SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2741

av Annika Hirvonen m.fl. (MP)

Flyget i en ohållbar tid

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att kravet på inblandning av hållbart flygbränsle genom ReFuelEU Aviation ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet och tillkännager detta 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 inom ReFuelEU Aviation begränsas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten och offentligt finansierade verksamheter som köper flygresor ska bidra till ökad efterfrågan på hållbara flygbränslen som är additionella till EU:s krav på inblandning av hållbart flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att återinföra och dubbla den avvecklade flygskatten samt lägga en särskild skatt på privatjet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska de negativa höghöjdseffekterna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för mer hållbart flygbränsle inom ramen för hållbart biomassauttag och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förbjuda privatjetflygplan och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på klimatupplysning genom klimatdeklaration vid annonsering om och försäljning av flygbiljetter och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av flygets undervägsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablerande av vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige och världen befinner sig i en klimatkris. Alla typer av koldioxidutsläpp måste reduceras kraftigt och det är bråttom. Flyget använder i dag cirka 98 procent fossila bränslen och utsläppen per resa är mycket höga.

Alla transportslag behöver ställa om och kraftigt minska sina utsläpp. Så även flyget. Det pågår en teknikutveckling mot elflyg samt flyg på vätgas eller andra elektrobränslen. Detta är bra och Miljöpartiet anser att det är angeläget att påskynda den utvecklingen. Men det beräknas ta decennier att i stor skala introducera dessa tekniker kommersiellt. För elflyget som för bara några år sedan av flygförespråkare lyftes fram som lösningen har verkligheten kommit i kapp. Elflyg är en möjlighet och kommer att introduceras, men med den tekniken vi känner till idag enbart i mindre omfattning på kortare flyglinjer – och ofta som hybridlösningar med fossilt bränsle för att klara nödvändiga distanser. Det som i dagsläget återstår parallellt med den viktiga

teknikutvecklingen är att minska flygandet och att använda alltmer biodrivmedel för att minska utsläppen. Råvaror till biodrivmedel är samtidigt en begränsad resurs.

ReFuelEU Aviation är för lågt satt

Omställningen med ökad inblandning av hållbart flygbränsle genom ReFuelEU Aviation är viktig men kraven på inblandning är för lågt satt och enskilda medlemsländer kan inte besluta om högre kravnivåer än de unionsgemensamma. Den möjliga vägen som finns är frivillig inblandning där nivåerna är additionella till det gemensamma EU-kraven. Inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt flygbränsle kommer gradvis att öka långsamt från en mycket låg nivå. År 2025 var miniminivån 2 procent och för 2030 är miniminivån enbart 6 procent, inklusive särskilda delkrav för syntetiska flygbränslen (e-SAF) från och med 2030. Sverige hade vid införandet av ReFuelEU Aviation 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. Trots detta saknades helt en redogörelse av effekter av att den nationella reduktionsplikten för flyget avskaffades.

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 kraven på inblandning genom ReFuelEU Aviation en 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 bör vidta åtgärder för att regelverket ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet.

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. Tidöregeringens förslag innebär att möjligheten att befrias från sanktionsavgift är klart större än vad som medges i EU-

förordningen. Det finns ingen anledning till att Sverige ska ha ett generösare regelverk än EU-förordningen i att möjliggöra nedsättning av sanktionsavgifter.

Offentliga aktörer ska gå före i omställningen

Staten och offentligt finansierade verksamheter köper idag flygresor och ska därigenom bidra till ökad efterfrågan på hållbara flygbränslen. I första hand ska dessa aktörer välja andra trafikslag eller digitala möten, men i vissa fall kan flyget vara motiverat. Regeringen bör ta fram gemensamma upphandlingskriterier för flygresor, med krav på utsläppsredovisning och ökad användning av verifierade hållbara bränslen som är additionella till EU:s krav på inblandning av hållbart flygbränsle. Det behöver kombineras med kontroll mot dubbelräkning så att samma mängd hållbart flygbränsle inte kunna tillgodoräknas flera aktörer som om var och en orsakat en separat utsläppsminskning.

Återinför en högre flygskatt

Politiken måste ta ansvar och styra bort från det som förvärrar klimathotet och satsa på det som är hållbart på riktigt. Utsläppen från det samlade svenska flygandet, nationellt och internationellt, motsvarar utsläppen från all svensk biltrafik. Stödet för en höjning av flygskatten är störst på landsbygden, detta enligt SOM-institutet (2020) – förmodligen av den enkla anledningen att det är storstadsborna som flyger mest. Enligt Stockholm Environment Institute flyger boende i Stockholmskommunen Danderyd sju gånger mer jämfört med landsbygdskommunen Ockelbo.

Flyget betalar idag huvudsakligen inte för sina utsläpp, utan har skatteundantag som motsvarar miljardbelopp varje år, även när man räknar med den flygskatt som Tidöregeringen avskaffade och nuvarande flygplatsavgifter. Flyget betalar inga bränsleskatter, inga energiskatter, inga koldioxidskatter, utrikes flygresor har undantag från moms och flyger i flera fall från offentligt subventionerade flygplatser. Utan flygskatten finns det ingen lagstiftning som tar hänsyn till höghöjdseffektens skada på klimatet, detta då EU:s utsläppshandelssystem (ETS1) inte inkluderar den effekten. Detsamma gäller för utomeuropeiska flygresor, som dessutom är de mest utsläppstunga flygningarna per resa. Flygskattens roll är därför helt central.

I en tid när flera länder kliver fram går Sverige bakåt. En majoritet av EU:s invånare har idag flygskatt, där bland annat Frankrike har infört en flygskatt för att finansiera

satsningar på järnväg. Tyskland höjer sin flygskatt och Danmark införde en flygskatt vid årsskiftet 2024/25, med inspiration från Sverige och EU:s största ekonomier. Tidöpartierna går i motsatt riktning och för en direkt skadlig klimatpolitik.

År 2025 har 11 europeiska länder flygskatt, inklusive Norge och Danmark. Regeringens beslut att avskaffa flygskatten beräknas öka utsläppen från svenska flygplatser med knappt 90 000 ton koldioxidekvivalenter. Miljöpartiet vill återinföra och dubbla den av Tidöregeringen avvecklade flygskatten samt lägga en särskild skatt på privatjet, tills ett förbud mot privatjet har trätt i kraft. En liknande skatt på privatjet finns i Frankrike. Flygskatten väntas inbringa omkring 3,5 miljarder kronor per år.

Minska de negativa höghöjdseffekterna

En viktig del av flygets klimatpåverkan uppstår genom kondensstrimmor och förändrad molnbildning. Effekten varierar kraftigt beroende på väderförhållanden, höjd och flygrutt. Förutom en flygskatt som tar hänsyn till höghöjdseffektens skada på klimatet finns det fler åtgärder som kan minska klimatpåverkan från befintligt flyg.

Luftfartsverket och berörda myndigheter bör få i uppdrag att undersöka hur flygrutter kan optimeras för minskad total klimatpåverkan. Sverige behöver aktivt delta i europeiska demonstrationsprojekt där flygplan undviker särskilt klimatkänsliga luftlager samt att Sverige ska verka för att EU:s övervakning av icke-koldioxideffekter utvecklas till ändamålsenliga styrmedel. EU har sedan 2025 infört ett system för övervakning och rapportering av dessa effekter. Det behöver utvecklas konkreta styrmedel utifrån detta.

Mer hållbart flygbränsle inom ramen för hållbart biomassauttag

Det är angeläget att Sverige och EU blir mer självförsörjande på hållbart flygbränsle. Det ger bättre förutsättningar att uppnå klimatmål samt öka unionens konkurrenskraft. Producenterna behöver ofta garanterade intäkter under minst tio år för att våga investera i anläggningar, medan flygbolagen inte vill binda sig vid långa avtal.

Sverige har goda förutsättningar att bidra till ökad produktion genom god tillgång till fossilfri och förnybar el, biomassa och biogen koldioxid. I sammanhanget är det även angeläget att påskynda elektrifieringen av vägtrafiken för att frigöra hållbart drivmedel, men även att minska flygets efterfrågan av hållbart flygbränsle genom ett totalt sett minskat flygande.

Utredningen *Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart Ds 2026:11* föreslår dubbelsidiga auktioner för att säkerställa att det produceras tillräckligt med hållbara flygbränslen för att uppfylla EU:s obligatoriska inblandningskrav. Syftet är att producenterna får en tryggare marknad och vågar investera i nya fabriker, samtidigt som konkurrensen i auktionerna pressar ned behovet av statligt stöd. Detta kan gälla för såväl bio-SAF som e-SAF. Den stora skillnaden är att e-SAF främst kräver stora mängder förnybar el och tillgång till infångad koldioxid, medan bio-SAF kräver biomassa. Därför kan en större satsning på e-SAF minska behovet av att använda begränsade skogsresurser för flygbränsle, men ökar i stället behovet av elproduktion och elektrolyskapacitet.

Dubbelsidiga auktioner är ett sätt för staten att stödja producenter och köpare av hållbart flygbränsle att mötas, trots att bränslet är betydligt dyrare än fossilt flygbränsle. Producenterna tävlar om att sälja bränslet så billigt som möjligt och den som kan producera hållbart flygbränsle till lägst pris har störst möjlighet att få ett kontrakt. Flygbolagen tävlar om att köpa bränslet och anger hur mycket de är villiga att betala. Staten täcker mellanskillnaden mellan producenternas försäljningspris och flygbolagens betalningsvilja. Kostnaden bedöms till cirka 11 miljarder kronor under perioden 2030–2039. Intäkter från en återinförd flygskatt skulle kunna utgöra statens kostnader i ett sådant system. Då uppnås såväl förutsättningar för mer hållbart flygbränsle samtidigt som flygskatten i sig dämpar efterfrågan på flygresor.

Stopp för flyglinjer där tåget tar under tre timmar

Det finns ett antal flyglinjer som inte kan motiveras ur tillgänglighetsperspektiv, framför allt de sträckor där motsvarande resa med tåg tar under tre timmar. Dit hör sträckan Stockholm–Göteborg där flera avgångar under normala omständigheter tar under tre timmar. En enda flygresa mellan Stockholm och Göteborg kan motsvara så mycket som klimatavtrycket från 50 000 tågresor.

Förbud mot privatjet

I arbetet med att komma bort från klimatutsläpp från flyget och optimera det flyg som kommer att behövas framöver utgör den växande skaran privatjet något som inte hör hit. Det finns även samhällsviktigt allmänflyg som inte ska omfattas. De senaste fem åren har flygningarna med privatjet ökat i Europa med över 50 procent. Stora utsläpp

genereras av ett mycket begränsat antal resenärer och utsläppen per flygstol är orimligt höga. Tio minuter med privatjet genererar drygt ett ton koldioxid beroende på flygplanstyp. Det är inte motiverat att denna typ av klimatskadlig verksamhet fortgår. Den bör därför förbjudas. Inom EU har Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike tagit ett initiativ till att se över reglerna och att upprätta klimatåtgärder kring privatjetflygningarna i Europa. Detta bör Sverige ansluta sig till och även verka för att det på nationell basis sker en begräsning. Swedavia behöver inte släppa in privatjet på sina flygplatser i den utsträckning som görs i dag.

Klimatupplysning vid flygreklam

Likt reklam för tobak, alkohol eller bilar bör flygresor klimatdeklareras. Senast i samband med införandet av ReFuelEU Aviation hade det varit önskvärt att flygresor 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 flygresa släpper ut, inklusive höghöjdseffekten. Att behovet finns framgår inte minst tydligt när Tidöregeringens infrastrukturminister Andreas Carlson i Agenda (12 januari 2025) anger att det inte längre finns skäl att inte flyga eftersom 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 med nuvarande styrmedel – 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 vilseledande. ”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 uppenbarligen Tidöregeringen) i tron om att ett fossilfritt inrikesflyg är nära förestående.

Miljöpartiet stöder däremot förslaget från Svenskt Flyg att de offentliga flygresor som behövs ska ske med additionell inblandning av 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 ytterligare 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 än vad som finns på plats idag.

Undervägsavgifter

Undervägsavgifter är avgifter för flygplan som trafikerar luftrummet men nödvändigtvis inte landar betalar. Avgift under väg. Pengarna som kommer in bekostar bland annat Luftfartsverkets flygtrafikledningstjänster men går även ut till ett stort antal beredskaps-flygplatser. Systemet hanterar cirka 2 miljarder kronor per år. Ordningen med undervägsavgifter är reglerat på EU-nivå. Det bör ske en utredning om huruvida de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk.

Bromma flygplats avvecklande

I dag bedrivs verksamhet på Bromma i mycket liten omfattning. Braathens Regional Airlines (BRA) beslut i september 2024 att flytta trafiken till Arlanda innebar att Bromma flygplats förlorade ca 90 procent av sin trafik. Swedavia fastställer att det saknar affärsmässiga förutsättningar att driva Bromma vidare. För att möjliggöra för en nedläggning behöver Bromma flygplats tas bort från Sveriges nationella basutbud av flygplatser. Detta eftersom Swedavia, som sköter Sveriges basutbud av flygplatser, har ett särskilt uppdrag att inte lägga ned de flygplatser som är under deras förvaltning.

Flygandet har bytt skepnad och framför allt affärs- och tjänsteflygandet har minskat kraftigt på grund av det kunskaps- och beteendesprång som pandemin innebar för arbetslivets behov av fysiska möten. Det är en större strukturell förändring. Alla bedömningar och prognoser visar att inrikesflyget sannolikt är permanent förändrat. För att få en någorlunda fungerande inrikesmarknad krävs en konsolidering av inrikesflyget

och därmed ett slut på uppsplittrande av flyget och ett samlande av linjerna på Arlanda. Marknaden har själva i stort genomfört denna konsolidering, men Tidöregeringen har inte velat se verkligheten.

Enligt de utredningar som gjorts om Bromma flygplats finns på Arlanda huvudsakligen ett behov av att justera terminalerna och då framför allt i form av vad en utredning kallar ”brommafiering” av Arlandas terminaler. Det betyder att göra terminalerna logistiskt smidiga så som på Bromma. Det är en förändring som det statliga bolaget Swedavia ansvarar för att genomföra.

Det område där Bromma flygplats ligger har i snart ett decennium varit utpekat som stadsutvecklingsområde av Stockholms stad och utgör en viktig del av Stockholms stads bostadspotential. Genom marken på Bromma flygplats, som ägs av staden, kan ett mycket stort antal bostäder byggas, i en tid när det råder bostadsbrist i Sverige.

Återtagande av Arlanda express

För de resenärer som ska till eller från Arlanda finns ett flertal möjligheter som är hållbara. Det finns både lokal-, regional- och fjärrtåg, liksom Arlanda express. Men på grund av avtalskonstruktionen med Arlanda express har de monopol på sträckan Arlanda - Stockholm. Detta gör att de som reser med sitt periodkort i kollektivtrafiken inte fritt får gå av vid Arlanda. Det krävs ett dyrt tillägg. För att främja ett hållbart resande är detta kontraproduktivt. Avtalet med Arlanda express bör avvecklas eller omförhandlas.

Behovsstyrd hinderbelysning

I dag krävs i Sverige att höga objekt som master och vindkraftverk ska ha hinder-belysning. Det kan antingen vara blinkande rött sken eller vitt beroende på höjd. Skälet är att flygplan ska kunna upptäcka objekten. För vindkraft innebär det att kraftverken utmärker sig vid skymning och på natten. Detta får till följd att motståndet mot vindkraft ökar, och det helt i onödan. Det är fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning. Den tänds när ett flygplan närmar sig. Övrig tid är kraftverken mörka. Detta system finns i bland annat Danmark och fungerar där i samspel med flyget och flygvapnet. I Sverige har det blivit stopp för denna typ av lösningar. I syfte att skapa större acceptans för vindkraft och minska störningarna bör behovsstyrd hinderbelysning vara tillåtet även i Sverige.

Annika Hirvonen (MP)

Gurgin Bakircioglu (MP) *Ajda Asgari (MP)*