



Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket samt vissa luftfartsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket, en följdmotion samt 13 motioner från den allmänna motionstiden.

I propositionen föreslår regeringen att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten helägda aktiebolag. Bolaget eller bolagen ska ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser. Bolaget eller bolagen kommer, inom ramen för affärsmässighet, att aktivt medverka till en utveckling av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. De flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet bör på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, t.ex. kommuner, landsting eller näringslivet. Flygtrafiktjänsten vid Luftfartsverket kommer även fortsättningsvis att bedrivas i myndighetsform.

Utskottet bedömer att regeringens förslag bidrar till en utveckling av luftfartssektorn och till att de transportpolitiska målen uppfylls. Utskottet föreslår därmed att riksdagen godkänner regeringens förslag till verksamhetsförändring samt att samtliga motionsförslag avslås.

I betänkandet finns åtta reservationer (s, v och mp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid	
Luftfartsverket	6
Miljöfrågor och jämställdhet	13
Flygplatssystemet	16
Bromma flygplats	18
Byte av namn på flygplats	19
Övriga infrastrukturfrågor	20
Reservationer	22
1. Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid	
Luftfartsverket, punkt 1 (s, v, mp)	22
2. Miljöfrågor och jämställdhet, punkt 2 (s)	23
3. Miljöfrågor och jämställdhet, punkt 2 (v)	23
4. Miljöfrågor och jämställdhet, punkt 2 (mp)	24
5. Flygplatssystemet, punkt 3 (s)	25
6. Flygplatssystemet, punkt 3 (v)	25
7. Bromma flygplats, punkt 4 (v, mp)	26
8. Övriga infrastrukturfrågor, punkt 6 (s)	27
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	28
Propositionen	28
Följdmotionen	28
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009	28

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket

Riksdagen godkänner

1. att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag,
 2. riktlinjerna för överföringen av tillgångar och skulder från staten till det nya bolaget eller de nya bolagen,
- och bemyndigar regeringen att genomföra överföringen av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket till aktiebolagsform i enlighet med de riktlinjer som regeringen förordrar samt vidta de åtgärder som är nödvändiga för att förvärva aktiebolag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:16 punkterna 1–3 och avslår motionerna

2009/10:T2 av Lena Hallengren m.fl. (s, v) och

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 2.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Miljöfrågor och jämställdhet

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T279 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 126 och 133,

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12 och

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 16.

Reservation 2 (s)

Reservation 3 (v)

Reservation 4 (mp)

3. Flygplatssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 18 och 19,

2009/10:T272 av Solveig Hellquist (fp),

2009/10:T314 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 135 och

2009/10:T514 av Christer Adelsbo m.fl. (s).

Reservation 5 (s)

Reservation 6 (v)

4. Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 136 och

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 13.

Reservation 7 (v, mp)

5. Byte av namn på flygplats

Riksdagen avslår motion

2009/10:Kr295 av Gunnar Andrén och Karin Pilsäter (båda fp)
yrkande 3.

6. Övriga infrastrukturfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T231 av Hans Unander m.fl. (s),

2009/10:T355 av Staffan Anger (m) och

2009/10:T455 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s).

Reservation 8 (s)

Stockholm den 17 november 2009

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Christer Winbäck (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlar utskottet proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket. Med anledning av den framlagda propositionen har en följdmotion väckts. Utskottet behandlar också i detta betänkande 13 motioner från den allmänna motionstiden 2009 om olika luftfartsfrågor.

Regeringens förslag grundas på en utredning redovisad i betänkandet Framtidens flygplatser – Utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70). I betänkandet lämnades förslag om att Luftfartsverkets flygplatsverksamhet skulle bolagiseras. Betänkandet har remissbehandlats.

Utskottet redovisar i *bilaga* en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i betänkandet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringens proposition innehåller förslag om att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten helägda aktiebolag. Bolaget eller bolagen ska ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser. Vidare föreslår regeringen att bolaget eller bolagen kommer, inom ramen för affärsmässighet, att aktivt medverka till en utveckling av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. De flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet bör på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, t.ex. kommuner, landsting eller näringslivet. Flygtrafiktjänsten vid Luftfartsverket kommer även fortsättningsvis att bedrivas i myndighetsform.

Utskottets överväganden

Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om ändrad verksamhetsform för Luftfartsverkets flygplatsverksamhet. Utskottet framhåller att förslaget innebär en koncentration av statens kärnuppgifter och bidrar till en utveckling av transportsektorn samt främjar att de transportpolitiska målen uppfylls. Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Bakgrund

Luftfartsverkets organisatoriska utveckling

Luftfartsverket bildades som självständig myndighet genom beslut av riksdagen 1995 och gavs ställning som affärsverk två år senare. Ett affärsverk utgör en självständig ekonomisk enhet i förhållande till statsbudgeten och utgör förmögenhetsmässigt en del av staten. Vidare har ett affärsverk en lydnadspikt mot regeringen. Verksamheten finansieras med avgiftsintäkter från de tjänster och produkter det tillhandahåller.

I enlighet med regeringsformens bestämmelser får statens medel inte användas på annat sätt än vad riksdagen har bestämt, varefter medlen står till regeringens förfogande. Investeringar och strukturförändringar ska således underställas riksdagen. Detta leder till flera generella begränsningar, och ett omfattande regelverk styr verksamheten.

Luftfartsverket har genom åren genomgått ett antal förändringar. I slutet av 1970-talet övertog Luftfartsverket ansvaret för den militära flygtrafiktjänsten. Den 1 januari 2005 övergick myndighetsuppgifterna som LVF svarade för till nybildade Luftfartsstyrelsen. Syftet var att stärka den politiska styrningen, skilja mellan myndighetsroll och produktionsroll samt att anpassa den svenska strukturen till organisationen i övriga EU-länder. Sedan den 1 januari 2009 har verksamheten vid Luftfartsstyrelsen upphört och ingår numera i den nybildade myndigheten Transportstyrelsen.

Tidigare överväganden

En översyn av Luftfartsverkets verksamhetsstruktur har på uppdrag av Regeringskansliet (Näringsdepartementet) genomförts av Öhrlings PricewaterhouseCoopers under hösten 1999. I redovisningen av uppdraget behandlades frågan om associationsform. Det konstaterades att rollkonflikterna inte påverkades härav. Däremot gjordes bedömningen att en bolagisering

av produktionsverksamheten skulle leda till ökad internationell konkurrensförmåga, förbättrat finansiellt resultat, ökad kundnytta och ökad kundtillfredsställelse. Regeringen vidtog inga åtgärder med anledning av redovisningen.

Luftfartsverket i dag

Luftfartsverket är en styrelsemyndighet. Styrelsen är kollektivt ansvarig inför regeringen och ser till att statens intressen som ägare tas tillvara i affärskoncernen. I styrelsen finns representanter med erfarenhet från näringsliv och från statlig sektor. Luftfartsverkets huvuduppgifter är att ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart samt att ansvara för flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Verket har 3 900 anställda och omsatte under 2008 cirka 6,8 miljarder kronor. Intäkterna utgörs till största delen av avgifter på flygtrafiken. Övriga intäkter härrör bl. a. från bilparkering, butiker och restauranger.

Luftfartsverket äger i dag bolaget LFV Holding AB med dotter- och intressebolag. Affärsverket består av tre divisioner:

- Stockholm (flygplatserna Arlanda och Bromma)
- Flygplatsgruppen (flygplatser i övriga landet) och Flygtrafiktjänsten (ANS) (drift och utveckling av flygtrafiktjänst)
- Koncern- och supportfunktioner

Närmare om flygplatsverksamheten

Flygplatsverksamheten omfattar dels de flygplatser som drivs av Luftfartsverket dels två militära flygplatser, totalt 16 flygplatser. Verksamheten omsatte 2008 ca 4,6 miljarder kronor och antalet anställda uppgick till omkring 2 600 personer. Intäkterna delas in i flygoperativa intäkter t.ex. start- och passageraravgifter och i kommersiella intäkter t.ex. bilparkering. De flygoperativa intäkterna står för ca 60 % av intäkterna och de kommersiella intäkterna för resterande 40 %. Kostnaderna för säkerhetskontroll regleras på särskilt vis. Resultatmässigt gav de avgiftsfinansierade flygplatsoperativa intäkterna ett underskott på 644 miljoner kronor. De kommersiella produkterna genererade 2008 ett överskott på 750 miljoner kronor.

Närmare om flygtrafiktjänsten

Begreppet flygtrafiktjänst omfattar trafikledning av flygning utanför flygplatsområden samt flygtrafiktjänster på och i närheten av flygplatser. Vidare ingår i begreppet flygvädertjänster där SMHI på uppdrag av Luftfartsverket svarar för en stor del av produktionen, flyfbriefingtjänster (förmedling av information som piloter behöver i samband med flygning) samt navigerings-, övervaknings- och kommunikationstjänster.

Verksamheten omsatte 2008 ca. 1,9 miljarder kronor och antalet anställda uppgick till ca 1 300 personer. En stor del av flygtrafikledningens verksamhet är reglerad på EU-nivå. Flygledare utbildas på en gemen-

sam skandinavisk flygledarskola. Resultatmässigt genererade flygtrafiktjänsten 2008 ett överskott på ca 9 miljoner kronor. Att överskottet blev så lågt i förhållande till omsättningen beror främst på det kostnadsbaserade avgiftssystem som enligt EU-förordningar gäller för flygtrafiktjänster.

Propositionen

Allmänna utgångspunkter

Regeringen föreslår i propositionen att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag samt att regeringen bemyndigas att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att förvärva aktiebolag.

Regeringen framhåller att en koncentration av statens kärnuppgifter är angelägen. Eftersom drift av flygplatser inte är sådan verksamhet bör den heller inte bedrivas i myndighetsform.

Vidare är det, betonar regeringen, en förutsättning för att utveckla och effektivisera konkurrensutsatt verksamhet att den bedrivs i aktiebolagsform. Det är svårare att skapa motsvarande incitament för kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet om verksamheten bedrivs i en myndighet. Regeringen betonar att flyget har en viktig roll när det gäller att tillgodose behovet av det långväga resandet, såväl inrikes som utrikes, samt för den regionala tillväxtpolitiken. Staten har ett ansvar att säkerställa interregional tillgänglighet i hela landet genom att tillhandahålla flygplatser. För att flygplatsverksamheten ska ha bättre möjligheter att medverka till en utveckling av flyget och transportsystemet är aktiebolagsformen lämplig. I propositionen anges vidare att det i Västeuropa drivs allt fler flygplatser i aktiebolagsform helt avskilt från flygtrafiktjänsten.

Kriterier för bolagisering

I syfte att renodla verksamhetsformerna inom statsförvaltningen har regering och riksdag tidigare slagit fast följande generella kriterier för när en affärsverksamhet inom myndighet kan bedömas vara aktuell för ombildning till aktiebolagsform:

- verksamheten är av betydande omfattning
- verksamheten styrs inte primärt av politiska uppgifter eller mål,
- verksamheten bedrivs under fungerande konkurrensvillkor
- verksamheten har kommersiella förutsättningar och är oberoende av direkta anslagsmedel
- verksamheten innebär ingen myndighetsutövning.

Regeringen konstaterar mot denna bakgrund att övervägande skäl talar för en bolagisering av flygplatsverksamheten. Det ger större fokus och utvecklingsförutsättningar för respektive verksamhet. Flygplatsverksamhetens ekonomiska resultat påverkas allt mer av de kommersiella produkterna. Regeringen bedömer att förutsättningarna för att vidareutveckla denna del

kan förstärkas i bolagsform. Förutsättningarna för konkurrensneutralitet på marknaden ökar genom att risken för t.ex. underprissättning och korssubventionering elimineras. En separation bidrar också till en tydligare roll vid konkurrensutsättning av flygtrafiktjänster vid flygplatser. Det skulle kunna vara en nackdel att vissa samordningsmöjligheter, t.ex. inom administration, går förlorade. Det bedöms emellertid att sådana kostnader kan elimineras bl.a. genom fortsatt nyttjande av gemensamma IT-system.

Det nya bolagets verksamhet och dess roll i transportpolitiken

Regeringen bedömer att det nya aktiebolaget aktivt kommer att medverka till en utveckling av transportsektorn. Att verksamheten bedrivs i aktiebolagsform behöver inte stå i konflikt med uppgiften att bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls. Staten kommer genom lagstiftning att kunna reglera en rad frågor rörande flygplatser, t.ex. anläggning, ombyggnad av flygplats och säkerhet. Regeringen har fastställt ett nationellt basutbud av flygplatser. Dessa ska utgöra stommen i flygtransportsystemet och säkerställa grundläggande interregional tillgänglighet i landet. Regeringen anger att dessa flygplatser ska förvaltas av bolaget på det sätt som beskrivs i proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter (behandlad i bet. 2008/09:TU2) Andra flygplatser bör kunna övertas av t.ex. kommuner eller näringsliv och även läggas ned.

Omställningskostnader

De totala omställningskostnaderna för bolagisering av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet uppskattas av regeringen till ca 45 miljoner kronor. Beräkningen av kostnaden är behäftad med osäkerhet och gränsdragningen mellan vad som är omställningskostnad respektive investering i verksamheten är inte entydig. Engångskostnaderna hänför sig huvudsakligen till personal, IT-omställning och utredningsarbete. Det är ännu inte utrett om stämpelskatt kommer att uppkomma. Stämpelskatterna kan uppgå till 300 miljoner kronor. Dessa belastar bolagets resultat men är neutrala för staten eftersom det samtidigt är en skatteintäkt. Finansieringen av omställningskostnaderna (inklusive eventuell stämpelskatt) tas ut inom ramen för den befintliga verksamheten och belastar således inte den anslagsmässiga redovisningen.

Ekonomiska konsekvenser

Enligt regeringens bedömning finns inget behov av kapitaltillskott för att hantera bolagiseringen. Luftfartsverket ger i dag ett bidrag på 22,4 miljoner kronor som Transportstyrelsen använder som bidrag till icke statliga flygplatser. Efter en bolagisering kommer framtida bidrag till icke statliga flygplatser att hanteras som driftsbidrag. Ett överlåtande av den verksamhet Luftfartsverket bedriver till ett eller flera av staten helägda aktiebolag kan komma att innefatta bl.a. förvärv av s.k. lagerbolag. Bolagiseringen

beräknas kunna genomföras tidigast den 1 april 2010. De ekonomiska underskott som vissa flygplatser i bolaget uppvisar kommer att täckas av medel genererade i lönsamma delar av verksamheten. Detta kan innebära att EG:s statsstödsregler berörs. Enligt regeringens bedömning kommer flygplatsbolaget att omsätta cirka 5 miljarder kronor per år. Antalet anställda beräknas uppgå till 2 600 personer.

Överföring av tillgångar och skulder

De till flygplatsverksamheten hörande tillgångarna och skulderna ska enligt regeringens förslag överlåtas till marknadsvärde till bolaget. Överlåtelse kan ske genom en apportionering och/eller mot revers. Regeringen ska även kunna välja något annat sätt att genomföra bolagiseringen om det är lämpligare.

På grund av den tid som förflyter mellan analyserna och bolagsbildningen går det inte att slutligt fastställa aktiekapitalets storlek och kapitalstruktur. Detta bör därför enligt propositionen bli en fråga för regeringen.

Fastigheter

Luftfartsverket äger ett stort antal fastigheter inom ramen för flygplatsverksamheten. Överlåtelsen av statens fasta egendom till aktiebolaget kommer att ske affärsmässigt och till marknadsvärde. I samband med överlåtelsen kan kostnadsansvaret för föroreningar, den s.k. miljöskulden regleras. Det innebär att en marknadsmässig värdering av tillgångarna justeras med hänsyn till miljöskulden.

Pensioner och personal

Regeringen belyser att Luftfartsverket, till skillnad mot de flesta andra myndigheter, tryggar åtagandena för tjänstepension genom skuldföring. Det finns riktlinjer för reglering av pensionsåtaganden i samband med överföring av statlig verksamhet till annan associationsform (prop. 1991/92:150). Riktlinjerna är fortfarande tillämpliga när det gäller Luftfartsverket och bör följas för att pensionsskulden ska tryggas i bolaget. Regeringen bedömer att den pensionsskuld som upparbetats i den tidigare verksamheten ska överföras till det nya bolaget och därefter tryggas. Det nya bolaget förväntas ingå kollektivavtal som svarar mot det övertagna pensionsåtagandet.

Vid överföringen av verksamheten ska reglerna i 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd beaktas.

Flygtrafiktjänstens verksamhet

Regeringen bedömer att flygtrafiktjänsten vid Luftfartsverket även fortsättningsvis bör drivas i form av affärsverk. Anledningarna är enligt regeringen att denna verksamhet endast delvis uppfyller kriterierna för ombildning till aktiebolagsform, t.ex. råder ingen konkurrens inom området.

Motionerna

I motion 2009/10:T2 av *Lena Hallengren m.fl. (s, v)* betonas att Luftfartsverket inte drivs utifrån snäva företagsekonomiska målsättningar utan att det i verksamheten finns tydliga politiska mål avseende t. ex. tillgänglighet och miljö. Vidare reglerar staten hur mycket luftfartsavgifterna, Luftfartsverket största inkomstkälla, får höjas. Motionärerna anför att Luftfartsverket under de senaste åren har avstått från att använda hela utrymmet för avgiftshöjning i syfte att stimulera marknadstillväxt och tillgänglighet, något som enligt motionärerna visar att de transportpolitiska målen varit viktiga vid styrningen av verket. Regeringens analys av hur bolagiseringen påverkar de transportpolitiska målen är, anser motionärerna, bristfällig eftersom det samtidigt lyfts fram att ekonomisk effektivitet är huvudmotiv till bolagiseringen. Motionärerna framhåller att det är olyckligt – inte minst i miljöhänseende – att förslaget innebär en organisatorisk splittring.

Därutöver belyser motionärerna även konkurrenssituationen och anger att det nya bolaget i praktiken kommer att få ensamrätt att driva flygplatser i Sverige. Eftersom driftsbidrag fortsatt ska betalas ut kommer en monopolstruktur kombinerat med statliga driftsbidrag att uppstå. Ytterligare ett konkurrenshinder är, anför motionärerna, att flygplatsverksamhet präglas av skalfördelar och systemeffekter, vilket gör korssubventionering nödvändig. Detta leder i sin tur till att marknadsinträdet för andra aktörer blir ytterst begränsat eftersom öppningarna in på marknaden utgörs av mindre flygplatser som sannolikt går med förlust. Motionärerna anser att regeringens beskrivning av konkurrenssituationen inte är korrekt. Vidare anför motionärerna att det finns starka skäl att ifrågasätta att prisrestriktioner skulle vara tillräckligt för att hindra missbruk av en monopolliknande ställning, eftersom bolaget kan välja att reducera kostnaderna utan att ta hänsyn till kundernas bästa.

Slutligen påpekar motionärerna att i Norge och Finland samt i norra delarna av Storbritannien är flygplatsverksamheten fortfarande statlig verksamhet. Sverige är ett glest befolkat land, vilket bör hållas i minnet vid en internationell utblick. Med denna motivering avvisar motionärerna regeringens förslag och yrkar att propositionen avslås.

I motion 2009/10:T501 av *Lena Hallengren m.fl. (s)* framförs att en bolagisering av flygplatsverksamheten innebär att Luftfartsverkets bidrag till de icke statliga flygplatserna upphör och att bidraget till dessa i stället kommer att tas av väg- och banhållningsanslaget. Vidare anges att det inte kommer vara möjligt att skapa fungerande konkurrensvillkor samt att verksamheten ska styras utifrån de transportpolitiska målen. Motionärerna säger därmed nej till en bolagisering av Luftfartsverket.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att konkurrensutsatt verksamhet i normalfallet bör bedrivas i bolagsform. Det är en förutsättning för att effektivisera och utveckla verksamheten men också för att undvika en snedvriden konkurrenssituation.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att riksdagen tidigare har fattat beslut om ett flertal betydelsefulla bolagiseringar till gagn för berörda marknader. Inom trafikutskottets beredningsområde kan exempelvis nämnas riksdagens beslut om ändrad verksamhetsform för Televerket (prop. 1992/93:200, bet. 1992/93:TU30, rskr. 1992/93:443) liksom för Postverket (prop. 1993/94:38, bet. 1993/94:TU11, rskr. 1993/94:119). Av stor betydelse är också riksdagens beslut från maj 2000, på förslag från dåvarande socialdemokratiska regeringen, om ändrad verksamhetsform för statens järnvägar (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). Utskottet kan vidare i sammanhanget påminna om att riksdagen kommer att behandla regeringens förslag om ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion (prop. 2009/10:10) senare i år.

Utskottet vill vidare betona behovet av gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. Detta blir tillgodosett genom en koncentration av statens kärnuppgifter. En koncentration av kärnuppgifterna ökar också förutsättningarna för effektivare statliga myndigheter. Eftersom drivande av flygplatsverksamhet inte tillhör statens kärnverksamhet bör den följaktligen inte bedrivas i myndighetsform.

Enligt utskottets mening uppfyller också Luftfartsverkets flygplatsverksamhet i huvudsak de kriterier som riksdag och regering tidigare ställt upp för när en affärsverksamhet inom en myndighet kan bedömas vara aktuell för ombildning till aktiebolagsform. En bolagisering av flygplatsverksamheten är dessutom ett steg som ligger i linje med utvecklingen och organiseringen av Luftfartsverket. Utskottet finner det därför lämpligt att dela upp verksamheten i två fristående former: bolagsform för flygplatsdrift och myndighetsform för flygtrafiktjänst. Förutsättningarna för respektive verksamhet är mycket olika.

Det är utskottets uppfattning att marknadsmässiga avkastnings- och soliditetskrav inte behöver stå i konflikt med konkurrenskraftiga och därmed låga flygplatsavgifter, eftersom detta leder till ökad efterfrågan och därmed förbättrat resultat. En delning av flygplatsverksamheten och flygtrafiktjänsten skapar bättre utvecklingsmöjligheter för respektive verksamhet.

Utskottet konstaterar att förändringen av verksamhetsformen kräver en rad fortsatta åtgärder av främst organisatorisk art. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att regeringen i ett kommittédirektiv (dir. 2009:90) den 1 oktober 2009 har beslutat att en utredare ska genomföra förberedelser för att överföra flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket till ett eller flera av staten helägda aktiebolag. Regeringen har också i ett kommittédirektiv av den 22 oktober 2009 beslutat att en utredare ska förbereda och genomföra organiseringen av kvarvarande delar av Luftfartsverket efter det att flygplatsverksamheten har bolagiserats.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund regeringens förslag och bedömer att en bolagisering av flygplatsverksamheten kommer att bidra till att skapa en effektiv och lönsam verksamhet som aktivt medverkar till utveckling av transportsektorn och som inom ramen för affärsmässighet främjar att de transportpolitiska målen uppnås. Därför finner utskottet att riksdagen bör ställa sig bakom regeringens förslag och tillstyrker propositionens samtliga förslag. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2009/10:T2 (s, v) och 2009/10:T501 yrkande 2 (s).

Miljöfrågor och jämställdhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om miljö och jämställdhet. Utskottet betonar vikten av ett ständigt pågående miljö- och jämställdhetsarbete och framhåller att båda frågorna är väl integrerade i de transportpolitiska mål som riksdagen har fastställt.

Jämför reservationerna 2 (s), 3 (v) och 4 (mp).

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2009 har fyra motioner väckts som rör miljö- och jämställdhetsfrågor inom luftfartsområdet.

I motion 2009/10:T279 av *Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s)* framhålls att Malmö Airport har kommit långt i arbetet med att använda sig av miljövänliga energikällor och är nu koldioxidneutral. Även andra flygplatser borde driva miljöarbete i den form som Malmö Airport gör anser motionärerna. Därför yrkas att statliga flygplatser bör uppmanas till insatser som minskar koldioxidutsläppen samt att staten följer upp och uppmärksammar gjorda förbättringar.

I motion 2009/10:T426 av *Lars Ohly m.fl. (v)* påpekas att flyget är det transportsätt som påverkar miljön mest och därför endast bör användas när andra alternativ inte finns. Motionärerna yrkar att regeringen ska agera för att ICAO ska se till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan samt att beskattning av flygbränsle blir möjligt (yrkande 126). Vidare yrkas att regeringen ska ge Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att föreslå hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan (yrkande 133).

I motion 2009/10:T490 av *Karin Svensson-Smith m.fl. (mp)*, anges att flyget är det transportslag som har mest klimatpåverkan. Även andra typer av miljöpåverkan är stor. Inrikesflyg söder om Sundsvall kan därför beaktas som onödigt. I motionen yrkas att flygplatser närmare än tre timmars restid till centrala Stockholm inte ska få driftsbidrag (yrkande 12).

I motion 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) påpekas att kvinnors och mäns resmönster är olika. Ekonomiska analyser inför investering i infrastruktur utgår från mäns intressen. Flyget är det transportsätt som påverkar miljön mest och bör därför endast användas när andra alternativ inte finns. Motionärerna framhåller jämställdhetens betydelse. Motionärerna yrkar att åtgärder ska vidtas inom flygtrafiken för att öka jämställdheten (yrkande 16).

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade frågor om miljö och jämställdhet i betänkande 2008/09:TU14. Utskottet fastslog att det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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). Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Jämställdhet är en av preciseringarna under funktionsmålet och miljö en del av hänsynsmålet.

Utskottet anser att ett aktivt miljöarbete vid flygplatser är ett av många viktiga områden för att transportsektorn ska kunna bidra till att uppfylla uppställda miljökvalitetsmål. Utskottet kan också konstatera att såväl vid Luftfartsverket centralt som på olika flygplatser bedrivs ett aktivt miljöarbete. Det är här viktigt att miljöarbetet anpassas till skilda förutsättningar, exempelvis vid olika flygplatser. Utskottet finner därför ingen anledning att särskilt lyfta fram de åtgärder som föreslås i motion T279 (s) där Malmö Airport framhålls som ett gott exempel. Utskottet förutsätter således att ett fortsatt aktivt miljöarbete sker vid landets flygplatser varför syftet med motionerna i denna del i huvudsak får anses bli tillgodosett.

Beträffande motion T426 (v) kan nämnas att riksdagen tidigare har behandlat frågan om Sverige ska agera för att ICAO ska se till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan samt att beskattning av flygbränsle blir möjligt. Miljö- och jordbruksutskottet avstyrkte ett snarligt yrkande i betänkande 2008/09:MJU26 och angav då följande. ICAO är det FN-organ som hanterar flygsektorn. EU och dess medlemsstater har fortsatt samarbetet i ICAO när det gäller att minska flygets miljöbelastning och medverkar bl.a. i ICAO:s arbete med att ta fram ett åtgärdsprogram för att begränsa det internationella flygets klimatpåverkan. Miljö- och jordbruksutskottet konstaterade att arbete pågår inom ramen för ICAO med att minska den internationella luftfartens miljöpåverkan. Transportstyrelsen är aktiv inom luftfartsorganisationerna ICAO, ECAC (European Civil Aviation Conference) och Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation), liksom inom EU och det nordiska samarbetet för att skärpa de internationella normerna för buller och avgasutsläpp samt att utveckla ekonomiska styrmedel för att minska utsläppen och flygets negativa klimat-

påverkan. Det pågår inom EU forsknings- och samarbetsprojekt om biobränslen för flyg. Utskottet finner att den bedömning som gjordes av miljö- och jordbruksutskottet alltså gäller och finner ingen anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget i denna del.

När det gäller yrkandet i samma motion om uppdrag bl.a. till Luftfartsverket att se till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan kan utskottet påminna om att denna fråga har behandlats i betänkande 2008/09:TU2. Utskottet konstaterade här bl.a. att det pågår forskning för att ta fram nya miljövänliga flygbränslen, bl.a. biobränsle och vätgas och klargjorde att det finns en insikt om att även flyget måste minska sin klimatpåverkan. Mot denna bakgrund avtog riksdagen det aktuella motionsförslaget. Utskottet finner ingen anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande och finner således att någon åtgärd inte är nödvändig.

Även frågan om driftsbidrag till flygplatser närmare än tre timmars restid till centrala Stockholm som tas upp i motion T490 (mp) berördes i betänkande 2008/09:TU2. Utskottet fastslog att samhällsekonomiska bedömningar liksom en samlad effektbedömning behöver göras för att prioritera bland de åtgärder som övervägs. Att i förväg bestämma hur statens medel ska fördelas efter en av riksdagen fastställd geografisk gräns, exempelvis i Sundsvall, som motionärerna förespråkar kan enligt utskottets mening minska flexibiliteten i trafiksystemet samt innebära ett avsteg från ambitionen att skapa ett trafikslagsövergripande transportsystem. Utskottet är därmed inte heller i denna fråga berett att ta något initiativ i ärendet.

Slutligen när det gäller motion T535 (v) och frågan om jämställdhet vill utskottet hänvisa till ställningstagandet i betänkande 2008/09:TU14 där utskottet fastslog att ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i den nya målstrukturen. Det är angeläget att kvinnors och mäns värderingar tillmäts samma vikt. Det är också angeläget att såväl kvinnor som män ges möjlighet att medverka i planeringen av transportsystemet. Utskottet betonade att den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, vilket innebär att besluten inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv. Utskottet som vill påpeka vikten av ett kontinuerligt jämställdhetsarbete, är alltså av åsikten att detta bäst bedrivs enligt nuvarande modell som en precisering av funktionsmålet för transportpolitiken.

Med hänvisning till vad utskottet ovan anförde om miljö och jämställdhet avslås motionerna 2009/10:T279 (s), 2009/10:T426 (v) yrkande 126 och 133, 2009/10:T490 (mp) yrkande 12 samt 2009/10:T535 (v) yrkande 16.

Flygplatssystemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om flygplatssystemet. Utskottet framhåller att goda flygförbindelser är en förutsättning för att Sverige ska kunna möta framtidens utmaningar i fråga om arbete och välfärd och klargör att staten har ett ansvar för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser. Jämför reservationerna 5 (s) och 6 (v).

Motionerna

I motion 2009/10:T230 av *Agneta Lundberg m.fl. (s)* anges att flyget har en viktig roll när det gäller långväga transporter. Det är orimligt att driften av vissa flygplatser är ett regionalt och inte ett statligt ansvar. De höga flygpriserna till mindre orter får starka negativa konsekvenser för såväl näringsliv som privatpersoner. Olönsamma flygplatser som är viktiga regionalpolitiskt bör därför behållas. Med anledning av det sagda yrkar motionärerna att staten tar ansvar för att upprätthålla ett fungerande flygplatssystem på vissa orter (yrkande 18) samt att staten tar ansvar för att upprätthålla flygtrafiken på vissa orter (yrkande 19).

I motion 2009/10:T272 av *Solveig Hellquist (fp)* påpekas att Midlanda flygplats inte är listad i regeringens flygplatsutredning som en flygplats av nationellt intresse trots att effektiva resmöjligheter vid längre resor var utgångspunkten. Västernorrlands bidrag till statskassan är mycket stort. Flyget i Västernorrland behövs, och Midlanda flygplats bör därför klassificeras som ett nationellt intresse.

I motion 2009/10:T314 av *Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (s)* framförs att flyget är en absolut nödvändighet för Västernorrland som har många internationella industriföretag. Regeringen har beslutat att flygplatserna Sundsvall/Härnösand och Örnsköldsvik ska bli ett regionalt ansvar. Med hänsyn till exporten och till statliga skatteintäkter bör flygplatserna återigen bli ett statligt ansvar.

I motion 2009/10:T514 av *Christer Adelsbo m.fl. (s)* framhålls att det statliga driftsbidraget säkerställer ett flygplatssystem i hela landet. Utan bidraget skulle många flygplatser tvingas avveckla sin verksamhet och landets goda täckning av flygplatser skulle försämrats. Därför yrkar motionärerna att staten ska stödja flygplatserna varvid rörelseintäkterna ska utgöra flygplatsernas huvudsakliga finansiering samt att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna ska bestå.

I motion 2009/10:T426 av *Lars Ohly m.fl. (v)* påpekas att flyget är det transportsätt som påverkar miljön mest och bör därför endast användas när andra alternativ inte finns. Staten bör inte finansiera omfattande flygplatsin-

frastruktur utan att ta hänsyn till de transportpolitiska målen. För att styra statens resurser mer effektivt bör ett antal strategiska flygplatser pekats ut (yrkande 135).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis belysa den tidigare behandlingen av det nationella basutbudet av flygplatser. Regeringen gjorde i prop. 2008/09:35 bedömningen att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser samt att regeringen ska ha i uppgift att fastställa vilka flygplatser som ska ingå i basutbudet. Riksdagen behandlade frågan i betänkande 2008/09:TU2 där utskottet tillstyrkte regeringens förslag. Regeringen har därefter fattat beslut om vilka flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet. De flygplatser som ingår i basutbudet är Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund.

Utskottet behandlade i samma betänkande ansvaret för regionala flygplatser och angav att argumenten för statligt ansvar var förståeliga men framhöll samtidigt att ägandeformen inte är avgörande för en bibehållen trafikering eller utveckling av flygplatser. Utskottet uppmärksammade i sammanhanget att under de senaste 10–15 åren har det europeiska flygplatssystemet präglats av förändringar i ägandeformer – från statligt till privat ägande.

Utskottet vidhåller sitt tidigare ställningstagande att det inte är nödvändigt för att en flygplats ska fungera och utvecklas att staten tar ansvar för flygplatsen. Tvärtom finns det en rad exempel på trafikområdet där ett lokalt och regionalt engagemang och andra verksamhetsformer gett ökat utrymme för affärsmässighet och effektivitet. Det finns därför inte någon anledning för utskottet att tillstyrka yrkandena i motionerna som rör regionala flygplatser.

När det gäller frågan om driftsbidrag till flygplatser, som berörs i motion T514 (s), vill utskottet erinra om att riksdagen under förra riksmötet med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter har godkänt att användningen av bidrag till icke statliga flygplatser ska ändras på några väsentliga punkter (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att driftsbidraget ges med samma villkor som i dag t.o.m. 2011. Med början 2012 överförs delar av bidraget till de regionala planerna. De på så sätt överförda medlen får användas för t.ex. driftbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de prioriteringar som regionen gör. Det kvarvarande driftsbidraget ska kunna ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Utskottet bedömer att de förändringar av driftsbidraget som riksdagen nyligen godkänt är väl ägnade att utveckla framtidens flygplatssystemstruktur. Utskottet är därmed inte berett att ta något initiativ med anledning av det aktuella motionsförslaget.

När det gäller motionsyrkandet till förmån för utpekande av strategiska flygplatser påpekar utskottet att även denna fråga behandlades i betänkande 2008/09:TU2 där utskottet lyfte fram betydelsen av goda flygförbindelser i hela landet, inte minst för näringslivet i Norrland. Utan goda flygförbindelser från Norrland till andra delar av Sverige med Arlanda som nav skulle det norrländska näringslivet få allvarliga problem framöver. Utan ett livskraftigt inrikesflyg med en väl utbyggd infrastruktur skulle Sverige ha långt sämre möjligheter att möta framtidens utmaningar i fråga om arbete och välfärd i hela landet. Utskottet ser ingen anledning att ompröva sin tidigare uppfattning i frågan och framhåller vidare att riksdagen godkänt att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser samt att regeringen ska ansvara för att fastställa vilka flygplatser som ska ingå i utbudet.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2009/10:T230 (s) yrkande 18 och 19, 2009/10:T272 (fp), 2009/10:T314 (s), 2009/10:T514 (s) och 2009/10:T426 (v) yrkande 135.

Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår två motionsförslag om en avveckling Bromma flygplats. Bromma flygplats är enligt utskottet en viktig del i den trafikmässiga lösningen av flygförbindelserna till och från huvudstaden.

Jämför reservation 7 (v, mp).

Motionerna

I motion 2009/10:T426 av *Lars Ohly m.fl.* (v) anges att flygtrafiken på Bromma är stadens största miljöproblem. Om en olycka skulle inträffa skulle följderna bli fruktansvärda. Bromma behövs inte eftersom andra alternativ finns. Motionärerna yrkar att Bromma flygplats ska avvecklas (yrkande 136).

I motion 2009/10:T490 av *Karin Svensson-Smith m.fl.* (mp) anges att flyget är det transportslag som har störst klimatpåverkan. Även andra typer av miljöpåverkan är stor. Motionärerna yrkar att Bromma flygplats ska avvecklas (yrkande 13).

Utskottets ställningstagande

Frågan om Bromma flygplats har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen. I betänkande 2008/09:TU2 avstyrkte utskottet yrkanden om avveckling av Bromma flygplats och anförde att Bromma flygplats är en viktig lösning för goda flygförbindelser. Genom det nya arrendeavtalet som sta-

ten har tecknat med Stockholms stad om Bromma flygplats torde olägenheterna för de boende minska samtidigt som markområden öppnas för bebyggelse av såväl bostäder som arbetsplatser. Det nya avtalet löper t.o.m. den 31 december 2038. Utskottet anser att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem. Det anförda föranleder utskottet att avstyrka motionerna 2009/10:T426 (v) yrkande 136 och 2009/10:T490 (mp) yrkande 13.

Byte av namn på flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om namnbyte på Arlanda flygplats.

Motionen

I motion 2009/10:Kr295 av *Gunnar Andrén och Karin Pilsäter (fp)* framhålls att Alfred Nobel i många avseenden är vår tids mest kände svensk. Nobelnamnet skulle gynnas av att förekomma internationellt. I många andra länder har flygplatser döps efter kända personer. Arlanda flygplats bör därför ges namnet Alfred Nobel International Airport.

Utskottets ställningstagande

Frågan om namnbyte på Arlanda flygplats har behandlats av utskottet vid ett antal tillfällen. Senast togs frågan upp i betänkande 2008/09:TU2 där utskottet avstyrkte ett motsvarande yrkande. Utskottet vidhåller bedömningen att det är en fråga för Luftfartsverket, såsom ägare till flygplatsen att göra nödvändiga avvägningar med avseende på verkets ekonomi och andra förhållanden. I sammanhanget kan vidare nämnas att enligt vad utskottet erfarit har Nobelstiftelsens styrelse, såsom ägare till namnet Alfred Nobel, vid ett möte i april 2005 avstyrkt förslaget om en namnändring. Utskottet är därmed inte berett att tillstyrka motion 2009/10:Kr295 (fp) yrkande 3.

Övriga infrastrukturfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om övriga infrastrukturfrågor på luftfartsområdet med hänvisning främst till gällande planeringsprocess.

Jämför reservation 8 (s).

Motionerna

I motion 2009/10:T231 av *Hans Unander och Kurt Kvarnström (s)* anförs att det inom turistnäringen, i synnerhet i fjällvärlden, finns goda utvecklingsmöjligheter. I Dalarna är ett projekt för en internationell flygplats i Sälen i full gång. Motionärerna yrkar att det i infrastrukturplaneringen ska bedömas vilka förutsättningar som finns för en internationell charterflygplats i Dalafjällen.

I motion 2009/10:T355 av *Staffan Anger (m)* anges att Västerås Flygplats AB ägs till 100 % av Västerås stad. Flygplatsen är viktigt för det regionala näringslivet och trafikerar flera länder. Flygplatsen går med förlust. Det yrkas därför att Luftfartsverket ska stödja företaget genom att köpa tillbaka sin andel i bolaget till samma pris som den såldes för.

I motion 2009/10:T455 av *Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (s)* anförs att flygtrafiken är mycket viktig för Sverige. Arlanda spelar en viktig roll och har kapacitet att växa. Det är viktigt att staten har en långsiktig strategi för flygplatserna i Mälardalen. Det är också viktigt att länka samman flyget med andra transportslag. Därför bör en långsiktig strategi tas fram för flyget i Stockholm – Mälardalen.

Utskottets ställningstagande

I de väckta motionsförslagen berörs en viss utpekad flygplats eller region. Utskottet är av åsikten att transportpolitiken ska präglas av ett stärkt trafikslagsövergripande perspektiv samt ett ökat regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Ett sådant synsätt främjar en utveckling mot ett hållbart transportsystem där luftfarten ingår som en viktig del. Vidare vill utskottet påpeka att frågan om ett nationellt basutbud av flygplatser tidigare har behandlats av riksdagen.

I sammanhanget vill utskottet även hänvisa till gällande planeringsprocess som riksdagen lagt fast. Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål, 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, trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

Utskottet är därmed inte berett att ta något initiativ i ärendet och avstyrker följaktligen motionerna 2009/10:T231 (s), 2009/10:T355 (m) och 2009/10:T455 (s).

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. **Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket, punkt 1 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår regeringens förslag. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:T2 av Lena Hallengren m.fl. (s, v) och 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 2 och avslår proposition 2009/10:16 punkterna 1–3.

Ställningstagande

Luftfartsverket är visserligen ett affärsdrivande verk men det drivs inte utifrån snäva företagsekonomiska förutsättningar. I verksamheten finns tydliga politiska mål avseende t.ex. tillgänglighet och miljö. Vidare reglerar staten hur mycket luftfartsavgifterna, Luftfartsverkets största inkomstkälla, får höjas. Vi anser att verksamheten även fortsättningsvis ska styras utifrån de transportpolitiska målen. Regeringens analys av hur bolagiseringen påverkar de transportpolitiska målen är bristfällig eftersom det samtidigt lyfts fram att ekonomisk effektivitet är huvudmotiv till bolagiseringen.

Vi vill också framhålla att verksamheten inte kommer kunna bedrivas under fungerande konkurrensvillkor. Det nya bolaget kommer i praktiken att få ensamrätt att driva flygplatser i Sverige. Eftersom driftsbidrag fortsatt ska betalas ut kommer en monopolstruktur kombinerat med statliga driftsbidrag att uppstå. Ytterligare ett konkurrenshinder är att flygplatsverksamhet präglas av skalfördelar och systemeffekter, vilket gör korssubventionering nödvändig. Detta leder i sin tur till att marknadsinträdet för andra aktörer blir ytterst begränsat eftersom öppningarna in på marknaden utgörs av mindre flygplatser som sannolikt går med förlust. Vi vill vidare klargöra att regeringens beskrivning av konkurrensituationen inte är korrekt. Det finns starka skäl att ifrågasätta om prisrestriktioner skulle vara

tillräckligt för att hindra missbruk av en monopolliknande ställning eftersom bolaget kan välja att reducera kostnaderna utan att ta hänsyn till kundernas bästa.

Slutligen vill vi belysa att i Norge och Finland samt i norra delarna av Storbritannien är flygplatsverksamheten fortfarande en statlig verksamhet. Sverige är ett glest befolkat land, vilket bör hållas i minnet vid en internationell utblick.

Vi tillstyrker därmed motionerna 2009/10:T2 (s, v) och 2009/10:T501 (s) yrkande 2 och avstyrker proposition 2009/10:16 punkterna 1– 3.

2. Miljöfrågor och jämställdhet, punkt 2 (s)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (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 motion

2009/10:T279 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s) och avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 126 och 133,

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12 och

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 16.

Ställningstagande

Vi vill framhålla vikten av att ett aktivt miljöarbete sker på Sveriges flygplatser. Ett exempel på gott miljöarbete är Malmö Airport som genom att använda sig av miljövänliga energikällor har blivit koldioxidneutral. Vi anser att statliga flygplatser ska uppmanas till insatser som minskar koldioxidutsläppen samt att staten ska följa upp och uppmärksamma gjorda förbättringar.

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

3. Miljöfrågor och jämställdhet, punkt 2 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 126 och 133 samt
2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 16 och
avslår motionerna
2009/10:T279 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s) och
2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12.

Ställningstagande

Flyget är det transportsätt som påverkar miljön mest. Det är därför min övertygelse att flyget endast bör användas när andra alternativ inte finns. En viktigt aspekt i transportfrågan är att mäns och kvinnors resmönster är olika. Ekonomiska analyser inför investeringar i infrastruktur utgår från mäns intressen. Jag anser att regeringen bör agera för att ICAO ska se till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt samt att regeringen bör ge Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att föreslå hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan. Slutligen är det viktigt att vidta åtgärder inom flygtrafiken för att öka jämställdheten.

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

4. Miljöfrågor och jämställdhet, punkt 2 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 126 och 133 samt
2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12 och
avslår motionerna

2009/10:T279 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s) och
2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 16.

Ställningstagande

Flyget är det transportsätt som påverkar miljön mest såväl vad gäller klimatpåverkan som andra former av miljöpåverkan. Det bör således endast användas när andra alternativ inte finns. Vi anser att det är läge att successivt göra flyget onödigt så att all persontrafik söder om Sundsvall kan utföras med tåg senast 2020. Som en följd härav bör flygplatser som ligger närmare än tre timmars restid från centrala Stockholm inte få driftsbidrag. Därtill anser vi att regeringen bör agera för att ICAO ska se till att

flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan samt att beskattning av flygbränsle blir möjligt. Vidare bör regeringen ge Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att föreslå hur flygtrafiken kan minimera sin miljöpåverkan.

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

5. Flygplatssystemet, punkt 3 (s)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

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 motionerna

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 18 och 19 samt

2009/10:T514 av Christer Adelsbo m.fl. (s),

bifaller delvis motion

2009/10:T314 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) och

avslår motionerna

2009/10:T272 av Solveig Hellquist (fp) och

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 135.

Ställningstagande

Flyget har en viktig roll när det gäller långväga transporter. Vi anser att det är orimligt att driften av vissa flygplatser är ett regionalt och inte ett statligt ansvar. De höga flygpriserna till mindre orter får starka negativa konsekvenser för såväl näringsliv som privatpersoner. Det statliga driftsbidraget säkerställer ett flygplatssystem i hela landet. Utan det skulle många flygplatser tvingas avveckla sin verksamhet och landets goda täckning av flygplatser skulle försämrats.

Vi anser att staten ska stödja flygplatserna varvid rörelseintäkterna ska utgöra flygplatsernas huvudsakliga finansiering samt att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna ska bestå. Vi anser också att staten bör ta ansvar för att upprätthålla ett fungerande flygplatssystem.

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

6. Flygplatssystemet, punkt 3 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 135 och

avslår motionerna

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 18 och 19,

2009/10:T272 av Solveig Hellquist (fp),

2009/10:T314 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) och

2009/10:T514 av Christer Adelsbo m.fl. (s).

Ställningstagande

Flyget är det transportsätt som påverkar miljön mest. Vi anser därför att det endast ska användas när andra alternativ inte finns. Staten bör inte finansiera en omfattande flygplatsinfrastruktur utan att ta hänsyn till de transportpolitiska målen. Det är viktigt att säkerställa tillgänglighet och en hållbar utveckling i hela landet, och det är viktigt att se flyget i ett helhetsperspektiv när det gäller infrastruktur. Det är inte lämpligt att samma region har flera alternativa flygplatser. Vi anser att ett sätt att styra statens resurser mer effektivt vore att peka ut ett antal strategiska flygplatser.

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

7. Bromma flygplats, punkt 4 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 136 och

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 13.

Ställningstagande

Flyget är det transportslag som har störst klimatpåverkan per passagerarkilometer. Vad gäller Stockholm är flygtrafiken på Bromma stadens största enskilda miljöproblem. Regeringens beslut att tillåta fortsatt trafik på Bromma flygplats visar på en oförståelse inför klimatproblemets dignitet. Marken där flygplatsen finns skulle bättre kunna användas till att bygga bostäder. Därtill kommer att om en olycka skulle inträffa i stadsmiljö kan följderna bli fruktansvärda. Vi vill också lyfta fram att Bromma inte behövs eftersom andra alternativ finns. Med hänvisning till det anförda anser vi att Bromma flygplats bör avvecklas.

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

8. Övriga infrastrukturfrågor, punkt 6 (s)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

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. Därmed bifaller riksdagen motion

2009/10:T455 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s) och avslår motionerna

2009/10:T231 av Hans Unander m.fl. (s) och

2009/10:T355 av Staffan Anger (m).

Ställningstagande

Flygtrafiken är mycket viktig för Sverige, såväl för inrikes som utrikes kommunikationer. Vi vill framhålla att Arlanda spelar en viktig roll och har kapacitet att växa. Det finns flera flygplatser i Mälardalen och flera av dessa har problem, t.ex. strategiska eller kommersiella. Vi tycker det är viktigt att staten har en långsiktig strategi för flygplatserna i Mälardalen. Dessutom anser vi att det är viktigt att länka samman flyget med andra transportslag.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket:

1. Riksdagen godkänner att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag (avsnitt 4.3).
2. Riksdagen godkänner riktlinjerna för överföringen av tillgångar och skulder från staten till det nya bolaget eller de nya bolagen (avsnitt 4.3)
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att genomföra överföringen av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket till aktiebolagsform i enlighet med de riktlinjer som regeringen förordrar samt vidta de åtgärder som är nödvändiga för att förvärva aktiebolag (avsnitt 4.1 och 4.3).

Följdmotionen

2009/10:T2 av Lena Hallengren m.fl. (s, v):

Riksdagen avslår proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:Kr295 av Gunnar Andrén och Karin Pilsäter (båda fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sveriges marknadsföring av Nobelpriset.

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem i områden där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten måste ta ansvar för att upprätthålla flygtrafiken på de orter där det saknas ett tidsmässigt rimligt alternativ.

2009/10:T231 av Hans Unander m.fl. (s):

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

2009/10:T272 av Solveig Hellquist (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell flygplats i Västernorrland.

2009/10:T279 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statliga flygplatser uppmanas till insatser som minskar koldioxidutsläppen och att staten sedan följer upp och uppmärksammar de gjorda klimatförbättringarna.

2009/10:T314 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att låta Sundsvall/Härnösands och Örnsköldsviks flygplatser kvarstå i statlig ägo.

2009/10:T355 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Luftfartsverkets aktieinnehav i Västerås Flygplats.

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):

126. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen kraftfullt bör agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt.
133. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan.
135. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör peka ut ett antal strategiska flygplatser.

136. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygfält ska avvecklas.

2009/10:T455 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en långsiktig strategi för flyget i Stockholm-Mälardalen.

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen om en ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftsstöd till icke statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms central med kollektiva färdmedel för att få statligt driftsstöd.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats.

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bolagisering av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket.

2009/10:T514 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det statliga driftsstödet till icke-statliga flygplatser.

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med förslag inom flygtrafiken.