

Motion till riksdagen 2020/21:3931

av **Elin Segerlind m.fl. (V)**

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

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på regelverk och lagstiftning för reduktionsplikt för flygfotogen i syfte att stärka biodrivmedlens hållbarhet med hänsyn till biologisk mångfald, klimatprestanda och urfolks rättigheter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om inte tillräckliga mängder hållbara biodrivmedel kan tas fram måste reduktionsplikten justeras nedåt och ytterligare åtgärder vidtas för att minska flygandet så att efterfrågan på flygbränsle totalt sett inte ökar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2 Bakgrund

I propositionen föreslås att ett en reduktionsplikt införs för flygfotogen för att minska utsläppen av växthusgaser. Reduktionsplikten ger leverantörer av flygfotogen skyldighet att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. Kravet på inblandning börjar på 0,8 procent 2021 och ökar successivt till 27 procent 2030. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

3 Reduktionsplikt kan inte ersätta åtgärder för ett transporteffektivt samhälle

Vänsterpartiet anser att flygtrafiken överlag måste minska. Vi anser att reduktionsplikt för såväl flygfotogen som bensin och diesel kan vara ett lämpligt styrmedel under en övergångsperiod i omställningen till ett fossilfritt samhälle. För att minska flygets klimatpåverkan behövs en mängd nya styrmedel. För att minska hela transportsektorns

betydande klimatpåverkan räcker det inte att regeringen så ensidigt förlitar sig på införande av reduktionsplikt inom denna sektor. Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit en rad åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle som även gör det lättare för människor att färdas hållbart och ekonomiskt gynnsamt med kollektivtrafik, järnväg och cykel. Det skulle förutom att effektivt minska utsläppen av växthusgaser skapa möjligheter att bygga moderna hållbara och jämlika samhällen. I vår kritik mot bristen på åtgärder från regeringen för ett mer transporteffektivt samhälle är vi eniga med en bred miljörelse och Klimatpolitiska rådet.

För att minska flygets klimatpåverkan anser vi att regeringen behöver ta tydligt sikte på att flygandet måste minska. Regeringens förslag i propositionen bygger på betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) i vilket det föreslogs att en reduktionsplikt införs för flygfotogen. Men den s.k. Biojetutredningen konstaterar även att förslag för att främja biodrivmedel bör kombineras med åtgärder och styrmedel som minskar flygandet, detta dels för att hålla konsumtionen av biodrivmedel på en hanterbar nivå, dels för att även biodrivmedel orsakar utsläpp och för att betydande s.k. höghöjdsutsläpp kvarstår. Utredningen visar alltså, vilket också Naturskyddsföreningen konstaterar i sitt remissvar, att biodrivmedel kan spela en viktig men begränsad roll i omställningen till ett transportsystem utan fossila bränslen och med minimal klimatbelastning. Även Naturvårdsverket konstaterar i sitt remissvar till utredningen att det inom flygsektorn finns flera möjligheter att minska utsläppen, vilket inkluderar att jobba med alla tre benen – energieffektivisering, transporteffektivt samhälle och bränslebyte – inklusive överflyttning till alternativa transportslag. Vänsterpartiet delar dessa bedömningar och förväntar sig att regeringen skyndsamt hörsammar dessa synpunkter genom kraftfulla åtgärder för ett transporteffektivt samhälle som minskar flygresandet och gör det lättare att resa och transportera gods klimatsmart.

3.1 Reduktionsplikten måste vara hållbar

Naturskyddsföreningen konstaterar att Energimyndighetens förslag till reduktionsnivåer för vägtrafikens reduktionsplikt och Biojetutredningens förslag sammanlagt leder till en uppskattad efterfrågan på nästan 55 TWh biodrivmedel år 2030. Vänsterpartiet anser att biodrivmedel inom en övergångsperiod bör nyttjas för att uppnå en fossilfri transportsektor. Vi anser även att Sverige bör eftersträva att stärka sin nationella produktion av dessa biodrivmedel. Reduktionspliktens målsättning är också att skapa förutsättningar för en ökad nationell produktion baserad på inhemska råvaror. I propositionen konstaterar regeringen att inom ramen för Europeiska kommissionens initiativ Den europeiska gröna given kommer kommissionen att analysera lagstiftningsalternativ för att öka produktionen och användningen av hållbara alternativa bränslen i flyget. Det är dock inte tillfredsställande att regeringen avvaktar analyser från kommissionen för att säkerställa att reduktionsplikten för flygfotogen uppnås genom nyttjande av hållbara biodrivmedel. Vi anser, i likhet med Naturskyddsföreningens och WWF:s remissvar, att regeringen bör säkerställa att de biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten är hållbara. Av propositionen framgår att regeringen anser att det i nuläget räcker att använda reduktionspliktslagen för biodrivmedel som används för att uppfylla plikten för bensin och dieselbränsle. Den omfattas av ett s.k. hållbarhetsbesked som visar att biodrivmedlet kan anses vara hållbart, dvs. ha producerats på ett hållbart sätt. Genom lagens utformning ska detta gälla även för flygfotogen utan att någon ändring behöver göras enligt propositionens förslag.

Vänsterpartiet anser inte att detta är tillräckligt. Produktionen av biodrivmedel sker i dag med uppenbara brister gällande hållbarhet, och att ta sikte på en ökad användning av biodrivmedel förutsätter enligt vår uppfattning stärkta åtgärder för att dessa produceras hållbart och med god klimatprestanda. Den stora efterfrågan och användningen av palmolja som biodrivmedel har ökat kraftigt och leder till indirekta markanvändningseffekter. Inte minst bidrar det till avskogning av tropiska regnskogar och orsakar stora utsläpp samt utarmning av biologisk mångfald och urfolks rättigheter. Vi delar Naturskyddsföreningens bedömning att den växande efterfrågan på drivmedel kräver försiktighet även i Sverige då en rapport av ICCT varnar för att efterfrågan på palmolja kan komma att öka sexfaldigt. Liknande effekter finns vid produktion av soja, som enligt marknadsanalyser tillsammans med raps kan vara den näst billigaste råvaran för grödobaserade biodrivmedel. Enligt en studie leder palmolja till tre gånger större utsläpp och sojan till dubbla utsläpp jämfört med fossila bränslen, när de indirekta effekterna beaktas. Naturskyddsföreningen konstaterar vidare att den metod som används inom reduktionsplikten för att räkna på biodrivmedlens klimatkonsekvenser inte innefattar indirekta climateffekter som orsakas av att efterfrågan på grödor ökar. Certifiering av soja och palmolja räcker inte för att begränsa klimatpåverkan, då de indirekta effekterna orsakas av att den totala efterfrågan ökar.

Enligt utredningens bedömning kommer råttalloljan antagligen att vara en av de viktigaste råvarorna för biojetbränsle. Råttalloljan är en bi- eller samprodukt från skogsindustrins massabruk som redan har ett stort existerande användningsområde och ett högt pris. Nästan all tallolja som inte används inom energisektorn används inom EU som förnybar råvara inom kemiindustrin där den ersätter fossila råvaror. Om man räknar ihop det talloljebaserade biobränslets klimatnytta inom transportsektorn samt ökade utsläpp för ersättande av fossil produktion inom kemiindustrin finns det enligt Naturskyddsföreningens uppskattningar av det meriterade forskningsinstitutet ICCT om att de totala utsläppen ökar, eller endast minskar något. Vänsterpartiet delar Naturskyddsföreningens bedömning att för att regeringens mål inom bioekonomi och cirkulär ekonomi för ökad resurseffektivitet och minskad miljö- och klimatpåverkan långsiktigt ska kunna nås är det en förutsättning att undanträngningseffekterna inkluderas och att det är avgörande att dessa konsekvenser inkluderas i klimatstyrningen.

Efter politiska krav från bl.a. Sverige har EU konstaterat att all skogsbiomassa förutom timmer- och fanervirke ska anses hållbar i EU:s förnybartdirektiv och behandlas som råvaror för avancerade biobränslen. På grund av denna generella hållning och dess risker för klimat, resurseffektivitet och biologisk mångfald delar vi Naturskyddsföreningens bedömning att det är nödvändigt att nationellt se över vilka former av bioekonomi och biodrivmedel vi i praktiken vill stödja i omställningen. Vänsterpartiet anser att biomassan bör användas där den behövs som bäst, eftersom den utgör en begränsad resurs som bara kan ersätta mindre delar av fossilberoendet. Vi anser att det behövs betydligt bättre regelverk för låg miljö- och klimatpåverkan för uttag av biomassa för att inte klimatmål och stödssystem för biomassa ska pressa fram ohållbar energi. Exempelvis kan enligt vår uppfattning inte stubbar och gamla träd betraktas som hållbara råvaror. Uttag av biomassa får inte försvåra våra ansträngningar att hejda den pågående utarmningen av biologisk mångfald på såväl nationell som global nivå. Vänsterpartiet är starkt kritiskt till att regeringen inte agerar med regleringar inom skogsbruket för att stärka miljöhänsynen inom detsamma.

Vi delar Naturskyddsföreningens bedömning att det för att garantera långsiktiga villkor för investeringar och en trovärdig bioekonomi är nödvändigt att nationellt

identifiera vilka krav på hållbarhet och utsläppsminskningar som EU:s direktiv för förnybar energi tillåter för en så ambitiös och långsiktigt hållbar klimatpolitik som möjligt. Här måste Sverige gå före också gällande hur hållbarhet ska definieras.

Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på regelverk och lagstiftning för reduktionsplikt för flygfotogen i syfte att stärka biodrivmedlens hållbarhet med hänsyn till biologisk mångfald, klimatprestanda och urfolks rättigheter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Om inte tillräckliga mängder hållbara biodrivmedel kan tas fram måste reduktionsplikten justeras nedåt och ytterligare åtgärder vidtas för att minska flygandet så att efterfrågan på flygbränsle totalt sett inte ökar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Slutligen anser Vänsterpartiet att förnybara elektrobränslen (syntetiska drivmedel som är producerade med hjälp av elektricitet) kan spela en viktig roll i omställningen även för flyget. Då hållbar biomassa utgör en begränsad tillgång kommer flyget inte i sin helhet att kunna ställa om till biobränslen även om flygandet minskar avsevärt. Vi välkomnar därför att regeringen för tillfället bereder detta och hur förnybara elektrobränslen kan ingå i reduktionsplikten.

Elin Segerlind (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Håkan Svenneling (V)

Jens Holm (V)

Yasmine Posio (V)

Jessica Thunander (V)