

Motion till riksdagen 2024/25:3359

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

med anledning av prop. 2024/25:118 Säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att regelverket i denna proposition ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett omarbetat förslag som innebär att nedsättning av respektive befrielse från sanktionsavgift begränsas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sverige och världen befinner sig i en klimatkris. Alla olika källor av koldioxidutsläpp måste reduceras kraftigt och det är bråttom. Flyget använder i dag ca 99 procent fossila bränslen och utsläppen per resa är mycket höga. Flyget betalar i dag inte fullt ut för sina utsläpp utan avnjuter skatteundantag som motsvarar miljardbelopp varje år. Flyget betalar inga bränsleskatter, inga energiskatter och inga koldioxidskatter. Utan flygskatten finns det ingen lagstiftning som tar hänsyn till höghöjdseffektens skada på klimatet, eftersom EU:s utsläppshandelssystem inte inkluderar den effekten. Kostnader för flygets klimatpåverkan ska internaliseras, i synnerhet för de delar som inte redan täcks av ETS1, som internationella flygresor och höghöjdseffekten. Genom en stegvis ökad inblandning av biodrivmedel minskar flygsektorns behov av utsläppsrätter och kostnaderna för dessa.

Flyget behöver ställa om

Alla transportslag behöver ställa om och kraftigt minska sina utsläpp. Det pågår en teknikutveckling mot elflyg samt flyg på vätgas eller andra elektrobränslen. Miljöpartiet anser att det är mycket angeläget att påskynda den utvecklingen. Men omställningen mot rena elflyg har dessvärre kommit av sig och det beräknas ta decennier att i stor skala introducera hållbara tekniker kommersiellt. Att kunna resa hållbart med flyg är en önskvärd framtidsvision som sannolikt enbart är möjlig om även flygandet i sig minskar. I det korta perspektivet är det nödvändigt att både minska flygandet och samtidigt öka inblandningen i biodrivmedel för att minska utsläppen. Råvaror till biodrivmedel är en begränsad resurs och kommer inte att kunna ersätta allt flygbränsle. Vi behöver samtidigt ta tag i frågan om flygresandet i sig.

ReFuelEU Aviation är för lågt satt

Flera remissinstanser anger att målet för omställningen genom ReFuelEU Aviation är för lågt satt. Förordningen innebär att inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt flygbränsle gradvis kommer att öka, men långsamt och från en mycket låg nivå. År 2025 är miniminivån 2 procent och för 2030 är lägsta miniminivån enbart 6 procent. Senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Det svenska klimatmålet innebär att utsläppen av växthusgaser från svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre senast 2045 än utsläppen 1990. År 2045 innebär inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt flygbränsle genom ReFuelEU Aviation en lägsta nivå på enbart 42 procent hållbart flygbränsle. Det blir uppenbart att Sverige behöver gå snabbare framåt för att flyget ska ta sin andel av de svenska klimatmålen. Endast en handfull av Sveriges flygplatser kommer dessutom att omfattas av regelverket för ReFuelEU Aviation. Regeringen behöver vidta åtgärder för att regelverket ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet.

Sverige har redan i dag en reduktionsplikt för flyget (prop. 2020/21:135) där nivåerna 2025 innebar krav på 4,5 procents inblandning, och 2030 skulle inblandningen uppgå till 27 procent. I och med den proposition som den nuvarande regeringen nu har lagt fram upphävs den nationella reduktionsplikten för flyget den 1 juli 2025 och ska inte heller tillämpas under perioden januari–juni 2025. Miljöpartiet saknar en redogörelse i propositionen för effekter av att regeringen avskaffar den nationella reduktionsplikten för flyget. Det saknas en redogörelse med för- och nackdelar för möjligheten att gå längre än vad EU-förordningen kräver och att i samband med detta se över de nivåer som i dag finns i proposition 2020/21:135. Att helt ta bort den som regeringen nu gör är en avsevärd ambitionssänkning.

Klimatdeklaration för flyget behövs

I samband med införandet av ReFuelEU Aviation hade det varit önskvärt att flygresor även fick krav på klimatdeklaration. Det borde på ett enkelt sätt framgå vid reklam och försäljning hur stor andel av flygbränslet som är hållbart flygbränsle och hur mycket koldioxid en flygresare släpper ut, inklusive höghöjdseffekten. Att behovet finns framgår inte minst tydligt när regeringen (exempelvis Andreas Carlson, Agenda den 12 januari 2025) anger att det inte längre finns skäl att inte flyga eftersom att flyget nu ställer om.

Det visar tydligt på behovet av klimatdeklaration för flyget. 2 procent förnybart flygbränsle 2025 innebär 98 procent icke-förnybart flygbränsle. Det icke-förnybara flygbränslet kommer att fortsätta dominera även efter 2045 – det år då Sverige inte längre ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

Flygbranschen behöver ett striktare regelverk

Flygbranschen genom föreningen Svenskt Flyg har satt upp målet om ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och fossilfritt flyg både in- och utrikes till 2045. Det är välkomna mål som är högt satta men dessvärre är det i dag mycket lite som talar för att målen faktiskt ska kunna uppnås. Definitionen av målet till 2030 framstår huvudsakligen som kommunikativt. ”Fossilfritt inrikesflyg 2030” kan med definitionen från Svenskt Flyg delvis uppnås genom att motsvarande mängd bränsle som går åt i inrikesflyget ska vara ersatt av hållbart flygbränsle i den totala mängd bränsle som tankas vid svenska flygplatser 2030. Det innebär att även hållbart flygbränsle som tankas för utrikesflyget bokförs på inrikesflyget. Målet till 2030 framstår mest av allt som en bokföringsteknisk manöver för att leda allmänheten (och regeringen) i tron om att ett fossilfritt flyg är nära förestående och är inte ett seriöst mål att faktiskt ha ett fossilfritt inrikesflyg 2030. Miljöpartiet stöder däremot förslaget från Svenskt Flyg att de offentliga flygresor som behövs ska ske med hållbara drivmedel genom att den aktör som köper biljetten även köper till den återstående mellanskillnaden av hållbart flygbränsle. Målet om att allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045 är betydligt mer ambitiöst och transparent, men förslaget till inblandning av förnybart flygbränsle enligt ReFuelEU Aviation tar branschen knappt halvvägs till målet. Föreningen Svenskt Flygs mål för ett fossilfritt inrikesflyg 2030 visar på nödvändigheten av klimatdeklaration för flyget och att branschen behöver få ett striktare regelverk att förhålla sig till. Det mycket ambitiösa målet om fossilfritt flyg både in- och utrikes till 2045 visar på behovet av en rad fler åtgärder för luftfartens samlade klimatpåverkan.

Se över regelverket för sanktionsavgift

EU-förordningen innehåller sanktionsavgifter för såväl flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer som unionsflygplatsers ledningsenhet. Regeringens proposition innebär att det kommer att finnas möjlighet att helt eller delvis sätta ned sanktionsavgiften. Naturvårdsverket anser att de föreslagna nedsättningsgrunderna ger större utrymme i propositionen än EU-förordningen. Regeringens förslag innebär att möjligheten att befrias från sanktionsavgift är klart större än vad som medges i EU-förordningen. Miljöpartiet ser inte anledningen till att Sverige ska ha ett generösare regelverk än EU-förordningen i att möjliggöra nedsättning av sanktionsavgifter.

Linus Lakso (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Katarina Luhr (MP)

Emma Nohrén (MP)

