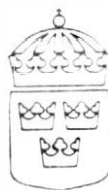


Motion till riksdagen

1989/90:T251

Roy Ottosson m.fl. (mp)

Luftfarten



Mot.
1989/90
T251–257

Luftfarten ökar kraftigt i vårt land. Särskilt inrikestrafiken har ökat långt över de förväntningar man hade i början av 80-talet. Detta har lett till att vi fått väsentligt förbättrade förbindelser i vårt avlånga land. Det är idag möjligt att åka från ort A till ort B inom 3–4 timmar i nästan hela landet.

Dessvärre är inte luftfarten helt problemfri.

Energiätgången är betydande, och räknat per passagerare väsentligt högre än för något annat transportslag.

Utsläppen av miljöfarliga ämnen, främst kolväten, koldioxid och kväveoxider, är också betydande. Räknat per passagerare rör det sig om utsläpp, som motsvarar det som en orenad bil släpper ut. Därtill kommer utsläpp av avsningskemikalier (glykol och urea) på flygplatserna, samt bullret vid start och landning.

Ett antal olika analyser från såväl statliga verk som fristående organisationer har entydigt visat, att luftfartens expansion allvarligt hotar de miljö- och energisparmål, som riksdagen har beslutat ska gälla. Vi kan förvänta oss att denna risk blir alltmer uttalad i takt med att såväl luftfarten som trafiken i övrigt ökar.

Vi anser, att flyget måste ges samma energi- och miljöpolitiska ansvar som andra trafikslag och verksamheter, som berörs av riksdagens miljö- och energipolitiska beslut. Det måste innebära att även flyget ska minska sina totala utsläpp och sin totala energiförbrukning.

Vi anser också att flyg, liksom annan energiförbrukning, ska betala rent fiskala skatter. Istället vill vi sänka den höga beskattningen av arbete (arbetsgivaravgiften) i motsvarande grad. Därigenom fås en långsiktig och samhällsekonomiskt bättre skattefördelning.

Behövs Arlandas tredje bana?

Planerna på att bygga en tredje start- och landningsbana på Arlanda är det konkreta uttrycket för flygets expansion. Arlanda flygplats är navet för nästan all inrikes flygtrafik, och den utan jämförelse största internationella flygplatsen i landet.

Planerna på tredje banan motsvaras av planer på en lång rad regionala flygplatser runt om i landet. Många av dessa flygplatser, som t.ex. Norrköping/Linköping och Trestad, planeras på platser, där det redan finns utmärkt

järnvägstrafik och där snabbtag snart blir aktuella. Andra redan utbyggda flygplatser, som t.ex. Borlänge och Skövde, ligger där järnvägen skulle kunna fylla samma transportfunktion.

Jämförelsen med alternativet järnvägstrafik är intressant eftersom just den eldrivna järnvägen för närvarande är det mest energisnåla och miljövänliga transportslaget för medellånga transporter. Det är en mycket dramatisk skillnad mellan flyg och järnväg i just dessa avseenden.

Jämförelsen är också intressant nu när vi ser hur snabba tåg i andra europeiska länder faktiskt konkurrerar effektivt med flygtrafik. På vissa sträckor ersätter den flyget helt. Motsvarande utveckling kan naturligtvis tänkas på många håll även i Sverige – förutsatt att en medveten satsning i den riktningen görs.

Vår uppfattning är att snabbtagssystemet ska byggas ut kraftigt och snabbt i Sverige. Därmed kommer det att saknas underlag för en parallell kraftig utbyggnad av inrikesflyget, eftersom de två transportslagen konkurrerar på tillräckligt många sträckor.

I det perspektivet vore en utbyggnad av Arlandas tredje bana, och alla motsvarande regionala flygplatsutbyggnader, en enda stor felinvestering. Den ska självklart undvikas!

Ariandabanan

En betydande del av inrikesflyget på Arlanda är anslutningsflyg. Det betyder att passageraren ska vidare med flyg. I många fall torde denna anslutande transport lika gärna kunna ske per järnväg – om det fanns någon järnväg ut till Arlanda flygplats.

Idag går flygbussarna tätt från Stockholm, och även i viss utsträckning även från Uppsala, ut till Arlanda flygplats. Dessa tunga dieseldrivna bussar ger upphov till betydande miljöfarliga utsläpp, kraftigt slitage av vägarna och bidrar naturligtvis till den besvärliga trafiksituationen i Stockholm. Denna busstrafik skulle helt och hållet kunna ersättas med järnväg, om järnvägen bara byggdes ut till Arlanda och vidare norrut.

Det är uppenbart mycket angeläget att Arlandabanan byggs. Den ska naturligtvis ansluta till stornätet på ett så smidigt sätt som möjligt. Vi har bl.a. därför i vår järnvägspolitiska motion föreslagit kraftigt ökade anslag till utbyggnader av järnvägarna.

Var behövs flyg?

Järnväg kan inte ersätta flyg överallt. Det är inte heller önskvärt att överföra persontransporter från flyg till vägarna. Vägtrafiken är väl så miljöfarlig, och dessvärre betydligt farligare ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Inrikesflyg i Sverige är motiverat på de verkligt långa sträckorna, särskilt i de glesbefolkade delarna av landet, där underlag för en effektiv järnvägstrafik saknas. Det betyder, att norra inlandet tillsammans med Gotland måste inta en gynnad ställning. Så är också fallet i regeringens budgetförslag, vilket vi i detta avseende stödjer.

Det kan vara svårt att i dagsläget bedöma vilken total nivå inrikesflyget

bör ha i framtiden. Vår nuvarande bedömning, som i huvudsak är baserad på miljöhänsynen, är dock att den nivån ligger väsentligt lägre än dagens. Vi kräver därför att flyget ska minskas, och inte som nu ökas!

Mot. 1989/90
T251

Miljöskatter m.m. på flyg

Flyget belastas idag inte av några punktskatter på bränsle. För det internationella flygets vidkommande har Sverige ratificerat ICAO:s rådsbeslut som rör skattefrihet för bränsle och andra förnödenheter. I sin reservation anges att skatten måste betalas vid köp men att summan återbetalas. Dessutom förbehåller sig Sverige rätten att belägga charterresor, IT- och GIT-resor som påbörjas i Sverige med en charterskatt (idag 300 kronor per resenär).

Rådsbeslutet gäller dock endast internationella flygningar.

Beträffande skatter och avgifter på inrikesflyget är Sverige inte uppbundet av några internationella traktater.

Flygbränsle för inrikesflyg beskattas inte idag i traditionell mening. Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skall varje trafikgren stå för sina samhällskostnader. De avgifter och skatter som tas ut skall utformas med ledning av dessa. De kostnader som skall täckas är såväl kostnader för infrastruktur och underhåll som samhällsekonomiska kostnader för olyckor, miljöpåverkan m.m.

För den reguljära inrikestrafiken tar LFV ut en årlig fast avgift, en rörlig trafikberoende avgift baserad på antalet passagerare och en undervägsavgift, som tas ut per flygning och som påverkas av pris, sträcka och startvikt. Vidare tar LFV ut en s.k. genomströmningsavgift baserad på antalet tankade liter bränsle. Dessa avgifter skall täcka driften för all verksamhet knuten till flyget.

Men hur täcks skadorna i miljön? Hur reparerar man de skador, som uppstår till följd av flyget som försurade mark och sjöar, stendöda vattendrag i närheten av flygplatserna, bullret för de kringboende och den allmänna miljöförstörelse som följer med alla aktiviteter, som är knutna till flyget?

I dag tillämpas lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik på utsläpp av kolväten och kväveoxider, men däremot inte på koldioxid, som bevisligen bidrar till växthuseffekten. Enligt pågående utredning, som utförs av TFB, ligger CO₂-utsläppen på drygt 2 miljoner ton/år för den civila luftfarten i Sverige. Denna torde inberäkna både inrikes- och utrikesflyg.

Vi måste inleda en utveckling i rätt riktning och kräver till att börja med införande av en avgift på koldioxid på inrikesflyget. Vi föreslår en koldioxidavgift på 25 öre/kg (vilket betyder 58 öre/l bränsle) som ett första steg. Dessutom måste kväveoxidavgiften höjas från nuvarande 25 kr/kg till 40 kr/kg. Även kolväteavgiften bör höjas, i det fallet till 24 kr/kg. Dessa avgifter tas ut som nuvarande miljöavgift. Avgifterna ska införas till 1/7 1990.

Därtill bör en rent fiskal skatt tas ut på flyg. Den bör tas ut i anslutning till landningsavgiften, och vara olika på olika flygplatser så att orter som saknar tillfredsställande järnvägsförbindelser gynnas. Med hänsyn till den momsbeläggning som nu föreslås på flygresor avstår vi dock från att lägga förslag om detta nu.

Sverige måste också vara pådrivande i det internationella arbetet, så att utsläppen kan nedbringas till rimliga nivåer.

Trafiktillstånden för flygplatser bör omprövas av miljöskäl eller ändrade trafikförhållanden. Ett sådant annat trafikförhållande kan t.ex. vara att en ny snabbtagslinje nått den berörda orten och att det därigenom är omotiverat ur samhällsekonomisk synpunkt att bibehålla den allmänna flygtrafiken.

Flygplatsutbyggnader prövas numera enligt miljöskyddslagen. Det är dock inte en tillräcklig prövning eftersom den inte tar hänsyn till om andra miljövänligare trafikalternativ skulle kunna utvecklas istället. Vi anser att en sådan bredare trafikmiljöprövning bör göras.

Luftfartverkets 3-årsplan

I proposition 1989/90:100, bilaga 8, föreslår regeringen riksdagen att godkänna en 3-årsplan för luftfartsverket. Regeringens förslag är stort sett detsamma som luftfartsverkets förslag.

I planen ingår såväl utbyggnad av Arlandas tredje bana, en ytterligare kraftig ökning av flygtrafiken, en stärkning av flygets konkurrenskraft, andra utbyggnader på Arlanda med anledning av allt detta osv. Miljöproblematiken, kraven på energihushållning liksom ett bredare synsätt på prioriteringar och omfördelningar mellan trafikslagen lyser dock med sin frånvaro.

Som framgått av motionen så har vi en radikalt annorlunda målsättning och inriktning på trafikpolitiken på luftfartens område. Vi avstyrker bestämt punkterna 1, 3 och 4 i hemställen under rubriken Luftfartsverket. Vi yrkar istället på att den inriktning som ovan angivits för luftfarten ska antas.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en långsiktig trafikpolitisk satsning på energisnåla och miljövänliga trafikgrenar.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygtrafikens energi- och miljöpolitiska ansvar.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabb och kraftig utbyggnad av snabbtagssystemet för att erbjuda ett fullgott alternativ till flygtrafik på medeldistanssträckor.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inte nyinvestera i en tredje startbana på Arlanda liksom i regionala flygplatsutbyggnader.
[att riksdagen beslutar vad som i motionen anförts om införande av miljöavgifter på inrikes flygtrafik.]
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om internationella överenskommelser för luftfarten.
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om omprövning av trafiktillstånd för allmän flygtrafik av miljöskäl eller förändrad trafiksituation.
7. att riksdagen begär att regeringen, eller den myndighet rege-

ringen utser, utvecklar miljökonsekvensanalyser som tar hänsyn till andra trafikslag i enlighet med vad som i motionen anförts.

Mot. 1989/90
T251

8. att riksdagen avslår regeringens hemställan i punkterna 1, 3 och 4 under Luftfartsverket i proposition 1989/90:100 (sjätte huvudtiteln).

9. att riksdagen beslutar att den allmänna inriktning av luftfartens utveckling som förordats i motionen också skall vara den inriktning som luftfartsverket skall ta in i sin treårsplan.

Stockholm den 25 januari 1990

Roy Ottosson (mp)

Kjell Dahlström (mp)

Eva Goës (mp)

Gösta Lyngå (mp)

Kent Lundgren (mp)

Marianne Samuelsson (mp)

Hans Leghammar (mp)

Åsa Domeij (mp)