

Motion till riksdagen 2007/08:T496

av **Gunnar Andrén (fp)**

Vägval i luften

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska flygtrafikens miljöföroreningar.

Motivering

I mars 2007 uppmanade EU-kommissionen EU:s medlemsstater att skynda på arbetet inom projektet Single European Sky. Det kan på goda grunder sägas vara det om inte största så det mest begripliga miljöprojektet i hela Europa, nämligen att få alla flygplan att – oavsett nationsgränser – flyga den kortaste vägen mellan start- och landningsplats.

Det står i mycket bjärt kontrast till den förra regeringens världsfrånvända lagstiftning – aldrig satt i kraft – att beskatta antalet flygstolar som flygplan har. Det var en lika befängd politik som om vi inom biltrafiken skulle beskatta antalet sittplatser i en bil och inte utsläppen. Partier som står bakom om sådan politik – och som skulle bidra till att flytta flygtrafik till andra länder, inte minska utsläppen – förtjänar inte att kallas miljöpartier. Att de länder som infört liknande system avvecklar dem, säger allt om detta systems bärighet i verkligheten. Det är ett förslag som uteslutande lämpar sig för kraftfulla men tomma slag i luften.

Med ordentliga vägval i luften – särskilt tillsammans med ett system med kostnader för utsläppsrättigheter – förhåller det sig tvärtom. Det skulle stimulera till minskad bränsleförbrukning och dessutom göra att flygtrafiken får betala sina verkliga miljökostnader.

De beräknade miljövinsterna för Single European Sky-projektet, i form av minskade utsläpp från flygplanen i reguljär trafik, är betydande.

År 2005 beräknas ett effektivt vägval i luften tillsammans med ett gemensamt trafikkontrollsystem i alla Europas länder kunna bidra till att utsläppen av växthusgaser över Europa minskar med 12 procent – denna mycket höga

Fel! Okänt namn på

siffrorna visar ju vilket enormt slöseri med flygbränsle som nu försiggår på grund av att flygplanen tvingas flyga i luftkorridorer som inte är de närmaste.

Det finns naturligtvis andra stora besparingar att göra inom luftfarten. Effektivare motorer, inte minst utrangeringen av de delar av den kommersiella flygplansflottan som inte håller måttet miljömässigt men som fortfarande kan operera på grund av tillkortakommandet med den andra övergripande frågan, att inlemma flyget i ett internationellt utsläppssystem så att flygresenärer och flygbolag får stå för kostnaderna för de utsläpp de åstadkommer, är en viktig sak, anpassningen av start- och landningsavgifter till luftfartygens bränsleförbrukning är en annan.

Men isolerat skulle en 12-procentig minskning av utsläppen från flyget på grund av inget annat än mer rationella vägval i luften kunna anföras som bevis för att det går att göra stora saker på miljöområdet om man samverkar.

Sverige tillhör förvisso inte de länder som skulle påverkas allra mest – av de 27 EU-länderna jämte ytterligare 10 som ingår i projektet Single European Sky skulle trafiken öka över 8 men minska för hela 29 länder. Den procentuella nedgången i flygkilometrar över Sverige skulle minska med i storleksordningen 3–5 procent, ganska lite jämfört med extremen Estland där siffran ligger över 20 men viktig nog för att vandra vidare på vägen – även så i luften – mot ett mera uthålligt samhälle och – viktigt för alla nu och framför allt för framtiden – minska utsläppen för att påverka klimatet till det bättre.

Single European Sky-projektet har i grunden två olika delar.

Det tekniska kontrollsystemet som kan beräknas vara klart 2013, varmed menas att det skall finnas i hela Europa och svara för kontrollen över luftrummet i både miljö- och säkerhetsmässig mening.

Den uppenbart mer politiska delen som handlar om att nationsgränser och gamla föreställningar, förpliktelser och avtal fragmentiserat hela det europeiska luftrummet på ett sätt som man till exempel inte har i USA där man uppenbart är effektivare när det gäller att hantera flyglinjefrågor:

	Europa	USA
Luftrum (miljoner km ²)	10,5	9,8
Flygtrafiktjänster	36	1
Kontrollcentraler	69	21
Flygningar (miljoner)	9	18
Kontrollkostnad per flygning (euro)	742	386

Denna tabell, som hämtats från Single European Skys operativa avdelning, Sesar – och finns återgiven i SAS-skriften Commentator 2007/2 – visar angelägenheten av att skapa ett rationellt utnyttjat europeiskt luftrum också från ekonomisk synvinkel, alltså från passagerarperspektivet. Vilken passagerare vill egentligen åka längre än nödvändigt?

Såväl miljömässiga, säkerhetsmässiga som ekonomiska skäl talar alltså för att Single European Sky-projektet snarast bör påskyndas – och det är i det perspektivet, att diskussionerna inom EU-gemenskapen går så trögt, som EU-kommissionens marsuppmåning tillkom.

Fel! Okänt namn på

Därför är det extremt angeläget att vidta åtgärder för att påskynda Single European Sky-projektet till gagn för miljön, trafiksäkerheten i luften och även för att minska kostnaderna för flygpassagerare.

Mot den bakgrunden bör riksdagen ge regeringen till känna vad som anförs i denna motion och de förslag som framförs i ovanstående yrkande.

Stockholm den 3 oktober 2007

Gunnar Andrén (fp)