

# SÄNK DIESELPRISSET MED TRE KRONOR

Sänkt reduktionsplikt och ökad takt i elektrifieringen



PM 2022-01-20

# EU-ANPASSA REDUKTIONSPLIKTEN OCH SATSA PÅ ELEKTRIFIERING

Sverige har i dag ett krav på inblandning av bibränsle i bensin och diesel som går betydligt längre än vad EU har som mål. EU-målet är 14 procents inblandning 2030. Sverige har sedan årsskiftet 30,5 procents inblandning i diesel och regeringens mål är att Sverige ska ligga på 66 procents inblandning 2030. Tillsammans med inblandningen i bensin ligger Sverige redan väsentligt högre än vad som EU begär att vi ska göra om åtta år. Och regeringen vill gå mer än dubbelt så långt. Det har bidragit till en prischock på diesel.

Kravet på inblandning, även kallat reduktionsplikten, är tänkt att minska klimatutsläppen i transportsektorn som står för ungefär en tredjedel, och bilismen för en femtedel, av utsläppen i Sverige. Att minska utsläppen är därför mycket viktigt. Men konsekvensen av en hög reduktionsplikt är kraftigt dyrare bensin och framför allt diesel. Sverige har, som en konsekvens av detta, fått världens dyraste diesel. Idag tangerar dieselpriiset 21 kr litern och reduktionsplikten har bara från fjolåret höjt priset med 2 kr. I ett vidsträckt och glesbefolkat land har drivmedelspriserna nått en nivå och när än högre nivåer framåt som helt enkelt inte är hållbara.

Enligt regeringens prognos förväntas dieselpriiset, till följd av reduktionsplikten, stiga med ytterligare 6–7 kr per liter (inkl. moms) fram till 2030<sup>1</sup>. Men med senaste årets råvarupriser kan priset på diesel snarare bli 9–10 kr dyrare, till följd av reduktionsplikten.

Med de prisuppgångarna skulle en barnfamilj som kör 3000 mil per år betala mellan 12 000 och 17 000 kr mer i dieselkostnader år 2030 jämfört med idag. För ett åkeri innebär det, per lastbil, upp mot 400 000 kr i ökade kostnader. Detta utöver de höga priser vi har redan idag.

Barnfamiljer, pensionärer och människor på landsbygden som inte kan välja bort bilen får betala dyrt när priserna höjs av regeringen. För företagarna, jordbrukare och skogsbrukare innebär de snabbt stigande priserna ett mycket allvarligt problem i ett redan ansträngt läge. De åkerier, bussföretag och lantbrukare som konkurrerar med andra länder drabbas hårt när priserna i Sverige är så mycket högre än i konkurrenternas hemländer. Och om svenskt jordbruk med sin goda djurhållning slås ut till förmån för andra länders, ofta sämre, alternativ är inget vunnet. Det kan rent av skada stödet för de klimatambitioner som vi ser som väldigt angelägna. Vi måste därför sträva mot och nå våra klimatmål på ett sätt som låter människor vara med, snarare än ett där verksamheter och människors privatekonomi knäcks.

Hög reduktionsplikt är dessutom inte nödvändigtvis god miljöpolitik i sig. Världsnaturfonden (WWF) har uttryckt oro för den totala uppodlingen och för hur mycket bi-odrivmedel som kan produceras hållbart. WWF har därför föreslagit lägre reduktionsnivåer. Och enligt Energimyndigheten finns risken att importen i större utsträckning kommer från miljöskadlig biobränsleproduktion, eftersom EU-direktivet tillåter odling av grödor till biobränsle. Detta riskerar tränga undan livsmedelsproduktion, vilket i sin tur tränger undan naturskog, torvmark osv. Klimataspekter som användning av bekämpningsmedel och handelsgödsel regleras inte heller.

Svensken håller på att ställa om. Elektrifiering pågår och ökar snabbt. Under 2022 förväntas elbilar stå för en tredjedel av nybilsförsäljningen. Den takten är nära tre gånger snabbare än regeringens prognos, som ligger till grund för dagens reduktionsnivåer. Vi ska – och behöver – inte slå undan benen på människor för att öka omställningen. I stället behöver vi underlätta för människor att klara av omställningen, minska den ekonomiska bördan och ge bättre möjligheter till köp av nollutsläppande bilar:

1. Regeringen Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019, RUT, Egna beräkningar

# KRISTDEMOKRATERNA VILL DÄRFÖR

## ■ SKROTA SVERIGES MÅL OM REDUKTIONSPLIKT FÖR DIESEL OCH ÅTERGÅ TILL EU-DIREKTIVETS MÅL FÖR 2030

Förslaget innebär en sänkning av dieselpriset med ca 3 kr och innebär att inblandningen blir 14 procent. Vi är positiva till att höja inblandningen framåt om tillgången på hållbart biodrivmedel finns utan att det driver upp priserna för konsumenterna.

## ■ INFÖRA EN BONUS PÅ 45 000 KR VID KÖP AV EN BEGAGNAD ELBIL, OM MAN SAMTIDIGT BYTER IN EN DIESEL- ELLER BENSINBIL

Idag ges ingen bonus för köp av en begagnad elbil. Tyskland, Frankrike och Nederländerna har infört bonus för begagnade elbilar. Vi villkorar ett sådant köp med att man samtidigt byter in sin diesel- eller bensinbil. Kostnad: 500 miljoner kr.

## ■ MILJARDSATSA FÖR FLER LADDSTOLPAR UTANFÖR STORSTÄDERNA

Att ha nära mellan laddstolparna är en förutsättning för att fler ska våga ta steget till el- och hybridbilar. Detta gäller särskilt utanför storstäderna och där det är längre avstånd. Kapaciteten behöver därför byggas ut kraftigt. Kostnad: 1,5 miljarder kr.

## ■ SÄTTA SOM MÅL ATT NYBILSFÖRSÄLJNINGEN SKA BESTÅ AV 100 PROCENT FORDON MED NOLLUTSLÄPP 2035

Sverige bör styra mot ett sådant mål, där el, biogas och andra nollutsläppande tekniker är norm.

