

## Motion till riksdagen 2020/21:3962

av **Martin Kinnunen m.fl. (SD)**

# med anledning av prop. 2020/21:135 Reduktionsplikt för flygfotogen

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionspliktens procentuella andel inte bör ökas i snabbare takt än tillgången till hållbart biobränsle eller elektrobränsle i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reduktionsplikten inte får ha oacceptabla kostnadsdrivande effekter för företag eller passagerare och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utveckla incitament för företag och markägare att ta fram hållbara svenska biobränslen och elektrobränslen, och att dessa incitament inte får bestå i subventioner som långsiktigt drabbar skattebetalarna, och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Flyget är en viktig del av landets infrastruktur. Sverige är ett glesbefolkat land med mycket stora avstånd, inte minst mellan norr och söder. Utan ett effektivt nät av flygförbindelser, inte minst inrikes, skulle svenskt näringsliv, svensk glesbygd och levnadsvillkoren i hela landet kraftigt försämrats. Vi kommer aldrig att få se ett finmaskigt nät av kostnadseffektiva järnvägar som täcker hela landets behov av transporter. Därför kommer flyget alltid att vara av största betydelse. I väntan på att ny teknik, med eldrivna flygplan och flygplan som kan framföras med vätgas, är det viktigt att dagens flyg och de människor och företag som är beroende av flyget, inte drabbas av kraftigt ökade kostnader.

Sverigedemokraterna ställer sig positiva till alternativa flygbränslen och till en gradvis ökning av reduktionsplikten, men med vissa förbehåll.

Det är oklart om tillgången på hållbara bibränslen och elektrobränslen, i synnerhet de närmaste åren, kommer att finnas tillgängliga. Detta kan medföra ett behov av import av sådana bränslen och att dessa bränslen inte är hållbara. Det kan därmed ifrågasättas om reduktionsplikten till denna del uppfyller sitt syfte, om den inte minskar utsläppen av CO<sub>2</sub> globalt eller om bränslena inte kommer från hållbara källor. En ökad reduktionsplikt i Sverige bör och får inte innebära en rovdrift på känsliga ekosystem eller minskad matproduktion på andra kontinenter.

Oavsett källan till bibränslena är det sannolikt att bränslepriserna kommer att stiga, och i synnerhet under tider som det råder en brist på sådana bränslen. Detta torde kunna gå ut över såväl flygbolag som passagerare och därmed indirekt även över näringslivet och svensk ekonomi i stort. Därför anser vi att reduktionspliktens krav om procentuell inblandning i flygfotogen bör ökas endast i takt med tillgången på hållbara och kostnads-effektiva alternativa bränslen från svenska källor, men att regeringen med fördel bör utforma incitament för näringslivet och markägare att öka framställningen av just sådana bränslen. Dessa incitament bör dock inte bestå i rena subventioner som långsiktigt drabbar skattebetalarna. Om reduktionsplikten för flygfotogen ska ökas i Sverige, är det viktigt att det sker i en takt som är praktiskt och ekonomiskt realistisk, men även att det inte får en oacceptabelt kostnadsdrivande effekt för vare sig flygbolag eller passagerare.

*Martin Kinnunen (SD)*

*Staffan Eklöf (SD)*

*Runar Filper (SD)*

*Mats Nordberg (SD)*

*Yasmine Eriksson (SD)*