

5. Bränslekvalitetskrav, punkt 4 (S, C)

av Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S), Johan Löfstrand (S) och Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S) yrkande 5 och

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi föreslår att Sverige går över till den europeiska dieselstandard (MK3) som kan hantera en större inblandning av biobränsle och ger drivmedelsbolagen ett större utbud av leverantörer. Energimyndigheten har föreslagit detta och visar på många fördelar med en sådan förändring. Europadieseln 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. Vi anser därför att Sverige bör följa Energimyndighetens rekommendation och övergå till att främja MK3 över MK1.

6. Utveckling av reduktionsplikten, punkt 5 (MP)

av Emma Nohrén (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 motionerna

2023/24:893 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 4 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 50.

Ställningstagande

Svenska företag har i dag egna klimatmål och arbetar på olika sätt med hållbarhetsmålen i Agenda 2030 och Parisavtalet. Förutsättningarna att klara de egna målen ser olika ut och påverkas av policyutvecklingen i EU och Sverige. Detta blir särskilt tydligt för företag med maskinparker eller fordon där teknikutvecklingen inte kommit lika långt som i personbilssegmentet. Reduktionsplikten har för dessa branscher en mycket stor påverkan på företagens möjligheter att nå sina egna klimatmål och på så sätt bidra till Sveriges och EU:s klimatmål och därmed Parisavtalet. Reduktionsplikten bör därför återinföras och utvecklas.

Reduktionsplikten har varit central för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan. Jag vill tillsätta en utredning om reduktionspliktens fortsatta utveckling i fråga om nivå, breddning, samspel med eller eventuell

omvandling till ett nationellt handelssystem. Utredningen ska ge förslag på hur samspelet mellan reduktionsplikten och EU:s gemensamma handelssystem för transporter och bostäder (ETS2) skulle kunna se ut samt analysera om Sverige skulle kunna införa ETS2 som ett nationellt handelssystem, med ett nationellt beslutat tak, under en inledande fas fram till 2030.

I utredningen behöver det också ingå en utblick mot hur drivmedelsskatter, fordonsskatter och avståndsbaserade vägskatter kan behöva utvecklas parallellt. Skärpta krav i EU:s förnybartsdirektiv behöver också beaktas. Utredningen behöver även studera hur ekonomiskt svagare grupper kan skyddas och kompenseras för effekter i form av höga drivmedelspriser. Jag anser därför att utredningen behöver genomföras skyndsamt.

7. Produktion av biodrivmedel, punkt 6 (V)

av Kajsa Fredholm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Kritiken från många remissinstanser mot promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel är massiv. En stor del av remissinstanserna framför att förslaget omintetgör tilltron till reduktionsplikten som långsiktigt styrmedel, vilket kraftigt försämrar möjligheten att öka den inhemska produktionen av förnybara bränslen och därmed stärka försörjningstryggheten för drivmedel. AB Volvo och Scania anser att förslaget även försämrar de långsiktiga förutsättningarna för fordonsindustrin och att det lägre dieselpriiset kommer att leda till en lägre elektrifieringstakt av fordonsflottan.

Jag delar i stort den kritik som myndigheter, företag och organisationer framfört. Regeringens föreslagna nivå-sänkning av reduktionsplikten saknar både grund och konsekvensanalys. Jag 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.

8. Effekter på miljön och klimatet, punkt 7 (V)

av Kajsa Fredholm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkande 3.

Ställningstagande

Jag anser att det är oacceptabelt att regeringen med propositionen föreslår en åtgärd som ökar utsläppen av växthusgaser så kraftigt utan att presentera hur detta utsläppsgap ska åtgärdas genom att andra styrmedel och åtgärder införs. Jag anser att det finns en rad åtgärder som är möjliga att genomföra 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 av utbyggnaden av laddinfrastruktur och infrastruktur för vätgas. 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 bensen 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 för 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.

Jag anser att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska det utsläppsgap som uppstår av att nuvarande reduktionsnivåer sänks.

Särskilda yttranden

1. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (S)

Anna-Caren Säterberg (S), Joakim Järrebring (S), Malin Larsson (S), Jytte Guteland (S) och Johan Löfstrand (S) anför:

Det är en osäker och väldigt allvarlig tid i Sverige. Vårt land pressas just nu av flera parallella kriser – ett brutalt och eskalerat gängvåld, en kostnadskris i form av högre livsmedelspriser, högre räntekostnader och högre el- och bränslepriser som plågar de svenska hushållen samt en klimatkris som hotar framtida generationer och svenskt välstånd.

Regeringens förslag om en sänkt reduktionsplikt för bensin och diesel kommer att öka utsläppen och leda till svåra begränsningar för svenska medborgare. Det har talats om trängselskatter i hela landet, hastighetsbegränsningar och bilförbud på vissa dagar för att kompensera de ökade utsläppen. Regeringens förslag innebär även färre jobb, förlorade investeringar, ett fortsatt beroende av olja från skurkstater och risk för miljöböter från EU i mångmiljardklassen.

Sammanfattningsvis anser vi att regeringens förslag i propositionen inte bör genomföras. Riksdagen bör därför avslå propositionen i dess helhet.

2. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (V)

Kajsa Fredholm (V) anför:

Regeringens förslag 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 två områden försämrar möjligheterna att nå de mål som riksdagen enats om med förslaget. Man beslutar om och föreslår åtgärder på klimatområdet som ökar utsläppen av växthusgaser när dessa i stället behöver minska kraftigt, dessutom utan att föreslå andra åtgärder som kompenserar för dessa utsläppsökningar.

Sommaren 2023 var den i särklass varmaste som någonsin uppmätts i världen. Även havstemperaturerna låg på rekordnivåer. 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 våra klimatåtaganden 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 försvåras möjligheterna för Sverige att klara sina åtaganden 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 enda styrmedel 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, detta 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. Det finns därför 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 bedrivs 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 skyddet 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.

Förslagen i propositionen innebär i praktiken att regeringen överger ambitionen att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. Regeringen föreslår en åtgärd som leder till ökade utsläpp utan att föreslå andra åtgärder som ska kompensera för dessa utsläppsökningar. Därutöver riskerar förslaget att ge betydande ekonomiska kostnader för statsbudgeten eftersom Sverige riskerar att inte nå sina klimatåtaganden gentemot EU.

Med anledning av vad som anförts ovan anser Vänsterpartiet att riksdagen ska avslå propositionen.

3. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (C)

Rickard Nordin (C) anför:

Centerpartiet ser klimatkrisen som en av vår tids största utmaningar. Det är samtidigt en fråga där Sverige kan spela en avgörande internationell roll som föregångsland, och där vårt ledarskap samtidigt kan leda till jobb, tillväxt och affärsmöjligheter. Det är glädjande att kunskapen och medvetenheten om klimatförändringarna är större än någonsin. Samtidigt kunde inte budskapet i FN:s klimatpanels sjätte syntesrapport om den samlade klimatvetenskapen vara tydligare: Klimatet kan inte vänta. Utsläppen måste vända ned redan senast 2025 och sedan fortsätta kraftigt nedåt om det ska vara möjligt att klara 1,5-gradersmålet. Dessutom har klimatförändringarna och den globala uppvärmningen en negativ påverkan på naturen och på den biologiska mångfalden. Det är helt avgörande att vi når 1,5-gradersmålet för att bibehålla fungerande ekosystem. Centerpartiet ser klimatmålen, både de svenska och de på EU-nivå, som avgörande riktmärken för att lyckas med den gröna omställningen.

Syftet med reduktionsplikten är att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Reduktionsplikten trädde i kraft 2018 och har sedan dess fungerat som ett mycket effektivt verktyg för att få ned utsläppen. Utöver

klimatnyttan bidrar reduktionsplikten enligt Energimyndigheten på sikt även med en ökad försörjningstrygghet för drivmedel. I propositionen Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (prop. 2023/24:28) föreslår regeringen en kraftig sänkning av reduktionsplikten, något som Centerpartiet är mycket kritiskt emot.

I propositionens konsekvensanalys beskrivs de konsekvenser som den föreslagna kraftiga sänkningen av reduktionsplikten kommer att innebära. Mest påtagliga är de mycket negativa effekterna för klimatet. Sänkningen av reduktionsplikten beräknas öka utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner med ca 4 miljoner ton 2024 jämfört med 2023. Det motsvarar en ökning med knappt 10 procent av Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser. Värt att notera är att denna beräkning inte omfattar den minskade försäljning och användning av laddbara fordon som sänkningen av reduktionsplikten förväntas leda till. Dessutom kan sänkningen av reduktionsplikten, och den minskade efterfrågan på biodrivmedel som den medför, leda till en minskad vilja att investera i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel. Det i sin tur skulle kunna leda till att utsläppen globalt ökar jämfört med om reduktionsplikten inte hade sänkts.

Sänkningen av reduktionsplikten utgör även en stor utmaning när det gäller möjligheten för Sverige att nå de nationella etappmålen. För att citera propositionens konsekvensanalys: ”Om det inte införs andra styrmedel som minskar utsläppen, kommer det att krävas avsevärt högre krav på drivmedelsleverantörerna 2030 än vad som föreslås för 2024–2026 för att nå etappmålen. En snabb ökning av reduktionsnivåerna kan ge utmaningar, med bland annat risk för brist på kapacitet för produktion av biodrivmedel för nordiska förhållanden.”

Även Sveriges åtaganden enligt ansvarsförordningen utsätts för kraftiga svängningar: ”En konsekvens av att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till 6 procent under 2024–2026 är att de krav som ställs på drivmedelsleverantörerna, om inte nya styrmedel införs, sannolikt kommer att behöva vara betydligt högre under 2027–2030 för att Sverige ska kunna klara åtagandet enligt ansvarsfördelningsförordningen.” I propositionen kan man även läsa: ”Om kraven på drivmedelsleverantörerna inte ställs tillräckligt högt, kommer Sverige att vara beroende av att köpa utsläppsenheter från andra medlemsstater, vilket är en osäker väg.” Det är en utveckling som Centerpartiet är starkt kritiskt till, både för att det är högst osäkert om dessa utsläppsrätter ens finns tillgängliga och för att ett sådant angreppssätt helt missar de nyttor som motsvarande investeringar hade medfört i Sverige i form av såväl arbetstillfällen som försörjningstrygghet. Det finns dessutom en avsevärd risk att Sverige behöver återbetala hela eller stora delar av de medel som vi fått från EU:s återhämtningsfond, förutom de böter som kan väntas om Sverige inte når de europeiska klimatmålen, som är bindande. Miljardbelopp riskerar att behöva betalas, något som regeringen inte alls budgeterat för och som är helt onödiga och oförsvarliga utgifter, helt utan nytta i Sverige.

En av de saker som näringslivet oftast efterfrågar av politiken är långsiktiga spelregler. För reduktionsplikten fanns dessa. Sju av åtta partier var helt eniga om vikten av reduktionsplikten samt hur både regelverk och nivåer skulle vara för åtskilliga år framöver. Att nu abrupt skrota mycket stora delar av inblandningen av förnybara drivmedel samtidigt som allt som ska ske från 2027 och framåt helt slopas, är ett dråpslag mot långsiktigheten, detta helt utan svar på hur klimatmålen i stället ska uppnås. För att påminna om vad den nuvarande statssekreteraren till miljöministern tidigare sagt: ”Reduktionsplikten är vårt verktyg för att nå klimatmålen i transportsektorn. Alternativet är förbud och ransonering eller att överge klimatmålen. Jag hör ingen argumentera för det, bara mot reduktionsplikten.” Det står i bjärt kontrast till hur regeringen nu bedriver sin politik. Det är också tydligt att det för att nå ESR-målen finns få andra lösningar än att lägga bördan på jord- och skogsbruket, dvs. marksektorn, eftersom inte transporterna och därmed inte heller arbetsmaskinerna kommer att kunna ta den förväntade andel som aviserats tidigare.

Mot bakgrund av de kraftigt negativa konsekvenserna för klimatet, näringslivet, jord- och skogsbruket, försörjningstryggheten och inte minst förtroendet för politiken avstyrker Centerpartiet, likt en övervägande del av remissinstanserna, förslaget och anser att riksdagen ska avslå regeringens proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

4. Reduktionsnivåer för bensin och diesel, punkt 1 (MP)

Emma Nohrén (MP) anför:

Reduktionsplikten ger i närtid kraftigt och förutsägbart sänkt klimatpåverkan från den befintliga fordonsflottan. Övergången till elektrifiering tillsammans med behovet av ett transporteffektivt samhälle är de två stora förändringsprocesser som tar oss mot ett hållbart trafiksystem. Det tar dock lång tid att byta ut fordonsflottan och varje utsläppsminskning av koldioxid räknas och är viktig. Ju snabbare vi kan elektrifiera och effektivisera transportsektorn, desto mindre blir totalvolymen biodrivmedel över tid. För att nå transportsektorns mål om 70 procent mindre utsläpp från transportsektorn till 2030 samt EU:s bindande mål i ESR-sektorn till 2030 behövs stora utsläppsminskningar i närtid. Regeringens förslag att sänka och avveckla reduktionsplikten försvårar avsevärt möjligheten att få till de utsläppsminskningar som behövs.

Regeringen står nu helt utan fungerande klimatpolitik. Effekten av förslaget blir sannolikt att en annan sektor, jordbruket, behöver ta en betydligt större andel av EU:s bindande krav inom ESR-sektorn, och det redan till 2030 då transportsektorns mål sannolikt inte kommer att nås. Här kommer regeringen att bli svaret skyldig till landets jordbrukare: Vilka krav kommer att ställas och hur fort ska utsläppen minska i den sektorn? Går det i praktiken att genomföra så fort som krävs och hur ska regeringen hantera de ökade kumulativa utsläpp som nu uppstår? Att som nu bromsa omställningen, kraftigt öka utsläppen och vänta och se kommer att medföra stora extra kostnader för omställningen och

göra kurvan för minskningen av utsläppen avsevärt brantare redan om några år. Detta kommer att ske samtidigt som regeringen har tagit bort de långsiktiga spelreglerna och skapat stor osäkerhet inför framtiden hos flera sektorer inom näringslivet. Näringslivet landar i en ryckighet och osäkerhet för alla genom att regeringen har en ansvarslös hållning inför klimatutmaningen.

I nuläget finns inga andra åtgärder på plats som ersätter reduktionsplikten, och med regeringens politik beräknas utsläppen öka med uppemot 50 procent inom transportsektorn redan nästa år, jämfört med nuvarande lagstiftning. Utsläppen ökar dessutom ännu mer på längre sikt mot 2030. Det är enorma volymer som regeringen är ansvarig för. Enligt regeringens egen beräkning av utsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner blir bara i och med detta beslut utsläppen av koldioxid ca 5,2 miljoner ton högre 2024 och ca 6,7 miljoner ton högre 2026 än vad som beräknas bli fallet med nuvarande lagstiftning. Det är oansvarigt och vi anser därför att riksdagen ska avslå proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel:

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

Följdmotionerna

2023/24:2758 av Kajsa Fredholm m.fl. (V):

1. Riksdagen avslår proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för en hållbar produktion av nationellt producerade biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska det utsläppsgap som uppstår av att nuvarande reduktionsnivåer sänks, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2023/24:2760 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

Riksdagen avslår proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

2023/24:2761 av Anna-Caren Säterberg (S):

1. Riksdagen avslår proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa "Sverigebränslet" för sänkta drivmedelspriser, mindre utsläpp, fler jobb och ökad beredskap och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivåerna i dagens reduktionsplikt sätts på 19,3 procent för diesel och 7,8 procent för bensin med start från 2024 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en "tilläggsinblandning" som kan variera mer över tid och utifrån prisbilden och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör gå över från MK1-diesel till MK3-diesel som dieselstandard för att möjliggöra en större inblandning av biobränsle och större konkurrens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2023/24:2763 av Rickard Nordin m.fl. (C):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avskaffad koldioxidskatt för biobränslen inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt reduktionspliktsavgift 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 en reformering av reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

2023/24:893 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra och utveckla reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om reduktionspliktens fortsatta utveckling med avseende på nivå, breddning, samspel med eller eventuell omvandling till ett nationellt handelssystem 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 § lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §²

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	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	6	6
2025	15,5	45	2025	6	6
2026	19	50	2026	6	6
2027	22	54			
2028	24	58			
2029	26	62			
2030	28	66			

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2021:412.

² Senaste lydelse 2022:1217.