

Motion till riksdagen 2024/25:1771

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

Flyget i en ohållbar tid

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förbjuda privatjetflygplan och tillkännager detta för regeringen.
2. 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 tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet av flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återta Arlanda express i nationell regi och avveckla extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av flygets undervägsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra och dubblera den tidigare nivån på flygskatten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på klimatupplysning vid annonsering om och försäljning av flygbiljetter och tillkännager detta för regeringen.
9. 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 idag cirka 99 % 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 elektro-bränslen. Miljöpartiet anser att det är angeläget att påskynda den utvecklingen. Men det beräknas ta decennier att i stor skala introducera dessa tekniker kommersiellt. Det som i dagsläget återstår är att minska flygandet och att använda biodrivmedel för att minska utsläppen. Råvaror till biodrivmedel är dock en begränsad resurs.

Återinför en högre flygskatt

Klimatpolitik är inget vi har för klimatets skull, utan för att skydda vanligt folk från farliga klimatförändringar och för att göra oss fria från beroendet av olja från skurkstater.

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.

Flyget betalar idag inte för sina utsläpp, utan avnjuter skatteundantag som motsvarar miljardbelopp varje år, även när man räknar med den flygskatt som har gällt och flygplatsavgifter. Flyget betalar inga bränsleskatter, inga energiskatter, inga koldioxid-skatter, det har undantag från moms och flyger från offentligt subventionerade flygplatser. Utan flygskatten finns det ingen lagstiftning som tar hänsyn till höghöjds-effektens skada på klimatet, detta då EU:s utsläppshandelssystem inte inkluderar den effekten. Detsamma gäller för utomeuropeiska flygresor, som dessutom är de mest utsläppstunga flygningarna per resa. Flygskattens roll är därför helt central.

Vi behöver minska den totala mängden flygresor för att sänka våra växthusgas-utsläpp. Sedan flygskatten infördes 2018 har flygen från Arlanda minskat med 25 procent. Tidöregeringens avskaffande av flygskatten beräknas höja utsläppen med minst 110 000 ton koldioxidekvivalenter. Flygskatten måste därför anses ha varit ett effektivt verktyg för att sänka utsläppen.

I en tid när flera länder kliver fram går Sverige bakåt. En majoritet av EU:s invånare lever idag med flygskatt, där bland annat Frankrike har infört en flygskatt för att finansiera satsningar på järnväg. Tyskland höjer sin flygskatt och Danmark inför 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.

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 man sju gånger mer i Stockholmskommunen Danderyd jämfört med landsbygdskommunen Ockelbo.

Vi behöver finansiera vår eftersatta järnväg i Sverige. Underhåll måste komma ikapp och vi behöver investera i nya stambanor. En dubblad flygskatt ger 2–3 miljarder kronor till statskassan, som i sin tur kan investeras i järnvägen. Miljöpartiet vill återinföra och dubbla den tidigare nivån på flygskatten.

Förbjuda privatjet

I arbetet med att komma bort från klimatutsläpp från flyget och optimera det flyg som kommer behövas framöver utgör den växande skaran privatjet något som inte hör hit. 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. Det är inte motiverat att denna typ av klimatskadliga verksamhet fortgår. Den bör därför förbjudas. Inom EU har Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike tagit ett initiativ om 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 begränsning. Swedavia behöver inte släppa in privatjet på sina flygplatser i den utsträckning som görs idag.

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 idag tar under tre timmar. En enda flygresor mellan Stockholm och Göteborg motsvarar så mycket som klimatavtrycket från 50 000 tågresor.

Återtagande av Arlanda express

För de resenärer som ska till 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. Detta gör att de som reser med sitt periodkort i kollektivtrafiken inte fritt får gå av vid Arlanda. Det krävs ett tillägg. För enkelbiljett rör det sig om en skillnad på 126 kronor, d.v.s. från 35 kronor till 171 kronor. För att främja ett hållbart resande är detta kontraproduktivt. Avtalet med Arlanda express bör avvecklas eller omförhandlas.

Bromma flygplats avvecklande

Ett flertal utredningar har de senaste åren har visat att Bromma flygplats kan läggas ned utan att det menligt påverkar behovet av flygtrafik i landet. Sveriges största flygplats Arlanda ligger kollektivtrafikmässigt på samma avstånd från stadens centrum och kan på ett bra sätt ta över den trafik som idag återstår på Bromma. Enligt de utredningar som gjorts om Bromma flygplats finns på Arlanda huvudsakligen ett behov av att justera terminalerna för att kunna samla trafiken på Arlanda 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.

Flygandet har bytt skepnad och framför allt affärs- och tjänsteflygandet har minskat kraftigt på grund av det kunskaps- och beteendesprång som corona innebar för arbetslivets behov av fysiska möten. Det är en strukturell förändring utan dess like. När flygandet så sakta ökat efter att corona släppt greppet om befolkningen ligger inrikes-

flyget, det flyg som helt dominerar Brommas utbud, kvar på en klart lägre nivå. Alla bedömningar och prognoser visar att inrikesflyget 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. Braathens Regional Airlines (BRA) beslut i september 2024 att flytta trafiken till Arlanda innebär att Bromma flygplats förlorar 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 samhällsuppdrag att inte lägga ner de flygplatser som är under deras förvaltning.

Det stora område där Bromma flygplats ligger har i snart ett decennium varit utpekad som stadsutvecklingsområde och utgör en viktig del av Stockholms stads bostadspotential. Genom marken på Bromma flygplats, som ägs av staden, kan mellan 30 000 och 50 000 bostäder byggas och upp till 100 000 personer får en ny bostad, i en tid när det råder bostadsbrist i Sverige.

Kommunerna har ett bostadsförsörjningsansvar och för Stockholms del finns en enorm efterfrågan på bostäder. I staden har det därför länge byggts stora mängder bostäder, flest i landet, samtidigt som behovet fortsatt är enormt. Staden har ett omfattande planarbete för att få fram byggbar mark och det finns idag få större platser som staden råder över där ett bostadsprojekt inte redan är inplanerat. Den största markreserv som staden äger är just Bromma flygplats. Den utgör en utmärkt centralt placerad mark som kan omvandlas till exploateringsområde för bostäder och ges utökad infrastruktur. Det är en markreserv som bedömts ha ett värde för staden på runt 40 miljarder kronor. Det finns ingen anledning att vänta med att avveckla Bromma flygplats.

Undervägsavgifter

Undervägsavgifter är avgifter som 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 beredskapsflygplatser. Systemet hanterar ca 2 miljarder 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.

Klimatupplysning vid flygreklam

Likt reklam för tobak, alkohol eller bilar bör flygresor klimatdeklareras. Det bör på ett enkelt sätt framgå vid reklam och försäljning hur mycket koldioxid som en resa släpper ut inklusive höghöjdseffekten.

Behovsstyrd hinderbelysning

Idag krävs i Sverige att höga objekt som master och vindkraftverk ska ha hinderbelysning. 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. De tänds när ett flygplan närmar sig. Övrig tid är de 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 i Sverige.

Linus Lakso (MP)

Katarina Luhr (MP)

Annika Hirvonen (MP)

Jacob Risberg (MP)

Elin Söderberg (MP)

Märta Stenevi (MP)

Jan Riise (MP)