



Luftfartsfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet luftfartsfrågor med utgångspunkt från 16 motionsförslag som väckts under den allmänna motionstiden 2012. Motionsförslagen rör bl.a. flygplatsfrågor, miljöfrågor och flygtrafikledning.

Utskottet framhåller att transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur. Det innebär att alla trafikslag nyttjas på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt och att luftfarten där ingår som en viktig del. Utskottet belyser det miljöarbete som bedrivs på internationell nivå såväl som på regional och lokal nivå, inte minst på flygplatserna. Utskottet uttalar också att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem.

Utskottet betonar betydelsen av flygsäkerhet när det gäller flygtrafikledningstjänsten. Sverige är i dag ett av de bästa länderna i världen vad gäller flygsäkerhet och utskottet pekar på att det måste vara högsta prioritet att Sverige bibehåller sin ställning i denna fråga. Utskottet pekar på att civil flygtrafikledning och militär flygtrafikledning i dag är samordnade i Sverige. Utskottet anser inte att denna fråga är utredd i tillräcklig utsträckning och påpekar att det är synnerligen viktigt att Försvarsmaktens behov kan tillförsäkras i alla beredskapslägen. Vidare pekar utskottet på att det inom samfällda terminalområden finns särskilda risker med överlämningar mellan olika leverantörer av flygtrafiktjänster. Utskottet påpekar också att det är en avancerad verksamhet att bedriva flygtrafikledningstjänster varför det finns höga inträdesbarriärer gentemot nya aktörer. Därför kan man inte tala om en marknad med verkligt fungerande konkurrens för lokala flygtrafikledningstjänster, anser utskottet. Utskottet föreslår därför ett tillkännagivande till regeringen om att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda TMA-områden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket. Utskottet tillstyrker därför helt eller delvis motionsförslag om detta och avstyrker samtliga övriga motioner.

I betänkandet finns fem reservationer och ett särskilt yttrande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Utskottets överväganden	6
Flygplatsfrågor	6
Miljöfrågor	9
Inrikesflyget i framtiden	12
Avveckling av flygplatser	13
Flygtrafikledningstjänst	14
Fördelning av slot-tider	17
Reservationer	19
1. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V)	19
2. Inrikesflyget i framtiden, punkt 3 (MP, V)	20
3. Avveckling av flygplatser, punkt 4 (MP, V)	20
4. Flygtrafikledningstjänst, punkt 5 (M, FP, C, KD)	21
5. Fördelning av slot-tider, punkt 6 (MP)	23
Särskilt yttrande	25
Miljöfrågor, punkt 2 (MP)	25
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	26
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	26

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Flygplatsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:So352 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1,

2012/13:T369 av Margareta Cederfelt (M),

2012/13:T421 av Kurt Kvarnström m.fl. (S) och

2012/13:T425 av Staffan Anger (M).

2. Miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T322 av Jan Lindholm (MP),

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 50,

2012/13:T490 av Edward Riedl (M) och

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 38 i denna del.

Reservation 1 (S, MP, V)

3. Inrikesflyget i framtiden

Riksdagen avslår motion

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 9.

Reservation 2 (MP, V)

4. Avveckling av flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3,

2012/13:T482 av Börje Vestlund (S) och

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 11 och 12.

Reservation 3 (MP, V)

5. Flygtrafikledningstjänst

Riksdagen ger regeringen tillkänna som sin mening vad utskottet anför om att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 49 och

bifaller delvis motion

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 15.

Reservation 4 (M, FP, C, KD)

6. Fördelning av slot-tider

Riksdagen avslår motion

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 13.

Reservation 5 (MP)

Stockholm den 23 maj 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Annika Lillemets (MP) och Hans Unander (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas 16 yrkanden från den allmänna motionstiden 2012. Motionsförslagen rör bl.a. flygplatsfrågor, miljöfrågor och flygtrafikledning.

För att inhämta ytterligare kunskap om flygtrafikledningstjänsten höll utskottet den 16 maj 2013 en offentlig utfrågning där berörda aktörer redogjorde för sina ståndpunkter avseende den fortsatta utvecklingen för marknaden för lokal flygtrafikledningstjänst.

Utskottets överväganden

Flygplatsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flygplatsfrågor. Utskottet betonar att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslags-övergripande perspektiv samt ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Vidare hänvisar utskottet till den gällande planeringsprocess som riksdagen har lagt fast. Av den följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Motionerna

I motion 2012/13:So352 anför Isak From m.fl. (S) att den luftburna ambulanssjukvården i Sverige är dåligt samordnad. För patientsäkerheten och för att säkerställa en likvärdig vård i hela landet är det nödvändigt att patienter i norra Sverige ibland kan transporteras akut till ett specialistsjukhus. Det förutsätter att ambulansflygplan kan landa och lyfta på alla flygplatser dygnet runt. Så är inte alltid fallet i dag, anger motionärerna, och påpekar att detta i vissa fall fått allvarliga konsekvenser. I dag tvingas landstingen i vissa fall bekosta beredskap och öppning av flygfält – om det är möjligt. Transportstyrelsen har föreslagit att det ska finnas en beredskap om högst en timmes inställetid dygnet runt för att vid behov kunna öppna trafikflygplatser på tio prioriterade områden i Sverige. Motionärerna efterlyser därför i yrkande 1 att förutsättningarna för flygplatsberedskap för ambulansflyg ska förbättras.

I motion 2012/13:T369 anför Margareta Cederfelt (M) att affärs- och privatflyget är att betrakta som en del av infrastrukturen och kan innebära stora fördelar för Stockholmsregionen. Sedan Swedavia/Bromma, Järfälla och Botkyrka mellan 2004 och 2011 stängt i princip all flygkapacitet för affärs- och privatflyget finns det, enligt motionären, inte längre några möjligheter för affärs- och privatflyget. Det är möjligt att finansiera och driva flygplatser med låg ekonomisk risk och med minimal offentlig finansiering. Barkarby och Tullinge flygplatser drevs genom ideella insatser men avvecklades på grund av att kommunerna ansåg sig behöva marken för andra ändamål. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) föreslår i en rapport Strängnäs som ett alternativ för affärsflyget, men den flygplatsen ligger för långt från Stockholm enligt motionären. Stockholm är nu den

enda huvudstaden i Europa som saknar en flygplats för allmänflyget. Det yrkas därför att en statlig representant tillsätts med uppdrag att lägga fram ett förslag till lösning för att skapa flygplatskapacitet i Stockholmsregionen i syfte att göra Stockholm tillgängligt för affärs- och privatflyg.

I motion 2012/13:T421 anger Kurt Kvarnström m.fl. (S) att turistbranschen i den svenska fjällvärlden ser en möjlighet att expandera. I Dalarna pågår ett projekt för en internationell charterflygplats till Sälenfjällen. Flera parter är inblandade i projektet, vilket innebär stöd för vidare utredning också ekonomiskt, uppger motionärerna. Vidare påpekas att en charterflygplats i Sälen skulle innebära ökad turism i området, upp till 30 000 fler turistbäddar i området. Det är i praktiken i dag omöjligt för utländska turister att komma till Sälenfjällen eftersom restiden är för lång. Motionärerna yrkar därför att förutsättningarna för en sådan charterflygplats ska utredas mer konkret.

I motion 2012/13:T425 framhåller Staffan Anger (M) att Västerås Flygplats AB i dag ägs helt av Västerås stad, efter att Luftfartsverket sålt sin andel om 40 procent för 1 krona. Västerås flygplats är viktig för befolkningen och näringslivet i Västmanland och norra Södermanland. För närvarande trafikerar man Alicante, Barcelona och London. Det är, enligt motionären, mycket viktigt att Swedavia finns med som aktieägare i företaget och ger det stöd i styrelsen som behövs för att skapa en bättre verksamhet i Västerås Flygplats AB. Motionären begär mot denna bakgrund att Swedavia ska köpa tillbaka den tidigare andelen i Västerås Flygplats AB om 40 procent för 1 krona.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv samt ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Ett sådant synsätt främjar en utveckling mot ett hållbart transportsystem där luftfarten ingår som en viktig del.

Vidare hänvisar utskottet till den gällande planeringsprocess som riksdagen har lagt fast. Av den följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Det betyder att beslut om olika åtgärder som ska genomföras i infrastrukturen i första hand bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, Trafikverkets, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

Utskottet vill vidare, med anledning av motionsförslaget om affärs- och privatflyget, framhålla att i avtalet mellan Stockholms stad som upplåtare av marken för flygplatsen och Luftfartsverket, vars rättigheter och åtaganden enligt avtalet Swedavia, i egenskap av flygplatshållare, tagit över,

anges att flygplathållarens huvuduppgifter ska vara att säkerställa reguljär flygtrafik samt affärsflyg. Affärsflyg för Stockholm är en av de tre huvuduppgifterna för Bromma Stockholm Airport. De andra två uppgifterna är kommersiell linjetrafik och Statsflyget. I samråd med Stockholmsstad har ”affärsflyg för Stockholm” definierats som ”flyg för nyckelfunktioner i företag och organisationer med stor betydelse för Stockholmsregionen och Sverige”.

Under våren 2012 tog därför Swedavia ett beslut om att investera ca 80 miljoner svenska kronor i en ny anläggning på Östra Rampen som enbart är till för ”affärsflyg för Stockholm”. Östra rampen blir klar under 2013. Aktörer som är viktiga för ”affärsflyg för Stockholm” har blivit erbjudna en möjlighet att etablera sig på den nya Östra rampen. Samtliga övriga aktörer kommer fortfarande att ha möjlighet att starta och landa på Bromma. Den begränsning som nu tillkommer är att alla inte kan beredas plats för att förvara sina småflygplan på Bromma. Enligt utskottet bör denna fråga, med de regionala och affärsmässiga avvägningar frågan innefattar, inte främst avgöras av riksdagen. Det är det statliga bolaget Swedavias uppgift att göra affärsmässiga bedömningar av hur tillgången till flygplatskapacitet ska fördelas, inom de ramar och avtal som lagts fast. I övrigt är det främst en regional och kommunal angelägenhet att göra avvägningar om hur regionen bäst utvecklas.

I motion 2012/13:So352 (S) efterfrågas beredskap för ambulansflyg. Utskottet konstaterar i detta sammanhang med tillfredsställelse att Trafikverket tidigare har fått i uppdrag att utreda möjligheten att skapa ett nationellt nät av flygplatser med beredskap dygnet runt (dnr N2009/2970/TE m.fl.). Trafikverket lämnade den 5 augusti 2011 sin redovisning i ärendet (dnr N2011/4843/TE). Här redovisas bl.a. ett alternativ som i stort bygger på det förslag som Transportstyrelsen presenterade i mars 2009 i rapporten Tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga insatser (TSL 2009-519), med förslag på tio flygplatser som geografiskt täcker det nationella beredskapsbehovet. De flygplatser som enligt Trafikverket skulle ingå i beredskapsnätet är, från norr till söder: Gällivare, Luleå, Umeå, Östersund, Sundsvall, Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö. Anslagskostnaden för detta alternativ bedömdes uppgå till ca 7 miljoner kronor. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att regeringen fr.o.m. 2012 avsatt 7 miljoner kronor per år för detta ändamål, och Trafikverket har att använda dessa medel för den kostnad som uppstår för beredskapsuppgifter på flygplatser. Utskottet är därmed inte berett att ta något ytterligare initiativ i ärendet.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2012/13: So352 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1, 2012/13:T369 av Margareta Cederfelt (M), 2012/13:T421 av Kurt Kvarnström m.fl. (S) och 2012/13:T425 av Staffan Anger (M).

Miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag rörande flyget och miljön. Utskottet framhåller att flyget ingår som en del i ett miljöanpassat transportsystem och att flygets miljöaspekter måste tas på största allvar. Samtidigt är flyget, i synnerhet för ett till ytan stort och glesbefolkat land som Sverige viktigt för att uppnå fungerande kommunikationer. Utskottet hänvisar till det arbete som bedrivs inom det internationella samarbetet och på nationell, regional och lokal nivå, inte minst på flygplatserna.

Jämför reservation 1 (S, MP, V) och särskilt yttrande (MP).

Motionerna

I motion 2012/13:T322 framhåller Jan Lindholm (MP) att nationalparkerna erbjuder en möjlighet att uppleva den orörda naturen. Även om naturvårdsintresset utgör en viktig del av nationalparkernas värde är även rekreationsvärdena betydelsefulla. Tystnad är en central del av upplevelsen i en nationalpark, anger motionären. Emellertid stör buller från flygplan den fulla upplevelsen i t.ex. Fulufjällets nationalpark i Dalarna. Motionären yrkar därför att flygning över Fulufjällets nationalpark ska förbjudas.

I motion 2012/13:MJ455, belyser Matilda Ernkrans m.fl. (S) i yrkande 38 att ett hållbart samhälle såväl nationellt som globalt är viktigt. Tre stora miljöutmaningar är klimatomställningen, urlakningen av den biologiska mångfalden samt spridningen av farliga kemikalier. Det är viktigt att de 16 miljömål som riksdagen beslutat om får genomslag och driver arbetet inom alla politikområden, anger motionärerna. Motionärerna yrkar att regeringen ska arbeta för en internationell överenskommelse där flyget bär sina egna miljökostnader.

I kommittémotion 2012/13:T477, anger Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 50 att flyget måste fortsätta arbeta mycket aktivt med att minska sina utsläpp av växthusgaser. Ett första steg är att EU tagit in flyget i sin utsläppshandel, ETS. Detta system har dock många brister, och det vore bäst att flyget fick ett eget utsläppshandelsystem utanför ETS, enligt motionärerna. Så länge det nuvarande systemet finns för flyget i EU är det självklart att det interkontinentala flyget som ankommer till eller avgår från flygplatser i EU ska delta i utsläppshandeln. En förbättrad utsläppshandel kan vara en drivkraft för teknikutveckling för energieffektivare flygplan, mer arbete med åtgärder som gröna inflygningar, bränslesparande flygrutter och gröna flygningar. Motionärerna påpekar att det miljöarbete som bedrivs av statliga Swedavia är ett effektivt sätt att minska flygsektorns klimatpåverkan. Det yrkas därför att Swedavia ska fortsätta att aktivt

förbättra sitt miljöarbete. Det yrkas vidare att Sverige inom ICAO bör verka för att den skattebefrielse av flygbränsle som slås fast i Chicagokonventionen upphör.

I motion 2012/13:T490 påpekar Edward Riedl (M) att Sverige är ett land vars befolkning har en stor spridning över hela landet. Dessutom ligger landet i utkanten av kontinenten. Detta innebär att en fungerande flygtrafik är särskilt viktig för Sverige. Sverige behöver kapacitet för utrikestrafik som kan stå sig i konkurrensen med de stora flygplatserna i grannländerna. I dag har Arlanda flygplats slagit i taket vad gäller den mängd utsläpp som är tillåten, trots att ett aktivt klimatarbete lett till att flygplatsen i sig är klimatneutral. Anledningen till det inträffade är att Arlanda flygplats, som enda flygplats i Europa, måste räkna med de utsläpp som orsakas av marktransporter till och från flygplatsen. Om detta krav inte ändras riskeras Arlandas ställning som knutpunkt för inrikesflyget eftersom flygplatsen måste börja avböja mer trafik från flygplatsen, anger motionären. Vikten av att fortsätta arbetet med marktransporternas utsläpp lyfts fram i motionen men ansvaret bör inte bäras av den aktör som tar ansvar för sina egna utsläpp, anges det. Motionären yrkar därför att utsläppsreglerna för Arlanda flygplats ska ses över.

Utskottets ställningstagande

Luftfartens miljöansvar

Utskottet vill inledningsvis framhålla att flyget ingår som en del i ett miljöanpassat transportsystem. Flygets miljöaspekter måste tas på största allvar. Samtidigt är flyget viktigt för att uppnå fungerande kommunikationer, i synnerhet för ett till ytan stort och glesbefolkat land som Sverige. Det är utskottets övertygelse att det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, kan uppnås genom två jämbördiga mål: ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Utskottet kan även konstatera att flyget, sedan 2012, har inkluderats i EU:s handel med utsläppsrätter, i syfte att det ska bära sina egna miljökostnader. Syftet med systemet är att på ett kostnadseffektivt sätt nå de utsläppsminskningar som krävs för att EU ska klara sina åtaganden enligt Kyotoprotokollet. I och med att flyget inkluderats i systemet med utsläppsrätter är frågan om skatt på flygbränsle inte aktuell eftersom regleringen av miljökostnaden sker inom systemet för de medverkande verksamheterna. Det är inte möjligt att i dagsläget utvärdera hur det har fungerat att inkludera flyget i handeln med utsläppsrätter eftersom ett moratorium beslutades för flygningar till och från Europa 2012 och flygningar under 2013 ännu inte har förfallit till betalning. Den största mängden utsläpp härrör från flygningar till och från Europa. Moratoriet beslutades för att skapa ett bättre förhandlingsläge under de ICAO-förhandlingar som inleddes hösten

2013 där bl.a. globala styrmedel för flyget ska diskuteras. EU driver linjen att ett globalt system med utsläppsrätter för flyget är lämpligast men även skärpta standarder och skatteregleringar kan komma att diskuteras. Frågan om skatt på flygbränsle regleras i Chicagokonventionen och innefattas i bilaterala avtal där EU ingår som avtalspart. Som nämnts kan denna fråga komma att diskuteras som en alternativ lösning till handel med utsläppsrätter; detta är dock inte den linje som Sverige och EU driver. Utskottet hyser tilltro till att Sverige och EU kommer att driva frågan om ett globalt system med handel med utsläppsrätter för att på det viset tillförsäkra såväl en förbättrad miljö som rättvisa konkurrensvillkor och goda internationella förhållanden.

Miljöarbetet vid flygplatser

Utskottet anser också att ett aktivt miljöarbete vid flygplatser är ett av många viktiga områden för att transportsektorn ska kunna bidra till att nå uppställda miljö kvalitetsmål. Utskottet konstaterar att ett aktivt miljöarbete bedrivs vid många flygplatser, såväl de som drivs av Swedavia som de som är under regionalt ansvar.

Arlanda flygplats har kommit långt i sitt miljöarbete och är sedan tidigare klimatackrediterad enligt den högsta nivån i det europeiska klimatomärkningsprogrammet Airport Carbon Accreditation (ACA) tillsammans med Göteborg Landvetter Airport, Umeå Airport och Bromma Stockholm Airport. Arlanda lämnade den 2 maj 2011 in en ansökan till mark- och miljödomstolen om ett nytt miljö tillstånd för hela verksamheten på Arlanda. Utskottet har erfårit att ansökan för närvarande handläggs och att huvudförhandling är planerad att hållas i september 2013. Prövningen berör bl.a. huruvida vägtrafiken ska inkluderas i utsläppstaket. Enligt utskottets mening är det inte lämpligt att föregripa prövningen i mark- och miljödomstolen.

Flygningar över nationalparker

I motion 2011/12:T457 (MP) tas frågan om flygningar över nationalparker upp. Utskottet har stor förståelse för att en viktig del av medborgarnas upplevelser av orörd natur i de svenska nationalparkerna utgörs av en miljö utan störande ljud. Vidare kan utskottet konstatera att restriktionsområden kan meddelas för flygförbud över, eller landningsförbud i, en park. I förordning 2005:801 återfinns en lista med platser där restriktionsområden förbjuder överflygning. Ett arbete med att komplettera listan med ytterligare områden pågår inom Regeringskansliet. Frågan om att inkludera Fulufjället som ett restriktionsområde innefattas i detta arbete. Utskottet kan emellertid konstatera att det finns motstridiga intressen att beakta i den aktuella frågan då rennäringen kan ha behov av att flyga över området. Utskottet finner det inte lämpligt att föregripa det pågående arbetet.

Sammanfattande bedömning

Vad utskottet härmed har sagt rörande miljöfrågor leder till ställningstagandet att motionerna 2012/13:T322 av Jan Lindholm (MP), 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 50, 2012/13:T490 av Edward Riedl (M) och 2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 38 i denna del avstyrks.

Inrikesflyget i framtiden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att begränsa inrikesflyget. Utskottet betonar att ett väl utbyggt och fungerande inrikesflyg är en viktig förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas.

Jämför reservation 2 (MP, V).

Motionen

I motion 2012/13:T505 anför Annika Lillemets m.fl. (MP) i yrkande 9 att svenskarnas flygresande måste begränsas. Svenskarnas flygande resulterar i ett ton växthusgaser utslaget per person och år. En rimlig slutsats är då att flyget i första hand ska användas för de allra längsta resorna och för att ge människor möjlighet att mötas internationellt, anger motionärerna. Kortare resor kan ersättas med tåg, buss och andra miljövänligare färdmedel. Ett sätt att uppmuntra detta är, enligt motionärerna, att priset för resan ska sättas efter miljönyttan. En resa med X 2000 mellan Stockholm och Göteborg släpper ut 3 gram koldioxid per person. Samma resa med flyg släpper ut 66 kilo per person. Motionärerna anför att det bör vara billigare att resa med tåg än att flyga. Men inte enbart priset är av betydelse; det är också viktigt att höja kvaliteten och servicen på järnvägsförbindelser. Nya höghastighetsbanor med bl.a. en restid på under två timmar mellan Stockholm och Göteborg skulle göra flygresor på denna sträcka helt onödiga. Motionärerna yrkar sammanfattningsvis att inrikesflyget söder om Sundsvall (undantaget Gotland) ska göras onödigt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att ett väl utbyggt och fungerande inrikesflyg är en viktig förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas. Utskottets inställning är att flyget utgör ett betydelsefullt komplement till andra transportmedel. För att uppnå och vidmakthålla regional utveckling är god tillgänglighet en grundförutsättning. Därför avstyrks motion 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 9.

Avveckling av flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om avveckling av Bromma flygplats och av andra flygplatser i närheten av tätbebyggelse. Utskottet uttalar att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem.

Jämför reservation 3 (MP, V).

Motionerna

I motion 2012/13:Sk212 anför Siv Holma m.fl. (V) i yrkande 3 att flygtrafiken på Bromma flygplats är ett av Stockholms största miljöproblem. Den genererar såväl buller som utsläpp av ett flertal föroreningar. Bullret från flyget till och från Bromma flygplats stör mer än dubbelt så många personer som bullret från flyget till och från Arlanda och Landvetter tillsammans. Därtill kommer att området är hårt ansträngt av trafikleder. Motionärerna anger även att det finns fullgoda flygplatsalternativ i Stockholmsregionen, vilket gör Bromma flygplats onödigt. Behovet av byggbar mark i Stockholm är stort, vilket är ytterligare ett skäl att lägga ned Bromma flygplats, anger motionärerna. På flygplatsområdet finns förutsättningar för ca 4 000 bostäder. Motionärerna yrkar att en utredning ska tillsättas för att möjliggöra en nedläggning av Bromma flygplats.

I motion 2012/13:T482 framhåller Börje Vestlund (S) att Bromma flygplats medför buller, trängsel, avgaser, transportproblem och problem med säkerhetsaspekter. Det nuvarande avtalet mellan Stockholms stad och Svedavia har en mycket lång löptid, vilket är orimligt enligt motionären. Marken ligger dessutom centralt i ett redan bebyggt område och lämpar sig väl för bostadsbebyggelse. Stockholm har ett stort behov av byggbar mark, påminner motionären. Samtidigt lyfter motionären fram att det finns behov av ytterligare en flygplats i Stockholmsregionen. De planer som finns på snabbtåg kan, enligt motionären, underlätta för att använda flygplatser söder om Stockholm, t.ex. Skavsta flygplats. Motionären yrkar därför att det ska utredas hur flyget på Bromma kan överföras till Arlanda och Skavsta flygplatser i syfte att avveckla Bromma flygplats.

I motion 2012/13:T505 framlägger Annika Lillemets m.fl. (MP) att idén med en flygplats mitt i en storstad är föråldrad. Stockholm har stort behov av nya bostäder, och Bromma är ett av få områden där en större satsning på en ny bebyggelse är möjlig. När marken frigörs kan uppåt 4 000 bostäder byggas, anger motionärerna. Flygtrafiken på Bromma är ett av Stockholms största miljöproblem och genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder. Utöver miljöhänsyn och behov av bostäder i Stockholm tillkommer säkerhetsrisker. Motionärerna påpekar att den statistiska risken för

olyckor i samband med reguljärflyg är små, men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda. Såsom avtalen är skrivna är det rimligt att staten tar initiativ till att påbörja en process att avveckla Bromma flygplats. Även i övrigt är det olämpligt att placera flygplatser inne i städer. Motionärerna anser därför att centralt belägna flygplatser i svenska städer på sikt ska avvecklas. Även om dessa inte är statliga, bör regeringen ta initiativ till att i samråd med berörda parter, kommuner och företag, stödja och underlätta en sådan omställning. Det yrkas i motionen att Bromma flygplats snarast ska avvecklas (yrkande 11) liksom andra flygplatser som ligger centralt belägna i svenska städer (yrkande 12).

Utskottets ställningstagande

Frågan om Bromma flygplats har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2011/12:TU15. Genom det senaste arrendeavtal som staten 2008 tecknade med Stockholms stad om Bromma och som gäller t.o.m. den 31 december 2038, torde olägenheterna för de kringboende minska. Utskottet anser att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem och att Bromma flygplats innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser. När det gäller regionala flygplatser som ligger i nära anslutning till en stad anser utskottet att det bör vara upp till den berörda regionen att väga betydelsen av t.ex. tillgänglighet mot miljöhänsyn för att besluta om flygplatsens framtid. Det anförda medför att utskottet avstyrker motionerna 2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3, 2012/13:T482 av Börje Vestlund (S) och 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 11 och 12.

Flygtrafikledningstjänst

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen tillkänna att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket.

Jämför reservation 4 (M, FP, C, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:T477 anför Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 49 att det finns tydliga risker med regeringens avreglering av flygtrafikledningstjänsterna. Motionärerna betonar att flygsäkerheten alltid måste ha högsta prioritet och att det är tveksamt om det går att skapa en fungerande marknad för flygtrafikledningstjänster. Motionärerna betonar att riksdagen

i ett tillkännagivande i maj 2012 (bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248) klargjort att ytterligare steg av konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänster inte ska ske förrän det pågående beredningsarbetet avseende den avlämnade statliga utredningen SOU 2012:27 är avslutat. I motionen yrkas att flygtrafikledningstjänsterna på de statliga flygplatserna och Försvarsmaktens flygplatser även i fortsättningen ska drivas av Luftfartsverket.

I motion 2012/13:T505 framlägger Annika Lillemets m.fl. (MP) i yrkande 15 att myndighetsutövning vad gäller något så kritiskt som flygsäkerhet inte bör läggas ut på privata aktörer. Det är tveksamt om det går att skapa en fungerande marknad för flygtrafiktjänster, anger motionärerna. Vidare kan det vara svårt att skilja ut civil flygledning från militär, eftersom dessa är samordnade i Sverige. Att splittra luftrummet och låta olika utförare ha hand om olika delar medför fler överlämningar, vilka är riskmoment. Även i denna motion hänvisas till riksdagens tillkännagivande i maj 2012 att ytterligare konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänster inte ska ske förrän det pågående beredningsarbetet avseende den avlämnade statliga utredningen SOU 2012:27 är avslutat. Utredningen slår fast att flygtrafikledningstjänsten är ett offentligt åtagande. Den föreslår bl.a. att det övre luftrummet inte ska konkurrensutsättas och att Luftfartsverket ska ha ansvar för bl.a. flygtrafikledningstjänsten en route, den lokala flygtrafikledningstjänsten för de militära flygplatserna, infrastruktur och beredningsplanering. En konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten kräver mer samordning på olika områden, anför motionärerna. Det yrkas därför att flygtrafikledningstjänsten inte ska vara konkurrensutsatt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet betonar betydelsen av flygsäkerhet när det gäller flygtrafikledningstjänsten. Sverige är i dag ett av de bästa länderna i världen vad gäller flygsäkerhet. Enligt utskottet måste det vara högsta prioritet att Sverige bibehåller sin ställning i denna fråga. Marknaden för lokala flygtrafikledningstjänster är numera avreglerad.

Enligt utskottets mening bör flygtrafikledningstjänsten, som är en synnerligen viktig form av myndighetsutövning, huvudsakligen utföras av en myndighet och inte av privata aktörer.

Ytterligare en aspekt är att civil flygtrafikledning och militär flygtrafikledning i dag är samordnade i Sverige. Utskottet anser inte att denna fråga är utredd i tillräcklig utsträckning. Försvarsmakten har i dag inga egna flygtrafikledare utan är beroende av Luftfartsverket för att få sina behov tillgodosedda. Utskottet anser att det är synnerligen viktigt att Försvarsmaktens behov kan tillförsäkras i alla beredningslägen. För det fall ett läge med höjd beredskap infaller måste Försvarsmakten ha omedelbar och fullgod tillgång till flygtrafikledare för flygtrafikledningstjänsten. Utöver detta är det enligt utskottet olämpligt att privata företag har tillgång till känslig information om Sveriges försvar.

Utskottet noterar att det hittills kommit in en mindre, privat, aktör på marknaden för flygtrafikledningstjänster. Samtidigt konstaterar utskottet att större delen av de svenska flygplatserna valt att anlita Luftfartsverket. En fungerande konkurrens kräver jämbördiga aktörer som konkurrerar med varandra vad gäller såväl pris som kvalitet; då är det viktigt att en stor aktör inte dominerar marknaden. Det är en avancerad verksamhet att bedriva flygtrafikledningstjänster, och stordriftsfördelarna är betydande. Det innebär att det finns höga inträdesbarriärer gentemot nya aktörer. Man kan således, enligt utskottets mening, inte tala om en marknad med verkligt fungerande konkurrens för lokala flygtrafikledningstjänster.

Riksdagen riktade förra året ett tillkännagivande till regeringen att eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning inte får ske förrän det pågående beredningsarbetet av den statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27) avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarsmaktens behov (bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248). Utredningen slår fast att flygtrafiktjänsten är ett offentligt åtagande. Den föreslår bl.a. att det övre lufrummet inte ska konkurrensutsättas och att Luftfartsverket ska ha ansvar för bl.a. flygtrafikledningstjänsten en route, lokal flygtrafikledningstjänst för de militära flygplatserna, infrastruktur och beredskapsplanering. Vidare framhåller utskottet att en konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten kräver mer samordning på olika områden.

Utskottet anser att det inom de samfällda TMA-områdena (terminalområden) endast bör finnas en leverantör av flygtrafikledningstjänster. Vid avregleringen tillmättes dock inte flygsäkerhetsfrågorna högsta betydelse genom att riskerna med att konkurrensutsätta flygtrafikledningen inom samfällda TMA-områden inte analyserades i tillräcklig utsträckning. Det finns särskilda risker vad gäller överlämningar inom dessa områden, därtill kommer att miljöhänsyn riskerar att gå förlorad då det är svårare att genomföra s.k. gröna inflygningar med flera leverantörer i dessa områden. Utskottet konstaterar att Sverige har gått längst i världen vad gäller konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten inom samfällda TMA-områden.

Transportstyrelsen har fattat beslut om ett moratorium rörande konkurrensutsatt flygtrafikledning inom samfällda TMA-områdena. Beslutet fattades 2011 och gäller fram till 2014. Beslutet fattades därför att Transportstyrelsen ville ha tid för att utreda risker med överlämningar m.m. när flera olika leverantörer agerar inom ett samfällt TMA-område. När moratoriet upphör kommer Transportstyrelsen att fatta beslut om hur man kommer att agera. Transportstyrelsen har alltså inte beslutat att konkurrensutsättning inom samfällda TMA-områden kommer att godkännas efter 2014; myndigheten har enbart meddelat att ett beslut i frågan kommer att fattas då och att det måste kunna garanteras att flygtrafikledningen

sker på ett säkert sätt. Trots detta – och i strid med riksdagens tillkännagivande – har Norrköpings flygplats, som ligger inom ett samfällt TMA-område, beslutat att konkurrensutsätta den lokala flygtrafikledningstjänsten. Upphandling pågår för närvarande, och den utvalda leverantören planeras ta ansvar för flygtrafikledningstjänsten vid flygplatsen fr.o.m. januari 2014. Det är, enligt utskottets mening, oroande att flygtrafikledning inom samfällda TMA-områden nu konkurrensutsätts utan att det klarlagts att detta kan ske utan risk för flygsäkerheten.

Med anledning av vad som nu anförts föreslår utskottet ett tillkännagivande till regeringen om att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Svedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda TMA-områden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket. Därmed tillstyrker utskottet motion 2012/13:T477 yrkande 49 av Anders Ygeman m.fl. (S) samt tillstyrker delvis motion 2012/13:T505 yrkande 15 av Annika Lillemets m.fl. (MP).

Fördelning av slot-tider

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om marknadsmässig fördelning av start- och landningstider, s.k. slot-tider. Utskottet konstaterar att frågan om fördelning av slot-tider regleras på EU-nivå. Utskottet förutsätter att regeringen verkar för att de transportpolitiska utgångspunkter som är viktiga för Sverige beaktas i samband med att regleringen ses över på området.

Jämför reservation 5 (MP).

Bakgrund

Slot-tider innebär ett system som fördelar ankomst- och avgångstider till flygplatser. Reglerna om slot-tider styrs av förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993. På de flesta flygplatser i Sverige är inte fördelningen av slot-tider något problem, men på Arlanda flygplats finns det under vissa tider fler flyg som vill ankomma och avgå än vad det finns kapacitet för. Fördelningen av slot-tider sker utifrån ett internationellt system där s.k. grandfather rights gäller, dvs. det flygbolag som har fått en viss tilldelad slot-tid och som använder den kommer även fortsättningsvis att tilldelas den tiden. Varje flygplats har en samordnare som är behörig att dela ut slot-tider. Slot-tiderna fördelas enligt vissa principer, t.ex. att de flygbolag som har en viss tid och som har investerat i en tidtabell ska få behålla den. Samtidigt ska en viss del av slot-tiderna främst vara tillgängliga för nytillträdande lufttrafikföretag. Flygbolagen måste utnyttja de tilldelade slot-

tiderna i en viss grad, i annat fall blir de tillgängliga för utdelning till andra flygbolag. Staten kan också reservera slot-tider för regionalpolitiskt viktig trafik.

Motionen

I motion 2012/13:T505 anför Annika Lillemets m.fl. (MP) i yrkande 13 att systemet med fördelning av slot-tider, s.k. grandfather rights, ger de flygbolag som har de mest fördelaktiga tiderna rätt att behålla dem. Tillgång till attraktiva slot-tider är en konkurrensfördel för flygbolagen, påpekar motionärerna. Systemet innebär, anges det i motionen, att SAS behåller sitt företräde på Arlanda, medan andra bolag hänvisas till att flyga från Bromma flygplats. Det yrkas i motionen att slot-tiderna, med undantag för de som behövs för regionalpolitiskt viktiga linjer, ska auktioneras ut enligt marknadsmässiga principer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner om att EU-kommissionen har lämnat över ett förslag till ministerrådet och Europaparlamentet om en revidering av förordningen rörande slot-tider. Förslaget innebär bl.a. att flygbolagen ges möjlighet att köpa och sälja tilldelade slot-tider och att större krav ställs på flygbolagen att utnyttja tilldelade slot-tider samt att tiden för nyetablerade företag att tränga in på marknaden utökas. För närvarande bereds frågan i Europaparlamentet.

Utskottet kan således konstatera att frågan om fördelning av slot-tider regleras på EU-nivå och är för närvarande under översyn. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att verka för att svenska transportpolitiska utgångspunkter av bl.a. regionalpolitisk karaktär kommer att beaktas i samband med att de nuvarande reglerna ses över.

Utskottet avstyrker därför motion 2012/13:T505 av Annika Lillemets (MP) yrkande 13.

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. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Siv Holma (V), Annika Lillemets (MP) och Hans Unander (S).

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. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 50 och

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 38 i denna del och avslår motionerna

2012/13:T322 av Jan Lindholm (MP) och

2012/13:T490 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

Flyget är en betydelsefull komponent för att skapa ett hållbart samhälle såväl nationellt som globalt. Vi anser att flyget måste fortsätta arbeta mycket aktivt med att minska sina utsläpp av växthusgaser. Ett första steg är att EU tagit in flyget i sin utsläppshandel, ETS. Detta system har dock många brister och det vore, enligt vår mening, bättre om flyget fick ett eget utsläppshandelsystem. Så länge det nuvarande systemet finns för flyget i EU är det självklart att det interkontinentala flyget som ankommer till eller avgår från flygplatser i EU ska delta i utsläppshandeln. En förbättrad utsläppshandel kan innebära att teknikutveckling för energieffektivare flygplan får ett snabbare genombrott, och det kan även vara en drivkraft för mer arbete med åtgärder som gröna inflygningar, bränslesparande flygrutter och gröna flygningar. Därför vill vi att regeringen ska arbeta för en internationell överenskommelse där flyget bär sina egna miljökostnader. Vi anser också att Sverige inom ICAO ska verka för att den skattebefrielse av flygbränsle som slås fast i Chicagokonventionen upphör.

Vi vill också uppmärksamma att det miljöarbete som bedrivs av statliga Swedavia är ett effektivt sätt att minska flygsektorns klimatpåverkan, som vi tycker det är viktigt att fortsätta med.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. Inrikesflyget i framtiden, punkt 3 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

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. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 9.

Ställningstagande

Svenskarnas flygande resulterar i ett ton växthusgaser utslaget per person och år. Därför måste svenskarnas flygresande begränsas. En rimlig slutsats är då, enligt vår mening, att flyget i första hand ska användas för de allra längsta resorna och för att ge människor möjlighet att mötas internationellt. Kortare resor kan ersättas med tåg, buss och andra miljövänligare färdmedel. Ett sätt att uppmuntra detta är att priset för resan ska sättas efter miljönyttan. En resa med X 2000 mellan Stockholm och Göteborg släpper ut 3 gram koldioxid. Samma resa med flyg släpper ut 66 kilo.

Vi anser att det bör vara billigare att resa med tåg än att flyga. Samtidigt vill vi framhålla att inte enbart priset är av betydelse; det är också viktigt att höja kvaliteten och servicen på järnvägsförbindelser. Nya höghastighetsbanor med bl.a. en restid på under två timmar mellan Stockholm och Göteborg skulle göra flygresor på denna sträcka helt onödiga.

På grundval av vad vi nu anfört vill vi att inrikesflyget successivt ska göras onödigt så att all persontrafik med mindre än tre timmars restid till Stockholms central (undantaget Gotland) ska ske med tåg.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

3. Avveckling av flygplatser, punkt 4 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

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. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3, 2012/13:T482 av Börje Vestlund (S) och

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 11 och 12.

Ställningstagande

Flygtrafiken på Bromma flygplats är ett av Stockholms största miljöproblem. Den genererar såväl buller som utsläpp av ett flertal föroreningar. Bullret från flyget till och från Bromma flygplats stör mer än dubbelt så många personer som bullret från flyget till och från Arlanda och Landvetter tillsammans. Därtill kommer att området är hårt ansträngt av trafikleder. Utöver miljöhänsyn och behov av bostäder i Stockholm tillkommer säkerhetsrisker. Även om den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är liten blir följderna oftast fruktansvärda om en olycka inträffar. Enligt vår mening är idén med en flygplats mitt i en storstad föråldrad.

Vi vill framhålla att det finns fullgoda flygplatsalternativ i Stockholm-regionen, vilket gör Bromma flygplats onödig. Behovet av byggbar mark i Stockholm är stort, vilket är ytterligare ett skäl att lägga ned Bromma flygplats. På flygplatsområdet finns förutsättningar för ca 4 000 bostäder. De planer som finns på snabbtåg kan, enligt vår mening, underlätta för att använda flygplatser söder om Stockholm, t.ex. Skavsta flygplats. Därför vill vi att en utredning ska tillsättas för att möjliggöra en nedläggning av Bromma flygplats. Utredningen bör innefatta om flyget på Bromma kan överföras till Arlanda och Skavsta flygplatser i syfte att avveckla Bromma flygplats. Såsom avtalen är skrivna är det rimligt att staten genom regeringen tar initiativ till att påbörja en process för att avveckla Bromma flygplats.

Även i övrigt är det olämpligt att placera flygplatser inne i städer. Därför anser vi att centralt belägna flygplatser i svenska städer på sikt ska avvecklas. Även om dessa inte är statliga, bör regeringen ta initiativ till att i samråd med berörda parter, kommuner och företag, stödja och underlätta en sådan omställning.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

4. Flygtrafikledningstjänst, punkt 5 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 49 och

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 15.

Ställningstagande

Enligt vår mening måste flygsäkerheten alltid komma i första rummet när det gäller flygtrafikledningstjänsten. Vi konstaterar därför med tillfredställelse att Sverige är ett av de bästa länderna i världen vad gäller flygsäkerhet. I sammanhanget vill vi förtydliga att konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten inte på något sätt innebär att säkerheten riskerar att försämrats. Samma höga säkerhetskrav ska givetvis gälla för alla leverantörer av flygtrafikledningstjänster. Utbildningskraven för flygtrafikledare är reglerade på EU-nivå med omfattande kunskapskrav. Transportstyrelsen utfärdar certifikat till företag som uppfyller de stränga säkerhetskrav som finns och Transportstyrelsen utövar också tillsyn över tillhandahållarna för att tillförsäkra att säkerheten kontinuerligt upprätthålls.

Utskottsmajoritetens förslag innebär i praktiken en fullständig återreglering av marknaden för lokala flygtrafikledningstjänster eftersom ca 97 procent av passagerarunderlaget för Sveriges alla flygplatser faller in under deras förslag där den enda tillåtna leverantören ska vara Luftfartsverket.

Vi vill påminna om att riksdagen 2012 tillkännagav för regeringen att eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte får tas förrän det pågående beredningsarbetet statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikfjänt (SOU 2012:27) avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarmaktens behov. Utskottet betonade vikten av att inte forcera fram en eventuell utökad konkurrensutsättning (bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248).

Härefter har beredningsarbetet av nämnda SOU 2012:27 fortsatt, och en proposition kan förväntas under hösten 2013. Enligt vår mening är det angeläget att invänta arbetet med propositionen, och vi känner tillförsikt i fråga om att regeringen i detta arbete kommer att tillse att faktorer som flygsäkerhet och Försvarmaktens behov blir vederbörligen beaktade.

Vi känner förtroende för att regeringens förslag kommer att innebära att Sverige kan behålla sin ledande ställning inom flygsäkerhet. Det är viktigt att det stränga svenska regelverket hålls intakt och att kontrollmyndigheten, Transportstyrelsen, har långtgående och övergripande ansvar för kontroll av flygtrafikledningstjänsterna. Vi förutsätter vidare att alla situationer där säkerhetsrisker kan uppstå, t.ex. vid överlämningar, noggrant analyseras för att tillförsäkra fullgod flygsäkerhet och hög kapacitet. Eftersom Sverige har en unik situation med en integrerad civil och militär flygtrafikledning måste denna situation återspeglas i de åtgärder som vidtas.

Vi ser med tillfredsställelse att Sverige har en mycket hög kompetens inom flygtrafikledning och att svenska tjänster är eftertraktade i utlandet. En introduktion för Luftfartsverket på den internationella marknaden kan innebära utvecklingsmöjligheter för Luftfartsverket och eventuellt, i förlängningen, bidra till förbättrad flygsäkerhet utanför Sverige. En återreglering

skulle med all sannolikhet förhindra, eller i vart fall kraftigt försvåra, för Luftfartsverket att erbjuda sina tjänster på marknader utanför Sverige, vilket vore mycket beklagligt.

Utskottsmajoriteten pekar på att det inte kan anses finnas någon fungerande konkurrens för den lokala flygtrafikledningstjänsten. Vi vill med anledning av detta peka på att den privata leverantören av flygtrafikledningstjänster som etablerat sig på marknaden, ACR, i dag har övertagit ansvaret för flygtrafikledningstjänsten på fyra flygplatser och vunnit upphandlingarna för ytterligare fem flygplatser fr.o.m. 2014. Utvecklingen kan enligt vår mening förväntas fortsätta i och med att fler avtal för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst löper ut för fler flygplatser. Vidare förtjänar det enligt vår mening att påpekas att inträdet av ytterligare en aktör på marknaden för lokala flygtrafikledningstjänster har lett till att marknadspriserna för flygtrafikledningstjänsterna har sänkts väsentligt. Detta har stor betydelse för flygplatserna, särskilt mindre flygplatser, då flygtrafikledningstjänsten utgör större delen av kostnaden för driften av en flygplats. Enligt vår mening kan en återreglering innebära ett mycket hårt slag för de mindre, kommunala och regionala, flygplatserna då dessa genom en återreglering skulle förlora möjligheterna att kontrollera sina kostnader. I förlängningen kan det innebära att mindre flygplatser får svårt att fortsätta sin verksamhet.

Med anledning av vad som nu anförts anser vi att riksdagen bör avslå motionerna 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 49 och 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 15.

5. Fördelning av slot-tider, punkt 6 (MP)

av Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 13.

Ställningstagande

Sverige har, i likhet med flera andra länder, vidhållit ett föråldrat system för slot-tider. Principen om hävdvunna rättigheter, s.k. grandfather rights, ger de flygbolag som har de bästa tiderna för start och landning rätt att behålla dem så länge de vill. Tillgång till attraktiva slot-tider är en konkurrensfördel för flygbolagen. I praktiken innebär detta att SAS behåller företräde till de bästa avgångstiderna på Arlanda, medan många andra bolag hänvisas till att flyga till och från Bromma.

Jag anser att det vore bättre att slot-tiderna i stället auktioneras ut, med undantag för dem som behövs för regionalpolitiskt viktiga linjer. Det blir en marknadslösning inom ramen för det utrymme som finns på Arlanda och gör det möjligt för flygbolag som i dag finns på Bromma att flytta till Arlanda, vid en nedläggning av Bromma. Jag är medveten om att frågan behandlas på EU-nivå, men jag anser att det är av stor vikt att regeringen fortsätter driva frågan om marknadsmässiga principer för fördelning av slot-tider.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilt yttrande

Miljöfrågor, punkt 2 (MP)

Annika Lillemets (MP) anför:

Såväl naturvårdsintresset som rekreationsvärdena är betydelsefulla vad avser nationalparker. En del av syftet med nationalparkerna är att erbjuda en möjlighet att uppleva den orörda naturen, vari upplevelsen av tystnad ingår. Emellertid stör buller från flygplan den fulla upplevelsen i t.ex. Fulu-fjällets nationalpark i Dalarna, och jag vill därför framhålla vikten av att ett flygförbud införs över denna nationalpark. Då jag har erfarit att beredningsarbete pågår i frågan avstår jag dock från att reservera mig i denna del.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utredning bör tillsättas för att möjliggöra nedläggning av Bromma flygfält.

2012/13:So352 av Isak From m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för flygplatsberedskap för ambulansflyg.

2012/13:T322 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygning över Fulufjällets nationalpark.

2012/13:T369 av Margareta Cederfelt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad flygplatskapacitet för affärs- och privatflyg i Stockholm.

2012/13:T421 av Kurt Kvarnström m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen utreda förutsättningarna för en charterflygplats i dalafjällen.

2012/13:T425 av Staffan Anger (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Swedavias aktieandel i Västerås Flygplats AB.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygledartjänster.
50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatt aktivt klimat- och miljöarbete för flyget.

2012/13:T482 av Börje Vestlund (S):

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

2012/13:T490 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över vilka utsläppsregler som gäller för Arlanda flygplats.

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målsättningen att göra inrikesflyget söder om Sundsvall (undantaget Gotland) onödigt.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygfält.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för avveckling av andra flygplatser som ligger centralt belägna i svenska städer.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta utreda ett system för att fördela slot-tider enligt marknadsmässiga principer.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygtrafikledning.

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta för en internationell överenskommelse som innebär att sjöfarten och flyget bär sina miljökostnader.

I denna del (i betänkandet behandlas den del som rör flyget).