

Motion till riksdagen  
2006/07:T357

av Peter Pedersen m.fl. (v)

## Flyget och miljön

### 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut .....	2
3	Bakgrund.....	3
4	Flygets miljöpåverkan.....	3
4.1	Sverige ska agera internationellt.....	3
4.2	Flyget i Sverige.....	4
4.3	Flygskatt på passagerare .....	4
4.4	Bränsleskatt eller landningsskatt?.....	5
4.5	Andra sätt att minska flygets miljöbelastning .....	5
5	Statligt stöd till flyget.....	6
5.1	Statliga flygplatser.....	6
5.2	Icke-statliga flygplatser .....	6
5.3	Bromma flygplats .....	7

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige i internationella sammanhang aktivt bör agera både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör utreda om det är möjligt att miljöbeskatta inrikesflyget med en klimatskatt.<sup>2</sup>
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning som ska belysa och komma med förslag till hur man ska minimera flygtrafikens miljöpåverkan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Bromma flygplats ska avvecklas.

<sup>1</sup> Yrkande 1 hänvisat till MJU.

<sup>2</sup> Yrkande 2 hänvisat till SkU.

## 3 Bakgrund

Vänsterpartiet anser att alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader och det även på lång sikt. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men det får inte ske genom åtgärder som är ekologiskt ohållbara. Det är inte acceptabelt att överlämna kostnader till nästa generation. Det är därför angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen kan nås.

## 4 Flygets miljöpåverkan

### 4.1 Sverige ska agera internationellt

FN:s klimatpanel, IPCC, förutspår att flygets samlade globala utsläpp av växthusgaser år 2050 i värsta fall kan uppgå till 15 procent. Det är en oroande utveckling.

Den internationella flygtrafiken omfattas tyvärr inte av Kyotoprotokollet när det gäller utsläpp av växthusgaser. Ändå är det på en internationell nivå en förändring måste ske, eftersom den internationella flygtrafiken är svår att miljöbeskatta om så inte sker i flera länder samtidigt. Det är därför av stort intresse och mycket viktigt att Sverige i internationella sammanhang aktivt agerar både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012. Detta ska ges regeringen till känna.

År 1998 fick Sverige en komponent i landningsavgiften som är beroende av flygplansmotorernas avgasvärden. Varje motor får ett eget kväveoxidvärde som sedan ligger till grund för den avgift som ägaren betalar. En ny modell har trätt i kraft 2004 och är en rekommendation för hur miljörelaterade start- och landningsavgifter bör tas ut i Europa.

Den nya utsläppsrelaterade avgiften baseras dock enbart på utsläppen som uppkommer inom LTO-cykeln (land-start-cykeln). Men de flesta utsläppen uppkommer utanför LTO-cykeln och det är därför viktigt att geografiskt utvidga den ekonomiska miljöstyrningen till att omfatta en större del av flygningarna än LTO-cykeln.

Det tre samarbetspartierna, v, mp och s, har tidigare enats om att Luftfartsstyrelsen tillsammans med Luftfartsverket ska verka för att den ekonomiska miljöstyrningen kan utvidgas till att omfatta en så stor del av flygningen som möjligt och inte enbart LTO-cykeln, samt att detta arbete bör bedrivas på internationell nivå. Vi utgår ifrån att den nuvarande regeringen inte avser att motverka en sådan inriktning, som riksdagen även fattat beslut om.

Fel! Okänt namn

## 4.2 Flyget i Sverige

Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. Tabellen här nedan åskådliggör det på ett tydligt sätt.

En jämförelse med andra transportslag ger en indikation på flygets miljöbelastning.

Transportmedel	Utsläpp av kg CO <sub>2</sub> /personkm	Kommentar
Personbil	0,170	Landsväg, enbart förare.
Personbil	0,085	Landsväg, förare + 1 passagerare.
Personbil	0,113	Landsväg, förare + i genomsnitt 0,5 passagerare.
Buss	0,023	Landsväg, 50 % beläggning, 25 passagerare.
Buss	0,012	Landsväg, 100 % beläggning, 50 passagerare.
Tåg	0,003	
Flyg, kortdistans	0,170*	Genomsnittlig flygsträcka 40 mil, 70 passagerare.
Flyg, medeldistans	0,126	Flygsträcka 200–300 mil, 70 % beläggning.

Källa: Sika, \*Uppgift från Luftfartsstyrelsen. Flygets klimatpåverkan uppkommer även som en följd av andra utsläpp på hög höjd. För en rättvisande jämförelse med andra transportslag kan därför flygets koldioxidvärden i tabellen behöva fördubblas.

I dag är flygfotogen och flygbensin befriade från både punkt- och mervärdesskatt. Eftersom internationella regler inte tillåter skatt på flygfotogen för kommersiellt bruk (annat än för inrikes flyg) är det rimligt att hitta en annan lösning för hur luftfarten kan bidra till att nå svenska miljömål. I framtiden kan man kanske tänka sig ett internationellt system för handel med utsläppsrätter. Men även med ett positivt tidsperspektiv kan ett sådant system inte införas på EU-nivå förrän kanske 2013.

Andra länder i Europa som redan har någon form av flygskatt är Storbritannien, Island och Frankrike. Nederländerna och Norge har i stället valt att ta ut skatt på bränslet för inrikesflyget. Det borde därför ligga i flera länders intresse att skapa en likvärdig situation när det gäller skatter på flyget.

## 4.3 Flygskatt på passagerare

Det är mot bakgrund av vad som anförts ovan som man ska se förslaget om en skatt på transporterade passagerare. Det var inte den allra bästa metoden, men i avvaktan på en metod som kan gälla i flera länder (t.ex. skatt på bränsle eller utsläppsrätter) accepterade Vänsterpartiet denna konstruktion av flygskatt.

Förslaget om en flygskatt var tänkt som en del av den gröna skatteväxlingen, som syftar till att omvandla Sverige till ett ekologiskt hållbart samhälle. Genom olika miljöskatter får miljön ett pris, dvs. det blir dyrare att släppa ut luftföroreningar. En grön skatteväxling innebär dock inte att det totala skatte-

trycket ökar, eftersom höjningen balanseras av en lika stor sänkning av t.ex. inkomstskatten. En person som agerar mer miljömedvetet, tjänar alltså på en växling mellan miljöskatter och inkomstskatter.

Men den tekniska utformningen av skatten var inte tillfredsställande, enligt vårt tycke. En miljöskatt ska styra mot att minska miljöbelastningen. Med en skatt på passagerare finns t.ex. inga incitament att fylla flygplanen så mycket som möjligt. Det fanns även problem med att försvara en utformning som innebar att det för vissa orter bara fanns flygskatt för en av vägarna till Stockholm. Vi gör därför nu bedömningen att vi inte motsätter oss att regeringen inte inför denna skatt.

Men vi vill återigen påpeka att vi anser att flyget måste betala för sina miljökostnader, på samma sätt som väg- och järnvägstrafiken gör. Något annat är vare sig rimligt, miljöinriktat eller konkurrensriktigt.

#### 4.4 Bränsleskatt eller landningsskatt?

Det är, som vi tidigare nämnt, inte rimligt att olika trafikslag behandlas skattemässigt olika. En internationell miljöavgift eller ett system med utsläppsrätter är därför nödvändigt. Om Sverige ensamt inför skatt på flygfotogen finns det en risk att flygbolag ägnar sig åt ekonomitankning i ett närliggande land.

Men för inrikesflyg som använder flygfotogen och för privatflyget som använder flygbensin är dock situationen annorlunda. Inrikesflyget konkurrerar med andra inrikes transportslag som bil, järnväg och buss. Flygföretagen har inrikes ett begränsat utrymme att ekonomitanka utomlands. Vi anser att det därför kan finnas en möjlighet att införa någon form av klimatbeskattning på inrikesflyget. Kanske kan det ske genom en start/landningsavgift som skulle öka incitamentet att fylla planen och därmed minska påverkan på miljön. Men vi har inget färdigt förslag och anser att frågan bör beredas och analyseras vidare, inte minst utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv. Regeringen bör därför utreda om det är möjligt att miljöbeskatta inrikesflyget med en klimat-skatt. Detta ska ges regeringen till känna.

#### 4.5 Andra sätt att minska flygets miljöbelastning

Det finns även andra alternativa sätt för flyget att minska miljöpåverkan. Det kan vara genom motorförbättringar, miljöeffektiva konstruktioner av flygkroppen, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet, kortare och miljöanpassad tid i luften och olika stig- och landningsvinklar. Det finns säkert ytterligare åtgärder som skulle kunna minska miljöbelastningen samtidigt som det reducerar kostnaderna för trafikföretagen. Eftersom miljöstyrningen är så bristfällig (dvs. att flyget inte betalar för den samhällskostnad som den ger upphov till) har flygbolagen svaga incitament att minimera flygets miljöpåverkan. Med starkare ekonomiska styrmedel kan det ske en förändring.

**Fel! Okänt namn på**

I dag finns inget ersättningsdrivmedel för flygfotogen. Inte heller verkar det som om forskningen kring detta har tagit några större hopp framåt. Ett skäl är säkert den svaga ekonomiska styrningen mot en mer miljöanpassad flygtrafik.

För att stimulera flygföretagen att minska miljöpåverkan krävs ytterligare kunskaper och att det sker genom en samlad redovisning. Regeringen bör därför tillsätta en utredning som ska belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan. Detta ska ges regeringen till känna.

## 5 Statligt stöd till flyget

### 5.1 Statliga flygplatser

En viktig utgångspunkt för det statliga engagemanget i flygplatsinfrastruktur är att säkerställa tillgänglighet och hållbar regional utveckling i hela landet. Vi anser att om en och samma region har flera alternativa flygplatser måste man prioritera resurserna till ett färre antal flygplatser. Detta under förutsättning att regionen som helhet klarar behovet av flygtransporter. Det är inte försvarbart att staten finansierar en omfattande flygplatsinfrastruktur utan att ta hänsyn till de transportpolitiska målen.

De tre samarbetspartierna har i propositionen Moderna transporter enats om att göra en översyn av det svenska flygplatssystemet med syfte att ge förslag till utvecklade riktlinjer för det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatsinfrastruktur som en del av det samlade transportsystemet. Denna översyn ska omfatta alla flygplatser i hela landet och utredningens arbete ska vara klart i december 2007. Vi utgår ifrån att den nuvarande regeringen inte avser att förhindra utredningens arbete eller förändra dess inriktning.

Något som vi ansåg var viktigt är att utredningen om flygplatsöversynen i sina förslag ska ha ett helhetsgrepp och därför belysa och analysera kostnader, såväl samhällsekonomiska som statsfinansiella, tillgänglighetsförändringar, miljöeffekter och resande. Även konsekvenser för den regionala konkurrenskraften och utvecklingen ska finnas med.

### 5.2 Icke-statliga flygplatser

Syftet med det statliga driftstödet till kommunala och privata trafikflygplatser är att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas. Vi anser att ett fortsatt statligt driftbidrag till flygplatser ska bygga på ett tydligt trafikslagsövergripande perspektiv och vara beroende av effekterna av de statliga insatserna i transportsystemet som helhet. Som bekant fördelar staten årligen ut stora resurser till utbyggnad och drift av väg- och järnvägsinfrastrukturen i hela landet.

Vi anser att fördelningen av driftbidraget ska kopplas till effekterna av de samlade statliga insatserna i transportsystemet i syfte att öka förutsättningarna

för en effektiv resursanvändning och en konsekvent statlig prioritering. Det betyder även att statligt driftstöd till en flygplats endast ska medges under förutsättning att inga alternativa kollektiva transportmöjligheter kan tillgoda regionens interregionala transportbehov.

Det är tillgängligheten till Stockholm som har störst betydelse och vi tycker att tillgången till kollektiva transportalternativ som medger en restid till centrala Stockholm inom två timmar är ett rimligt gränsvärde. Det medger då också en god tillgänglighet till Arlanda.

Utredningen som vi nämnt ovan angående flygplatsöversyn, ska också ta sin utgångspunkt i att riktvärdet för tillgänglighet till Stockholm är betydelsefull och då även tvåtimmarsgränsvärdet. Vi vill dock i sammanhanget påpeka att vi inte ser tvåtimmarsgränsen som helig, utan den måste även sättas i ett större sammanhang och beroende på var i landet orten ligger. Det är den samlade bedömningen av tillgängligheten som i slutändan ska avgöra.

### 5.3 Bromma flygplats

Flygtrafiken på Bromma är, enligt siffror från Miljöförvaltningen i Stockholm, ett av stadens största miljöproblem. Bromma genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar. Det sker i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder. Bromma behövs inte, då det finns andra fullgoda flygplatsalternativ i Stockholmsregionen.

Den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små. Men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda. Placeringen av flygplatser mitt i stora städer utsätter fler människor för stora risker. Privatflyget däremot är statistiskt sett ett större säkerhetsproblem än reguljärflyget. Privatflyget är omfattande på Bromma. Privatflygets olyckstal är jämförbara med motorcykeltrafikens siffror och dessutom sker över 60 % av alla flyghaverier inom fem kilometer från flygplatsen.

Behovet av byggbar mark är det tredje starka argumentet för att lägga ned Bromma flygplats. Stockholm är i skriande behov av bostäder och Bromma är ett av få områden där en större satsning på ny bebyggelse är möjlig. Vänsterpartiet i Stockholm vill att Bromma flygplats markområde ska användas till att bygga en ekologisk stadsdel med ca 4 000 bostäder.

Av de ovan nämnda skälen anser vi att Bromma flygplats ska avvecklas. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 26 oktober 2006

*Peter Pedersen (v)*

*Ulla Andersson (v)*

*Egon Frid (v)*

*Jacob Johnson (v)*

*Marie Engström (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*