

Motion till riksdagen 2020/21:2491

av **Hans Hoff (S)**

Miljövänligare flyg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att införa reduktionsplikt för flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Målsättningar och strategier tas fram globalt och nationellt. Insatser görs för att minska utsläppen av koldioxid. Flyget har stora möjligheter att reducera utsläppen av växthusgaser.

En viktig del i arbetet som görs för att minska flygets klimatpåverkan är omställningen från fossila till hållbara bränslen såsom biobränslen och s.k. elektrobränslen. Dessa kan, rätt producerade, minska koldioxidutsläppen från flygresorna med över 80 %. Vid sidan av en betydande koldioxidreduktion visar flera forskningsrapporter och praktiska studier att alternativa bränslen även minskar de s.k. höghöjdseffekterna, dvs. den klimatpåverkan – utöver koldioxidpåverkan – som uppstår när flygbränsle förbränns på mellan 8 000 och 12 000 meters höjd. Tester indikerar också att bränsleförbrukningen reduceras vid inblandning av biobränsle. Detta utgör alltså ytterligare viktiga anledningar till att flyget snabbt behöver ställa om till hållbara bränslen.

I dag är det tillåtet att blanda in upp till 50 % biobränsle i flygbränslet. Dagens moderna flygplan kan tekniskt sett flygas på 100 % hållbart bränsle utan någon modifiering. Produktionen av hållbara flygbränslen är ännu väldigt begränsad och dagens tillverkning sker i huvudsak i USA. Som en följd av det ligger priset mellan tre och fyra gånger över priset för fossilt jetbränsle. För flygbolag, vars bränslekostnader ofta utgör mellan en tredjedel och en fjärdedel av verksamhetens kostnader, är utrymmet för stora inköp av alternativa bränslen kraftigt begränsat. Det gör att flygbolagen inte har möjlighet att, på egen hand och i den takt som krävs, genomföra omställningen från fossila till hållbara flygbränslen.

Enligt International Energy Agency (IEA) producerades 15 miljoner liter biojetbränsle globalt 2018, vilket motsvarar 0,1 procent av flygets totala

bränsleförbrukning. IEA menar att bioflygbränsleproduktionen kommer att ta verklig fart när motsvarande 2 % av flygets bränslekonsumtion globalt kan ersättas av alternativa bränslen. För att nå dit krävs 20 raffinaderier eller en sjättedel av de medel som 2017 investerades i fossila raffinaderier.

Alternativa flygbränslen kan framställas utifrån olika biologiska råvaror. För att bränslet inte ska konkurrera med produktion av livsmedel eller leda till att viktiga skogsmarker, såsom regnskog, avverkas ställs höga krav för att bränslet ska anses hållbart. Därför tittar branschen främst på användning av de restprodukter som blir kvar vid livsmedelsproduktion eller från skogsindustrin etc. Råvaror till biobränslen kan också odlas på mark som av en eller annan anledning inte lämpar sig för livsmedelsproduktion, t.ex. förorenad mark. Värt att notera är också att EU i dag lägger stora åkerarealer i träda. Bara i Sverige ligger 560 000 hektar åkermark i träda. Det motsvarar till ytan drygt fyra Öland. Biobränslet kan i dag minska koldioxidutsläppet med upp till 80 %. Med en lokal nordisk produktion av biobränsle från nordiska råvaror, primärt restprodukter från skogsindustrin, kommer klimatvinsten att kunna ökas ytterligare jämfört med dagens långväga importerade bränslen.

Med hjälp av förnybar el, vatten och koldioxid finns goda möjligheter att på sikt kunna framställa koldioxidneutrala bränslen i stor skala, s.k. elektrobränslen. Elektrobränslen är ett samlingsnamn på kolhaltiga bränslen som tillverkas genom att man splittrar upp vatten i vätgas och syrgas med hjälp av el och sedan blandar vätgasen med koldioxid. Genom att utsätta blandningen för olika tryck, temperatur och katalys kan man få fram olika typer av slutprodukter som metanol eller metan. Dessa kan i sin tur färdigställas vidare till bensin, diesel och flygbränsle.

I Norge togs 2018 beslutet att införa en kvotplikt för avancerade biobränslen. Från och med 2020 ska andelen avancerade biobränslen ökas från inledningsvis 0,5 % till 30 % år 2030. Flera länder i Europa väntas fatta liknande beslut de närmaste åren. Runt om i världen investeras samtidigt stort i bioraffinaderier och e-bränsleanläggningar med kapacitet att producera jetbränsle.

I Sverige finns redan flera möjligheter för konsumenten, det vill säga företag och privata resenärer, att köpa biobränsle för sin resa. Det har medfört att flygplan har tankats med biobränsle i Sverige sedan 2014 – men volymerna är fortfarande små. Därför behövs insatser för att skapa en större efterfrågan, ökad produktion och ett lägre pris på hållbara flygbränslen.

Forskning kring tillverkning av bioflygbränsle har gjorts vid bland annat Luleå tekniska universitet. De konstaterar att det finns stora möjligheter för svensk produktion av bioflygbränsle baserat på restprodukter från skogs- och pappersindustrin. De bedömer även att det skulle vara möjligt att tillverka tillräckligt stora volymer för att försörja det svenska inrikesflyget.

I rapporten ”Bioenergi på rätt sätt” från Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket och Skogsstyrelsen konstateras att försörjningen av svensk bioenergi skulle kunna öka med ca 50 TWh i det korta perspektivet och 90 TWh i det längre perspektivet. För att göra allt inrikesflyg fossilfritt krävs cirka 2 TWh.

Genom att man, på samma sätt som för marktransporter, inför en reduktionsplikt för flygbränslen skulle en större efterfrågan skapas. Nivån bör från början vara relativt låg för att sedan öka åren framöver. Detta skulle skapa starka incitament för investeringar i bioflygbränsle i Sverige, investeringar som skulle skapa många nya jobb i svensk industri och påtagligt minska flygets utsläpp av klimatgaser.

Hans Hoff (S)