

Motion till riksdagen 2018/19:1076

av **Mathias Tegnér m.fl. (S)**

Om minskade utsläpp från flyget

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av minskade klimatutsläpp från flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Väldigt mycket tyder på att världen står inför en stor mänsklig och miljömässig katastrof på grund av jordens temperaturhöjning. 2018 går nog till historien som naturkatastrofernas år med skogsbränder i Sverige och i USA, ett nytt värmerekord på över 51 grader, samt extremvärme både i Europa och på Arktis.

Länge har det förts en diskussion kring i vilken mån temperaturhöjningen är människoskapt, men under 10-talets början minskade de personer som ifrågasätter detta faktum. Med relativt nyvalda presidenter i USA och Brasilien förefaller den trenden också ha ändrats.

När det gäller utvecklingen av de globala utsläppen av klimatgaser går utvecklingen åt olika håll. Inom vissa områden minskar utsläppen och inom andra ökar de. Ett område som tydligt ökar i Sverige är flyget, framförallt utrikesflyget. Naturvårdsverkets konstaterar på detta tema följande:

Flygets klimatpåverkan är stor och ökande. I Sverige har antalet utrikes flygresor per invånare mer än fördubblats sedan början av 90-talet. Nya beräkningar från Naturvårdsverket bekräftar att vårt internationella flygande svarar för lika stora utsläpp som all bilkörning i Sverige¹.

Det som är oroande är som sagt att utvecklingen går åt fel håll. Beräkningar gör gällande att ökningen för svenskar mellan 1990 och 2014 är 130 %, trots stora effektiviseringar av utsläppen per personkilometer.² Då flygtrafikens utsläpp inte reglerades i Parisavtalet, utan istället ska regleras inom ramen för FN, så är frågan vad som bör göras på nationell nivå? Med tanke på att ledande företrädare för inflytelserika

¹ <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/utslappen-av-vaxthusgaser/Flygets-klimatpaverkan/>

² Chalmers Tekniska Högskola. Klimatpåverkan från svenska folkets internationella flygresor. S. 8

länder knappast kommer acceptera ett avtal eller i vart fall förhålla det är den mycket aktuell. Sverige Radio sammanfattade låsningen på detta sätt:

I flera år har flygbranschen inom FN:s flygorganisation, ICAO, försökt komma fram till hur flyget kraftigt ska kunna minska sina klimatutsläpp. Men i en internationell bransch där olika länders intressen spelar in har det varit mycket svårt att komma överens om några kraftfulla åtgärder, och varken alternativa bränslen eller snålare motorer ser ut att slå igenom inom kort.³

Mycket tyder därför på att alternativa regleringar måste komma till stånd under tiden, både inom EU och nationellt. Ett första steg i den riktningen var den flygskatt som infördes under förra mandatperioden. Även länder som exempelvis Storbritannien och Tyskland har passagerarskatter som har en dämpande effekt på flyget.

Det finns flera sätt att minska utsläppen från flyget. Det kan dels handla om bättre drivmedel, dels om en minskning av flygandet. När det gäller bioflygbränsle kan det redan idag blandas i reguljärt drivmedel för flyget, men görs i väldigt liten utsträckning. Staten bör via sitt ägande i Swedavia arbeta både med att resenärer frivilligt betalar för det dyrare bioflygbränslet, men också se till att incitamenten för flygoperatörerna ökar för att använda slikt bränsle.

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. För att 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, varpå en kontinuerlig översyn av passagerarskatt bör övervägas i Sverige för att minska flygets ökningstakt. Flygskatten är ett styrmedel som även fortsättningsvis bör användas för att möta det ökande resandet.

En stor aktör och konsument inom flyget är den offentliga sektorn. Statens tjänsteresor inom och utanför Sverige är omfattande. Det är viktigt att offentlig sektor är ett föredöme i detta avseende, både genom att välja taget när så är möjligt, men också genom att fler möten genomförs på distans. Alla statliga aktörer bör ha en policy som tillser att klimatpåverkan är så liten som möjligt och att flyget undviks när så är möjligt.

Slutligen borde staten i upphandlingar av vissa nationella linjesträckningar verka för att den senaste miljötekniken används i drift för att på sikt kunna påverka flyget i stort.

Mathias Tegnér (S)

Marie Axelsson (S)

Åsa Westlund (S)

³ <https://sverigesradio.se/sida/avsnitt/778489?programid=3345>