

## Motion till riksdagen 2012/13:T505

av **Annika Lillemets m.fl. (MP)**

# Flyg med förnuft

## Sammanfattning

Flygtrafiken ökar kraftigt, och med nuvarande ökningstakt kommer svenskar-  
nas flygresor att orsaka större utsläpp av växthusgaser än landets samlade  
biltrafik om ett tiotal år. Varken utsläppshandel, teknikutveckling eller sats-  
ningar som gröna inflygningar räcker för att hejda detta. Miljöpartiet vill  
skapa rättvisa spelregler och göra flygresor onödiga genom utbyggnad av  
höghastighetståg, bekväma nattåg och tågcharter i Europa. Det är inte rimligt  
att flyget skall slippa den skatt och moms som andra trafikslag har och att så  
många flygplatser och flyglinjer subventioneras med skattemedel.

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en miljöbeskattning av det kommersiella flyget är nödvändig.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande i EU och andra internationella forum för att begränsningar av flygets utsläpp ska föras in i ett globalt klimatavtal.<sup>2</sup>
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att flygets handel med utsläppsrätter ska utgöra en egen ”bubbla”.<sup>2</sup>
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka inom EU för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart och flyg.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en flygskatt som ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln.<sup>1</sup>

**Fel! Okänt namn på**

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta utreda höjd moms på inrikes flygtrafik och moms på utrikes flygresor.<sup>1</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om byggande av höghastighetståg och Norrbotniabanan som ett led i ett minskat resande med flyg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på bekväma nattåg på längre sträckor i Sverige för att minska behovet av flygresor.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målsättningen att göra inrikesflyget söder om Sundsvall (undantaget Gotland) onödigt.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska flygbullret.<sup>2</sup>
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.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbeta för direkta tågförbindelser och enkel prisvärd bokning för tåg till de största destinationerna i Europa.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygtrafikledning.

**Fel! Okänt namn på**

<sup>1</sup> Yrkandena 1 och 4–6 hänvisade till SkU.

<sup>2</sup> Yrkandena 2, 3 och 10 hänvisade till MJU.

Fel! Okänt namn på

## Inledning

Flyget är en stor och växande utsläppskälla av växthusgaser. När alla växthusgaser räknas med står flyget i dagsläget för cirka 5 procent av de globala utsläppen. För Sverige är siffran högre. Utsläppen från den svenska befolkningens flygresande, inrikes och utrikes, uppgick år 2006 till motsvarande cirka 8 miljoner ton koldioxid, vilket är cirka 10 procent av de totala svenska utsläppen<sup>1</sup>.

I debatten uppges ibland att flyget globalt står för en andel på 2–3 procent. I denna uppskattning räknas dock bara koldioxid med. Det är viktigt att notera att flygets klimatpåverkan inte enbart orsakas av dess utsläpp av koldioxid. På de höjder, 10–12 kilometer, som flygets utsläpp i huvudsak sker på, bidrar även utsläppen av kväveoxider och vattenånga till den globala klimatförändringen. Det idag bästa vetenskapliga underlaget pekar på att den totala klimatpåverkan från flyget är minst 1,8 gånger högre än den som orsakas enbart av koldioxiden.<sup>2</sup>

Flyget står således idag för en icke obetydlig del av de totala utsläppen, speciellt i rika länder som Sverige. Vad som är mer allvarligt är trenden vad gäller utsläppsökningar. Sedan 1980 har det svenska internationella flygresandet fyrdubblats och globalt är utvecklingen likartad. Utsläppen från flyget har under samma period mer än fördubblats. Med nuvarande ökningstakt kommer svenskarnas flygresor att orsaka större utsläpp än landets samlade biltrafik om ett tiotal år.

## Tekniska lösningar bra, men otillräckliga

Genare flygvägar, grön inflygning och högre beläggning är åtgärder som bör stimuleras. De har dock en begränsad effekt som är av engångskaraktär. Fullt genomförda kan de tillsammans ge 10–20 procent minskning av utsläppen. Det finns också möjligheter att minska bränsleförbrukningen för den genomsnittliga flygplansflottan med ytterligare 35–45 procent fram till år 2050.<sup>3</sup>

Det bekymmersamma i situationen är emellertid att flygresandet, även med relativt försiktiga prognoser, beräknas mer än fyrdubblas under samma period.

Det innebär att även om de här nämnda potentialerna för lägre utsläpp per kilometer kan realiseras, så kommer de totala utsläppen av växthusgaser från

<sup>1</sup> Åkerman, Jonas (2008). Klimatpåverkan från utrikes resor. TRITA-INFRA-FMS 2008:7. KTH.

<sup>2</sup> Lee, D S, et al, Transport impacts on atmosphere and climate: Aviation, Atmospheric Environment (2009), doi: 10.1016/j.atmosenv.2009.06.005.

<sup>3</sup> Åkerman, Jonas (2011). Transport systems meeting climate targets. Doktorsavhandling KTH.

flyget att mer än fördubblas, kanske tredubblas fram till 2050. Samtidigt krävs att de totala utsläppen i samhället under samma period minskar med 70–95 procent, om de värsta konsekvenserna av ett förändrat klimat ska kunna undvikas. Detta innebär att enbart flygets utsläpp, i synnerhet i industrialiserade länder, innan år 2050 riskerar att överstiga den totala målnivån för växthusgaser som världen som helhet behöver nå ner till.<sup>4</sup>

Det förs ibland fram förslag på mer radikala tekniska lösningar vad gäller flygplansdesign. I sådana sammanhang är det nödvändigt att göra en vetenskapligt grundad bedömning, och att undvika önsketänkande som kan förfalla politiskt bekvämt i ett kortsiktigt perspektiv. En viktig faktor att ta hänsyn till är de stora trögheter som karaktäriserar utvecklingen av nya flygplan. Från att en ny generation flygplan börjar utvecklas till dess det sista flygplanet av denna generation pensioneras tar det cirka 50 år.

## Konkurrens om mark

Hur är det då med möjligheterna att använda förnybara bränslen inom flyget? Tekniskt sett är det möjligt att producera biobränslebaserat flygbränsle som kan användas i befintliga flygplan. Det finns dock i detta sammanhang två hinder för en större användning. Det mindre hindret är produktionskostnaden, som riskerar att hamna betydligt över kostnaden för dagens flygbränsle. Det större hindret handlar om tillgång på råvara.

Så gott som alla sektorer i samhället siktar på att minska just sina utsläpp kraftigt med hjälp av biobränslen. Men den produktiva marken måste i första hand kunna försörja en växande världsbefolkning med mat, fibrer och byggnadsmaterial, och dessutom måste naturmark avsättas för trygghet av ekosystemtjänster (ren luft, rent vatten, klimatreglering med mera). Det går också att konstatera att användandet av en viss mängd bioenergi till att ersätta kol i kraftverk istället för att producera drivmedel för flyget eller andra transportslag ger en ungefär dubbelt så stor minskning av klimatpåverkan. Detta innebär att en mycket begränsad mängd kommer att vara tillgänglig för flyget och det till höga priser.

## Alger som flygbränsle?

För att minska konkurrensen om produktiv mark som skulle kunna användas för matproduktion har det på senare tid föreslagits att alger skulle kunna användas som råvara för bland annat flygbränsle. Detta forskningsområde be-

<sup>4</sup> Kevin Anderson, Alice Bows and Paul Upham (2006), Growth scenarios for EU & UK aviation: contradictions with climate policy. Tyndall Centre for Climate Change.

## Fel! Okänt namn på

finner sig än så länge på ett tidigt stadium och det finns flera betydande frågetecken vad gäller bland annat utveckling av lämpliga alger, vattenåtgång, miljöpåverkan, energiåtgång för produktionen och inte minst kostnader. Det är också oklart hur stor utsläppsreduktionen verkligen blir om man tar hänsyn till alla utsläpp som sker i produktionsprocessen.<sup>5</sup> För alla biobränslebaserade flygbränslen gäller dessutom att de inte alls minskar utsläppen av kväveoxider och vattenånga, vilka står för nära hälften av flygets totala klimatpåverkan.

Det är fullt möjligt att flera flygbolag det närmaste decenniet kommer att introducera låginblandning av flygbränsle tillverkat av förnybar råvara. Det kommer dock inte att handla om mer än några procent. Värdet i form av ”goodwill” för flygbolagen kan bli hög, men effekten på klimatet blir tyvärr marginell.

## Flyget kraftigt underbeskattat

Flygbränsle är idag helt befriat från koldioxidskatt och energiskatt. Detta innebär att flygbränsle är betydligt billigare än bensin och diesel. I stort sett hela denna skillnad utgörs av skatter. Momssatsen på biljetter är för internationella flygningar 0 procent och för inrikes flygningar 6 procent. Dessa nivåer kan jämföras med den generella svenska momssatsen som ligger på 25 procent och momsens på mat som är nedsatt till 12 procent. Detta innebär en kraftig subvention av flyget. Det är viktigt att spelplanen jämnas ut så att transportslagen får lika villkor.

Ett internationellt beslut om en klimatrelaterad skatt på flygbränsle brådskar för att även flyget liksom andra transportslag ska vara med och betala för de miljökostnader man orsakar. FN:s internationella civila luftfartsorganisation (ICAO) har tagit upp frågan, men har en policy som motarbetar en skatt eller avgift på internationellt flyg.

## Liten effekt av utsläppshandeln

Flygresor inom samt till och från EU omfattas från 2012 av handeln med utsläppsrätter. Flygbolagen får då köpa rätten att släppa ut koldioxid. Utsläppsrätten för ett ton koldioxid kostar i dag cirka 150 kronor. Under 2012 tilldelas EU:s flygbolag utsläppsrätter motsvarande 97 procent av de flygutsläpp som skedde 2004–2006. 85 procent av dessa är gratis, resten säljs på marknaden.

<sup>5</sup> Vera-Morales, Maria & Schäfer, Andreas (2009), Final report: Fuel-Cycle Assessment of Alternative Aviation Fuels, University of Cambridge Institute for Aviation and the Environment.

Flyget och industrin inom EU ska in i samma "bubbla" för handel med utsläppsrätter. Bubblan har ett tak och utöver det tillåts inga ytterligare utsläpp. I och med att flyget expanderar och bubblan samtidigt ska minskas med åren väntas priset på utsläppsrätter stiga.

SAS beräknar dock att utsläppsrätterna inledningsvis bara kommer att medföra ett påslag på mellan sex och tolv kronor per passagerare. EU-kommissionen spår att en biljett kommer att öka med mellan 40 och 400 kronor i pris. EU-kommissionen bedömer att höjda biljettpriser till följd av utsläppsrätterna väntas dämpa ökningstakten med cirka fem procent. Någon minskning av de totala utsläppen blir det alltså inte.

När flyget ska konkurrera om samma utsläppsrätter som den konkurrensutsatta industrin riskerar vi en situation där flyget köper upp industrins utsläppsrätter och fortsätter att expandera som förut medan industrin flyttar ut till länder utanför EU. För att inte riskera en sådan utveckling anser Miljöpartiet att flyget bör ges en egen utsläppsbubbla. I den bubblan bör taket sättas lägre med hänsyn till att flygets klimatpåverkan är större än dess koldioxidutsläpp. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

## Ekonomiska styrmedel skyndar på teknikutvecklingen

Det framställs ibland som att valet står mellan att införa ekonomiska styrmedel eller teknisk utveckling. I själva verket är rättvisande styrmedel en förutsättning för att ny, mindre klimatpåverkande teknik ska införas. Vad flygbränslet kostar är självklart av stor betydelse för vilka bränslebesparande lösningar som har möjlighet att bli lönsamma och därmed spridas på marknaden.

Flyget kommer även i framtiden att vara ett viktigt transportmedel, men det är nödvändigt att inse att den snabba ökning av flygresandet som förutses för de närmaste decennierna inte är förenlig med det klimatmål som bland andra Sverige och EU ställt sig bakom; att begränsa jordens uppvärmning till maximalt 2 grader.

## Ersätt flyget på korta sträckor

Svenskarnas flygande resulterar i ett ton växthusgaser utslaget per person och år. Ett ton per person är vad FN:s klimatpanel anser att våra samtliga utsläpp från mat, bostäder, transporter med mera måste ner till om inte klimatförändringarna ska bli ohanterliga.

Miljöpartiet anser att det totala flygresandet orsakat av svenskar måste begränsas. En rimlig slutsats är då att flyget i första hand skall användas för de allra längsta resorna och för att ge människor möjlighet att mötas internation-

## Fel! Okänt namn på

ellt. Kortare resor kan ersättas med tåg, buss och andra miljövänligare färdmedel.

Ett sätt att uppmuntra detta är att priset för resan skall sättas efter miljönyt-  
tan. En resa med X 2000 mellan Stockholm och Göteborg släpper ut 3 gram  
koldioxid. Samma resa med flyg släpper ut 66 kilo. Man kan åka 22 000  
gångar till Göteborg med tåg innan man når samma klimatpåverkan som en  
flygresa. Ändå är samma resa med tåg ofta dyrare än flyget. Det vill Miljöpar-  
tiet ändra på. Självklart ska det vara billigare att ta tåget än att flyga.

## Rättvis beskattning nödvändig

Ett viktigt steg för att få flygsektorns utsläpp i linje med de globala klimatmå-  
len är att även i praktisk handling tillämpa den princip som alla politiska  
partier i tal och skrift ställt sig bakom, nämligen principen att förorenaren ska  
betala (polluter pays principle).

Rätt prissättning uppmuntrar människor att semestra på ett miljövänligt  
sätt. Den som flyger tur och retur till Thailand orsakar utsläpp av cirka 2,5 ton  
växthusgaser i atmosfären. Om de som flyger betalade lika mycket koldiox-  
idskatt som bilisterna, runt en krona per kilo utsläpp, skulle en Thailandsresa  
bli ungefär 2 500 kronor dyrare. En del av resenärerna skulle då avstå från  
den långa resan och semestra i Europa istället.

Det bästa vore om flyget betalade skatt för bränslet precis som andra  
transportslag. EU:s energiskattedirektiv förbjuder medlemsländer att ta ut  
energiskatt för drivmedel för resor till länder utanför EU, men godkänner  
sådan skatt för inrikes resor. Skrivningen i direktivet om att man får beskatta  
för inrikes resor om bränslet köps i det egna landet öppnar dock för att flyg-  
bolag kan köpa bränsle i skattebefriade länder. Sverige bör arbeta för att EU-  
lagstiftningen ändras så att medlemsländer kan beskatta bränsle använt på  
flygrutter som avgår från deras territorium.

I väntan på ny EU-lagstiftning bör regeringen införa en flygskatt på biljet-  
terna (inte på bränslet). Det skulle inte vara unikt för Sverige. På 60 procent  
av alla flygresor i EU betalas redan biljettskatt, till exempel i England, Tysk-  
land, Frankrike och Irland. Skatten ska kompensera för den del av flygets  
klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln. Avgiften är cirka 110  
kronor per enkel resa på resor inom Sverige och Europa samt 270 kronor per  
enkel resa på resor utanför Europa. Avgiften bygger på att flyget ska betala  
energi- och koldioxidskatt på samma nivå som vägtrafiken. Eftersom flygets  
klimatpåverkan är större än vägtrafikens, på grund av NO<sub>x</sub>-utsläpp, ångbild-  
ning med mera, behöver nivån justeras upp efter hand. Också med hänsyn till  
utvecklingen av flygets inträde i utsläppshandeln. Detta bör riksdagen som sin  
mening ge regeringen tillkänna.

Flygets momsats för utrikes flyg är 0, för inrikes flygning är 6 procent.  
Regeringen bör utreda hur denna kan höjas till 25 procent som motsvarar  
momsen för bensin. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till-  
känna.



## Snabba tåg gör flyget onödigt

Minst lika viktigt som priset på flygresor är att höja kvaliteten och servicen på järnvägsförbindelser. De många tågförseningarna i Sverige gör att människor tar flyget även på sträckor som Stockholm–Malmö. Miljöpartiet har presenterat en plan för kraftigt förbättrat tågunderhåll och satsningar på att åtgärda flaskhalsar för att få slut på förseningarna.

Miljöpartiet föreslår dessutom att Sverige ska göra ett ”tåglyft” med en utbyggnad av helt nya höghastighetsbanor. Många länder i Europa har redan byggt och bygger nya banor för höga hastigheter. På de sträckor där dessa byggs har flygresandet minskat kraftigt med stora miljövinster som följd.

De delar vi vill börja med att satsa på är följande:

- ? Ostlänken, en ny bana för höghastighetståg Stockholm–Linköping.
- ? Götalandsbanan, en höghastighetsbana Göteborg–Linköping via Jönköping, som byggs ihop med Ostlänken. Vårt förslag avser första delen: Göteborg–Borås.

Detta skulle ge en restid på under två timmar mellan Stockholm och Göteborg och göra flygresor på denna sträcka helt onödiga. Nästa steg blir att ansluta i Jönköping med en höghastighetsbana till Malmö–Köpenhamn, vilket gör även flygresor mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn överflödiga. Satsningarna är de första stegen mot ett system för höghastighetsbanor som knyter samman Stockholm, Göteborg och Malmö/Köpenhamn och senare även Hamburg och Oslo.

Sverige är ett avlångt land och därför behövs snabba tågresor mellan norr och söder. Miljöpartiet arbetar för Norrbotniabanan, en ny bana Umeå–Luleå, för att klara godstrafiken men också för persontransporter till städerna längs Norrlandskusten, dit många flyger.

## Bekväma nattågsförbindelser

Ett sätt att minska behovet av flygresor är att skapa bekväma och prisvärda nattågsförbindelser. Lika väl som att stiga upp klockan fem på morgonen för att hinna med ett flyg från Arlanda till Luleå kan säkert många stockholmare tänka sig att kliva på ett nattåg på Centralstationen klockan 23 och komma fram, utvilad och nyduschad, klockan åtta nästa morgon i centrala Luleå. Men detta förutsätter att förseningarna minskas till ett minimum och att vagnarna skall vara i toppklass. Idag är det ingen operatör som köper in nya ligg- och sovvagnar i Sverige. Därför kör operatörerna med SJ:s gamla vagnar som beställdes under 1980-talet. Vagnarna har rustats men blir allt äldre och måste så småningom bytas ut. Det råder också brist på bra sov- och liggvagnar. I Finland där trafiken inte är avreglerad på samma sätt som i Sverige, har staten nyligen beställt en ny generation sovvagnar.

## Fel! Okänt namn på

En satsning på nya sovvagnar skulle kunna kombineras med en rekommendation att statliga och kommunala tjänsteresor över till exempel 70 mil sker genom en kombination av flyg en väg och nattåg andra vägen. Inga reseavdrag bör få göras för flyg på korta sträckor där det finns tågförbindelse. Ett moderniserat SJ med ett tydligt samhällsuppdrag spelar en viktig roll för att uppnå detta.

## Minska flygbullret

Flygbuller påverkar människors hälsa och trivsel. Naturvårdsverket framhåller att det finns forskning som tyder på att en maximal ljudnivå som överstiger 45 dB(A) inomhus inte är godtagbar från hälsosynpunkt under någon del av dygnet. I Socialstyrelsens allmänna råd (SOF5 2005:6) om buller inomhus anges 45 dB(A) som riktvärde för den maximala ljudnivån inomhus vid bedömningen av om det föreligger olägenheter för människors hälsa. I en studie uppskattades att minst 13 000 människor drabbades av flygbuller i mitten av 2000-talet.<sup>6</sup> Sedan dess har flygtrafiken ökat ytterligare.

Det är viktigt att hänsyn till miljö och hälsa väger tyngre än flygbolagens intressen. Flygtrafik under tider på dygnet då människor behöver slippa bli störda av buller, måste undvikas. På Sturup tillåts flygningar större del av dygnet än på Kastrup. Därmed utsätts många som bor i närheten för mer buller då flyget där ökat. Sådan konkurrens över gränserna sker på bekostnad av hälsa och trivsel och bör inte ske. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

## Bygg bostäder på Bromma

Idén med en flygplats mitt i en storstad är föråldrad. I Berlin har man avvecklat flygplatsen Tempelhof från 1920-talet. Därmed har ett stort centralt område frigjorts. Sedan 2010 finns där nu en stor park med alla möjligheter att utvecklas till en väldig tillgång för alla berlinare.

Det finns all anledning att följa Berlins exempel för att göra Stockholm till en mer modern, miljövänlig och trivsamt stad. Bromma flygplats anlades på 1930-talet, men nu är det hög tid att utveckla staden för vår tid och för framtiden.

Stockholm är i skriande behov av nya bostäder. Bromma är ett av få områden där en större satsning på en ny bebyggelse är möjlig. I dagsläget betalar Luftfartsverket väldigt lite för användningen av marken i Bromma. När marken frigörs kan uppåt 4 000 bostäder byggas och utgöra ett välbehövligt till-

<sup>6</sup> Uppskattning av antalet exponerade för väg, tåg och flygbuller, WSP nov 2009.

skott till bostadsmarknaden i Stockholm enligt tidigare framlagda förslag samtidigt som stora ytor kan avsättas för rekreation.

Den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små, men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda.

Flygtrafiken på Bromma är, enligt uppgifter från Miljöförvaltningen i Stockholm, ett av stadens största miljöproblem. Brommaflyget genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder. Avtalet för Bromma är skrivet till 2030, samtidigt som det svenska ansvaret för klimatet är sådant att vi till dess kraftigt borde minska de inrikes flygresorna.

Av ovan nämnda skäl bör Bromma flygfält snarast avvecklas. Såsom avtalen är skrivna är det rimligt att regeringen/staten tar initiativ till att påbörja en sådan process. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Inga flygplatser inne i städerna

Placeringen av flygplatser inne i städer utsätter många människor för stora risker. På samma sätt som Stockholmarna utsätts för buller och utsläpp från flyg drabbas boende i flera andra städer med centralt belägna flygplatser.

Miljöpartiet 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, inom de ramar staten har möjlighet att agera. Därför bör riksdagen ta initiativ till att låta ta fram en handlingsplan för avveckling av centralt belägna flygplatser i svenska städer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Marknadslösning för tilldelning av flygtider

Sverige har, i likhet med flera andra länder, vidhållit ett föråldrat system för fördelning av ankomst- och avgångstider (slot-tider) på flygplatser. Denna princip om hävdvunna rättigheter, den så kallade 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 på Bromma.

Miljöpartiet anser att det vore bättre att slot-tiderna istället auktioneras ut, med undantag för de 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 idag finns på Bromma att flytta till Arlanda vid en nedläggning av Bromma. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

## Tågcharter till Medelhavet

Många människor i alla åldrar gillar att resa till andra länder och bygger vänskap med människor från andra kulturer. Detta är mycket positivt. Även om vi minskar vårt flygresande behöver det inte innebära att vi slutar resa till andra länder. Flygresor bör i första hand prioriteras för utbyte med andra världsdelar medan vi i ökad utsträckning kan ta tåget för resor inom Europa.

Att resa i Europa med tåg är idag ofta väldigt dyrt och krångligt. I Sverige finns bara tidtabeller till några enstaka destinationer i andra EU-länder. De försök som har gjorts med tågcharter till Medelhavet har dock varit framgångsrika och bör byggas ut. Direkttåg och enkel prisvärd bokning till de 20–30 största destinationerna i Europa skulle kunna göra semesterresor med tåg mer attraktiva. En sådan samordning bör Sverige verka för inom EU. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna

## Flygledning

Miljöpartiet anser inte att myndighetsutövning vad gäller något så kritiskt som flygsäkerhet ska läggas ut på privata aktörer. Det är tveksamt om det går att skapa en fungerande marknad för flygtrafiktjänster och det finns ingen anledning att skapa marknader för marknadens egen skull. Det kan också 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.

Det är därför bra att ytterligare konkurrensutsättning av flygtrafikledning stoppades i och med trafikutskottets betänkande 2011/12:TU15 i avvaktan på att den statliga utredningen *Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikledning*, SOU 2012:27, redovisat sitt resultat. Utredningen slår fast att flygtrafiktjänsten är ett offentligt åtagande. Den föreslår bland annat att det övre luftrummet inte ska konkurrensutsättas och att Luftfartsverket ska ha ansvar för bland annat flygtrafiktjänst en route, lokal flygtrafiktjänst för de militära flygplatserna, infrastruktur och beredskapsplanering. En konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst kräver mer samordning på olika områden.

Miljöpartiet ser inte att konkurrensutsättning av flygtrafikledning skulle ge några fördelar som förmår väga upp nackdelarna. Vi anser därför att flygtrafikledningen inte bör vara konkurrensutsatt.

Stockholm den 5 oktober 2012

*Annika Lillemets (MP)*

*Stina Bergström (MP)*

*Mats Pertoft (MP)*

*Lise Nordin (MP)*