

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2017/18:485

av **Mathias Tegnér (S)**

# Om att minska utsläppen av växthusgaser

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och kraftfulla internationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och kraftfulla nationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Världen står inför en stor mänsklig och miljömässig katastrof på grund av jordens temperaturhöjning. Längre har det förts en diskussion kring i vilken mån temperaturhöjningen är människoskapt, men under de senaste åren har de personer som ifrågasätter det faktum att temperaturhöjningen är människoskapt minskat.

När världens länder träffades i Paris i december 2015 enades de om ett globalt klimatavtal. Avtalet stipulerar att den globala temperaturhöjningen skall hållas väl under 2 grader förindustriell nivå med 1,5 grad som mål, vilket bland annat kan läsas i Artikel 2:1:a.<sup>1</sup>

I Parisavtalet åtog sig EU att minska sina utsläpp med 40 %, vilket är ett ambitiöst mål som kräver ett handfast agerande på många plan.<sup>2</sup> Under de närmsta åren kommer Sverige behöva ta snabba steg mot att minska och sedan helt ta bort våra utsläpp. Ett mål som nämnts i den offentliga debatten är att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Om dylika mål ska kunna bli verklighet måste vi arbeta på alla fronter och därför är ett klimatpolitiskt ramverk ett första steg. Sverige måste arbeta efter konkreta utsläppsminskningmål för 2030 och 2040 för att kunna leva upp till att netto inte ha några utsläpp 2050.

<sup>1</sup> Förenta nationerna. Parisavtalet (2015) s. 3.

<sup>2</sup> <http://www.regeringen.se/sveriges-regering/miljo--och-energidepartementet/klimatmotet-cop21-i-paris/sveriges-syn-pa-det-nya-klimatavtalet/>

Flygets klimatpåverkan är stor och ökande. I Sverige har antalet utrikes flygresor per invånare mer än fördubblats sedan början av 90-talet. Naturvårdsverket beräknade 2016 att vårt internationella flygande svarar för lika stora utsläpp som all bilkörning i Sverige.<sup>3</sup> Kort sagt är vi fler som flyger längre och oftare. Utgångspunkten måste naturligtvis vara att det är en positiv utveckling att människor rör på sig i en global värld. Samtidigt vet vi att på kort sikt kan inte utsläppen minska i den takt det behövs enbart genom utsläppseffektiviseringar. Mellan 1990 och 2014 ökade antalet internationella resenärer på svenska flygplatser med 180 %.<sup>4</sup> Utsläppen från samma resor beräknas ha ökat med 61 %, vilket bör jämföras med Sveriges totala officiella utsläpp som under samma period minskat med 24%.<sup>5</sup>

Då flygtrafikens utsläpp inte reglerades i Parisavtalet, utan istället ska regleras inom ramen för FN, måste frågan om nationell lagstiftning vara aktuell, då FN inte lyckas just nu. Alltsedan 1944 har flyget varit skattebefriat, då Chicagoavtalet stipulerar att flyget ska vara just skattebefriat som en del i att återupprätta freden. Idag är det dock uppenbart att avtalet inte fyller sitt syfte. Istället har det blivit en bromskloss för effektivt hanterande av klimatfrågan.

I flera år har flygbranschen inom FN:s flygorganisation, ICAO, försökt komma fram till hur flyget ska kunna minska sina klimatutsläpp. Då motstridiga intressen står mot varandra förefaller en lösning inom ramen för FN inte kunna skönjas inom rimlig tid.

När det gäller utsläpp från flyget kan frivilliga åtgärder ha viss betydelse, även om det inte fungerat tillfredställande hittills. Det skulle exempelvis kunna omfatta underlättande av klimatkompensation för konsumenter och frivillig finansiering av bioflygbränsle.

Således torde en tillfällig nationell reglering av flygets utsläpp kunna vara nödvändig, då frågan inte kan anstå. Exempelvis Storbritannien och Tyskland har redan passagerarskatter som har en dämpande effekt på flyget. Det är glädjande att breda grupper nu är för en passagerarskatt i Sverige, även om det torde finnas behov av att skärpa den ytterligare i framtiden.

Andra sätt att minska utsläppen från flyget kan handla om bättre drivmedel. När det gäller bioflygbränsle kan det redan idag blandas i reguljärt drivmedel för flyget, men det görs i väldigt liten utsträckning. Staten bör bland annat via sitt ägande i Swedavia både arbeta med att kunder frivilligt betalar för det dyrare bioflygbränslet och med andra incitament verka för ett ökat användande av dessa bränslen.

Det bästa sättet att hantera skattefrågan skulle vara en EU-lösning i väntan på ICAO. Idag hanteras delar av flyget inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem, nämligen de flygningar som går mellan två EU-länder. För att en EU-lösning skall vara effektiv behöver den innefatta alla flygningar inom, samt till och från Europa. Det finns inget som tyder på att en sådan lösning kommer införas inom överskådlig tid. Samtidigt finns ingenting som hindrar länder att knyta bilaterala avtal om flygskatt. Därför bör Sverige både verka för att kunna ingå slika bilaterala avtal och verka för att Europeiska unionen ska göra samma sak.

<sup>3</sup> <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/utslappen-av-vaxthusgaser/Flygets-klimatpaverkan/>

<sup>4</sup>Kamb, m.fl. Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor (Chalmers tekniska högskola 2016) s.

<sup>5</sup> Ibid.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och kraftfulla internationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget.

*Mathias Tegnér (S)*