

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-08-25
Besvaras senast
2021-09-16

Till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:877 Regeringens klimatkrav vid coronastöd till flyget

Regeringen beviljade i sin senaste ändringsbudget ytterligare en kreditgaranti på 1,5 miljarder kronor till SAS. Argumentet var att ”även i fortsättningen kunna tillgodose samhällets grundläggande behov av tillgänglighet med flyg”. I och med detta beslut uppgår regeringens totala stöd till flygsektorn under coronapandemin till nästan 16 miljarder kronor, exklusive stöd för permitteringar.

Enligt regeringens pressmeddelande om stödet har regeringen ställt ”skarpa” klimat- och miljökrav på SAS i samband med tidigare rekapitalisering. Som en följd av detta ska bolaget ha skärpt sina klimatmål för att bidra till uppfyllandet av målen i Parisavtalet. Regeringen hänvisar till en ”tät dialog” med bolaget som en garanti för att klimatkraven uppfylls. Riksdagen har inte fått ta del av denna dialog eller sett några garantier för skärpta krav.

Vi vet att flygbranschen har långt kvar till målet om klimatneutralitet och att branschens klimatomställning inte ligger i takt med Parisavtalets krav. Dessutom vilar regeringens strategi för flygets klimatomställning på reduktionsplikt som innebär att man successivt ökar inblandningen av biobränslen i flygfotogen. Detta sker trots att tillgången till hållbar råvara för att tillverka biobränslen är begränsad och en storskalig introduktion av biobränslen hotar den biologiska mångfalden både i Sverige och globalt.

Klimatkrisen är akut, men regeringen är otydlig med vilka klimatkrav som har ställts på SAS som förutsättning för stödet. I medierna går det att läsa att bolaget ska ha tidigarelagt sitt mål om 25 procents utsläppsminskning från 2030 till 2025. Detta lär inte vara svårt att uppnå i en situation där flygandet har minskat drastiskt på grund av pandemin och tack vare beteendeförändringar. Vidare är detta snarare en målsättning än en handlingsplan som kan implementeras och följas upp. Bolagets avgående vd Rickard Gustafson uppger i en intervju i Dagens Nyheter den 28 maj att bolaget ”ingår avtal kring biobränslen som gör att vi redan nu börjar se konturerna av hur vi ska nå målet”, vilket bekräftar bilden. Dessutom förefaller SAS målsättningar modesta jämfört med den övriga transportbranschen där målet är utsläppsminskning på 70 procent till 2030.

Sverige håller på att missa chansen att använda pandemin som en möjlighet för klimatomställning. I exempelvis Frankrike har regeringen ställt krav på

utsläppsminskningar och infört förbud mot trafikering av korta flygsträckor som en förutsättning för statligt stöd. I stället för att stimulera en övergång till en hållbar transportsektor använder Sveriges regering skattepengarna för att rädda klimatskadliga verksamheter såsom flyget.

Med anledning av detta ställde jag följande frågor till näringsminister Ibrahim Baylan. Ministern svarade mig skriftligen, men ställde in den planerade debatten i kammaren. Eftersom jag har många följdfrågor och debatten i sig är viktig lyfter jag dessa frågor igen:

1. Vilka klimatkrav har regeringen ställt på SAS som en förutsättning för den aktuella kreditgarantin?
2. Vilken redogörelse kommer regeringen att kräva av bolaget för att följa upp hur dessa krav uppfylls?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck