



Luftfart

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet förslag i 26 motioner från allmänna motionstiden hösten 2004. Motionerna rör olika slags luftfartsfrågor, bl.a. avreglering och konkurrens inom flyget, statens ansvar för flygplatssystemet och flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet.

Flertalet motioner avstyrks, några med hänvisning till att frågorna förväntas bli behandlade i aviserade propositioner. Det gäller bl.a. frågan om fördelning av ankomst- och avgångstider (slottider), där utskottet förutsätter att den till sommaren 2005 aviserade transportpolitiska propositionen kommer att innehålla en redovisning och analys av möjligheterna att i Sverige införa en trängselprissättning på slottider. I fråga om fjällflyg anser utskottet att miljö- och turismintressena inte behöver stå i motsatsställning till varandra. Det är, menar utskottet, viktigt att en eventuell åtgärd för att begränsa fjällflyget inte sträcker sig längre än som är nödvändigt för att nå syftet med åtgärden. Motionsförslag härom avstyrks med hänvisning till att frågan kommer att behandlas i den aviserade miljömålspropositionen.

Slutligen föreslår utskottet ett tillkännagivande om att regeringen skall lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet; ett motionsförslag med detta syfte tillstyrks därmed delvis.

Till betänkandet har fogats 7 reservationer och 2 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Privatisering av Luftfartsverket.....	7
Avreglering och konkurrens inom flygsektorn.....	8
Privatisering av flygplatser.....	12
Statens ansvar för flygplatssystemet.....	14
Slottidssystemet.....	19
Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet.....	24
Flygverksamhet i fjällområdena.....	28
Nytt namn på Stockholm-Arlanda.....	30
Segelflyg.....	31
Fritidsflyg på Malmens flygfält.....	31
Stickprovskontroll av kabinpersonal.....	32
Reservationer.....	35
1. Privatisering av Luftfartsverket, punkt 1 (m, fp).....	35
2. Avreglering och konkurrens inom flygsektorn, punkt 2 (m, fp).....	36
3. Privatisering av flygplatser, punkt 3 (m).....	36
4. Statens ansvar för flygplatssystemet, punkt 4 (m, fp, kd, c).....	37
5. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet, punkt 6 (m, fp, kd).....	38
6. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet, punkt 6 (v, mp).....	39
7. Flygverksamhet i fjällområdena, punkt 7 (m, fp, kd, c).....	40
Särskilda yttranden.....	42
1. Privatisering av flygplatser, punkt 3 (c).....	42
2. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet, punkt 6 (s).....	42
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	43
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....	43

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Privatisering av Luftfartsverket

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 22 och

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 33.

Reservation 1 (m, fp)

2. Avreglering och konkurrens inom flygsektorn

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 19 och

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 30.

Reservation 2 (m, fp)

3. Privatisering av flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T215 av Rolf Gunnarsson (m),

2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 6 och

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 20.

Reservation 3 (m)

4. Statens ansvar för flygplatssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T259 av Margareta Sandgren m.fl. (s),

2004/05:T374 av Christer Adelsbo m.fl. (s),

2004/05:T457 av Tobias Krantz (fp),

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 32,

2004/05:T474 av Christer Nylander m.fl. (fp) yrkande 7,

2004/05:T509 av Berit Högman och Marina Pettersson (båda s),

2004/05:N396 av Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (båda m) yrkande 4 och

2004/05:N412 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd) yrkande 12.

Reservation 4 (m, fp, kd, c)

5. Slottidssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T218 av Rolf Gunnarsson (m) och

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 31.

6. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T205 av Tobias Billström (m),

2004/05:T226 av Torsten Lindström (kd),

2004/05:T306 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix–Lundin (båda m),

2004/05:T380 av Anna Lilliehöök (m),

2004/05:T416 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 14,

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 21,

2004/05:N349 av Marietta de Pourbaix–Lundin m.fl. (m) yrkande 5 och

2004/05:N409 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 22.

Reservation 5 (m, fp, kd)

Reservation 6 (v, mp)

7. Flygverksamhet i fjällområdena

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:MJ442 av Birgitta Sellén och Håkan Larsson (båda c) yrkande 2 och

2004/05:N397 av Anne–Marie Pålsson m.fl. (m) yrkande 3.

Reservation 7 (m, fp, kd, c)

8. Nytt namn på Stockholm-Arlanda

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T256 av Carl–Axel Roslund (m) och

2004/05:N409 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 9.

9. Segelflyg

Riksdagen avslår motion

2004/05:T451 av Tina Acketoft (fp) yrkandena 1–4.

10. Fritidsflyg på Malmens flygfält

Riksdagen avslår motion

2004/05:T453 av Tina Acketoft (fp) yrkandena 1–3.

11. Stickprovskontroll av kabinpersonal

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att regeringen skall lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Därmed bifaller riksdagen delvis motion

2004/05:T201 av Jan–Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m).

Stockholm den 19 april 2005

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Kristina Örnjäder (s), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s) och Tuve Skånberg (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlar utskottet förslag i 26 motioner med inalles 38 yrkanden rörande luftfart från allmänna motionstiden hösten 2004.

Ett yttrande har inkommit från Nobelstiftelsen.

Utskottets överväganden

Privatisering av Luftfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om en privatisering av Luftfartsverket.

Jämför reservation 1 (m, fp).

Motionerna

Frågan om Luftfartsverkets roll tas upp i *motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)*. De konstaterar att en uppdelning nu har gjorts i Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Motionärerna vill emellertid att man går vidare med en bolagisering av produktionsuppgiften och privatiserar den verksamhet Luftfartsverket bedriver och som inte utgörs av myndighetsutövning. Även flygtrafiktjänsten bör privatiseras, anser de. Detta skulle förbättra förutsättningarna för svenskt flygs internationella utveckling. Som motiv erinras i motionen om att privat ägande av flygplatser har blivit allt vanligare. Flera faktorer har varit drivande. För det första har regeringar i olika länder kommit under allt starkare press att reducera sina utgifter – inte bara vad avser investeringar utan också vad som kan anses vara subventioner till offentlig service. Alltfler anser också att de offentliga organen inte är särskilt effektiva (yrkande 22).

I *motion 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp)* sägs att det är positivt att en uppdelning av Luftfartsverket nu har genomförts och att myndighetsrollen har överförs till den nya Luftfartsstyrelsen. Härigenom möjliggörs försäljning av den verksamhet som kvarstår inom Luftfartsverket (yrkande 33).

Vissa kompletterande uppgifter

Tidigare behandling i riksdagen

Med anledning av förslag i motioner beslutade riksdagen våren 1991 om ett tillkännagivande till regeringen om att Luftfartsinspektionen borde skiljas från Luftfartsverket och inrättas som en särskild myndighet (bet. 1990/91:TU20, rskr. 1990/91:177). Härefter har frågan aktualiserats motionsvägen vid ett flertal tillfällen. Hösten 2003 föreslog regeringen i budgetpropositionen för år 2004 att riksdagen skulle godkänna en uppdelning av Luftfartsverket och bemyndiga regeringen att genomföra ombildningen i enlighet med vad regeringen hade förordat i propositionen. Riksdagen fattade beslut i enlighet härmed (prop. 2003/04:1 utg.omr. 22, bet. 2003/04:

TU1, rskr. 2003/04:75). Riksdagens beslut har nu genomförts i och med att Luftfartsstyrelsen inrättades den 1 januari 2005. Syftet är att rollkonflikter skall undvikas mellan myndighetsutövning och produktion. Till Luftfartsstyrelsen överfördes från Luftfartsverket de båda avdelningarna Luftfartsinspektionen samt Luftfart och samhälle. Det kvarvarande Luftfartsverket är ett affärsverk med produktionsverksamhet i form av drift av de statliga flygplatserna, flygtrafiktjänsten och annan verksamhet med koppling till intäkter eller där det finns konkurrens med andra aktörer på marknaden. Såväl Luftfartsverket som Luftfartsstyrelsen finansieras genom avgifter.

Förslag om bolagisering av Luftfartsverkets affärsdrivande del har aktualiserats i motioner vid en rad tillfällen. Senaste gången frågan togs upp var hösten 2003. Förslaget avstyrktes av utskottet och avslogs av riksdagen med hänvisning till att det inte var motiverat (bet. 2003/04:TU1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att riksdagens beslut förra hösten om en uppdelning av Luftfartsverket nu har genomförts i och med inrättandet av Luftfartsstyrelsen. Beträffande frågan om bolagisering – och eventuell försäljning – av den kvarvarande delen av det ursprungliga Luftfartsverket, står utskottet kvar vid sitt tidigare ställningstagande om att detta inte är motiverat. Motionerna avstyrks alltså i dessa avseenden.

Avreglering och konkurrens inom flygsektorn

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till bl.a. gällande marknadsförutsättningar och de åtgärder som vidtas internationellt för att skapa förutsättningar för ökad konkurrens och rättvisa villkor mellan flygbolag och mellan flygplatser avstyrks motioner om avreglering inom flygsektorn
Jämför reservation 2 (m, fp).

Motionerna

I motion 2004/05:T464 av *Elizabeth Nyström m.fl. (m)* begärs att liberaliseringen av luftfarten påskyndas. Kravet gäller främst marknaden EU-USA. Avregleringen inom detta transportslag har lett till att flygbolagen utvecklat olika samarbetsformer för att bättre kunna hävda sig på den globala marknaden, bl.a. genom minskade driftskostnader. Å andra sidan är alliansbildningen inte entydigt positiv eftersom konkurrensen riskerar att sättas ur spel. Även i EU bör liberaliseringen fortsätta genom att man gör det möjligt att överta aktiemajoriteter i andra länders flygbolag; syftet är att upphäva kopplingen mellan de nationella flygbolagen och den egna staten. Härigenom skulle behovet av allianser minska, resonerar man (yrkande 19).

Luftfarten såväl i Sverige som i vår omvärld drabbades av ett kraftigt avbräck i samband med terroristattacker den 11 september 2001 konstaterar man i motion 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp). Staten fick gå in med stöd till flygbranschen i stället för att – som Folkpartiet förordade – ta ut ett något högre biljettpris hos samtliga flygbolag. Dessvärre har konkurrensen inte förbättrats i takt med avregleringen, anför det. SAS, med staten som delägare, har fortfarande en alltför dominerande ställning på många sträckor i in- och utrikestrafik. Det har lett till orimligt höga biljettpriser på de sträckor, där konkurrens saknas jämfört med dem som är konkurrensutsatta. Tendenser till kartellbildning inom flygsektorn har också förekommit. Det är därför angeläget att arbetet på en ökad konkurrens inom luftfarten drivs vidare, framhåller motionärerna (yrkande 30).

Vissa kompletterande uppgifter

Gällande regler

Avregleringen av flyget inom EU har genomförts genom olika s.k. paket. Det första innebar att det blev tillåtet för andra EU-baserade flygbolag än medlemsländernas att bedriva trafik mellan medlemsländerna inom EU. Flygbolagen fick också större möjligheter att erbjuda rabatterade biljetter. Det andra paketet innehöll ytterligare åtgärder i en liberaliserande riktning. Genom det tredje paketet öppnades all trafik mellan flygplatserna i EU för internationell trafik, och varje bolag tilläts att självt bestämma sin prispolitik. Liberaliseringen utökades därutöver genom att tillträdet inkluderar transporter även inom ett annat medlemsland än det i vilket flygbolaget är etablerat, s.k. cabotage. Numera omfattas hela EES-området av dessa regler.

Vissa inrikeslinjer är av regionalpolitiska skäl belagda med s.k. allmän trafikplikt. Det innebär att ett medlemsland får ge ett flygbolag i uppdrag att utan konkurrens och mot ersättning genomföra flygningar på sträckan. Flyglinjen bör anses vara väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i regionen. Det rör sig ofta om flyglinjer till glesbefolkade och avlägsna belägna områden, dit flygbolag som enbart tar hänsyn till kommersiella intressen inte flyger. Flyglinjer med allmän trafikplikt är undantagna från regeln om cabotage. Det är medlemsländerna själva som beslutar om vilka linjer som beläggs med allmän trafikplikt. Ett beslut om trafikplikt skall meddelas till kommissionen och omprövas av medlemslandet minst vart tredje år.

Inom det svenska inrikesflyget genomfördes avregleringen den 1 juli 1992. Det finns numera konkurrens på flera linjer. I Sverige är vissa linjer mellan bl.a. Stockholm och Norrlands inland belagda med trafikplikt.

Marknadsutveckling inom flyget

Antalet passagerare inom luftfarten sjönk drastiskt under perioden 2000–2003 med kraftigt minskade intäkter som följd. Under år 2004 återhämtade sig den internationella flygtrafiken och en passagerarökning skedde även på de svenska flygplatserna vad gäller såväl inrikes som utrikes trafik.

I Sverige har lågpristrafiken en mindre marknadsandel än i vissa andra EU-länder. Lågkostnadsflyget i Sverige har dock uppvisat en mycket stark tillväxt under de senaste åren. Nyetableringarna inom svensk inrikestrafik har, tillsammans med det öka konkurrenstrycket, inneburit fler möjligheter för passagerarna att kunna resa till låga biljettpriser.

Regelutredningen

I sitt betänkande Liberalisering, regler och marknader (SOU 2005:4) har Regelutredningen utvärderat regelreformer av vissa marknader, däribland inrikesflyget.

Där sägs bl.a. att Europeiska kommissionen år 1998 gjorde bedömningen att den europeiska avregleringen av flygmarknaden varit till gagn för konsumenterna. Kommissionen hade dock pekat på vissa kvarstående konkurrensproblem som medfört att priserna inte fallit i den utsträckning som förväntats. Det största hindret angavs vara kapacitetsbristen på flygplatserna som gör att det är svårt för nya företag att etablera sig. Andra problem som lyftes fram var flygbolagens bonusprogram, kvarstående skillnader i medlemsländernas regelverk och höga kostnader för markservice.

I betänkandet redovisar utredningen en analys av liberaliseringen. Sammanfattningsvis konstateras att den internationella flygmarknaden befinner sig i en snabb omvandling och att detta får effekter på den svenska inrikesmarknaden. Denna utveckling innebär i sin tur att det är svårt att dra slutsatser om vilken effekt liberaliseringen har haft, även om den troligtvis spelat en avgörande roll för många av de processer som nu äger rum. Det är vidare svårt att ange prisutvecklingen på marknaden efter liberaliseringen, fortsätter utredningen. Det är inte givet att konkurrens innebär lägre pris, eftersom bolagen kan välja att konkurrera med kvalitet snarare än pris. Få företag har kunna överleva, och deras prisnivå kan därmed ses som endast kortsiktigt hållbar. Utredningen refererar också Statskontorets bedömning år 2004 om att beslutsfattarnas mål om att priserna skulle sänkas genom liberaliseringen inte har uppfyllts, eftersom priserna för flygverksamhet har stigit kraftigt enligt de mätningar som Statistiska centralbyrån (SCB) utfört.

Regelutredningen anser att ingen av de liberaliserade marknaderna har nått sin slutgiltiga form men att de genomförda reformerna har bidragit till en ökad samhällsekonomisk effektivitet på flertalet av dem. Det finns dock ett behov av ytterligare reformer för att förbättra marknadernas funktions sätt. Utredningen vill särskilt peka på tre faktorer, nämligen behovet av ett ökat konsumentstöd, en förstärkt ägarfunktion i Regeringskansliet och förbättrad tillsyn över marknaderna. När det gäller den förstärkta ägarfunktionen i Regeringskansliet förordar Regelutredningen följande.

- Målen för de statliga bolagen bör göras mer synliga, tydliga och mätbara. Det bör ske en tydlig uppdelning och precisering av mål för monopolverksamhet och verksamhet som bedrivs under konkurrens.
- En generell policy för konkurrensneutralitet bör införas i regeringens övergripande ägarpolicy för statliga företag och affärsdrivande verk.

Luftfartsverkets uppfattning om avregleringens effekter

I sin årsredovisning för år 2004 redovisar Luftfartsverket (LFV) sin uppfattning om avregleringens effekter. Det konstateras inledningsvis att den reglerade flygmarknadens struktur har bestått under många år efter det att avregleringen genomfördes. Nu är marknaden emellertid betydligt mer dynamisk. På många linjer både etableras och försvinner flygbolag, ofta med kort varsel. LFV säger sig ha för avsikt att öka flexibiliteten så att kapacitet, organisation och kostnader snabbare kan anpassas till svängningar i flygmarknadens efterfrågan. Dessutom strävar LFV att minska kostnaderna generellt; den lediga kapacitet som finns på LFV:s flygplatser innebär t.ex. möjligheter att begränsa investeringsutgifterna. Vidare kommer LFV att arbeta aktivt för att öka de kommersiella intäkterna, t.ex. genom samverkan med externa aktörer och exploatering av mer terminalyta.

Utskottets ställningstagande

Hösten 2003 avslög riksdagen motionsyrkanden om avreglering och konkurrens inom luftfarten med hänvisning till att frågan var föremål för utredningar och överväganden inom flera instanser, såsom Luftfartsverket, Konkurrensverket och European Competition Authorities (ECA) (bet. 2003/04:TU1).

Som redovisats tidigare har Regelutredningen angett att de genomförda reformerna med bl.a. avreglering av flygmarknaden, har bidragit till en ökad samhällsekonomisk effektivitet. Det finns dock, enligt utredningen, ett behov av ytterligare reformer för att förbättra marknadernas funktionssätt. Utredningen vill särskilt peka på behovet av ett ökat konsumentstöd, en förstärkt ägarfunktion i Regeringskansliet och förbättrad tillsyn över marknaderna.

I detta sammanhang vill utskottet peka på den utveckling som nyligen ägt rum i inrikesflyget med fler konkurrerande flygbolag, vilket har lett till prissänkningar i vissa fall.

Utskottet utgår från att staten även i fortsättningen kommer att ansvara för en väl fungerande luftfartsmarknad i Sverige. Ett sådant ansvar bör främst inriktas på att skapa förutsättningar för marknadens aktörer att utveckla effektiva transportlösningar. Detta kräver i sin tur att staten tillser att konkurrensen på luftfartsmarknaden upprätthålls och utvecklas men också att det finns tillräcklig och väl fungerande infrastrukturkapacitet. Luftfartsstyrelsen kan eventuellt komma att utreda vilken marknadsinformation som är nödvändig och hur en sådan information kan säkerställas för att man på ett effektivt sätt skall kunna följa luftfartsmarknadens utveckling.

Utskottet vill vidare erinra om de åtgärder som vidtas internationellt för att skapa förutsättningar för ökad konkurrens och rättvisa villkor mellan flygföretag liksom mellan flygplatser. Inom EU har exempelvis ett ökat engagemang skett under senare år i tredjelandsrelationerna för att utveckla en väl fungerande internationell flygmarknad.

Mot bakgrund av vad som anförts om genomfört och pågående arbete för en utveckling av flygmarknaden avstyrks här behandlade motioner.

Privatisering av flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system avstyrker utskottet krav i motioner om en privatisering av flygplatser.

Jämför reservation 3 (m) och särskilt yttrande 1 (c).

Motionerna

I *motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)* förordas att Arlanda, Landvetter och Sturup överläts till andra ägare än staten. På så sätt kan statens ägarroll reduceras och eventuellt helt fasas ut på sikt. Det finns inte något självändamål för staten att äga flygplatser, anser motionärerna (yrkande 20).

Även i *motion 2004/05:T215 av Rolf Gunnarsson (m)* anføres att Moderata samlingspartiet länge har föreslagit en privatisering av statliga flygplatser, främst de stora flygplatserna. De regionala flygplatserna drivs oftast av kommuner och landsting. Dala Airport i Borlänge är ett sådant exempel, säger han. Denna flygplats kostar skattebetalarna i Dalarna mycket pengar, samtidigt som skatteintäkterna konkurrerar om områdena vård, skola och omsorg. Det vore därför bra att söka efter andra ägare, privata intressenter som dessutom kan förutsättas driva flygplatserna bättre.

En privatisering av Sturups flygplats bör utredas, begär man i *motion 2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m)*. Motionärerna hänvisar till att tågtrafiken över Öresundsbron har blivit en framgång och att den bidrar till integrationen i regionen. Härigenom har även flygtrafiken möjlighet att expandera betydligt. För att samarbete mellan Kastrups och Sturups flygplatser skall bli effektivt måste förbindelserna mellan flygplatserna vara goda, och frågan om en sammanlänkande järnväg bör utredas. Även regionens övriga flygplatser har goda möjligheter att utvecklas, anføres det (yrkande 6).

Vissa kompletterande uppgifter

Flygplatsstrukturen

I Sverige finns ca 40 flygplatser med regelbunden civil flygtrafik. Några är militära flygflottiljer. De icke-statliga ägs av kommuner eller är privatägda.

Under år 2004 drev LfV 19 flygplatser. I Division Stockholm ingår flygplatserna Stockholm-Arlanda och Stockholm-Bromma och i Division Flygplatsgruppen ingick resterande 17. Under de tre första åren under 2000-talet noterades en trafikminskning på flygplatserna. År 2004 kännetecknas av en ökning med totalt sett drygt 5 % när det gäller antalet passagerare och 3 % när det gäller antalet landningar. Fördelad på de olika flygplatserna är bilden splittrad. Stockholm-Arlanda hade en passagerartillväxt på nästan 8 %; även Göteborg-Landvetter visar god tillväxt. Även relativt stora flygplatser med stort avstånd till Stockholm, men också sådana där snabba marktransporter saknas, har haft en gynnsam utveckling; exempel på dessa är Luleå och Ängelholm. Svag trafikutveckling även under år 2004 har i synnerhet Jönköpings, Norrköpings, Karlstads och Kiruna flygplatser haft. Den förändrade flygmarknaden har således slagit hårt mot många mindre flygplatser. Mot bakgrund av detta har LfV genomfört en översyn av flygplatssystemets struktur och en analys av statens ansvar för flygplatserna.

Utredning om en järnvägsanslutning Malmö-Sturup

En järnvägsutredning har genomförts med syfte att klarlägga förutsättningarna för att få en järnvägsanslutning till Malmö-Sturup flygplats (Sturuppendeln). Projektet har delfinansierats av EU tillsammans med Malmö, Svedala, Skurups och Ystads kommuner samt Region Skåne, Köpenhamn flygplats och Luftfartsverket. Järnvägsutredningen Sturuppendeln har under hösten 2002 överlämnats till Banverket för fortsatt beredning.

Objektet har inte prioriterats i den fastställda flerårsplanen för infrastruktursatsningar i järnvägar. För att få ett rimligt resandeunderlag på tågen måste trafiken, på motsvarande sätt som för den planerade tågtrafiken till Landvetter, integreras med den övriga tågtrafiken. Detta kan endast ske med ett genomgående spår.

Länsstyrelsen i Skåne län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen av en ny järnvägsförbindelse till Malmö-Sturup med tunnel under flygplatsen. Kostnaderna för färdigställande av järnvägsförbindelsen har beräknats till 2 miljarder kronor.

Utskottets ställningstagande

Motionsförslag om en privatisering av statliga flygplatser har behandlats av riksdagen vid ett flertal tillfällen. Senaste gången var hösten 2003 (bet. 2003/04:TU1. Utskottet hänvisade då till sina tidigare uttalanden som gick ut på att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system, där en flygplats förutsätter en annan. Ett sådant system medger en resultatutjämnning mellan de få flygplatser som ger överskott och de många som, betraktade var och en för sig, går med förlust. En förändring som skulle innebära att de lönsamma delarna av systemet bröts ut ur detta och privatiserades kan därför inte förordas. Utskottet står fast vid denna uppfatt-

ning. Samtidigt vill utskottet peka på att överväganden med anknytning till hithörande frågor görs inom Luftfartsverket. Mot denna bakgrund avstyrks motionsförslagen i här berört avseende.

Även frågan om ett utökat samarbete mellan flygplatserna i Skåne-regionen och flygplatsen Kastrup har varit uppe tidigare till behandling i utskottet. Alltjämt ser utskottet positivt på ett sådant samarbete. Utskottet förutsätter att ett närmare samarbete mellan de båda flygplatserna kan utvecklas framöver oberoende av ägandeformer. Enligt utskottets mening finns det därför ingen anledning att ta några initiativ i frågan; riksdagen bör därmed avslå motionsyrkandet även i denna del.

Statens ansvar för flygplatssystemet

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till att frågorna om flygets roll i det svenska transportsystemet avses bli behandlade inom ramen för den aviserade transportpolitiska propositionen avstyrks berörda motionsförslag.

Jämför reservation 4 (m, fp, kd, c).

Vissa bakgrundsuppgifter

Statligt stöd till icke-statliga flygplatser

Statligt driftsbidrag

Det transportpolitiska beslutet år 1998 innebar att staten – inom ramen för en oförändrad rolltilldelning – skulle ta ett större ekonomiskt ansvar än dittills för driften av luftfartens infrastruktur.

Det konkreta resultatet av beslutet var införandet år 1999 av ett driftsbidrag till de kommunala och privata flygplatserna. Bidraget är inriktat på en positiv regional utveckling i form av geografiskt riktad insats. Detta innebär i princip att mer perifera flygplatser tilldelas en proportionellt större andel av bidragen. Systemet avses vara transparent och ge incitament till effektivisering av flygplatsdriften. Den är baserad på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer som tilldelas schablonvärden för att avspegla flygplatsernas kostnader och intäkter. Att man använder schablonvärden i stället för faktiska kostnads- och intäktsvärden är för att undvika att systemet blir kostnadsdrivande (högre faktiska kostnader skulle innebära ökat bidrag). En utvärdering av systemet genomfördes år 2003 av Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet.

Regeringen beslutade den 11 mars 2004 att fördela 103,5 miljoner kronor i driftsbidrag varav 22,4 miljoner kronor (21,6 %) finansieras genom Luftfartsverkets egna medel. En miljon kronor av dessa skall avsättas till projekt för utveckling och effektivisering vid kommunala flygplatser samt 150 000 kr för ekonomisk uppföljning av driften vid flygplatserna.

Allmän trafikplikt

Som har redovisats tidigare finns möjligheter att besluta om att vissa linjer skall omfattas av allmän trafikplikt.

Regeringen beslutade den 20 december 2001 att införa allmän trafikplikt på tio inrikes flyglinjer i Norrland och norra Värmland. Rikstrafiken har genomfört upphandlingar av trafik på de aktuella linjerna. De avtal om trafik som slutits mellan Rikstrafiken och flygbolagen löper ut den 29 oktober 2005.

Regeringen beslutade den 21 oktober 2004 att innehållet i den allmänna trafikplikten skall förändras. I huvudsak innebär förändringarna att minsta antal producerade sittplatser per år minskas i förhållande till innevarande år, att vissa krav på flygplanstyp tas bort, att vissa allmänt hållna krav på tillgänglighet och miljöriktighet samt information, bokning och försäljning som inte särskilt behöver påpekas i detta sammanhang tas bort. Förändringarna gäller på de flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt.

Regeringen beslutade vidare den 11 november 2004 att uppdra åt Rikstrafiken att genomföra en fortsatt upphandling av flygtrafik i Norrlands inland och norra Värmland samt linjen mellan Pajala och Luleå. Trafikupphandlingen omfattar en treårsperiod. Upphandlingen av flygtrafik på de aktuella linjerna säkerställer en god tillgänglighet mellan Stockholm och landets mest glesa delar. Avtalet för den återstående flyglinjen, Östersund–Umeå, löper ut 2006. Upphandlingen av trafik på denna linje påbörjas under 2005.

I regleringsbrevet för Rikstrafiken för år 2005 föreskriver regeringen att myndighetens upphandling av flygtrafik skall fortsätta avseende perioden 2005–2008 och följande orter:

- Luleå–Pajala,
- Sveg–Arlanda,
- Torsby–Arlanda,
- Hagfors–Arlanda,
- Vilhelmina–Arlanda,
- Lycksele–Arlanda,
- Arvidsjaur–Arlanda,
- Storuman–Arlanda,
- Gällivare–Arlanda,
- Hemavan–Arlanda och
- Östersund–Umeå.

Kostnaderna för den upphandlade flygtrafiken uppgick till 144 miljoner kr under 2004. Det innebär att statens kostnader för trafikupphandlingen ökade med 34 miljoner kr sedan 2003.

Utvärdering av driftsbidraget

Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet har genomfört en utvärdering av driftsbidraget vilken redovisades för regeringen den 4 april 2003. De viktigaste slutsatserna och förslagen som presenteras i utvärderingen är följande:

- Driftbidraget är nödvändigt för att säkerställa en god tillgänglighet och goda utvecklingsmöjligheter för regioner i hela landet, och bidraget måste ges en långsiktig inriktning.
- De viktigaste principerna i fördelningssystemet har fungerat väl och i enlighet med riksdagens intentioner och bör således fortsatt gälla.
- Flygplatsernas ekonomiska utveckling har varit negativ under femårsperioden, och bidraget bör därför höjas till 162 miljoner kr per år för att motsvara ca 75 % av flygplatsernas totala underskott.
- Driftsbidraget bör i sin helhet finansieras över statsbudgeten och inte som i dag där en mindre del finansieras av Luftfartsverket.
- Luftfartsverkets och Svenska Kommunförbundets gemensamma utvärderingsrapport behandlades i budgetpropositionen för år 2004. Där sades bl.a. att nuvarande driftsbidragssystem och dess finansiella ramar bör ligga fast tills dess att en generell översyn har slutförts av hur transportpolitiskt motiverade insatser till transportsystemet som helhet har genomförts.

Utredning om statens ansvar för de icke-statliga flygplatserna

En promemoria, daterad 2004-07-14, om statens ansvar för de icke-statliga flygplatserna – driftsbidraget har utarbetats inom Näringsdepartementet. I denna diskuteras förutsättningarna för en anpassning av det statliga delansvaret med utgångspunkt i det transportpolitiska målet men också i kravet på en effektiv användning av begränsade resurser. Fem förutsättningar för en sådan anpassning av bidraget diskuteras:

- Förekomsten av alternativa transportmöjligheter.
- Förekomsten av regionala flygplatskluster.
- En ytterligare prioritering av flygplatser med låga trafikvolym (ett tak för antalet årspassagerare).
- Flygplatsernas internationella dimension.
- Förutsättningarna för en samordning mellan de två stödformerna flygtrafikupphandling och driftsbidrag.

Härutöver tas frågan om finansieringen av driftsbidraget upp. Hittills har Luftfartsverket svarat för en mindre men växande del av denna. Det anges att uppdelningen av Luftfartsverket i en myndighetsdel (Luftfartsstyrelsen) och ett affärsverk (Luftfartsverket) kan få konsekvenser för finansieringsformerna.

Luftfartsverkets översynsarbete

För att anpassa produktionsformer och kostnadsstruktur till de lägre intäkterna påbörjade Luftfartsverket ett omfattande åtgärdsprogram. I detta åtgärdspaket ingick bl.a. en översyn av den statliga flygplatsstrukturen.

Luftfartsverkets översynsarbete resulterade i ett beslut om fördjupade studier av flygplatserna i Jönköping, Karlstad och Norrköping. Dessa tre flygplatser uppvisade både kraftiga företagsekonomiska underskott och högre samhällsekonomiska kostnader för en flygresor jämfört med en resa med annat färdmedel.

Luftfartsverket överlämnade den 3 december 2004 en hemställan till regeringen om ett förändrat huvudmannaskap för Norrköpings och Jönköpings flygplatser. LfV har konstaterat att det finns ett starkt regionalt intresse att behålla dessa flygplatser. Beträffande Karlstads flygplats föreslår verket att man avvaktar med motsvarande överföring av huvudmannaskapet på grund av att regionen har framfört starka skäl för en förlängd utredningstid. Viktiga skäl har bl.a. varit byte av flygoperatör och dennes bedömning av marknadsunderlaget och utlokalisering av statlig verksamhet med hänvisning till försvarsbeslutet i december 2004.

Motionerna

I *motion 2004/05:N396 av Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (båda m)* går man emot nedläggningen av flygplatser mot bakgrund av deras betydelse för turistnäringen. Dagens lågprisflyg gör det möjligt med en ökad tillströmning av utländska gäster, inte bara till storstäderna. Turism i form av skidåkning och naturupplevelser utövar en lockelse på de mera tätbefolkade delarna av övriga Europa. Det är därför förödande för en långsiktig satsning på svensk turistnäring med den nedläggning av flygplatser och indragning av linjer som nu pågår.

De regionala flygplatsernas betydelse bör man slå vakt om, är budskapet i *motion 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp)*. På många håll har dessa flygplatser spelat en stor roll för kontakten med övriga Sverige, och deras betydelse kommer att bestå. De måste därför ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva anser motionärerna som förespråkar en viss ökning av driftsbidraget till dessa i avvaktan på ett nytt system för stödet (yrkande 32).

Rikstrafikens beräkningar av stöd till olika flygplatser missgynnar turismen som näringssektor genom att turister inte räknas med i resandeunderlaget, hävdar man i *motion 2004/05:N412 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd)*. Detta slår hårt mot små flygplatser där turisterna utgör en stor andel av passagerarna, säger motionärerna och kräver att bl.a. beräkningarna av stödet utreds och ett rättvist system utformas så att utvecklingen inte begränsas inom turistnäringen.

I *motion 2004/05:T457 av Tobias Krantz (fp)* begärs att riksdagen skall slå fast att hela Sverige skall ha en väl fungerande flygtrafik i enlighet med det transportpolitiska målet. I detta ingår även framtiden för Jönköpings flygplats. Bakgrunden anges vara att Luftfartsverket år 2003 övervägde att sluta driva några av verkets 19 flygplatser, däribland den i Jönköping. Motionärerna anser att man inte bör genomföra åtgärder som på litet längre sikt kan visa sig felaktiga.

En förändring av bidragssystemet för privata flygplatser bör gå ut på en långsam utfasning av stödet i takt med ökat passagerarantal, sägs det i *motion 2004/05:T474 av Christer Nylander m.fl. (fp)*. Vidare bör gränsen för fullt bidrag läggas högre än den gräns om 100 000 passagerare som föreslås av en utredning. Motionärerna hyser särskild oro för att Kristianstads flygplats vid Everöd kan riskera minskat statligt stöd; de betonar flygplatsens betydelse som kommunikationslänk för östra Skåne (yrkande 7).

I *motion 2004/05:T374 av Christer Adelsbo m.fl. (s)* understryks den statliga ambitionen att statens driftstöd skall vara ca 75 % av flygplatsernas samlade underskott. Detta stöd, fortsätter motionärerna, har på ett effektivt sätt medverkat till att säkerställa ett flygplatssystem i hela landet. Vid en eventuell förändring av systemet får inte det totala driftstödet minska, anser de. Samtidigt betonas vikten av att statens ekonomiska ansvar skall utformas så att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna består.

I *motion 2004/05:T259 av Margareta Sandgren m.fl. (s)* betonas att bra kommunikationer är en förutsättning för regional utveckling och en bättre fungerande arbetsmarknad. Motionärerna tar särskilt fasta på förbindelserna inom Jönköpings län och över länsgränserna. Som en följd av lågkonjunkturen och andra orsaker har bl.a. flygplatsen i Jönköping fått ekonomiska problem, sägs det. Det är svårt att i dagens samhälle tänka bort flyget i den regionala utvecklingen. Flygförbindelserna ökar näringslivets möjligheter och skapar därmed förutsättningar för ökad tillväxt och fler arbetstillfällen. Det är inte rimligt att överlåta det ekonomiska ansvaret på kommuner och landsting. Det är angeläget att det slås fast att statens ansvar för infrastrukturen också innefattar flyget.

Ansvaret för Karlstads flygplats bör ligga kvar hos staten är innebörden i *motion 2004/05:T509 av Berit Högman och Marina Pettersson (båda s)*. De framhåller att flygplatsen, som invigdes år 1997, är en av Europas modernaste mindre flygplatser. För regionens näringsliv är flygförbindelserna med omvärlden, Karlstad–Köpenhamn och Karlstad–Stockholm, av största betydelse.

Utskottets ställningstagande

Luftfarten har en stor transportpolitisk betydelse för det långväga inrikes- och utrikesresandet. I vissa regioner av landet är flyget den enda realistiska möjligheten när det gäller att färdas längre sträckor. Det är därför av

stor vikt att staten följer utvecklingen på luftfartsmarknaden och kan stödja luftfarten där marknaden inte bedömer det kommersiellt lönsamt att bedriva luftfart. Flygtransportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd.

När utskottet senaste gången behandlade motioner om icke-statliga flygplatser, hösten 2003, avstyrktes dessa med hänvisning till då pågående och aviserade åtgärder och utredningar. Utskottet kan konstatera att detta beredningsarbete ännu inte har slutförts. Enligt vad utskottet har erfärut avses frågorna om flygets roll i det svenska transportsystemet att behandlas inom ramen för den aviserade transportpolitiska propositionen anser utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida inte är motiverad. Mot denna bakgrund avstyrks här berörda motioner.

Slottidssystemet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motioner om slottidssystemet med hänvisning till riksdagens tidigare uttalanden. Utskottet utgår från att luftfartsfrågorna – inklusive slottidssystemet – kommer att behandlas i den aviserade transportpolitiska propositionen, bl.a. genom en redovisning och analys av möjligheterna till en trängselprissättning i Sverige.

Vissa bakgrundsuppgifter

Arbetet inom EU

Den s.k. slotsförordningen, som gäller för flygplatser inom gemenskapen, har till syfte att säkerställa att befintlig kapacitet vid överbelastade flygplatser utnyttjas effektivt och fördelas till lufttrafikföretag på ett rättvist, icke-diskriminerande och öppet sätt (Rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider, s.k. slottider). Vid en bristsituation skall slottider fördelas av en särskild samordnare på flygplatsen, som skall agera på ett icke-diskriminerande och opartiskt sätt.

Det skall även finnas en samordningskommitté, där representanter för de flygbolag som trafikerar flygplatsen regelbundet, berörda flygplatsmyndigheter och flygtrafiktjänsten ingår. Kommitténs roll är rådgivande gentemot samordnaren. Samordnaren skall delta i de internationella tidtabellkonferenser för flygbolag som arrangeras av IATA två gånger per år. Konferenserna riktar sig till alla flygbolag och samordnare på global basis. Inför konferenserna, som hålls cirka fyra fem månader innan respektive säsong börjar, lämnar flygbolagen in önskemål om slottider till samordnaren på den

aktuella flygplatsen. Samordnaren fördelar sedan tiderna under strikt sekretess och enligt de prioriteringsprinciper som finns i slotsförordningen. En grundprincip i prioriteringen är principen om hävdvunna rättigheter, s.k. grandfather's rights. Dessa innebär att ett flygbolag som nyttjat sina slottider till minst 80 % har företräde till samma slottider följande säsong. Nya företag ges företrädesrätt till hälften av de slottider som frigörs. Ett nytillträdande flygbolag som erbjudits slots inom en timme före eller efter ansökt tid men tackat nej förlorar sin status som nytillträdande. Slottiderna får inte säljas eller skänkas bort, men däremot kan två bolag byta tider med varandra. Tillgång till attraktiva slottider är en konkurrensfördel för flygbolagen. Förordningen medger möjlighet att tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider.

Slotsförordningen kom att kritiserats för att den – i strid med sitt syfte – snarare hämmade flygbolagens konkurrensförmåga och begränsade tillträdet till flygplatserna för nya flygbolag. Osäkerhet har rått om vem som ytterst sett disponerar slottiderna. Formellt anses det vara flygplatserna, men i realiteten är det flygbolagen som har kommit att styra fördelningen.

Våren 2004 reviderades slottidsförordningen i ett antal avseenden för att åstadkomma ett mer transparent och opartiskt system. Definitionen av slottid innebär inte längre någon äganderätt utan enbart en rätt för flygbolagen att starta och landa på flygplatser under vissa specifika dagar och vid vissa tidpunkter. Definitionen av nytillträdande bolag breddades samtidigt. Vidare har sanktionsmöjligheter införts när det gäller flygbolag som trafikerar flyglinjer vid tidpunkter som i betydande grad avviker från de tilldelade slottiderna (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93). Genom denna revidering har EG-reglerna kommit att i huvudsak överensstämma med vad som gäller i Sverige.

Ett förslag av Europeiska kommissionen lades fram år 2004 om skapande av en andrahandsmarknad för slots; syftet är att underlätta möjligheterna för nytillträdande flygbolag att erhålla slots. En större revidering av slotsförordningen är aviserad.

Fördelningen av slottider i Sverige

Luftfartsverket har gett en självständig organisation, Airport Coordination Sweden (ACS) i uppdrag att samordna och fördela slottider på flygplatser med trängselproblem, nämligen Arlanda och Bromma. ACS ägs till 50 % av Luftfartsverket och till 50 % av svenske registrerade flygbolag.

Ett flygbolag som vill klaga på fördelningen av slots skall lämna sitt klagomål till den samordningskommitté som är utsedd för respektive flygplats. I dessa kommittéer deltar de flygbolag som trafikerar flygplatsen. Kommittén skall behandla ärendet inom en månad från det att klagomålet lämnats in, och om möjligt lägga fram förslag för samordnaren om hur problemet kan lösas. Om någon lösning inte står att finna får den ansvariga medlemsstaten inom ytterligare två månader föreskriva att en bransch-

organisation för lufttrafikföretag eller flygplatser eller annan tredje part medlar i ärendet. Det är således i första hand de flygbolag som redan har slottider på en flygplats som skall delta i behandlingen av ett klagomål rörande fördelning av slottider till ett ansökande flygbolag. Principen om hävdvunna rättigheter (grandfather's rights) gör att antalet förändringar i slotsfördelningen från en säsong till ett annan är begränsat. Normalt frigörs ca 5–10 slots i högtrafikperiod, vilka kan fördelas till ansökande flygbolag. Enligt uppgift har det inte inkommit några klagomål på fördelningen av slots.

Från Arlanda flygplats flyger drygt 60 bolag och under år 2004 hade flygplatsen drygt 16 miljoner passagerare, varav en tredjedel reste inrikes. Flygbolaget SAS har ca 40 % av slottiderna på Arlanda och Skyways har ca 10 %. Tillsammans har de bägge flygbolagen därmed ca 50 % av antalet slots på Arlanda. Den tredje start- och landningsbanan på Arlanda, som togs i bruk i april 2003, har ökat kapaciteten, och det råder för närvarande inte några kapacitetsbegränsningar på Arlanda med undantag för högtrafikperioden på vardagsmorgnar. Enligt Luftfartsverkets bedömning väntas inga generella kapacitetsbegränsningar uppstå inom de närmaste 10–15 åren. I takt med att resandet ökar framöver kan man förvänta sig begränsningar under högtrafikperioderna. När trängseln har nått en sådan nivå att full kapacitet råder mer än 8 timmar per dygn aktualiseras frågan om nya baninvesteringar. Detta väntas inträffa under perioden 2020–2025.

Från Bromma flygplats flyger sex bolag och under år 2004 hade flygplatsen knappt 1,3 miljoner passagerare. Slotsfördelningen på Bromma är av en annan karaktär än på Arlanda. På Bromma begränsas flygtrafiken av hårda miljökrav; det är bara de allra tystaste flygplanen som får trafikera flygplatsen och dessutom bara på dagtid. Enligt uppgift är högsta antalet tillgängliga slots 35 000 per år, varav ca 30 000 utnyttjas. Av dessa har i sin tur Malmö Aviation drygt 50 %.

Utredningar

Konkurrensverket

Konkurrensverket genomförde för ett antal år sedan en utredning om slot-tidssystemet: Start- och landningstider inom flyget (Rapport 2001:7). Verket konstaterade att bristen på start- och landningstider på Arlanda och Bromma skapade konkurrensproblem inom flyget. Nya flygbolag får inte tillräckligt attraktiva flygtider, vilket gör det svårt för dem att etablera sig på marknaden, framhölls det. Konkurrensverket ansåg att reglerna enligt då gällande slotsförordning kunde användas mer effektivt och lämnade en rad förslag.

Regelutredningen

I det tidigare refererade betänkandet Liberalisering, regler och marknader (SOU 2005:4) har Regelutredningen belyst frågan om inrikesflyget och dess avreglering. Utredningen går även in på frågan om start- och landningsti-

der, bl.a. med avseende på slotsfördelningen i Sverige. Utredningen konstaterade att det system för fördelning som i huvudsak tillämpas i Europa och Sverige är av administrativ karaktär. I betänkandet redovisas alternativa sätt att hantera kapacitetsbristen:

- *Utauktionering av slots*. Detta sätt har prövats vid några flygplatser i USA. Auktionen kan avse en permanent eller en tidsbegränsad rätt till en viss slottid. Flygbolagen kan också ges rätt att handla med slots. Enligt Regelutredningen är det dock inte självklart att ett auktionsförfarande är det mest effektiva sättet att skapa konkurrens. De etablerade företagen kan bjuda över nyetablerade företag även om de inte behöver nya slottider, eftersom mindre konkurrens möjliggör högre priser.
- *Peak-load pricing* (trängselprissättning). Denna metod vilket innebär att priset sätts högt när efterfrågan är hög (morgnar och eftermiddagar) och lågt vid andra tider på dygnet. Priset anpassas så att efterfrågan inte blir större än antalet tillgängliga slots. Denna metod används vid flygplatserna i Londonområdet.
- *Köbildningsprincipen*. Denna, som används vid de flesta flygplatser i USA, innebär att start- och landningstiderna inte är vikta för ett visst flygbolag. I stället får flygplanen landa eller avgå i den ordning de anländer eller är redo att lämna flygplatsen. Regelutredningen konstaterar att metoden är svår att använda när trängselnivån är hög, vilket är fallet vid de stora europeiska flygplatserna.

Motionerna

Handel med start- och landningstider inom flyget på Arlanda bör införas, anför det i *motion 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp)*. Det är viktigt att Luftfartsverket som myndighet inte agerar konkurrenshämmande genom att ge bättre start- och landningstider till SAS. Motionärerna åberopar att Folkpartiet tidigare föreslagit att handel med slots införas på Arlanda flygplats och de vidhåller detta förslag trots att EU försöker hitta ett gemensamt slotsystem (yrkande 31).

I *motion 2004/05:T218 av Rolf Gunnarsson (m)* kritiserar det s.k. slottids-systemet. Motionären anser att Luftfartsverket bör utreda frågan och lägga fram ett förslag som tillgodoser alla flygbolags intressen snarare än några enstaka stora flygbolag. Slottider bör också fördelas i enlighet med ett regionalpolitiskt perspektiv så att också landsbygden kan locka till sig flygbolag som tilldelas attraktiva slottider, vilket är en tillgång för regionen. Även mindre flygbolag – som utmanar de etablerade – måste få chansen att konkurrera på rättvisa villkor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att villkoren för svensk luftfart i allt högre grad utarbetas och fastställs inom ramen för EU-samarbetet. Rörligheten på den inre luftfartsmarknaden ökar i och med utvidgningen av unionen.

Som har framgått tidigare tilldelas slottider i Sverige och flertalet andra länder på grundval av administrativa principer. I motionerna har framförts att slottiderna skall fördelas på ett annat sätt för att göra systemet mer effektivt men också se till att det regionalpolitiska intresset beaktas. Motsvarande motionsförslag har av riksdagen behandlats vid en rad tidigare tillfällen.

Då frågan behandlades hösten 2003 hänvisade utskottet till sitt ställningstagande hösten dessförinnan. Vid detta tillfälle hade utskottet konstaterat att arbete pågick inom ramen för EU för att utveckla slottidssystemet samt att Sverige ställt sig positivt till förslaget i stora delar, t.ex. när det gäller stärkning av samordnarens roll och principen om dess oberoende ställning. Utskottet hade också sagt sig utgå från att regeringen – i samband med revideringen av slotsförordningen – skulle söka säkerställa att det enligt EG-rätten även i framtiden är möjligt att tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider på för Sverige godtagbara villkor.

Vidare borde inriktningen när det gäller slottidssystemet vara att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen och utveckla en väl fungerande flygtrafik, där den regionala trafikförsörjningen tillgodoses i tillräcklig utsträckning och att det var viktigt att nyetablerade flygbolag ges rimliga möjligheter att konkurrera med de sedan länge etablerade bolagen; här angavs attraktiva slottider vara av strategisk betydelse. Utskottet såg det som angeläget att frågan fick en snar lösning inom ramen för EG:s regelsystem. I det fortsatta arbetet borde trängselprissättning samt handel och ett eventuellt auktionsförfarande prövas och konsekvenserna belysas. Utskottet betonade således vikten av en djupare analys av tänkta handelssystem, särskilt från trafikförsörjningssynpunkt. Mot den bakgrunden förutsatte utskottet att de förslag som var – eller skulle komma bli – resultatet av olika utredningsarbeten om bl.a. slottider också genomförs på sätt som hade förespråkats (bet. 2003/04:TU1).

Med anledning av förslagen i de nu aktuella motionerna vill utskottet hänvisa till dessa tidigare ställningstaganden. Samtidigt konstaterar utskottet att slotsförordningen har reformerats. Utskottet har också noterat att Luftfartsstyrelsen leder en arbetsgrupp inom ramen för ECAC (europeiska civila luftfartskonferensen) med uppgift att närmare studera möjligheterna till ett mer effektivt utnyttjande av flygplatsers kapacitet.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att Sverige aktivt bör verka för att EU är drivande i det internationella luftfartssamarbetet och sträva efter ett utökat och effektivt samarbete med andra länder. Utskottet utgår från att luftfartsfrågorna och EU-samarbetet – inklusive slottidssystemet –

kommer att behandlas i den aviserade transportpolitiska propositionen, bl.a. genom en redovisning och analys av möjligheterna till en trängselprissättning i Sverige. Med hänvisning till vad som nu har anförts saknar utskottet skäl att föreslå någon åtgärd från riksdagens sida. De här aktuella motionerna avstyrks alltså.

Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till att frågan om flygplatskapacitet i Stockholmsområdet alltjämt bereds inom Regeringskansliet avstyrks motioner i ämnet.

Jämför reservationerna 5 (m, fp, kd) och 6 (v, mp) samt särskilt yttrande 2 (s).

Vissa bakgrundsuppgifter

Olika slags flygverksamhet

Det civila passagerarflyget kan uppdelas i trafikflyg och allmänflyg.

Allmänflyg är benämning på all civil luftfart utom det tunga trafikflyget (linjefart) och charterflyget. Affärsflyg är trafik som näringslivet och även offentliga institutioner organiserar med särskilda flygplan i syfte att effektivisera resandet i tjänsten. I denna kategori flyg ingår också s.k. statsflyg för regeringen och kungafamiljen. Till allmänflyg hör också yrkesmässigt bruksflyg som skolflyg, fotoflyg, rundflyg och linjetaxi samt allt privatflyg, t.ex. segelflyg, motorflyg, firmaflyg och flygsport. I luftfartsbestämmelserna går gränsen för allmänflygplan vid en högsta startvikt av 5 700 kg.

Avtal om Bromma flygplats

Luftfartsverket och Stockholms stad träffade år 2002 ett tilläggsavtal till 1994 års avtal om upplåtelse av Bromma flygplats. Detta tilläggsavtal gäller från april 2002 t.o.m. den 31 december 2011. Avtalet innebär att Bromma flygplats inriktas mer mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara dels en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, dels en flygplats för affärsflyget.

Avtalet innebär bl.a. att

- det totala antalet flygrörelser (antalet starter och landningar) maximeras till 65 000 per år fr.o.m. år 2003,
- det totala antalet flygplanrörelser med flygplan i linjefart inte får överstiga 35 000 per år,
- flygplatsen har begränsningar av öppettiderna under helger,

- flygplatsen enbart får trafikeras med flygplan upp till en maximal startvikt på 50 ton.

Luftfartsverket bedömer att avtalet ger goda förutsättningar att dels kunna hantera de volymer flygtrafik som förutses under resten av avtalstiden, dels bedriva flygplatsverksamheten på långsiktigt lönsamt sätt. Trafikvolymerna på Bromma har efter omlokaliseringen av skolflyget år 2001 sjunkit från 65 000 rörelser till drygt 52 000 år 2004, varav ca 29 600 rörelser avser linjefart och charter. Det finns därmed en betydande marginal för trafikökning inför framtiden.

Stockholmsberedningen

Stockholmsberedningen (N 2001:2) överlämnade i mars 2003 sitt delbetänkande *Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm – Mälardalsregionen* (SOU 2003:33) till Näringsdepartementet.

I betänkandet analyserar beredningen väsentliga frågeställningar om flygets långsiktiga kapacitetsfrågor i Stockholm och Mälardalsregionen. Beredningen konstaterade att flygplatskapaciteten i Stockholm har stor nationell betydelse genom flygets möjlighet att överbrygga långa avstånd och därmed säkerställa ett transportsystem så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

Delbetänkandet har remissbehandlats; en majoritet av remissinstanserna har sagt sig i stort dela beredningens bedömningar och förslag. Bland annat framförs att Arlanda måste ges förutsättningar för en utbyggnad av en fjärde rullbana, men att en sådan utbyggnad samtidigt måste tillgodose behovet av förbättrade marktransportlösningar till och från Arlanda. Förslaget om att inrätta en permanent samordningsgrupp för Arlandas långsiktiga utveckling stöds av en stor majoritet. En klar majoritet pekar därutöver på behovet av att säkerställa det flygtransportarbete som i dag utförs på Bromma flygplats, antingen genom att behålla dagens flygplatsinfrastruktur eller genom att hitta ett alternativt citynära flygplatsläge.

Motionerna

Cityflygplatser i de flesta av världens ledande städer och Bromma flygplats skall finnas kvar, heter det i motion *2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)*. Motionärerna anser emellertid att trafikstrukturen behöver ändras. En kompletterande kapacitet i form av affärsflyg måste finnas då den ger Arlanda möjlighet att maximera utnyttjandet av den tunga kommersiella luftfarten. Maskiner av mindre storlek, som främst utnyttjas av allmänflyget, kan av praktiska och säkerhetsmässiga skäl inte blandas med större trafik. Situationen för allmänflyget i Stockholmsregionen är på väg att bli helt oacceptabel, bl.a. genom beslutet att lägga ned Tullinge för att bygga bostäder. Regeringen bör därför följa Stockholmsberedningens slutsatser och snarast tar upp överläggningar med berörda intressenter, inblandade aktuella kommuner och landsting (yrkande 21).

Regeringen måste uppmanas att snarast vidta åtgärder för att långsiktigt trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen, anser man i *motion 2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd)*. Det handlar dels om Arlandas fortsatta utbyggnad, dels om den ytterligare flygplatskapacitet som måste skapas närmare Stockholm genom en framtida avveckling av Bromma. Tyvärr har regeringens agerande i denna fråga uppvisat stora brister. När det gäller Arlanda är det väsentligt att Luftfartsverket ges goda möjligheter att ta fram planeringsunderlag för en fjärde bana. Stockholm är rikets huvudstad och måste ha goda förbindelser, däribland en ”lokal” flygplats. Framförallt är det affärsflyget till och från Stockholm som hotas när en lämplig framtida flygplats saknas (yrkande 14).

Flygplatssituationen i Stockholmsområdet är aktuell även i *motion 2004/05:T306 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix-Lundin (m)*. Regeringen kritiseras för bristen på en plan för Stockholmsregionens framtida flygplatsförsörjning. Beslutet om nedläggning av Tullinge bör omprövas innan bansystemen förstörs, anser motionärerna. De hänvisar till att lönsamheten [för utbyggnaden av bostäder på området] är starkt ifrågasatt; stora miljösaneringskostnader tillkommer. Dessutom hävdas att den överväldigande delen av de närboende önskar behålla flygfältet kombinerat med en försiktig bostadsutbyggnad. Allmänflygets betydelse för utveckling av affärsverksamhet i Norden och Baltikum är en faktor av ständigt ökande betydelse. Möjligheten för Stockholm att bli ett ekonomiskt nav i denna del av EU försämras väsentligt utan en infrastruktur för allmänflyget. Vidare innebär den föreslagna flygplatsavvecklingen klara försämringar för skolflyget. Regeringen bör därför fullfölja Stockholmsberedningens slutsats och snarast ta initiativ till en regeringskommission för lösning av flygplatssituationen i Stockholmsområdet.

Bromma fyller en viktig funktion i Stockholmsområdets kommunikationsnät och erbjuder ett komplement till Arlanda för resenärer både från hela Sverige och europeiska städer, sägs det i *motion 2004/05:T380 av Anna Lilliehöök (m)*. Ett klarläggande om att Bromma flygplats skall behållas behövs. När befolkningen i Stockholmsregionen ökar behövs det fler kommunikationer. När flygresorna i Sverige har minskat under de senaste åren har Bromma flygplats varit den flygplats där antalet resenärer har ökat. Korta marktransporter in till Stockholm ger korta restider, vilket betyder mycket inte minst för flygresor inom Sverige.

I *motion 2004/05:T205 av Tobias Billström (m)* argumenterar man för bibehållande av Bromma flygplats med flygförbindelserna med Skåne som ett skäl. Den nya, framväxande flygverksamheten på Bromma har på ett påtagligt sätt bidragit till att priserna har pressats till nytta för flygresenärer. Bromma är ingalunda en enskild angelägenhet för Stockholm. De korta marktransporterna innebär avsevärt minskad total restid. De små och tystgående flygplan som används av de bolag som trafikerar Bromma har många fördelar. Låga driftskostnader betyder tätare turer och tysta motorer mindre

miljöpåverkan. Utvecklingen står inte heller stilla – varje ny generation motorer har lägre ljudnivå än föregående. Något som i sin tur förbättrar miljön för de kringboende.

Behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen aktualiseras även i motion 2004/05:N349 av *Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m)*. Regionens tillväxt är starkt beroende av goda flygförbindelser med omvärlden, anför motionärerna. Arlandas konkurrenskraft måste stärkas, bl.a. genom ytterligare utbyggnad. Samtidigt måste kommunikationerna mellan södra Stockholm och Arlanda stärkas, t.ex. genom en förlängning av Arlandabanan. Tullinge flygplats måste finnas kvar för småflyget som är viktigt för både person- och godstransporter. Staten och Stockholms stad bör deklarera att Bromma flygplats skall vara kvar även efter år 2011.

I motion 2004/05:N409 av *Martin Andreasson m.fl. (fp)* krävs att det skall finnas tillräcklig flygplatskapacitet för såväl trafikflyg som småflyg i Stockholms län. Folkpartiet motsätter sig en nedläggning av Bromma flygplats eftersom den behövs som en modern cityflygplats, med anpassning av trafikmängd och typ av trafikflygplan (yrkande 22).

2004/05:T226 av *Torsten Lindström (kd)* betonar att man bör göra Stockholm-Västerås flygplats till ett regionalt och nationellt nav i flygtrafiken. I dag finns tecken på att flygtrafiken ånyo kan utvecklas efter tidigare problem. Det finns skäl att anta att det framgent kan krävas utbyggnad av flygkapaciteten i Mälarenregionen. Redan nu bidrar bristen på de attraktiva flygtiderna enligt flera undersökningar till att flyget inte utvecklas på ett optimalt sätt. Därmed hindras också regionens och hela landets utveckling. Mälarenregionens utveckling och tillväxt främjar hela Sverige eftersom regionen är landets kanske främsta tillväxtmotor.

En avveckling av flygverksamheten vid Bromma flygplats bör skyndsamt förberedas, framhålls det i motion 2004/05:T416 av *Sylvia Lindgren m.fl. (s)*. Bromma flygplats har funnits sedan 1936, och redan 1945 kom de första klagomålen om buller och miljöproblem från de kringboende. Turerna om flygplatsens bevarande har varit många, där såväl hälsovårdsnämnden som Luftfartsverket varit inblandade. Bromma flygplats är liten i jämförelse med Arlanda – men det innebär inte att den verksamhet som sker på Bromma är betydelselös. Stockholm behöver flyget men placeringen på Bromma är olämplig. Utöver säkerhets- och miljöargument finns det andra skäl som talar för en skyndsamt avveckling av Bromma flygplats. Stockholm är i stort behov av mark för bostäder; Bromma gör sig betydligt bättre som bostadsområde än som flygplats, anser motionärerna.

Utskottets ställningstagande

När utskottet förra gången behandlade motioner av samma eller likartat innehåll uttalades att Stockholm såsom landets huvudstad måste tillförsäkras goda flygförbindelser och att Arlanda måste kunna fylla sin funktion

som nav i det svenska flygplatssystemet. Med hänvisning till den då pågående beredningen i Regeringskansliet avstyrktes de berörda motionsförslagen. Riksdagen följde utskottets linje (bet. 2003/04:TU1).

Med anledning av de här aktuella motionsförslagen vill utskottet återigen framhålla sin uppfattning, nämligen att Stockholm såsom landets huvudstad måste tillförsäkras goda flygförbindelser och att Arlanda måste ha en viktig funktion som nav i det svenska flygplatssystemet. Likaså vill utskottet återigen understryka vikten av att av att dessa frågor får en långsiktig lösning, inte minst mot bakgrund av att tidpunkten rycker allt närmare för när avtalet om Bromma flygplats löper ut.

Enligt vad utskottet inhämtat pågår beredningen av frågorna om den framtida flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsregionen alltfjämt. Utskottet finner att riksdagen även nu bör avvakta resultatet av denna beredning. Samtliga här behandlade motioner avstyrks i berörd del.

Flygverksamhet i fjällområdena

Utskottets förslag i korthet

Med anledning av motionsförslag om att fjällflyg inte skall förbjudas anser utskottet att miljö- och turismintressena inte behöver stå i motsatsställning till varandra. Det är viktigt att en eventuell åtgärd för att begränsa flyget inte sträcker sig längre än nödvändigt för att nå syftet med åtgärden, framhåller utskottet som avstyrker motionerna med hänvisning till att frågan förväntas tas upp i den aviserade miljömålspropositionen.

Jämför reservation 7 (m, fp, kd, c).

Vissa bakgrundsuppgifter

Utredning m.m. av Luftfartsverket och Statens naturvårdsverk

Statens naturvårdsverk har år 2003 genomfört en fördjupad utvärdering av det nationella miljö kvalitetsmålet ”Storslagen fjällmiljö”. En slutsats var att Luftfartsverket – med stöd av 64 § luftfartsförordningen – skulle behöva inrätta start- och landningsförbud inom samtliga regleringsområden A i terrängkörningsförordningen. Det ansågs att utredningen borde fortsätta när det gäller möjligheterna att reglera överflygning inom samtliga nationalparker och samtliga regleringsområden A i terrängkörningsförordningen.

I en skrivelse till regeringen (Miljödepartementet) den 30 september 2003 föreslog Luftfartsverket och Naturvårdsverket att terrängkörningsförordningen skulle modifieras så att regeringen beslutar om förbud mot start och landning med flygfarkoster i skoterregleringsområdena A och B och att länsstyrelserna ges möjlighet att ge dispens eller meddela undantag för vissa områden. Vidare föreslogs att regeringen borde förtydliga myndigheternas

ansvar för beredning och beslut om förbud mot överflygning på låg höjd med hänsyn till naturvårdsintresset. Luftfartsverket och Naturvårdsverket har skilda uppfattningar om innebörden av lagstiftningen i fråga om reglering av överflygning av skyddade områden.

Miljömålsrådets utvärdering av delmålet

I utvärderingen i februari 2004 föreslår Miljömålsrådet att delmål avseende buller från luftfartyg senast år 2010 skall vara försumbart både inom regleringsområde klass A enligt terrängkörningsförordningen (1978:594) och inom minst 90 % av nationalparksarealen.

Motionerna

Ett flygförbud i fjällen vore provocerande mot inlandsbefolkningen, säger man i *motion 2004/05:N397 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)*. I dag har små flygföretag möjlighet att transportera personer in i fjällvärden för jakt eller fiske. På vintern kan helikopterskidåkning erbjudas. Enligt motionärerna är flygverksamheten viktig i kampen om ökad turism i fjällområdet.

I *motion 2004/05MJ442 av Birgitta Sellén och Håkan Larsson (c)* hävdas att turistflyget inte utgör något hot mot möjligheten att finna tystnad inom de vidsträckta områdena i fjällvärlden. De pekar på att turist- och nöjesflyg i fjällen – enligt utredningar – endast står för 20 % av den totala bullerbelastningen. Ett flygförbud skulle slå hårt mot inte bara turismnäringen utan mot hela näringslivet i fjällvärlden, anför motionärerna som föreslår att flygverksamheten i fjällvärlden regleras på länsnivå, där man har bättre kännedom om lokala och regionala förhållanden än i de statliga verken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till motionärernas uppfattning om flyget som ett viktigt inslag i fjällvärlden. Fjällflyget främjar såväl turismverksamheten som övrigt företagande. Miljöpåverkan från sådant flyg, t.ex. i form av buller, skall givetvis inte negligeras. Miljö- och turismintressena behöver emellertid inte stå i motsatsställning till varandra, anser utskottet.

Enligt utskottets mening är det således viktigt att en eventuell åtgärd för att begränsa bullret inte sträcker sig längre än vad som är nödvändigt för att nå syftet med åtgärden. Eftersom flyget är en viktig förutsättning för en utveckling av fjällturismen måste flyget i sin tur också ges möjligheter att utvecklas.

Utskottet har inhämtat att regeringen avser att behandla frågan om fjällflyg i den till sommaren 2005 aviserade miljömålspropositionen. Enligt utskottets uppfattning bör denna behandling inte föregripas, varför här berörda motionsförslag avstyrks.

Nytt namn på Stockholm-Arlanda

Utskottets förslag i korthet

En motion med förslag om en namnändring av flygplatsen Stockholm-Arlanda avstyrks då det ankommer på Luftfartsverket att besluta i sådana frågor.

Motionerna

I motion 2004/05:T256 av Carl-Axel Roslund (m) begärs att man skall ändra namnet på Arlanda flygplats till Alfred Nobels flygplats. Motionären motiverar sitt förslag med att Alfred Nobel med sitt Nobelpris har satt Sverige och Stockholm på världskartan. I motionen nämns ett antal flygplatser uppkallade efter personer. Enligt motionären kan listan göras lång på hur man i andra delar av världen hedrar sina stora söner, anför motionären.

Stockholm är med rätta känt för många ting som saknar motstycke i världen, heter det i motion 2004/05:N409 av Martin Andreasson m.fl. (fp). Allt förbleknar dock jämfört med den uppmärksamhet som utdelandet av Nobelpriset röner. Motionärerna föreslår att regeringen låter utreda ett namnbyte av Arlanda International till Alfred Nobel International Airport eller åtminstone ger detta som ett extra namn. I samband därmed, fortsätter motionärerna, bör en permanent utställning öppnas under namnet The Alfred Nobel International Exhibition inom flygplatsområdet. Syftet är att de från utlandet tillresande omgående skall få erfara att de befinner sig i Nobel-land (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

I motionerna föreslås att Stockholm-Arlanda namnändras till Alfred Nobel flygplats. Enligt utskottets mening är detta i första hand en fråga för Luftfartsverket, såsom ägare till flygplatsen. Det ankommer sålunda på Luftfartsverket att göra den avvägning som är nödvändig med avseende på verkets ekonomi och andra förhållanden. Nobelstiftelsens styrelse, såsom ägare till namnet Alfred Nobel, har vid ett möte i april 2005 avstyrkt förslaget om en namnändring.

Utskottet finner att frågan inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida; berörda motionsförslag avstyrks.

Segelflyg

Utskottets förslag i korthet

Utskottet finner att frågan om segelflyg närmast berör Luftfartsstyrelsens ansvarsområde och avstyrker därmed en motion i ämnet.

Motionen

I motion 2004/05:T451 av Tina Acketoft (*fp*) framförs olika förslag om segelflyget. Ett går ut på att systemet med en nationell svensk segelflyglicens bör bibehållas. Förslaget om en gemensam europeisk flyglicens för framförande av flygplan ifrågasätts bl.a. med avseende på om det är en gemenskapsangelägenhet. Mer byråkrati och längre handläggningstider innebär högre kostnader för den enskilde. Dessutom, fortsätter motionären, finns en avsevärd risk för att flygsäsongen förkortas på grund av förseningar av godkännanden och intyg (yrkande 1). Vidare påminner hon om en diskussion om ändrade regler för medicinska intyg för segelflyget så att giltighetstiden förkortas och att undersökningen skall göras av flygläkare i stället för allmänläkare. Hon anser att det saknas kapacitet för en sådan förändring och att därmed försenad hantering och högre kostnader riskeras för den enskilde. Förslaget bör omprövas är innebörden (yrkande 2). Ytterligare ett förslag går ut på en oförändrad struktur för arbetet med reparationer, underhåll och kontroll av segelflygplan (yrkande 3). Förslaget om att tillsynen över segelflygverksamheten, som i dag är delegerad till Svenska segelflygförbundet, skall överförs till en enda aktör. En central utförare i Sverige ifrågasätts också. Motionären förespråkar att tillsynen även i fortsättningen utförs direkt av Svenska segelflygförbundet (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

I motionen läggs fram en rad förslag som gäller segelflygverksamhet. Utskottet finner att frågan närmast berör Luftfartsstyrelsens ansvarsområde. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför inte aktuell. Motionsförslagen avstyrks alltså.

Fritidsflyg på Malmens flygfält

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om fritidsflyg på Malmens flygfält.

Motionen

I motion 2004/05:T453 av Tina Acketoft (fp) aktualiseras frågan om fritidsflyget på Malmens flygfält, en verksamhet som skulle avvecklas den 31 december 2004 på grund av att Försvarsmakten utökat sin egen verksamhet. En utredning begärs om möjligheterna att bevara detta slags flyg på flygfältet (yrkande 1). Vidare efterlyses ett stöd för att möjliggöra en eventuell omlokalisering av fritidsflygets olika verksamheter (yrkande 2). En längre tidsfrist för en sådan eventuell omlokalisering begärs också (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Motionären tar upp en fråga om avvecklingen av ett speciellt flygfält, avsett bl.a. för allmänflyget. Utskottet konstaterar att flygfältet, beläget i Linköpings kommun, disponeras av Försvarsmakten. Något skäl för riksdagen att vidta någon åtgärd av det slag som begärs i motionen finns inte. Utskottet förordar därför att motionen avslås.

Stickprovskontroll av kabinpersonal

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår ett tillkännagivande om att regeringen skall lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Därmed tillstyrks ett motionsförslag med detta syfte delvis.

Vissa bakgrundsuppgifter

Bestämmelser om flygpersonal

Luftfartslagen innehåller bestämmelser om befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord. Ett svenskt luftfartyg skall ha befälhavare när det används vid luftfart. Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Befälhavaren skall övervaka att luftfartyget är luftvärdigt. Han skall se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare skall han se till att luftfärden förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser. Befälhavaren har samma skyldighet att göra anmälan och lämna upplysningar som ägaren har enligt 3 kap. 7 §. Vidare får befälhavaren sätta i land eller vägra att ta ombord besättningsmedlemmar, passagerare och gods, när omständigheterna kräver det. Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för luftfartygets säkerhet eller för säkerheten ombord, får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran.

Den som tjänstgör ombord skall sköta sina arbetsuppgifter omsorgsfullt och följa sin förmans order angående tjänsten. Den får inte tjänstgöra ombord som på grund av sjukdom, uttröttnings, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Mer detaljerade föreskrifter om alkoholförtäring finns i Bestämmelser om civil luftfart (BCL). Där föreskrivs bl.a. att alkoholförtäring inte får ske under flygning. Inte heller får alkoholförtäring ske 8 timmar eller senare före flygning. Under tiden mellan 24 och 8 timmar före flygning ska stor försiktighet iakttas. Slutligen föreskrivs att en pilot skall kunna köra bil 8 timmar före flygning utan att bryta mot svensk trafiklagstiftning om trafiknykterhet. Denna sista bestämmelse är mer restriktiv än andra länders regler.

Säkerställande av att reglerna följs avses ske genom att yrkespiloterna före, under och efter flygning träffar ett stort antal personer med flygsäkerhetsmedvetande och kunskap om vikten av nykterhet vid flygning. Piloterna skall sålunda anmäla sig till tjänstgöring på besättningskontoret och personligen träffa besättningsamördnaren. Vidar flyger piloter alltid tillsammans med en eller flera piloter, vilka alla har skyldighet att rapportera om någon upptäcks vara onykt. Även kabinchefen och övriga i kabinbesättningen har denna skyldighet. Vid misstanke om onykterhet finns skall nykterhetskontroll genomföras av polis.

Bestämmelser om tågpersonal

Motsvarande bestämmelser om tågpersonal finns i Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Där sägs bl.a. att den som utför arbetsuppgifterna inte får bruka narkotika eller vara beroende av eller missbruka alkohol. Påverkan av alkohol får inte förekomma under tjänstgöring. Det är verksamhetsutövaren (t.ex. tågoperatören) som skall ombesörja att de kontroller utförs som är nödvändiga för att så långt som möjligt säkerställa att kraven uppfylls. Vidar skall verksamhetsutövaren ha skriftliga bestämmelser för tillämpningen av denna författning. Av dessa skall framgå bl.a. vilka krav som ur alkohol- och drogsynpunkt ställs på personalen, och på vilket sätt verksamhetsutövaren kontrollerar att personalen uppfyller kraven.

Motionen

I motion 2004/05:T201 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (m) föreslås att polisens befogenheter att utföra stickprovskontroll på flygkabinpersonal utökas. Polisen kan genom stickprov kontrollera nykterheten hos bilförare och lokförare. Om en flygkapten kör sin bil till flygplatsen kan polisen utan vidare kontrollera hans nykterhet vid en stickprovskontroll. När han därefter lämnat bilen för att flyga 350 passagerare får polisen inte utföra stickprovskontroll av hans nykterhet påpekar man. Motionärerna anser att

luftfarten självfallet skall utsättas för samma kontrollsystem som vägtrafiken. Nykterhetskontroller i form av stickprov kommer att ha en starkt brottsförebyggande effekt påpekar de.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar uppfattningen om det angelägna behovet att man på ett tillförlitligt sätt kan säkra att flygbesättningen uppfyller uppställda kraven på nykterhet och drogfrihet. Mot denna bakgrund föreslår utskottet ett tillkännagivande om att regeringen skall lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Genom en sådan åtgärd torde syftet med motionsförslaget bli tillgodosett. Det tillstyrks därför delvis.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. **Privatisering av Luftfartsverket, punkt 1 (m, fp)**

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om privatisering av Luftfartsverket. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 22 och

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 33.

Ställningstagande

Luftfartsverket har nu – efter många års beredning av frågan – delats upp i en affärsverksdel (eller produktionsdel) och en myndighetsdel. Detta välkomnar vi, eftersom vi i många år har hävdat att statens roll enbart bör omfatta sektors- och säkerhetsansvaret. Vi har också hävdat att man bör kunna gå vidare genom att produktionsuppgiften, dvs. den verksamhet som ryms i vad som finns kvar i Luftfartsverket, bolagiseras och privatiseras. Detta skulle, enligt vår uppfattning, förbättra förutsättningarna för svenskt flygs internationella utveckling.

Vi anser att inte bara ägandet och driften av flygplatser bör kunna privatiseras utan även flygtrafiktjänsten. Historiskt sett har flygtrafiktjänsten haft en starkare anknytning till staten genom att det är ett statligt åtagande att ansvara för luftrummet över det egna territoriet. Successivt har dock även flygtrafiktjänsten fått en fristående ställning i form av särskilda bolag, helt eller delvis privatiserade. Även här har de stora investeringsprogrammen varit pådrivande. Flygtrafiktjänsten anses inte heller längre vara myndighetsutövning utan en marknadsorienterad och kundstyrd service.

Riksdagen bör ge regeringen detta till känna.

2. Avreglering och konkurrens inom flygsektorn, punkt 2 (m, fp)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om avreglering och konkurrens inom flygsektorn. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 19 och

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 30.

Ställningstagande

Den avreglering av flygmarknaden som har genomförts i olika omgångar har medfört en ökad konkurrens. Alltjämt är det emellertid en bit kvar till en fullt liberaliserad marknad. Ett exempel är att priserna inte har minskat i den takt som förväntades. På de linjer där det finns en dominerande operatör har priserna hittills varit avsevärt högre än där det finns konkurrens. Vi vill därför betona att avregleringen och liberaliseringen av flyget nu måste påskyndas.

Avregleringen och globaliseringen av luftfarten har lett till att flygbolagen har utvecklat olika samarbetsformer, såsom allianser, för att minska kostnaderna och därmed bättre kunna hävda sig på den globala marknaden. Effekten av en sådan alliansbildning är emellertid inte entydig. Vissa anser att konkurrensen minskat genom att det blivit en kartellliknande situation, medan andra menar att den medverkat till prispress på rutterna EU–USA. Vi anser att det krävs en liberalisering av marknaden EU–USA.

Vissa hinder kvarstår även inom EU:s flygmarknad. Allianserna mellan flygbolagen bildades som enda möjlighet till expansion. Vi anser att det bör bli möjligt att överta aktiemajoriteter i andra länders flygbolag. Detta skulle innebära att kopplingen mellan de nationella bolagen och den egna staten skulle upphöra. Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder i detta syfte.

3. Privatisering av flygplatser, punkt 3 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om privatisering av flygplatser. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T215 av Rolf Gunnarsson (m),

2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 6 och

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 20.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning saknas det skäl att flygplatser skall vara i statlig ägo. Fördelarna med privatägda flygplatser är desto mer uppenbara. Privata flygplatser kan agera på marknadsmässiga villkor och därmed få förbättrade möjligheter att hävda sig i en allt hårdare internationell konkurrens. Statens ägarandel i Arlanda, Landvetter och Sturup bör minskas genom en delprivatisering i ett första skede. På sikt bör det statliga ägandet eventuellt helt fasas ut. Ytterligare ett skäl för privatisering av statliga flygplatser är att man härigenom skulle kunna få in kapital som kan användas för infrastrukturinvesteringar.

Särskilda skäl talar för en privatisering av Sturups flygplats med den pågående integrationen i Öresundsregionen. Detta skulle underlätta ett effektivt samarbete mellan Sturup och Kastrup och öka expansionsmöjligheterna för regionen betydligt.

Även för vissa av de regionala flygplatserna, som ofta drivs av kommuner och landsting, bör man söka privata intressenter.

Regeringen bör snarast lägga fram ett förslag till riksdagen av denna innebörd.

4. Statens ansvar för flygplatssystemet, punkt 4 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om statens ansvar för flygplatssystemet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T457 av Tobias Krantz (fp),

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 32,

2004/05:T474 av Christer Nylander m.fl. (fp) yrkande 7,

2004/05:N396 av Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (båda m) yrkande 4 och

2004/05:N412 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd) yrkande 12 och bifaller delvis motionerna

2004/05:T259 av Margareta Sandgren m.fl. (s),
2004/05:T374 av Christer Adelsbo m.fl. (s) och
2004/05:T509 av Berit Högman och Marina Pettersson (båda s).

Ställningstagande

Det är angeläget att man slår vakt om de regionala flygplatserna. På många håll spelar dessa en viktig roll för kontakterna mellan storstadsregionerna och övriga delar av Sverige. De har stor betydelse för turistnäringen. Inte minst utländska turister – särskilt från de tätbefolkade delarna av Europa – lockas av möjligheterna till skidåkning och att få uppleva Sveriges unika natur och kultur. Vi erinrar samtidigt om att turismen är en mycket viktig inkomstkälla för många av regionerna. Även av arbetsmarknadsskäl är det nödvändigt med flygförbindelser mellan olika regioner och deras omvärld, då detta vidmakthåller eller ökar näringslivets förutsättningar för att skapa en ökad tillväxt. Sverige bör således leva upp till en väl fungerande flygtrafik i enlighet med det transportpolitiska målet.

Några av flygplatserna har emellertid fått svårt att överleva ekonomiskt. Det vore enligt vår uppfattning förödande att – med ett snävt kortsiktigt perspektiv – lägga ned dem. I stället bör man ha en långsiktig syn på de regionala flygplatserna. I avvaktan på ett nytt stödsystem för flyget bör de ges ett – jämfört med nivån på dagens driftsbidrag – visst ökat statligt stöd. Det kan – enligt vår mening – inte anses rimligt att landstingen och kommunerna skall ta det ekonomiska ansvaret.

Det nya systemet bör samtidigt innebära att man inte sätter upp en fixerad gräns för antalet passagerare för att bidrag skall kunna lämnas. I stället bör det vara en långsam utfasning av bidraget och gränsen för fullt bidrag vara högre än de 100 000 passagerare som har föreslagits i den utredning som har redovisats. En översyn bör också göras av beräkningarna av resandeunderlaget såtillvida att även turisterna skall inräknas i detta.

- 5. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet, punkt 6 (m, fp, kd)**
av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygplatskapacitet i Stockholmsområdet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T205 av Tobias Billström (m),
2004/05:T226 av Torsten Lindström (kd),

2004/05:T306 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix–Lundin (båda m),
2004/05:T380 av Anna Lilliehöök (m),
2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 14,
2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 21,
2004/05:N349 av Marietta de Pourbaix–Lundin m.fl. (m) yrkande 5 och
2004/05:N409 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 22 och
avslår motion
2004/05:T416 av Sylvia Lindgren m.fl. (s).

Ställningstagande

Frågan om flygplatskapaciteten i framtiden i Stockholmsområdet har dragit ut alldeles för länge på tiden genom den handlingsförklaring som har uppstått, även efter det att Stockholmsberedningens förslag lades fram.

Stockholmsområdet måste ha kompletterande flygplatskapacitet – såsom nu är fallet med Bromma flygplats – för affärsflyget. Samtidigt har ovissheten ökat för allt allmänflyg genom beslutet om en nedläggning av Tullinge flygplats. Situationen har – enligt vår uppfattning – nu blivit helt oacceptabel. I framtiden kommer en tillfredsställande flygplatskapacitet att vara en förutsättning för att Stockholmsregionen skall kunna fortsätta att utvecklas men också för hela Sveriges ekonomiska och sociala utveckling. Så är t.ex. allmänflygets möjlighet för framväxten av affärsverksamhet i Norden och Baltikum av största betydelse. Även för smidiga kommunikationer med övriga Sverige är det angeläget med välbelägna flygplatser i Stockholmsregionen. Särskilt för inrikesresorna är korta marktransporter och därmed minskad total restid av stor vikt. Vi vill också framhålla att den tekniska utvecklingen innebär allt tystare flygplan.

Även Arlandas konkurrenskraft måste stärkas liksom landkommunikationerna mellan Arlanda och södra Stockholm.

Mot den nu angivna bakgrunden anser vi att regeringen skall ansluta sig till Stockholmsberedningens slutsatser och snarast inleda överläggningar med berörda intressenter. Målet måste vara att långsiktigt trygga infrastrukturen för flyget i Stockholmsregionen.

6. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet, punkt 6 (v, mp)

av Claes Roxbergh (mp), Karin Svensson Smith (v) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygplatskapacitet i Stockholmsområdet. Därmed bifaller riksdagen motion

2004/05:T416 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) och
avslår motionerna
2004/05:T205 av Tobias Billström (m),
2004/05:T226 av Torsten Lindström (kd),
2004/05:T306 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix–Lundin (båda
m),
2004/05:T380 av Anna Lilliehöök (m),
2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 14,
2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 21,
2004/05:N349 av Marietta de Pourbaix–Lundin m.fl. (m) yrkande 5 och
2004/05:N409 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 22.

Ställningstagande

Bromma flygplats är förhållandevis liten men den orsakar betydande buller och andra miljöproblem och innebär också en ökad olycksrisk. Detta uppmärksammades redan för 60 år sedan. Ytterligare ett problem är att de undermåliga kommunikationerna till flygplatsen skapar långa bilköer och därmed en oacceptabel trängsel. Det bör i sammanhanget påpekas att det ofta tar längre tid att åka med såväl kollektiva färdmedel som bil från Bromma till Stockholms city än det tar att åka med Arlanda Express från Arlanda till Stockholms central. Bromma flygplats måste därför avvecklas. Den mark som frigörs vid en sådan avveckling kan användas för välbehövligt bostadsbygge.

Eftersom avtalet om Bromma flygplats, som har tecknats mellan Luftfartsverket och Stockholms stad, löper ut år 2011 är det nu hög tid att besked ges om att en avveckling skall genomföras. Det är många frågor som behöver lösas i detta sammanhang, och många intressenter är berörda.

Riksdagen bör rikta ett uttalande till regeringen i enlighet med vad vi nu har anfört.

7. Flygverksamhet i fjällområdena, punkt 7 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygverksamhet i fjällområdena. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05: MJ442 av Birgitta Sellén och Håkan Larsson (båda c) yrkande 2 och
2004/05: N397 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrkande 3.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning är flygkommunikationer till de nordliga delarna av vårt land en förutsättning för att Sverige skall kunna konkurrera med andra länder om turisterna. Det vore förödande för en långsiktig satsning på svensk turistnäring om Luftfartsverkets och Naturvårdsverkets förslag vinner gehör. Det är viktigt att bevara fjällmiljön, men det får inte leda till att beslut fattas över huvudet på dem som lever på fjällturismen. Det är bättre att beslut om bullernivåer och andra miljöhänsyn fattas lokalt eller regionalt.

Vi konstaterar emellertid att miljöministern numera har meddelat att hon inte avser att följa Luftfartsverkets och Naturvårdsverkets förslag om ett förbud mot start och landningar i samma områden där skoterförbud råder. I stället kommer en anmälningsplikt till länsstyrelserna att föreslås. Avsikten med denna är att man skall kunna få en uppfattning om fjällflygets omfattning och utveckling.

Genom ett uttalande av riksdagen av denna innebörd blir motionerna i det aktuella avseendet tillgodosedda.

Särskilda yttranden

1. Privatisering av flygplatser, punkt 3 (c)

Sven Bergström (c) anför:

Runt om i världen privatiseras eller delprivatiseras flygplatser. Några exempel bland många på sådana delvis privatägda flygplatser är Kastrup i Köpenhamn, Wiens flygplats och Düsseldorfs flygplats. Ett exempel i Sverige är Stockholm-Skavsta. Detta visar att det är en möjlig handlingsväg.

Enligt vår uppfattning lämpar sig de tre stora flygplatserna i Sverige, Arlanda, Landvetter och Sturup, väl för en delprivatisering. Sådana delförsäljningar av dessa flygplatser skulle kunna inbringa stora tillskott till statskassan. Dessa medel anser jag bör användas för att genomföra vissa angelägna nyinvesteringar i den svenska infrastrukturen.

2. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet, punkt 6 (s)

Börje Vestlund (s) anför:

Att Bromma som flygplats är förhållandevis liten innebär inte att den verksamhet som där sker i dag är betydelselös. Stockholm behöver flyget, men en flygplats på Bromma är olämplig, vilket konstaterats redan i tidigare skeden av flygplatsens historia. I dag lider många av dem som bor i Bromma fysiskt av buller och luftföroreningar, med flyget som en viktig orsak. Flygplatsens placering i ett tätbefolkat område i absolut anslutning till Stockholms centrala delar är ur ett säkerhetsperspektiv olämplig. Eftersom marken ligger så centralt och mitt i redan bebyggt område vore den idealisk för bostadsbebyggelse, vilket verkligen behövs.

Miljöhänsyn, säkerhetsfrågor och markanvändningsperspektiv utgör således tre viktiga skäl för att så snart som möjligt fastställa ett datum för Brommas nedläggning som reguljär flygplats. Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat ett avtal beträffande Bromma flygplats som går ut år 2011, vilket måste innebära det definitiva slutdatumet för Bromma som flygplats.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T201 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utöka polisens befogenheter att utföra stickprovskontroll på flygkabinpersonal.

2004/05:T205 av Tobias Billström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bibehållande av Bromma flygplats.

2004/05:T215 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ägandet av flygplatser.

2004/05:T218 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om slottider inom flygtrafiken.

2004/05:T226 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra Stockholm–Västerås flygplats till ett regionalt och nationellt nav i flygtrafiken.

2004/05:T256 av Carl-Axel Roslund (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att döpa om Arlanda flygplats.

2004/05:T259 av Margareta Sandgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens ansvar för flyget.

2004/05:T306 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygplatssituationen i Stockholmsområdet.

2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en privatisering av Sturups flygplats bör utredas.

2004/05:T374 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sträva och arbeta för att på sikt nå upp till den ambition som finns att det statliga driftstödet skall vara ca 75 % av flygplatsernas samlade underskott.

2004/05:T380 av Anna Lilliehöök (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behålla Bromma flygplats.

2004/05:T416 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att skyndsamt förbereda en avveckling av flygverksamheten vid Bromma flygplats.

2004/05:T451 av Tina Acketoft (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en fortsatt nationell svensk segelflyglicens.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om allmänläkare som undersökningsläkare för utfärdande av och förnyelse av medicinskt intyg för segelflygcertifikat.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en oförändrad struktur för arbetet med reparationer, underhåll och kontroll av segelflygplan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsynen av segelflygverksamheten även fortsättningsvis bör ske direkt av Svenska segelflygförbundet.

2004/05:T453 av Tina Acketoft (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning av möjligheterna att verka för ett bevarande av fritidsflyget på Malmens flygfält.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stöd för att möjliggöra en eventuell omlokalisering av fritidsflygets olika verksamheter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en längre tidsfrist för en eventuell omlokalisering av fritidsflygets olika verksamheter.

2004/05:T457 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om framtiden för Jönköpings flygplats och den svenska flygtrafiken sett ur ett transportpolitiskt perspektiv.

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet.

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om påskyndandet av liberaliseringen av luftfarten.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om överlåtande av Arlanda, Landvetter och Sturup till andra ägare än staten.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bromma och allmänflyget i Stockholmsområdet.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förändring av Luftfartsverket.

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp):

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om luftfarten.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om handel med start- och landningstider inom flyget.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de regionala flygplatserna.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en delförsäljning av Luftfartsverket.

2004/05:T474 av Christer Nylander m.fl. (fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förändra bidragssystemet för privata flygplatser.

2004/05:T509 av Berit Högman och Marina Pettersson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Karlstad flygplats är en statlig angelägenhet.

2004/05:MJ442 av Birgitta Sellén och Håkan Larsson (båda c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om överföra regleringen av fjällflyget till länsnivå.

2004/05:N349 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen.

2004/05:N396 av Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (båda m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om nedläggning av flygplatser.

2004/05:N397 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om flygförbud i fjällen.

2004/05:N409 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om en utredning om att låta namnet Alfred Nobel Airport
ersätta, eller fogas till, flygplatsnamnet Arlanda.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om flygplatskapacitet för såväl trafikflyg som småflyg i
Stockholms län.

2004/05:N412 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om riksdagens regler och underlag för det ekonomiska
stödet till landets flygplatser.