

Motion till riksdagen 2008/09: MJ15

av Peter Pedersen m.fl. (v, mp)
med anledning av prop. 2008/09:147

Flyget i utsläppshandeln

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund	2
4	Vår kritik mot flyget i utsläppshandeln	3
5	Utrikes flygtrafik	3
5.1	Flyget som en del av klimatkonventionen.....	3
5.2	Ändra internationella regler	4
6	Inrikesflyg.....	4
6.1	Upprätta avtal om bränsleskatter med grannländerna	4
6.2	Klimatskatt på inrikesflyg	4
6.3	Kompensera Rikstrafiken.....	5
7	Öka kraven på flyget att minska sin miljöbelastning.....	6
8	Utveckla nya hållbara flygbränslen	6

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att flygets handel med utsläppsrätter ska utgöra en egen ”bubbla”.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att samtliga utsläppsrätter auktioneras ut.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är 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.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige kraftfullt bör agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjlig.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket bör få i uppdrag att belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör undersöka hur nya mindre miljöskadliga flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna mer miljövänliga flygbränslen.

3 Bakgrund

Regeringen föreslår i proposition 2008/09:147 ändringar i det svenska regelverket för att kunna genomföra flygutsläppsdirektivet, dvs. EU-parlamentets och rådets direktiv för att införa luftverksamhet inom ramen för systemet för handel med utsläppsrätter.

Regeringen anser att förslaget är ett sätt för flygtrafiken att ta sitt ekonomiska ansvar för dess miljöpåverkan. Men handeln med utsläppsrätter träder inte i kraft förrän 2012.

I väntan på att handeln med utsläppsrätter kommer igång 2012 kan regeringen och Sverige ändå agera för att se till att flyget minskar sin miljö- och klimatpåverkan. I motionen anför och föreslår vi en rad åtgärder för att påskynda denna process.

4 Vår kritik mot flyget i utsläppshandeln

EU har beslutat att flyget ska omfattas av ett system med handel med utsläppsrätter. Vi har hela tiden hävdad att flygtrafiken inte ska ingå i samma system som industrin. Anledningen är att det kommer att ge olyckliga konsekvenser då priset på transporter kan sjunka samtidigt som industrins avgifter ökar. Om hela eller delar av transportsektorn ingår i samma system som de företag som i dag omfattas av handel med utsläppsrätter kommer teknikincitamentet att få en energieffektiv och fossilfri transportsektor motverkas och en omställning till ett mer ekologiskt hållbart transportsystem hindras. Regeringen bör därför verka för att flygets handel med utsläppsrätter ska utgöra en egen ”bubbla”. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi skulle hellre vilja ha ett system med en bränsleskatt (klimatskatt) för flygfotogen, på samma sätt som det sker koldioxid- och energibeskattnings av vägtrafikens bensin eller diesel. En klimatskatt på flyg skulle då självklart gälla i Sverige, EU och helst i hela världen.

Dessvärre är nu beslutet om flygets del i utsläppshandeln redan fattat, och det går i dagsläget inte att ändra på det. Så även om vår principiella uppfattning är att vi ska beskatta bränslet, så har vi försökt få det beslutade handelsystemet att bli så effektivt som möjligt. Vi har bl.a. hävdad att alla utsläppsrätter ska auktioneras ut och inte skänkas bort gratis till flygoperatörer som i dag inte ens betalar energi- och koldioxidskatt på flygbränslet. Tyvärr har vi även på denna punkt blivit besvikna, eftersom det endast är 15 % av utsläppsrätterna som kommer att utauktioneras, medan 85 % tilldelas gratis. Det betyder alltså att flyget i mycket hög grad fortfarande inte kommer att betala för sina utsläpp. Regeringen bör därför verka för att samtliga utsläppsrätter ska auktioneras ut. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5 Utrikes flygtrafik

5.1 Flyget som en del av klimatkonventionen

FN:s klimatpanel, IPCC, förutspår att flygets samlade globala utsläpp av växthusgaser år 2050 i värsta fall kan uppgå till 15 %. Det är en oroande utveckling. Den internationella flygtrafiken omfattas tyvärr inte av Kyotoprotokollet som reglerar utsläpp av växthusgaser. Ändå är det på en internationell nivå som en förändring måste ske, eftersom den internationella flygtrafiken är svår att miljöbeskatta om det inte sker i flera länder samtidigt. Vi anser att det är 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 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

5.2 Ändra internationella regler

I dag är flygfotogen (som används av stora flygplan) befriad från koldioxid- och energiskatt. Internationella konventioner sätter stopp för en miljöanpassad utveckling. I Chicagokonventionen från 1944 sägs att undertecknande stater inte får beskatta bränsle som redan finns ombord på ett annat lands flygplan som flyger till eller från en avtalsslutande stat eller genom dess luft- rum. Denna överenskommelse har sedan lett till att skattebefrielsen på bränsle har skrivits in i olika bilaterala avtal. Det betyder ofta att staterna förbinder sig att inte påföra skatt på in- eller utförsel av bränsle, men även att tankning av bränsle är befriad från skatter eller avgifter. Detta system är en förlegad ordning och bör omgående förändras. Sverige bör kraftfullt agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) ser till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjlig. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Inrikesflyg

6.1 Upprätta avtal om bränsleskatter med grannländerna

Det finns andra länder i Europa som redan har någon form av flygskatt, t.ex. Storbritannien, Island och Frankrike. Nederländerna och Norge har i stället valt att ta ut skatt på bränslet för inrikesflyget. Det är lätt att förstå dessa länders bevekelsegrunder för en flygskatt. Det är inte rimligt att olika trafikslag behandlas skattemässigt olika. Inrikesflyg som använder flygfotogen konkurrerar med andra inrikes transportslag som bil, järnväg och buss. Men om Sverige ensamt inför skatt på flygfotogen för inrikes flyg finns det en risk att flygbolag ägnar sig åt ekonomitankning i ett närliggande land. Speciellt gäller det i de södra delarna av landet. Här krävs överenskommelser och förändringar i ICAO, vilket vi även föreslår ovan. Men detta kan ta lång tid. Regelverket tillåter dock att länder upprättar bilaterala avtal, där gemensamma skattenivåer för flygbränsle fastslås. Sverige bör snarast uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.2 Klimatskatt på inrikesflyg

Som vi nämnt här ovan vill vi i första hand ha ett system med en bränsleskatt (klimatskatt) för flygfotogen, på samma sätt som det sker koldioxid- och energibeskattnings av vägtrafikens bensin eller diesel. Under 5.1 redogör vi dock för de problem som en inrikes bränsleskatt på flygfotogen kan leda till och varför det just för tillfället inte är lämpligt med en sådan.

Men det hindrar inte Sverige att finna andra konstruktioner för miljöbeskattning av flyget. Under förra mandatperioden beslutades det om en flygskatt per passagerarstol. Det systemet rev dock den borgerliga regeringen upp när de tillträdde hösten 2006. Det går även att tänka sig en lösning som bygger på en schabloniserad start-/landningsavgift. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. För oberoende omfattning av antal flygtransporter i Sverige är det viktigt att de flygplan som lyfter verkligen utnyttjas så effektivt som möjligt.

Men det viktigaste är inte den tekniska konstruktionen av en klimatskatt, utan att skatten/avgiften baseras på den miljöpåverkan trafikslaget ger upphov till. Regeringen bör därför snarast återkomma med ett förslag till riksdagen om en klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan.

6.3 Kompensera Rikstrafiken

I dag har Rikstrafiken i uppdrag att upphandla interregionala resor som inte kan bedrivas på kommersiell grund, men som ändå anses som viktiga och nödvändiga för samhället och även för den regionala utvecklingen. På följande tio flyglinjer har Rikstrafiken i dag avtal med operatörer. Totalt omfattar Rikstrafikens stöd till flyglinjerna 75 miljoner konorr.

Flyglinjer där Rikstrafiken har avtal med operatör och utbetalda belopp 2006.

Linjer	Utbetalt belopp 2006 (tkr)
Östersund–Umeå	9 474
Arvidsjaur–Arlanda	6 373
Lycksele–Arlanda	7 481
Storuman–Arlanda	8 094
Vilhelmina–Arlanda	7 174
Hemavan–Arlanda	3 127
Gällivare–Arlanda	11 929
Torsby/Hagfors–Arlanda	6 661
Sveg–Arlanda	7 635
Pajala–Luleå	7 728
Totalt	75 676

Källa: Rikstrafiken och Riksdagens utredningstjänst.

Vårt förslag till klimatskatt för inrikesflyget ökar kostnaderna för dessa flyglinjer. Men för att inte åstadkomma en negativ regional utveckling föreslår vi att Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter.

Fel! Okänt namn

7 Öka kraven på flyget att minska sin 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 lastkapaciteten, 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. Vi har dock sett tecken på att vissa flygbolag och flygplatser arbetar med en sådan inriktning, vilket är glädjande. Det finns hur som helst fortfarande mycket kvar att göra inom området. För att stimulera flygföretagen att minska miljöpåverkan krävs ytterligare kunskaper.

Luftfartsstyrelsen och Luftfartssveket bör få i uppdrag att belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan i enlighet med vad som nämnts här ovan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8 Utveckla nya hållbara flygbränslen

I dag finns inget fossilfritt ersättningsdrivmedel för flygfotogen. Inte heller verkar forskningen ha tagit några större steg framåt. Ett skäl är säkert den svaga ekonomiska styrningen mot en mer miljöanpassad flygtrafik. Eftersom de flesta flygplan har en drifttid på ca 30 år är omställningen mot mer miljöanpassade flygplan en långsam process. Det enda riktigt snabba sättet att minska flygets miljöpåverkan är därför att flyga mindre.

Men det föreligger ett behov av mer forskning om bättre drivmedel. I dag finns t.ex. Bio Jet A1, vilket är flygfotogen från biomassa. Det är ännu inte kommersiellt gångbart och måste även godkännas utifrån internationell bränslestANDARD. Staten bör undersöka hur nya miljövänligare flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna mindre miljöskadliga flygbränslen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 1 april 2009

Peter Pedersen (v)

Wivi-Anne Johansson (v)

Tina Ehn (mp)

Karin Svensson Smith (mp)

Kent Persson (v)

Helena Leander (mp)