

Yttrande angående Remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Sammanfattning

Energimyndigheten tillstyrker i huvudsak rapporten med följande kommentarer.

- Energimyndigheten anser att rapporten ska kompletteras med en analys innehållande en målstyrd utveckling för flygtrafiken som ett komplement till den prognosstyrda utvecklingen kopplat till de av Riksdagen antagna energi- och klimatpolitiska målen och de 17 miljö kvalitetsmålen.
- Energimyndigheten anser att förslaget om att ställa om Bromma flygplats till enbart fossilfri flygtrafik och sedan lägga ner flygplatsen fem år senare kan ifrågasättas, både utifrån signalvärde och utifrån nytta och resurseffektivitet på nedlagda investeringar.
- Energimyndigheten anser att det behövs en komplettering till rapporten där det görs en analys av vilka styrmedel, utöver reduktionsplikten, som krävs för att minska flygets negativa miljöpåverkan. Exempel på styrmedel kan vara ökning av nuvarande flygskatt, skatt på flygbränsle samt översyn av flygets momsättning och hur det kan påverka flygets utveckling.
- Energimyndigheten vill poängtera vikten av utredarens förslag för att öka möjligheterna att kunna ta sig till och från Arlanda flygplats med allmänna kommunikationer. Det kräver inte bara lägre kostnad för tågbiljetterna till och från Arlanda utan även förbättrade och fler spår samt fossilfria snabbussförbindelser med de områden som saknar järnvägsförbindelser.

Energimyndighetens ställningstagande

Beräkningar från Chalmers och Naturvårdsverket konstaterar att svenskarnas totala flygresande orsakar lika stor klimatpåverkan som hela den svenska bilismen. Samtidigt är flyget viktigt, framför allt utifrån Sveriges geografiska läge, där vi ligger i utkanten av Europa med stora avstånd inom landet och till andra länder. Flyget är inte bara passagerarflyg utan även flygfrakt, brandflyg, ambulansflyg och därför har många flygplatser även en viktig roll som beredskapsflygplatser. Flyget behövs alltså men måste ligga på en omfattning där

det går att försörja det med drivmedel som går att producera utan att riskera att Sveriges miljömål inte nås.

Arlanda flygplats är viktig, inte bara för Mälardalsregionen, utan för hela Sverige. Rapportens syfte är att strategiskt beskriva hur Arlanda flygplats kan utvecklas som en central nod för Sveriges flygtrafik i framtiden där flyget i Stockholmsområdet kan samlas på en plats. Energimyndigheten delar i huvudsak utredningens inriktning men har nedanstående synpunkter.

Målstyrd prognos

I samband med Coronapandemin minskade resandet med flyg avsevärt men även före pandemin syntes förändringar i människors resande med flyg. Framför allt märktes en minskning i resandet med inrikestrafiken bland annat på grund av en intensifierad samhällsdebatt om flygets klimatpåverkan. De prognoser som redovisas i rapporten visar på ett ökat resande med flyg, framför allt när det gäller utrikes flygtrafik. Energimyndigheten anser att de i rapporten prognosstyrda utvecklingskurvorna bör kompletteras med en analys som innehåller en tydligare målstyrd utveckling för flygtrafiken kopplat till de av Riksdagen antagna energi- och klimatpolitiska målen och de 17 miljö kvalitetsmålen.

Bromma som fossilfri flygplats

Rapporten behandlar även frågan om framtiden för Bromma flygplats. Utredaren anser att Bromma flygplats bör ställas om så att flygplatsen från och med 1 januari 2030 enbart ska användas för fossilfritt flyg. Samtidigt föreslår utredaren att Bromma flygplats bör stängas senast 1 januari 2035. Energimyndigheten ifrågasätter rimligheten i att göra stora investeringar på Bromma flygplats för att göra den fossilfri för att enbart några år därefter lägga ner denna. Det behövs ändå relativt stora investeringar i mer än bara flygplanen för att möta den tekniska utveckling som krävs för en fossilfri flygplats. Det internationella signalvärdet av att lägga ner världens första fossilfria flygplats kan dessutom upplevas som negativt för bilden av Sverige som en föregångare inom klimatområdet.

Styrmedel som kompletterar reduktionsplikten

Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen blir skyldiga att blanda in biodrivmedel i bränslet där nivåer för hur mycket utsläppen ska minska föreslås för 2021 – 2030. Kravet på inblandning har börjat på 0,8 procent 2021 för att successivt öka till 27 procent 2030. Rapporten anger att det behövs styrmedel för ökad andel förnybart men reduktionsplikten gäller ju redan idag. Det pågår nu en kontrollstation för reduktionsplikten där delarna som rör flyg kommer att utvärderas under hösten 2022.

En fråga som inte berörs i rapporten är om flyget fullt ut ska bära sina samhällsekonomiska kostnader. Detta sker inte fullt ut idag, särskilt inte för internationella flygningar, då flyget är befriat från både energi- och koldioxidskatt. Utrikesflyget slipper helt att betala moms, och inrikesflyget har

en nedsatt moms i Sverige – det betalar 6 procent i stället för 25 procent. Energimyndigheten anser därför att det behövs en komplettering till rapporten där det görs en analys av vilka ytterligare styrmedel utöver reduktionsplikten som behövs för att minska flygets negativa miljöpåverkan. Det kan exempelvis röra sig om en ökning av nuvarande skatt, en ökad skatt på flygbränsle eller en översyn av momssättningen.

Förbindelser till och från Arlanda flygplats

Utredaren lyfter vikten av att underlätta möjligheterna att kunna ta sig till och från Arlanda med allmänna kommunikationer. Utredaren föreslår en Arlandaförhandling som bland annat ska ta fram konkreta åtgärder för ökad kollektivtrafik till och från Arlanda med målet om en kollektivtrafikandel på minst 60 procent senast 2030, något som Energimyndigheten tror kan vara en bra väg framåt. Energimyndigheten vill även lyfta flera andra av de åtgärder som utredaren föreslår bland annat att stationsavgiften på Arlanda tas bort, sänkta biljettpriset på Arlanda Express och förbättrad spårkapacitet. Utöver utvecklad spårtrafik så är det även väsentligt att förbättra möjligheterna för ett kollektivt resande till och från Arlanda med fossilfri snabbstrafik för de områden som saknar järnvägsförbindelser.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andréén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit chefsjuristen Rikard Janson, avdelningschefen Lena Callermo samt handläggaren Olov Åslund och handläggaren Peter Dädeby, föredragande.

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift