



## Luftfart

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att den bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet. Därmed bifaller utskottet motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om åtgärder inom luftfarten, främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 17 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund .....	6
Utskottets överväganden.....	10
De regionala flygplatsernas betydelse .....	10
Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling .....	12
Arlanda och Bromma flygplats.....	20
Marktransporter till flygplatser.....	24
Flygtrafikledningstjänst.....	25
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	28
Minskade utsläpp och fossilberoende.....	30
Byte av namn på flygplatser .....	42
Alkoholtester för piloter och besättningspersonal .....	44
Drönare.....	47
Reservationer .....	51
1. De regionala flygplatsernas betydelse, punkt 1 – motiveringen (S, MP, V).....	51
2. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (M) .....	52
3. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (SD).....	53
4. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (C) .....	54
5. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (L) .....	55
6. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (KD) .....	56
7. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (L).....	57
8. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (KD) .....	58
9. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 – motiveringen (V) .....	59
10. Marktransporter till flygplatser, punkt 4 (L).....	60
11. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 6 (S, MP, V) .....	60
12. Minskade utsläpp och fossilberoende, punkt 7 (M).....	62
13. Minskade utsläpp och fossilberoende, punkt 7 (C).....	63
14. Minskade utsläpp och fossilberoende, punkt 7 (L) .....	64
15. Minskade utsläpp och fossilberoende, punkt 7 (KD).....	65
16. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 9 (KD) .....	66
17. Drönare, punkt 10 (KD).....	67
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	68
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18 .....	68

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. De regionala flygplatsernas betydelse

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1193 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 53 i denna del och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 11.

*Reservation 1 (S, MP, V) – motiveringen*

## 2. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:721 av Marie Olsson m.fl. (S),

2017/18:722 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S),

2017/18:1488 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:2428 av Peter Helander (C),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 9,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 53 i denna del och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22.

*Reservation 2 (M)*

*Reservation 3 (SD)*

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (L)*

*Reservation 6 (KD)*

## 3. Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:299 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2017/18:1340 av Edward Riedl (M),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 50.

*Reservation 7 (L)*

*Reservation 8 (KD)*

*Reservation 9 (V) – motiveringen*

## 4. Marktransporter till flygplatser

Riksdagen avslår motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 15.

*Reservation 10 (L)*

**5. Flygtrafikledningstjänst**

Riksdagen avslår motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23.

**6. Ett gemensamt europeiskt luftrum**

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 10.

*Reservation 11 (S, MP, V)*

**7. Minskade utsläpp och fossiloberoende**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 1,

2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,

2017/18:638 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkandena 8, 9 och 20,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3686 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 10, 11 och 29,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7.1 och 9.1,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52 samt

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39.

*Reservation 12 (M)*

*Reservation 13 (C)*

*Reservation 14 (L)*

*Reservation 15 (KD)*

**8. Byte av namn på flygplatser**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:373 av Birgitta Ohlsson och Christina Örnebjär (båda L),

2017/18:438 av Robert Hannah (L) och

2017/18:1354 av Mikael Oscarsson (KD).

**9. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:634 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 1 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 13.

*Reservation 16 (KD)*

## 10. Drönare

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3401 av Erik Ottoson (M) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 17.

*Reservation 17 (KD)*

Stockholm den 15 mars 2018

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S), Rikard Larsson (S) och Daniel Bäckström (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlas 43 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017, bl.a. om regionala flygplatser, minskade utsläpp från luftfarten, byte av namn på flygplatser och drönare.

Vid utskottssammanträdet den 8 mars 2018 fick utskottet information om fjärrstyrd flygtrafiktjänst från företrädare för AOPA Sweden, Luftfartsverket, ST, Svensk Pilotförenings Flygsäkerhetskommitté, Sveriges Regionala Flygplatser, Swedavia och Transportstyrelsen.

## Bakgrund

### Nationella statliga aktörer

Nedan ges en kort beskrivning av de mest centrala statliga aktörerna på luftfartsområdet.

#### *Transportstyrelsen*

Inom luftfartsområdet arbetar Transportstyrelsen med tillsyn, tillstånd och registerhållning, precis som för övriga trafikslag. Det innebär att myndigheten

- utfärdar tillstånd för flygbolag, piloter, utbildningsorganisationer, underhållsorganisationer, flygtrafiktjänster, flygplatser m.m.
- utövar tillsyn över tillståndshavare
- ansvarar för och förvaltar luftfartygsregistret och inskrivningsregistret.

Transportstyrelsen arbetar också med regelgivning och regelutveckling inom luftfarten. I Transportstyrelsens föreskriftsserie (TSFS) finns föreskrifter som reglerar luftfarten i Sverige. Mycket av regelverket inom luftfarten är dock internationellt. Transportstyrelsen bistår regeringen med arbetet inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) och EU. Transportstyrelsen är utsedd av regeringen att fullgöra de åtaganden som en mängd EU-rättsakter lägger på medlemsländerna. Vidare utfärdar Transportstyrelsen tillstånd för att flyga och trafik tillstånd för flygföretag från länder utanför EES där EU inte har slutit avtal med landet. Transportstyrelsen hanterar också t.ex.

- händelserapporteringen inom luftfarten som syftar till att förbättra luftfartssäkerheten
- lagstiftning och ärenden om luftfartsskydd inklusive förvaltningen av finansiering av passagerarnas säkerhetskontroller
- tvister om flygplatsavgifter och andra ärenden inom ekonomisk reglering.

### *Trafikverket*

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för luftfart med utgångspunkt från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Ansvaret gäller såväl nationell nivå som delaktighet på länsnivå och kommunal nivå. Trafikverket ansvarar för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser. Trafikverket har även till uppgift att peka ut riksintressen för kommunikationer. Flygplatser som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Vidare ansvarar Trafikverket för statens avtal om transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

### *Luftfartsverket*

Luftfartsverket är ett statligt affärsverk som har både myndighetsuppgifter och verksamhet som bedrivs på affärsmässiga grunder. Fram till Swedavias bildande 2010 ansvarade Luftfartsverket för drift av statliga flygplatser. Luftfartsverket tillhandahåller i dag flygtrafiktjänst för både civil och militär luftfart. Luftfartsverket sköter flygtrafiktjänst på 20 civila och militära flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder samt tre kontrollcentraler i Stockholm, Malmö och Sundsvall där den sistnämnda är kontrollcentral för fjärrstyrd trafikledning. Luftfartsverket har monopol på flygtrafiktjänst för undervägstrafiken och flygtrafikledningstjänst i anslutning till flygplatser som helt eller delvis kontrolleras av staten. Luftfartsverket bedriver genom LFV Aviation Consulting AB tjänsteexport inom civil luftfart. Vidare har Luftfartsverket och danska Naviair ett gemensamt bolag som sedan 2012 sköter den operativa driften av undervägsverksamheten i det dansk-svenska luftrummet.

### *Swedavia*

Swedavia äger, driver och utvecklar tio flygplatser i hela Sverige, och bolaget är helägt av svenska staten. Swedavia bildades 2010 genom att flygplatsverksamheten som tidigare tillhört Luftfartsverket bolagiserades. Verksamheten i Swedavia är indelad i en flygplatsverksamhet och en fastighetsverksamhet. Swedavias flygplatser sammanfaller med det nationella basutbudet av flygplatser.

## **Internationella forum**

### *ICAO*

Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) är ett FN-organ som har till uppgift att underlätta flygning mellan världens länder och bidra till ökad flygsäkerhet. ICAO inrättades genom Chicagokonventionen, som kom till vid

ett möte i Chicago i december 1944. USA hade tagit initiativ till detta möte och bjudit in ett antal stater, samtliga antingen USA:s allierade eller neutrala under andra världskriget, för att dra upp riktlinjerna för den framtida civila luftfarten. Konventionen undertecknades initialt av 52 stater som därmed blev medlemmar i ICAO. Sverige deltog i mötet och ratificerade konventionen 1946. Utgångspunkten i Chicagokonventionen är att staterna ska samarbeta för att uppnå en säker och välordnad utveckling av den civila luftfarten.

Chicagokonventionen innehåller sammanlagt 96 artiklar som reglerar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter: regler för att införa internationella standardbestämmelser och rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. Redan i första artikeln fastslås att varje stat har absolut suveränitet över sitt eget luftrum. För reguljärtrafik krävs enligt konventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat som berörs av trafiken.

Enligt Chicagokonventionen fastställer ICAO normer och rekommendationer som vägleder medlemsstaterna vid utformningen av författningar. Syftet är att säkerställa en nödvändig likformighet mellan nationella bestämmelser och internationella normer. ICAO utfärdar sådana normer och rekommendationer som bilagor till Chicagokonventionen. Konventionen har för närvarande 191 medlemmar. Huvudkontoret ligger i Montreal, och det finns dessutom sju regionala kontor, av vilka Europaregionens kontor ligger i Paris.

Ända sedan ICAO bildades har Norden lyckats få representanter invalda i ICAO:s råd och i Air Navigation Commission (ANC). Den gemensamma nordiska delegationen i ICAO (Nordicao) består av representanten i rådet, en ställföreträdare för denna, kommissionären i ANC och en administrativ handläggare. De tre förstnämnda kommer alltid från tre olika nordiska stater. Byten görs enligt ett fastställt roterande schema.

### *Ecac*

Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac) grundades 1955 av de europeiska länderna på initiativ av Europarådet och med aktivt stöd från ICAO. De europeiska stater som är medlemmar i ICAO kan ansöka om medlemskap i Ecac, som för närvarande har 44 medlemmar. Sverige representeras i Ecac huvudsakligen av Transportstyrelsen. Ecac är ett samrådsorgan för europeiska luftfartsmyndigheter och har som målsättning att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. Ecac utfärdar resolutioner och rekommendationer. Dessa är inte rättsligt bindande för medlemsstaterna utan måste införlivas i den nationella rättsordningen.

### *Eurocontrol*

Samtidigt som det kommersiella jetflyget kom igång under det sena 1950-talet skapades Eurocontrol. Organisationen bildades för att effektivisera den europeiska flygtrafikledningen med bibehållen flygsäkerhet. Målet var att få en organisation som skulle ansvara för flygtrafikledningen inom det övre luft-



rummet i Europa. Eurocontrol är en mellanstatlig civilmilitär organisation med 41 medlemsstater. Sverige blev medlem den 1 december 1995. Transportstyrelsen representerar Sverige i enlighet med regeringens instruktion.

Den ökande flygtrafiken, som enligt prognoser förväntas fördubblas till 2020, ställer krav på en ökad kapacitet inom flygledningstjänsten och på flygplatserna. Man satsar därför på arbetsprogrammet för Europas nya flygledningssystem Single European Sky ATM Research (Sesar), som grundades av Eurocontrol tillsammans med Europeiska kommissionen. Målet med Sesar är att säkerställa flygsäkerheten och kapaciteten för de kommande 30 åren, göra luftfarten mer miljövänlig och minska kostnaderna för flygtrafikledning.

### *Easa*

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) är baserat i Köln och har bl.a. avdelningar för regelutveckling, certifiering, standardisering och godkännanden. Förutom de 28 EU-medlemsstaterna är även Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz medlemmar i Easa.

Easa inrättades 2002 och hade inledningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg. Under 2008 utvidgades Easas uppdrag till att även omfatta regelutveckling m.m. för pilotcertifikat, all slags flygverksamhet och säkerhet hos operatörer från länder utanför EU. Under 2009 utökades uppdraget ytterligare med bl.a. regelutveckling för flygtrafiktjänst och flygplatser. I december 2015 presenterade EU-kommissionen ett förslag till ny grundförordning för Easa. Europaparlamentet och rådet slöt i november 2017 en överenskommelse om reviderade gemensamma säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten och ett nytt mandat för Easa. Europaparlamentets utskott för transport och turism (Tran) godkände överenskommelsen vid ett utskottssammanträde den 23 januari 2018 och har aviserat att man kommer att rösta om överenskommelsen och anta en ståndpunkt vid plenarsessionen den 28 maj 2018.

# Utskottets överväganden

## De regionala flygplatsernas betydelse

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Utskottet hänvisar till att riksdagen så sent som i december 2017 riktade ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna, och utskottet finner därför inte anledning att i detta skede återigen rikta ett tillkännagivande till regeringen i frågan. Utskottet betonar samtidigt behovet av att värna de regionala flygplatserna och förutsätter att regeringen vidtar en skyndsam hantering av det tillkännagivande som lämnats. Därmed förväntar sig utskottet att de behandlade motionsyrkandena kommer att bli tillgodosedda.

Jämför motivreservation 1 (S, MP, V).

### Motionerna

Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) pekar i motion 2017/18:1193 på att drygt 145 000 passagerare reste till och från Västerås flygplats under 2016. Motionärerna pekar vidare på att flygplatsen vid den stora skogsbranden som härjade i Västmanland sommaren 2014 kom att spela en central roll i räddningsarbetet och att detta aktualiserade vikten av regionala flygplatser. Vi behöver säkra och trygga tillgången till regionala flygplatser. Utöver att regionala flygplatser behövs ur ett säkerhetsperspektiv anser motionärerna att Västerås är en stor stad som behöver en flygplats liksom att Mälardalsregionen behöver en flygplats för att kunna utvecklas och säkra tillväxt och arbetstillfällen nu och i framtiden. Motionärerna vill därför att tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser värnas.

Anders Åkesson m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2017/18:3758 på att de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Enligt motionärerna är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren, och motionärerna framhåller därför behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad (yrkande 6).

Robert Halef m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2017/18:3766 att de regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationen med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. De mindre icke-statliga flygplatserna finns i hela landet och är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna. Motionärerna anser att det är viktigt

att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad (yrkande 53 i denna del).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) pekar i kommittémotion 2017/18:3894 på att Sveriges stora avstånd innebär att det behövs ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Motionärerna anser att regeringen bör ta de regionala flygplatsernas situation i beaktande när transportpolitiken utformas. Mot denna bakgrund framhåller motionärerna behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad (yrkande 11).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att de stora avstånden i Sverige innebär att ett fungerande flyg för att lätt kunna ta sig till Stockholm och övriga världen är helt avgörande för såväl befolkning som näringsliv i hela landet. De regionala flygplatserna spelar en viktig roll i detta sammanhang och bidrar till att binda samman Sverige och till att utveckla sysselsättningen och näringslivet, och därmed till att människor kan bo och leva i olika delar av Sverige. Utskottet anser således att de regionala flygplatserna utgör en viktig del i det gemensamma transportsystemet. Utskottet vill även peka på att de regionala flygplatserna bidrar till övriga flygplatsers ekonomi eftersom dessa får intäkter varje år genom resandet till och från de regionala flygplatserna.

Utskottet har återkommande behandlat frågor som rör vikten av en fungerande transportinfrastruktur och pekat på att de regionala flygplatserna i många fall har en avgörande betydelse för att upprätthålla en god tillgänglighet i hela landet. Med anledning av den betydelse som riksdagen tillmäter de regionala flygplatserna beslutade riksdagen i samband med budgetberedningen i december 2017 att rikta ett tillkännagivande till regeringen (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104) om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna. Utskottet underströk i sin motivering att det behövs ett mer systematiskt arbete än i dag för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas. Tillkännagivandet bereds för närvarande inom Näringsdepartementet.

Utskottet anser att de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever inte får en tillräckligt ingående och allsidig belysning i den flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017. Utskottets uppfattning är att det behövs ett mer systematiskt arbete än i dag för att stärka villkoren för de regionala flygplatserna så att de långsiktigt kan bidra till tillväxten. Utskottet understryker att regeringen bör ta de regionala flygplatsernas situation i beaktande när transportpolitiken utformas och vill därför framhålla behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Med anledning av att riksdagen så sent som i december 2017 riktade ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna finner utskottet inte anledning att i detta skede återigen rikta ett tillkännagivande till regeringen i frågan. Utskottet vill dock tydligt betona behovet av att värna de regionala flygplatserna och förutsätter att regeringen vidtar en skyndsam hantering av det tillkännagivande som lämnats.

Utskottet förväntar sig att här behandlade motionsyrkanden kommer att bli tillgodosedda genom regeringens hantering av det ovannämnda tillkännagivandet. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta några nya initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2017/18:1193 (M), 2017/18:3758 (C) yrkande 6, 2017/18:3766 (KD) yrkande 53 i denna del och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 11.

## Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regionala flygplatser. Utskottet framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige. Utskottet pekar bl.a. på att kommissionen i maj 2017 antog reviderade regler för stöd till flygplatser samt att Trafikverket nyligen har utrett behovet av upphandling av flygtrafik för perioden 2019–2023.

Jämför reservation 2 (M), 3 (SD), 4 (C), 5 (L) och 6 (KD).

### Bakgrund och tidigare behandling

#### *Allmänt*

Det finns i dag ca 300 flygplatser och flygfält i Sverige. De flesta av dessa är mycket små och används främst av flygklubbar och enskilda individer. I Sverige finns det tio flygplatser som utgör det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har fastställt för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande inter-regional tillgänglighet i hela landet. Dessa flygplatser är Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre-Östersund.

Sveriges Regionala Flygplatser (SRF) är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser som verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten till alla Sveriges regioner. SRF arbetar för att ge de icke-statliga flygplatserna förutsättningar att bevara och utveckla sin verksamhet. SRF har för närvarande 33 medlemsflygplatser över hela Sverige.

### *Stöd till flygplatser*

Icke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftsbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftsbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftsbidraget beräknas enligt en fördelningsmodell som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer som tilldelas schablonvärden för att avspegla flygplatsernas verkliga kostnader och intäkter. Bidraget kan aldrig bli högre än det verkliga underskottet. Tanken är att modellen ska vara transparent och enkel i sin utformning och samtidigt ge incitament till effektivisering av flygplatsdriften.

EU-kommissionen antog den 4 februari 2014 nya riktlinjer som innebär att offentligt stöd till drift av flygplatser tillåts under en övergångsperiod på tio år. De föregående riktlinjerna tillät under vissa förhållanden investeringsstöd till flygplatser. Exempel på driftsstöd i Sverige är driftsbidrag till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar samt kommunala bidrag. Statsstöd till investeringar i flygplatsinfrastruktur är tillåtet om det finns ett verkligt transportbehov och offentligt stöd är nödvändigt för att säkerställa en regions förbindelse med omvärlden. Detta omfattar alla typer av offentliga bidrag, både statliga och kommunala. De nya riktlinjerna definierar maximalt stöd i relation till flygplatsens storlek. Syftet är att säkerställa en så korrekt blandning av privata och offentliga investeringar som möjligt. Stöd-möjligheterna är därför större för mindre flygplatser än för större. Det finns även särregler som tillåter mer stöd för flygplatser i glesbefolkade och avlägsna områden.

EU-kommissionen fastställde i juni 2017 nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser (förordning (EU) 2017/1084). Investeringsstöd kan därmed ges till regionala flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym på upp till 3 miljoner passagerare. Syftet är att förbättra vissa regioners tillgänglighet och främja den lokala utvecklingen beroende på de särskilda egenskaperna hos varje flygplats. Investeringsstödet stöder prioriteringarna i Europa 2020-strategin genom att bidra till ytterligare ekonomisk tillväxt och till att mål av gemensamt unionsintresse uppnås. I Sverige gäller detta för alla flygplatser som är kommunägda eller landstingsägda. När det gäller driftsstöd till mycket små flygplatser som har högst 200 000 passagerare per år kommer dagens driftsformer att kunna fortsätta. Flygplatser med passagerartal över 200 000 per år måste fortsätta att lämna notifieringar om driftsstöd till kommissionen.

### **Motionerna**

Marie Olsson m.fl. (S) påtalar i motion 2017/18:721 att det är av stor vikt för näringslivet, sysselsättningen och utvecklingsmöjligheterna i Mora, Orsa, Älvdalen, Vansbro och Malung-Sälen att flygtrafiken till och från Mora-Siljans flygplats omgående får en långsiktig lösning så att tillgängligheten till Stockholm och övriga världen blir acceptabel även från Dalarnas norra och

västra länsdelar. Motionärerna menar att varje dag utan trafik ökar skadan i förtroendet för flygtrafiken mellan Mora och Arlanda. Att allmän trafikplikt införs på Mora-Siljans flygplats är, som motionärerna ser det, det enda som kan skapa en långsiktig och stabil lösning för reguljära flygförbindelser mellan Dalarnas norra länsdelar och Arlanda. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en översyn av möjligheterna till trafikplikt för Mora–Siljans flygplats i infrastrukturplaneringen samt en översyn av om flygplatsen kan få tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket.

Kristina Nilsson och Isak From (båda S) pekar i motion 2017/18:722 på att flyget bidrar till grundläggande tillgänglighet och regional utveckling i hela landet och att tillgången till snabba och effektiva flygtransporter är avgörande för att kunna utvecklas i en alltmer globaliserad värld. Samtidigt som det totala svenska flygplatssystemet genererar vinster drivs ett antal svenska flygplatser i kommunal regi med stora ekonomiska underskott trots att passagerarna från de regionala flygplatserna bidrar till flygplatssystemets totalekonomi. Vidare försvåras situationen för de regionala flygplatserna av kostnader för höjda säkerhetskrav och lägre ersättning från det nationella systemet för flygtrafikledning samtidigt som det behövs underhåll av flygplatsernas infrastruktur. Motionärerna påtalar därför behovet av att klarlägga de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna för regionala flygplatser och tydliggöra statens roll.

Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) pekar i motion 2017/18:1488 på det transportpolitiska målet om att det ska finnas grundläggande tillgänglighet till goda transporter i hela landet. Staten upphandlar via Trafikverket icke kommersiellt bärkraftig flygtrafik från vissa orter då långa avstånd och låg kvalitet på tåg- och väginfrastruktur i vissa delar av landet innebär att flyget är en förutsättning för att utveckla näringsliv, attraktiva samhällen och livsmiljöer. Motionärerna pekar på att det statliga stödet för denna typ av trafik minskat under årens lopp, och de anser att de upphandlade transportererna i norr visat sig fungera dåligt. För att fortsättningsvis kunna garantera säkerhet, flygstandard och turtrafik utan större förseningar behöver regeringen se över den summa som årligen tilldelas Trafikverket för grundläggande tillgänglighet för transporter i hela landet. Motionärerna efterfrågar därmed en översyn av möjligheten till ökat stöd för statlig flygtrafik.

Per Klarberg m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2017/18:1587 att för den del av befolkningen som bor i glesbygd är flyginfrastrukturen en nödvändighet då väg och järnvägar inte räcker till. Regionala flygplatser är viktiga av många orsaker, inte bara för att frakta gods och passagerare utan även för bl.a. ambulansflyg och räddningstjänst. För att säkerställa de regionala flygplatserna efterfrågar motionärerna att möjligheten att utjämna de finansiella villkoren för de regionala och statliga flygplatserna utreds (yrkande 1).

Peter Helander (C) framför i motion 2017/18:2428 att det finns en stor samsyn om att Dalarna hela tiden hamnar i bakvattnet när det gäller infrastruktursatsningar trots att Dalarna tillhör de största export- och besöksnärlingslänen i Sverige. Motionären pekar på att Mora-Siljans flygplats är en regional flygplats för norra och västra Dalarna som har stor betydelse för

näringslivet. Om flyget skulle försvinna från Mora-Siljans flygplats skulle det inte bara slå hårt mot jobben och näringslivet, utan det skulle också försämra Sveriges globala konkurrenskraft. Motionären konstaterar att flyglinjen Sveg–Arlanda i dag upphandlas och att flygplanen mellanlandar i Mora eftersom det står i Trafikverkets upphandlingsunderlag att de får mellanlanda. Enligt motionären har Trafikverket nu signalerat att man tänker ompröva den möjligheten. Enligt motionären vore en enkel och bra lösning om det i stället blev trafikplikt på hela flyglinjen Sveg–Mora–Arlanda. Motionären anser sammanfattningsvis att regeringen ska arbeta för att säkerställa jobb och företagande i norra och västra Dalarna genom att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt.

Nina Lundström m.fl. (L) framför i kommittémotion 2017/18:3462 att de regionala flygplatserna bidrar till mindre städers konkurrenskraft samtidigt som andra flygplatser gynnas genom att de får intäkter från resande till och från regionala flygplatser. Motionärerna anser därför att det behövs en översyn de regionala flygplatsernas överlevnad (yrkande 14 i denna del).

Penilla Gunther m.fl. (KD) anför i motion 2017/18:3741 att de regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationen med Stockholm och andra orter runt om i Sverige och ute i världen ska fungera. De mindre icke-statliga flygplatserna finns i hela landet och ägs främst av kommuner med stöd av landsting och regioner. De regionala flygplatserna har inte möjlighet till samma höga omsättning och därmed svårare att gå med vinst. Mot bakgrund av de återkommande förslag som på olika sätt hotar de regionala flygplatsernas existens måste insatser göras från statlig nivå för att jämställa villkoren för de regionala och statliga flygplatserna. Motionärerna anser därför att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över (yrkande 9).

Anders Åkesson m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2017/18:3758 på att Sveriges stora avstånd innebär att det behövs ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. Motionärerna pekar på att eftersom EU-kommissionen granskar en rad regionala flygplatser som får statsstöd råder det osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Motionärerna anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Motionärerna framhåller därmed behovet av att verka för en god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela landet som möjliggör att en god mobilitet säkerställs (yrkande 4). Motionärerna efterfrågar även att Swedavias uppdrag ändras i syfte att de ska ta ett större nationellt ansvar för fler flygplatser (yrkande 5).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2017/18:3766 på att den svenska staten har valt att genom Swedavia behålla och bolagisera de stora flygplatserna som har högre omsättning och därmed lönsamhet, medan de mindre icke-statliga flygplatserna främst ägs av kommunerna med stöd av landsting och regioner. Motionärerna konstaterar att de icke-statliga flygplatserna har svårt att skapa egna konkurrensfördelar och att detta innebär att stora delar av Sverige riskerar att gå miste om den tillväxt som flyget bidrar

till. Motionärerna anser att finansieringen av de små flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar (yrkande 53 i denna del).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2017/18:3833 på att de statliga såväl som de regionala och privata flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till tillväxt och turism i hela landet. Genom det statligt ägda bolaget Swedavia ansvarar staten för driften av tio flygplatser runt om i Sverige. Enligt motionärerna måste Swedavias flygplatser ständigt utvecklas för att öka tillgängligheten i hela landet och för att möta det ökade resandet. Motionärerna anser att regeringen via sitt ägande i Swedavia bör se till att så sker. Ofta är det svårt för de regionala flygplatserna att uppnå lönsamhet i verksamheten, och motionärerna anser att det därför behövs ett ekonomiskt stöd för att säkra tillgängligheten i hela landet. Eftersom de regionala flygplatserna ofta driver trafik till Swedavias flygplatser bör Swedavia enligt motionärerna kompensera de regionala flygplatserna med driftsstöd. Motionärerna anser att flyget med en sådan modell skulle kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras. Regeringen bör enligt motionärerna se över huruvida en sådan modell är lämplig att införa och hur detta eventuellt ska gå till. Motionärerna efterfrågar därmed att tillgängligheten till flyg bör värnas i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia (yrkande 22).

## Utskottets ställningstagande

### *Insatser i form av stöd till regionala flygplatser*

Utskottet har behandlat frågor om finansiering av de icke-statliga flygplatserna vid flera tidigare tillfällen. Utskottet har då påtalat att den ekonomiska situationen är bekymmersam för många regionala flygplatser. Utskottet har även pekat på att det mot bakgrund av att EU-kommissionen för närvarande granskar en rad regionala flygplatser som får statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa.

I den svenska flygstrategi som regeringen beslutade om den 26 januari 2017 konstaterar regeringen att det för närvarande bedrivs linjetrafik vid 28 icke-statliga flygplatser i Sverige och att den stora majoriteten av dessa redovisar återkommande driftsunderskott. Vidare pekar regeringen på att staten därför sedan 1999 bidrar med ekonomiskt stöd för drift till vissa icke-statliga flygplatser. Enligt regeringen har det statliga driftsstödet under de senaste åren uppgått till totalt ca 103 miljoner kronor årligen. I strategin framhålls de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I strategin framhålls även att långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behovet av offentliga stöd till flygplatser. Utskottet konstaterar att det till de fokusområden och



prioriteringar som anges i den svenska flygstrategin ingår att det bör göras en översyn av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser.

Europeiska kommissionen antog den 17 maj 2017 inom ramen för det allmänna gruppundantaget (GBER – General Block Exemption Regulation) reviderade regler för stöd till flygplatser. De nya reglerna är i linje med det förslag som Sverige har lämnat till kommissionen och innebär exempelvis att driftsstöd kan ges till flygplatser som har färre än 200 000 resenärer årligen. De nya reglerna ska genomföras i Sverige för att på så sätt skapa ökad förutsägbarhet och stabilitet när det gäller möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Enligt uppgift från Näringsdepartementet innebär detta att samtliga berörda regionala flygplatser förutom de i Kalmar, Skellefteå och Sundsvall uppfyller EU-reglerna och de krav som ställs för att stöd inte ska anses som statsstöd. De tre sistnämnda flygplatserna har dock anmält till kommissionen att man har fått stöd och har efter granskning fått godkänt för detta från kommissionen.

Utskottet vill peka på att regeringen i budgetpropositionen för 2018 framhåller att de statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna är betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser, men bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22). Detta innebär att stöd ska kunna lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Vidare anges att stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter och att långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 lämnas förslag på ersättning till icke-statliga flygplatser. Enligt förslaget ska det betalas ut driftsstöd till kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlats av staten. Vidare anges att Trafikverket utöver detta disponerar medel för att täcka kostnader för vissa flygtrafiktjänster samt för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. För planeringsperioden har 990 miljoner kronor avsatts för driftsbidragen. Trafikverket föreslår att anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser upphör och i stället flyttas in som en egen anslagspost inom anslaget för utveckling av statens transportinfrastruktur. Trafikverkets förslag till nationell plan var därefter ute på remiss mellan den 31 augusti och 30 november 2017. Enligt uppgift från Näringsdepartementet pågår beredning av ärendet.

### *Insatser i form av upphandling av flygtrafik*

När det gäller regler för upphandling av flygtrafik vill utskottet inledningsvis peka på att det i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av luftrafik i gemenskapen bl.a.

finns regler som anger under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan köpa regelbunden flygtrafik. Av förordningen följer att medlemsstaten först måste införa allmän trafikplikt på flyglinjen och att allmän trafikplikt endast ska införas i den utsträckning som är nödvändig för att på flyglinjen säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet. I förordningen fastställs även ramarna för när den planerade allmänna trafikplikten är att bedöma som nödvändig och adekvat. När det råder allmän trafikplikt på en flyglinje får lufttrafikföretag utöva regelbunden lufttrafik på linjen endast under förutsättning att lufttrafikföretaget uppfyller samtliga krav i den allmänna trafikplikten. Om inget lufttrafikföretag utövar lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikten kan medlemsstaten begränsa tillträdet till flyglinjen till ett lufttrafikföretag. Det är således beslutet om allmän trafikplikt som styr vad det är för trafik som ska eller kan åstadkommas, dvs. regelbunden flygtrafik kan inte upphandlas utan att beslut om allmän trafikplikt finns, och regelbunden flygtrafik kan inte heller köpas i en omfattning som går utöver vad som föreskrivs i den allmänna trafikplikten.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att Trafikverket är den myndighet som har regeringens uppdrag att avhjälpa brister i tillgängligheten genom att vid behov ingå avtal med ersättning till trafikföretag för interregional kollektivtrafik (flyg, tåg, buss) som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. För flygtrafik måste Trafikverket besluta om allmän trafikplikt innan upphandling kan ske. Om en trafik är transportpolitiskt motiverad eller inte, vilken utformning den bör ha, om det finns förutsättningar att bedriva trafiken kommersiellt eller i samverkan med andra aktörer samt vilken eventuell ersättning som är rimlig bedöms efter ett antal olika villkor i olika utredningssteg. I utredningsprocessens olika steg ingår att göra en behovsanalys, en bedömning av om trafiken kan drivas kommersiellt, en bedömning om samverkansinsats, en bedömning av insatsens prioritet relativt andra insatser, en avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal, en avstämning mot transportpolitiska mål, en avstämning mot regionala mål, framtagande av förslag till insats, remissbehandling samt utformning av slutligt förslag.

Den flygtrafik som staten upphandlar på ett antal flyglinjer går huvudsakligen mellan Arlanda flygplats och vissa flygplatser i norra Sverige. Utskottet noterar att bidraget till den samhällsköpta flygtrafiken som Trafikverket svarar för under den nuvarande upphandlingsperioden 2015–2019 uppgår till närmare 95 miljoner kronor per år.

Inför att det innevarande flygavtalet upphör har Trafikverket utrett behovet av flygtrafik för perioden oktober 2019 till oktober 2023. Utredningen har syftat till att belysa vilka brister det finns i tillgängligheten för berörda kommuner och ta ställning till om dessa brister kan åtgärdas av Trafikverket genom att besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik

eller vidta andra, mer ändamålsenliga åtgärder som kan lösa tillgänglighetsproblemen. Utifrån utredningen föreslår Trafikverket fortsatt allmän trafikplikt för befintliga linjer, och att allmän trafikplikt införs på linjen Kramfors–Arlanda. Allmän trafikplikt innebär att Trafikverket slår fast ett minimiutbud av trafik som måste upprätthållas eftersom det ses som viktigt för tillgängligheten. Om ingen åtar sig att driva detta kommersiellt kan trafiken upphandlas. De sträckor som enligt utredningen är aktuella för upphandling under perioden 2019–2023 är följande:

- Arvidsjaur–Arlanda (kommersiell trafik bedrivs i dag)
- Gällivare–Arlanda (kommersiell trafik bedrivs i dag)
- Hagfors–Arlanda
- Hemavan–Arlanda
- Lycksele–Arlanda
- Pajala–Luleå
- Sveg–Arlanda
- Torsby–Arlanda
- Vilhelmina–Arlanda
- Kramfors–Arlanda (ny föreslagen linje)
- Östersund–Umeå (särskilt uppdrag som kommer att upphandlas).

I utredningen föreslår Trafikverket även ett antal förändringar i utformningen av den allmänna trafikplikten och upphandlingen. Det handlar bl.a. om upplägg, incitament till ökat resande, kvalitetskrav och uppföljning.

Trafikverkets utredning var föremål för remiss fram till den 30 november 2017. Trafikverket avser att fatta beslut om kommande allmän trafikplikt i början av 2018. Därefter kommer upphandling av trafiken att påbörjas. I de fall någon operatör anmäler att man tänker flyga kommersiellt på någon linje enligt den allmänna trafikplikten, dvs. utan ersättning, avbryts upphandlingen.

Utskottet anser i likhet med vad infrastrukturministern framförde i ett interpellationssvar den 24 oktober 2017 om regler om trafikplikt att det även fortsättningsvis är Trafikverket som ska sköta uppgiften att analysera vilken interregional kollektivtrafik som bör omfattas av allmän trafikplikt i syfte att minska bristerna i tillgängligheten (ip. 2017/18:25).

### *Utskottets sammanfattande ställningstagande*

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige. När det gäller stöd till regionala flygplatser kan utskottet konstatera att kommissionen i maj 2017 antog reviderade regler för stöd till flygplatser inom ramen för det allmänna gruppundantaget (GBER – General Block Exemption Regulation) samt att Näringsdepartementet för närvarande bereder Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 där det bl.a. lämnas förslag om ersättning till icke-statliga flygplatser. Utskottet vill även hänvisa till att Trafikverket inför att det innevarande flygavtalet upphör nyligen har utrett behovet av flygtrafik för

perioden oktober 2019 till oktober 2023 och att beredning pågår i frågan. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta några initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2017/18:721 (S), 2017/18:722 (S), 2017/18:1488 (C), 2017/18:1587 (SD) yrkande 1, 2017/18:2428 (C), 2017/18:3462 (L) yrkande 14 i denna del, 2017/18:3741 (KD) yrkande 9, 2017/18:3758 (C) yrkandena 4 och 5, 2017/18:3766 (KD) yrkande 53 i denna del och 2017/18:3833 (M) yrkande 22.

## Arlanda och Bromma flygplats

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Arlanda och Bromma flygplats. Utskottet pekar bl.a. på Arlandarådet som inrättades våren 2017 för att vara rådgivande i att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv samt utveckla tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

Jämför reservation 7 (L) och 8 (KD) samt motivreservation 9 (V).

### Bakgrund och tidigare behandling

Den 15 oktober 2014 enades stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad. Enligt överenskommelsen ska staden verka för att området där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till ett stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022 såvida förhandlingarna med den förhandlingsperson som regeringen utsett visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämras.

Riksdagen har därefter riktat flera tillkännagivanden till regeringen om Bromma flygplats. Den 18 december 2014 beslutade riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att det inte bör tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Regeringen utsåg tidigare samma dag en särskild samordnare för att utreda framtiden för Bromma flygplats. I samordnarens uppdrag ingick att efter en förväntad begäran från Stockholms kommun pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Enligt direktiven skulle uppdraget redovisas till Regeringskansliet senast den 20 oktober 2016. I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats. I tillkännagivandet angavs att regeringen tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144).

Regeringen beslutade vid sitt sammanträde den 18 december 2015 att ändra det tidigare beslutet om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats (dnr N2015/09059/PUB). Genom beslutet förkortades utrednings-

tiden till den 31 mars 2016, och uppdraget begränsades till en prövning av förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholm, medan övriga delar av uppdraget upphörde (S2014/08973/PBB). Den statliga samordnaren redovisade den 31 mars 2016 en rapport och konstaterade i den bl.a. att flyget spelar en avgörande roll för längre resor i Sverige och för internationella resor och att frågorna om tillgänglighet därför är viktiga. I rapporten redovisade samordnaren vidare att det är viktigt att utveckla kapaciteten och effektiviteten vid Arlanda flygplats och att det är nödvändigt att bygga ut Arlanda för att stärka flygplatsens konkurrenskraft och roll som ett nationellt viktigt transportnav. Samordnaren uttalade vidare att Bromma flygplats inte har någon framtid när Arlanda klarar Stockholmsregionens hela behov av flygkapacitet. Samordnaren ansåg att när det finns ledig kapacitet på Arlanda också i högrafik kommer en långsiktig planerad överflyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda inte att påverka tillgängligheten negativt.

I maj 2016 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats, denna gång med innebörden att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226). I budgetpropositionen för 2018 anges att tillkännagivandet om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats fortfarande är under beredning (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22).

## **Motionerna**

Jesper Skalberg Karlsson (M) framför i motion 2017/18:299 att goda kommunikationer skapar förutsättningar för långvarig tillväxt och fler jobb. Inom inrikesflyget är det tydligt att Bromma flygplats är ett nav för kommunikationerna med övriga landet och med särskilt stor betydelse för Gotland. Att frågan om Bromma flygplats berör hela landet råder det alltså inget tvivel om, men det står också klart att Gotland med sitt ö-läge har särskilda förutsättningar och behov. Bromma bör därför värnas och utvecklas i stället för att läggas ned. I motionen framhålls Gotlands särskilda behov av konkurrenskraftig flygtrafik.

Edward Riedl (M) pekar i motion 2017/18:1340 på att det i den flygstrategi som regeringen har tagit fram bl.a. anges både att det finns fog för att bygga ut Arlanda ytterligare och att flygplatsen har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin. Motionären konstaterar att regeringen samtidigt lägger fram förslag om en flygskatt på alla resor i och från Sverige trots att detta enbart leder till försämrad svensk konkurrenskraft och marginella förbättringar för miljön. Enligt motionären riskerar det Arlandas konkurrenskraft. I motionen framhålls därmed behovet av att aktivt arbeta för att stärka Arlandas konkurrenskraft.

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2017/18:3462 att Arlanda flygplats är ett viktigt centralt nav för både nationell trafik och utrikestrafik och att flygplatsens funktion säkerställer jobb och tillväxt i hela

landet. Den nationella flygstrategin med exempelvis en ytterligare landningsbana är enligt motionärerna viktig för att utveckla Sveriges luftfart. Motionärerna vill därmed utveckla Arlanda (yrkande 14 i denna del).

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2017/18:3766 att Stockholm växer snabbt och behöver Bromma flygplats som citynära flygplats. Bromma flygplats har även stor betydelse för de regionala flygplatsernas och landsbygdens tillgänglighet och överlevnad. Enligt motionärerna skulle konsekvenserna av en nedläggning av Bromma flygplats påverka hela landet. Bromma flygplats är därför ingen lokal fråga utan ett nationellt intresse. Flygtrafiken inrikes och utrikes väntas öka under de kommande åren, och enligt motionärerna behövs både Bromma och Arlanda då de kompletterar varandra. Motionärerna framhåller mot denna bakgrund behovet av att utveckla Bromma flygplats (yrkande 50).

## Utskottets ställningstagande

### *Utveckling av Arlanda*

När det gäller frågan om att utveckla Arlanda flygplats vill utskottet inledningsvis peka på att regeringen redan i den nationella flygstrategin som beslutades i januari 2017 aviserade inrättandet av ett Arlandaråd. Den 18 maj 2017 inrättades Arlandarådet med syftet att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Arlandarådet ska vara ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Till Arlandarådets uppgifter hör bl.a. att lämna bidrag till regeringen i framtagandet av en strategisk plan för Arlanda, en s.k. färdplan. Syftet med färdplanen är att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Utskottet noterar här att en uttalad inriktning är att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats. Till de områden som Arlandarådet har att diskutera hör bl.a.

- miljö, klimat och energi
- konkurrenskraft, företagande och näringsliv
- regional och lokal utveckling, tillväxt och sysselsättning
- tillgänglighet nationellt och internationellt
- finansiering, kostnader och samhällsekonomi.

Enligt uppgifter som utskottet har tagit del av sammankallas Arlandarådet löpande, och en utvärdering kommer att genomföras i slutet av 2018 då färdplanen för Arlanda senast ska vara klar.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att infrastrukturministern den 24 oktober 2017 svarade på en interpellation om åtgärder för att

säkerställa Arlandas roll som nav för luftfarten i norra Europa. Infrastrukturministern uttalade då bl.a. att Arlanda flygplats ska vara Nordens ledande storflygplats och att inrättandet av Arlandarådet är en viktig del i att långsiktigt stärka Arlandas roll som nav. Infrastrukturministern pekade på att interkontinentala direktlinjer från Arlanda är viktigt samt att regeringen arbetar vidare med frågan om att införa s.k. preclearance vid Arlanda, vilket skulle ge potential för fler direktförbindelser med USA. Infrastrukturministern framhöll samtidigt att flygets ökande utsläpp innebär en stor utmaning och att utvecklingen av Arlanda måste vara hållbar ur miljö- och klimatsynpunkt.

När det gäller frågan om att utveckla Arlanda flygplats vill utskottet sammanfattningsvis peka på att regeringen har inrättat ett Arlandaråd med ett uttalat syfte att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ och avstyrker därmed motionerna 2017/18:1340 (M) och 2017/18:3462 (L) yrkande 14 i denna del.

### *Utveckling av Bromma flygplats*

När det gäller Bromma flygplats kan utskottet konstatera att det vid ett flertal tillfällen, senast våren 2017 (prop. 2016/17:TU10), har understrukit flygplatsens betydelse. Våren 2016 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226).

Utskottet noterar att regeringen i budgetpropositionen för 2018 redovisar att regeringen i december 2015 beslutade om att begränsa det tidigare uppdraget till den statliga samordnaren för Bromma flygplats till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen (N2015/09059/PUB). Den statliga samordnaren redovisade den 11 april 2016 rapporten Mer flyg och bostäder som därefter har remissbehandlats. Regeringen anger att rapporten för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet kan även konstatera att det av regeringens beslut om att inrätta ett Arlandaråd framgår att rådet har i uppgift att bidra till en långsiktig utveckling av Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv och att utveckla tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

Utskottet vill avslutningsvis peka på den inriktning som regeringen ger uttryck för när det gäller fokusområden och prioriteringar i den flygstrategi som presenterades i januari 2017 och att regeringen har aviserat att den avser att återkomma i frågan om Bromma flygplats. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ och avstyrker därmed motionerna 2017/18:299 (M) och 2017/18:3766 (KD) yrkande 50.

## Marktransporter till flygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om marktransporter till och från flygplatser. Utskottet framhåller vikten av goda markanslutningar och effektiva kollektivtrafikanslutningar till flygplatserna och pekar bl.a. på den pågående processen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029.

Jämför reservation 10 (L).

### Motionen

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2017/18:3462 att de klimatsmarta marktransporterna till och från flygplatserna måste öka. Motionärerna pekar på Arlanda som ett exempel med goda marktransporter till och från flygplatsen. Enligt motionärerna behövs mer åtgärder för att få fler resenärer att välja klimatvänliga marktransporter. Motionärerna anser att målsättningen för samtliga flygplatser bör vara att de klimatvänliga marktransporterna ökar (yrkande 15).

### Utskottets ställningstagande

Med utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) genomförs planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverk och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs i länen. Den nu gällande nationella planen för transportinfrastrukturen avser 2014–2025.

Trafikverket remitterade den 31 augusti 2017 ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Remissinstanserna hade fram till den 30 november 2017 möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till Näringsdepartementet. Enligt uppgift från departementet pågår beredning av ärendet.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att regeringen i den nationella flygstrategi som presenterades i januari 2017 framhåller att det är viktigt att ha ett trafikslagsövergripande synsätt och utgå från ett ”hela resan”-perspektiv. Utskottet delar den syn som regeringen ger uttryck för i den nationella flygstrategin om att flyget för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i sin helhet måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag



och att t.ex. effektiva kollektivtrafikanslutningar till flygplatserna med en sådan utgångspunkt är mycket viktiga.

Utskottet vill avslutningsvis även peka på regeringens beslut den 18 maj 2017 om att inrätta Arlandarådet och rådets uppgift att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv. Utskottet välkomnar att det som en viktig del i detta arbete ingår att öka kollektivtrafikens andel av resorna till och från flygplatsen.

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av goda markanslutningar och effektiva kollektivtrafikanslutningar till flygplatserna. Med anledning av att processen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 pågår efter att remissinstanserna har fått lämna synpunkter samt att vikten av effektiva kollektivtrafikanslutningar till flygplatserna uppmärksammas i den nationella flygstrategin finner utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:3462 (L) yrkande 15.

## Flygtrafikledningstjänst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av flygledningstjänsterna. Utskottet pekar på att regeringen har för avsikt att ge Luftfartsverket i uppdrag att utreda frågan om konsekvenserna för flygplatserna inom det statliga basutbudet av att införa flygledning på distans. Utskottet framhåller i sammanhanget att en fortsatt utveckling där ytterligare fjärrstyrd flygtrafikledning införs på fler flygplatser än i dagsläget måste bygga på transparenta processer där alla berörda, dvs. såväl brukare som anställda och andra som berörs av förändringen, ges möjlighet till insyn och delaktighet i processen. Mot bakgrund av de farhågor som finns om ökad sårbarhet är det enligt utskottets mening ytterst angeläget att den aviserade översynen genomförs av Luftfartsverket i samråd med andra berörda myndigheter som bl.a. Transportstyrelsen och Försvarsmakten. Utskottet förutsätter att så kommer att ske och finner därmed inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan.

### Bakgrund

Flygtrafiktjänst är ett samlingsbegrepp som bl.a. omfattar flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigerings- och övervakningstjänst samt informationstjänst för luftfarten. Begreppet flygtrafikledningstjänst omfattar flygkontrolltjänst och flyginformationstjänst.

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att utfärda certifikat, behörigheter och behörighetstillägg som behövs för att kunna utföra flygtrafikledningstjänst. Flygtrafikledningen måste uppfylla EU-krav på bl.a. teknisk och operativ

kompetens, kapacitet, flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning samt finansiell styrka och försäkringstäckning.

### **Motionen**

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2017/18:3833 på att enskilda flygplatsers flygledning kan skötas digitalt tack vare digitaliseringen. Motionärerna anser att detta i grunden är positivt då verksamheten effektiviseras. Enligt motionärerna finns det dock kloka invändningar mot att låta systemet införas på alltför många flygplatser. Med tanke på det försämrade säkerhetspolitiska läget kan det enligt motionärerna vara oklokt att låta strategiskt viktiga flygplatser, som t.ex. Visby, fjärrstyras. Motionärerna anser därför att en översyn bör göras av hur flygledningstjänsterna kan anpassas för att möta framtidens hot och möjligheter (yrkande 23).

### **Utskottets ställningstagande**

I Sverige omfattar den lokala flygtrafiktjänsten för närvarande ca 50 flygplatser med någon form av flygtrafikledningstjänst, antingen flygkontrolltjänst eller flyginformationstjänst. Av dessa ägs nio av Swedavia AB och sju av Försvarsmakten. Av de övriga är flertalet kommunala, och för närvarande är tre privata. Luftfartsverket utför den lokala flygtrafikledningstjänsten med ensamrätt på Swedavia AB:s och Försvarsmaktens flygplatser. I övrigt upphandlas lokal flygtrafiktjänst av flygplatsägaren på en konkurrensutsatt marknad.

När det gäller fjärrstyrd flygtrafikledning (RTS) kan utskottet konstatera att detta finns infört på flygplatsen i Örnsköldsvik sedan april 2015 samt på flygplatsen i Sundsvall. Fjärrstyrd flygtrafikledning kommer snart även att införas på flygplatsen i Linköping. Den fjärrstyrda flygtrafikledningen för Linköping avses i likhet med på flygplatserna i Örnsköldsvik och Sundsvall att ske från en central i Sundsvall.

Utskottet har vidare tagit del av att Luftfartsverket och Swedavia i april 2016 undertecknade en avsiktsförklaring om att utreda förutsättningarna för fjärrstyrd flygtrafikledning på flygplatserna i Malmö, Visby, Östersund, Umeå och Kiruna. Utredningen av förutsättningarna har skett genom en detaljerad förstudie om hur en möjlig introduktion av fjärrstyrd flygtrafikledning på Swedavias ovan nämnda flygplatser kan genomföras. I utredningen ingick bl.a. att belysa operativa, tekniska och kommersiella aspekter men även eventuell påverkan på Försvarsmakten och på personalförsörjningen.

I november 2017 tecknade Luftfartsverket och Swedavia sedermera ett kommersiellt avtal om att införa fjärrstyrd flygtrafikledning på flygplatserna i Kiruna, Malmö (Sturup), Umeå, och Östersund. Utskottet kan här konstatera att Visby efter samråd med Försvarsmakten har undantagits sedan det ursprungliga förslaget. Den fjärrstyrda flygtrafikledningen för de fyra tillkommande flygplatserna kommer att ske från en central på Arlanda som

Luftfartsverket för närvarande håller på att bygga upp. Avsikten är att införa den fjärrstyrda flygtrafikledningen på flygplatserna i Kiruna, Malmö (Sturup), Umeå och Östersund successivt inom en kommande period på två till tre år.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att infrastrukturministern den 23 januari och den 6 februari 2018 lämnade ett samlat svar på ett antal interpellationer relaterade till fjärrstyrd flygledning. I svaret från januari påminde ministern om att det statligt ägda bolaget Swedavia AB har ett uppdrag från ägarna och verkar inom de allmänna regelverk som gäller statligt ägda bolag i allmänhet, medan Luftfartsverket, som är ett affärsverk, utför flygledning åt Swedavia. Ministern framhöll att Luftfartsverket och Swedavia har tecknat avtal om fjärrstyrd flygledning från en gemensam central för flygplatserna i Kiruna, Östersund, Umeå och Malmö där avtalet baseras på bedömningen att ett digitalt utförande av tjänsten gynnar båda parternas verksamhet och bidrar till de ekonomiska mål som gäller för respektive organisation. Ministern pekade vidare på att avtalet mellan Swedavia AB och Luftfartsverket har ingåtts efter beslut i respektive styrelse och efter remittering till Försvarsmakten. Det är alltså inte regeringen som har fattat beslut i frågan. Ansvaret för att fjärrstyrd flygledning kan införas på ett säkert sätt ligger på berörda bolag och myndigheter. Införandet sker inom ramen för gällande regelverk och är föremål för Transportstyrelsens godkännande och tillsyn. En sådan prövning görs för varje enskilt fall. Ministern konstaterade att det inte är någon skillnad vad gäller kraven på säkerhet för fjärrstyrning och för traditionellt utförda torntjänster. Ministern framhöll även att frågor om centralisering och de regionala aspekterna är viktiga i ett helhetsperspektiv. När det kommer till att beakta säkerhetsaspekterna framhöll ministern vikten av att följa denna fråga noggrant eftersom den kan innebära både ökad flygsäkerhet och ökade risker. Utskottet delar denna uppfattning. Ministern konstaterade att det vid införandet av all ny teknik därför måste finnas beredskap för att gripa in om regeringen ser att det skulle finnas några sådana risker. Ministern framhöll i sitt interpellationssvar från februari åter att för regeringen är frågor om centralisering och de regionala aspekterna viktiga att se i ett helhetsperspektiv. Ministern pekade vidare på att Luftfartsverket omfattas av förordningen (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap samt att frågor om sårbarhet och redundans följs löpande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att det vid utskottssammanträdet den 8 mars 2018 fick information om fjärrstyrd flygtrafiktjänst från företrädare för AOPA Sweden, Luftfartsverket, ST, Svensk Pilotförenings Flygsäkerhetskommitté, Sveriges Regionala Flygplatser, Swedavia och Transportstyrelsen. I samband med detta framkom att det bland olika aktörer finns skilda uppfattningar om bl.a. vad den fortsatta utvecklingen kring fjärrstyrd flygtrafikledning kan innebära för de långsiktiga driftsförutsättningarna, vilka ekonomiska konsekvenser de medför, liksom vilken inverkan denna utveckling kan ha på effektivitet, säkerhet, redundans och försvarsaspekter samt regionala effekter inklusive centralisering.

När det gäller frågan om hur flygtrafikledningen kan anpassas och utvecklas för att möta framtidens hot och möjligheter erfar utskottet att regeringen har för avsikt att genom ett uppdrag till Luftfartsverket utreda frågan om konsekvenserna för flygplatserna inom det statliga basutbudet av att införa flygledning på distans. Den konsekvensbeskrivning som diskuteras innefattar sådana aspekter som långsiktiga driftsförutsättningar, ekonomiska konsekvenser, effektivitet, säkerhet, redundans och försvarsaspekter samt regionala effekter inklusive centralisering. Utskottet välkomnar att regeringen avser att ta detta initiativ och emotser resultatet med stort intresse. Samtidigt vill utskottet i denna fråga framhålla att en fortsatt utveckling där ytterligare fjärrstyrd flygtrafikledning införs på fler flygplatser än i dagsläget måste bygga på transparenta processer där alla berörda, dvs. såväl brukare som anställda och andra som berörs av förändringen, ges möjlighet till insyn och delaktighet i processen. Mot bakgrund av ovannämnda farhågor om ökad sårbarhet är det därför enligt utskottets mening ytterst angeläget att den aviserade översynen genomförs av Luftfartsverket i samråd med andra berörda myndigheter som bl.a. Transportstyrelsen och Försvarsmakten. Utskottet förutsätter att så kommer att ske och finner därmed inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motion 2017/18:3833 (M) yrkande 23.

## Ett gemensamt europeiskt luftrum

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om detta.

Jämför reservation 11 (S, MP, V).

### **Bakgrund**

Det gemensamma europeiska luftrummet, även kallat Single European Sky (SES), syftar till att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska splittringen i det europeiska luftrummet. Arbetet inleddes i oktober 2001 med att kommissionen lämnade ett förslag till en förordning om en ram för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet godkände förslaget i mars 2004. Därefter trädde ett andra paket med SES-regler i kraft 2009 (SES II), och 2013 lämnade kommissionen ett tredje paket med förslag (SES II Plus) till Europaparlamentet och rådet i avsikt att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet för att hjälpa luftrumets användare i en besvärlig global konkurrensutsatt miljö och främja ekonomisk utveckling. Förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet om SES II Plus är ännu inte avslutade.

## Motionerna

Per Klarberg m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2017/18:1587 på den utveckling som kan ses där flygtrafiken växer för varje år samtidigt som det finns en ineffektivitet i det europeiska luftrummet. För att effektivisera flyget behövs enligt motionärerna ett gemensamt europeiskt luftrum så flygen kan nyttjas mer effektivt och tidsbesparande samtidigt som detta kan medverka till bättre miljö med minskade utsläpp. Motionärerna anser därför att regeringen bör prioritera arbetet med att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum (yrkande 2).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) konstaterar i kommittémotion 2017/18:3894 att Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i landets samlade transportsystem. Motionärerna pekar på att det europeiska flygtrafikledningssystemet dagligen hanterar ca 26 000 flygningar. Ineffektivitet inom det europeiska luftrummet beräknas enligt motionärerna kosta ca 2–3 tre miljarder euro årligen. Eftersom flygtrafiken växer för varje år, krävs ett effektivare användande av luftrummet. Motionärerna anför vidare att EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Detta skapar enligt motionärerna kortare väntetider inför landning, vilket medför att flygets utsläpp skulle kunna minska med 10 till 12 procent. Motionärerna anser därför att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet (yrkande 10).

## Utskottets ställningstagande

Det europeiska flygtrafikledningssystemet hanterar dagligen ca 26 000 flygningar. Dessvärre tvingas utskottet konstatera att ineffektiviteten inom det europeiska luftrummet beräknas uppgå till mycket stora summor årligen, samtidigt som utsläppen i betydande utsträckning är större än de skulle vara om luftrummet kunde användas på ett mer effektivt sätt. Detta ska dessutom ses i ljuset av att flygtrafiken växer för varje år och att detta sett ur miljösynpunkt kommer att innebära att det behöver ställas ännu högre krav på ett effektivare användande av luftrummet. Utskottet kan konstatera att EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Genom detta skapas kortare väntetider inför landning, vilket också medför att flygets utsläpp kan reduceras betydligt.

Utskottet har tidigare berett motioner om ett gemensamt europeiskt luftrum, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU10). Utskottet pekade då bl.a. på det arbete som pågår med det gemensamma europeiska luftrummet inom EU och att det har stor betydelse för att luftrummet ska kunna nyttjas på ett mer effektivt sätt. Utskottet tvingas dessvärre konstatera att arbetet med att få till stånd ett

gemensamt europeiskt luftrum går alltför långsamt och att tempot behöver öka för att undanröja nuvarande hinder och bromsklossar. Utskottet vill framhålla vikten av att Sverige ska fortsätta att vara ledande i utvecklingen av effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna öka och bränsleförbrukningen minska, vilket också innebär lägre utsläpp och kostnader. Utskottet anser därför att det är viktigt att skynda på processen med att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum.

Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2017/18:1587 (SD) yrkande 2 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 10.

## Minskade utsläpp och fossilberoende

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utsläpp och fossilberoende inom luftfarten. Utskottet pekar på betydelsen av olika insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel för att minska luftfartens klimatpåverkan. Utskottet pekar bl.a. på den utredning som regeringen har tillsatt om ökad användning av biodrivmedel samt regeringens tydligt uttalade ställningstagande för att Sverige bör vara pådrivande i olika internationella forum för effektiva klimatstyrmedel på internationell nivå för att uppnå en omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning.

Jämför reservation 12 (M), 13 (C), 14 (L) och 15 (KD).

### Bakgrund

#### *Riksdagens tidigare behandling*

Åtgärder för att främja en fossilberoende transportsektor och fortsatt övergång till förnybara bränslen berör flera olika politikområden och utskott. Inom trafikutskottets beredningsområde faller främst olika åtgärder i trafikens infrastruktur inklusive tillgång till alternativa drivmedel samt vissa fordonfrågor.

Trafikutskottet har vid flera tidigare tillfällen berett motioner som tar upp frågor relaterade till minskade utsläpp från luftfarten.

Riksdagen gjorde våren 2016 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten (bet. 2015/16:TU9, rskr. 2015/16:193). Trafikutskottet framhöll att en väl fungerande luftfart är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Utskottet

framhöll vidare betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringar.

I budgetpropositionen för 2018 pekar regeringen på den svenska flygstrategin som beslutades den 26 januari 2017 och att regeringen där har redogjort för hur den avser att behandla riksdagens tillkännagivande. Regeringen konstaterar att det av strategin bl.a. framgår att det finns fortsatt potential att minska flygets klimatpåverkande utsläpp. Utvecklingen av nya motorer, material, teknik och processer som minskar bränsleförbrukningen måste enligt regeringen fortsätta att stödjas, och bränsleceller, eldrift och solenergi är bara några nya tekniker som har testats. Enligt regeringen kan även förnybara bränslen bidra till att minska utsläppen. Merkostnaderna för biobränsle för flyget är dock fortfarande höga, och incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle bedöms därför vara låga. Regeringen anser att ett fortsatt arbete behöver göras för att se över marknadsförutsättningarna för bl.a. biobränsle. Regeringen pekar på att Statens energimyndighet har fått i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan för detta. Enligt regeringen är detta en viktig del i regeringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget. Uppdraget redovisades i april 2017 med en strategisk plan där Statens energimyndighet, Trafikverket, Naturvårdsverket, Boverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen även tagit fram förslag till åtaganden och åtgärder i omställningen. Regeringen ansåg med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagen har även gjort ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för globala lösningar där luftfarten kan bära sina klimatkostnader (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) redovisar regeringen att FN:s flygorgan ICAO i början av oktober 2016 fattade beslut om att införa ett globalt klimatstyrmedel för internationellt flyg och att beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Regeringen pekar vidare på att den bedrev ett aktivt påverkansarbete i de förhandlingar som föregick ICAO:s beslut och att regeringen kommer att vara fortsatt aktiv i arbetet med att införa ICAO:s globala klimatstyrmedel så att det blir miljömässigt effektivt och så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. Regeringen konstaterade att den har varit och kommer att fortsätta vara aktiv i detta arbete och ansåg med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Våren 2017 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12, rskr. 2016/17:220). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Utskottet pekade även på att det är positivt med de stora framsteg som har gjorts vad gäller användandet av biodrivmedel och att denna

utveckling måste fortsätta samt underströk betydelsen av att forskning om och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin främjas. Utskottet menade att med rätt incitament kan användningen av biodrivmedel öka även om det för närvarande är billigare att använda fossila drivmedel än biodrivmedel. Utskottet pekade även på att åtgärder och styrmedel som bl.a. differentierade start- och landningsavgifter, gröna inflygningskorridorer och energieffektiva flygplan kan bidra till att minska flygets klimatpåverkan. Utskottet framhöll vidare vikten av att skynda på processen med att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum eftersom kapaciteten i luftrummet skulle kunna öka med detta, medan bränsleförbrukningen minskar, vilket minskar utsläppen och kostnaderna. Utskottet välkomnade även det beslut som ICAO fattade i oktober 2016 om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg, då utskottet ansåg att ett ökat samarbete över landsgränserna och internationella avtal är det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen.

Riksdagens tillkännagivande är föremål för beredning inom Näringsdepartementet.

### *Trafikutskottets arbete kring luftfarten inom ramen för forskning och framtid*

Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor fick i september 2013 efter beslut i utskottet i uppdrag att låta ta fram en studie om framtidens flyg, avgränsad till civilt flyg. Till de aspekter som arbetsgruppen ville få belysa hörde bl.a. forskning och utveckling kring flygbränsle, flygmotorer, flygplanskonstruktion, trafikledning (bl.a. trafikrutter och grön flygning) samt utsläpp. En viktig utgångspunkt för arbetet var att belysa flygets nuvarande och framtida påverkan på miljön och klimatet samt förutsättningarna för ett framtida hållbart flyg. För att beskriva och sammanställa kunskap inom området gavs fyra forskare och experter i uppdrag att ta fram faktaunderlag om kunskapsläget med fokus på frågor om utsläpp och flygets påverkan på miljön och klimatet inom respektive expertområde. I uppdraget ingick att identifiera såväl tekniska lösningar som kan tänkas vara i bruk 2030 som mer långsiktiga och visionära innovationer och projekt. Rapporten *Framtidens flyg* (2013/14:RFR16) visade bl.a. att det finns tekniska och operativa lösningar för ett framtida hållbart flyg. Effektiviseringar pågår såväl inom ramen för etablerade tekniker och metoder som med hjälp av mer radikala lösningar. Samtidigt konstaterades att det finns stora hinder för att införa ny teknik. Höga säkerhetskrav gör att ny teknik måste prövas under lång tid innan den kan certifieras. Flygplan, motorer och bränslen har utvecklats tillsammans, och nya bränslen måste fungera i den befintliga flygplansflottan. Flygmarknaden är till sin natur en global marknad, och alla flygplan ska kunna tanka i princip överallt, vilket skapar långa omställningstider. Stora investeringskostnader och hård konkurrens leder dessutom till en försiktighet hos aktörer som investerar i ny flygteknik. I rapporten framförs att internationellt och



långsiktigt samarbete bedöms vara den bästa grunden för ett hållbart framtida flyg.

Mot bakgrund av riksdagens beslut om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030 beslutade utskottet i juni 2017 om att genomföra en studie med syftet att identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila transporter i Sverige de närmaste åren för att nå 2030-målet. Särskilt intresse riktas dels mot frågan om tillgång till drivmedel i hela landet, dels mot tillgången till inhemska råvaror och möjligheter till inhemsk produktion. Det konstateras att inom luftfartsområdet är fyra icke-fossila jetbränslen certifierade för inblandning: hydroprocessed esters and fatty acids (HEFA), Fischer-Tropsch-diesel (FT-diesel), synthetic iso-paraffin (SIP) och alcohol-to-jet (ATJ). Det görs också försök med eldrift inom luftfarten. Eftersom studien fokuserar på alternativ som kan användas inom en relativt snar framtid riktas studiens intresse mot alternativen HEFA och FT-diesel. Enligt utskottets planering kommer studien att publiceras i början av april 2018.

### **Motionerna**

Penilla Gunther (KD) pekar i motion 2017/18:39 på att det borde vara bättre att ge incitament för kunder, konsumenter och ägare inom olika trafikslag att agera miljöförbättrande så att de som gör detta belönas medan de som inte gör det straffas. Motionären anser därför att ett prioriterat område att utreda bör vara fler möjligheter till miljödifferentierade avgifter vid ankomst till flygplats (delyrkande 1).

Mathias Tegnér (S) pekar i motion 2017/18:485 på att flygets klimatpåverkan är stor och ökande samt att det på kort sikt inte är möjligt att minska utsläppen i den takt det behövs enbart genom utsläppseffektiviseringar. Då flygtrafikens utsläpp inte reglerades i Parisavtalet, utan i stället ska regleras inom ramen för FN, anser motionären att frågan om tillfällig nationell lagstiftning är nödvändig, då FN inte lyckas just nu. När det gäller utsläpp från flyget anser motionären att frivilliga åtgärder kan ha viss betydelse, även om det inte fungerat tillfredsställande hittills. Det skulle t.ex. kunna omfatta underlättande av klimatkompensation för konsumenter och frivillig finansiering av bioflygbränsle eller att utsläppen från flyget minskas genom bättre drivmedel. Enligt motionären bör staten bl.a. via sitt ägande i Swedavia både arbeta med att kunder frivilligt betalar för det dyrare bioflygbränslet och med andra incitament verka för ett ökat användande av dessa bränslen. Motionären framhåller därmed behovet av långsiktiga och kraftfulla nationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget (yrkande 2).

Penilla Gunther (KD) pekar i motion 2017/18:638 på att plan i dag tankas med bioflygbränsle på svenska flygplatser och att det finns goda förutsättningar att starta bioflygbränsleproduktion i Sverige. Motionären konstaterar samtidigt att flygbränsle är dyrt. Att stötta en hållbar utveckling på området där bioflygbränsle kan utvecklas och produceras i Norden ger enligt motio-

nären i längden ökade volymer och därmed lägre priser. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten för statliga verksamheter att genom avtal eller upphandling av tjänster bidra till utvecklingen av flygbiobränsle i Norden.

Jan Björklund m.fl. (L) anför i partimotion 2017/18:2820 att utsläppen från transporter måste sänkas radikalt. Motionärerna anser att biodrivmedel bör användas där det gör mest nytta, t.ex. inom flyget. Enligt motionärerna ska flyget liksom andra transportslag stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska styrmedel som riktas mot utsläppen. Samtidigt måste högre kostnader för flygtrafiken också beakta den roll som flyget har i att hålla Sverige – ett land med långa avstånd – samman. Motionärerna framhåller att det är utsläppen och inte flygtrafiken i sig som är problemet. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en minskning av flygets klimatpåverkan med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar tillsammans med ett reduktionspliktsystem och klimatdeklarationer (yrkande 12).

Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2017/18:3352 på att klimatutmaningen är global och att Sverige måste möta den på ett både internationellt och nationellt plan. För att långsiktigt minska utsläppen från flyget efterlyser motionärerna åtgärder. Motionärerna menar att genom att i samråd med branschaktörer successivt öka inblandningen av förnybara bränslen i flygbränslet kan det säkerställas att flyget även fortsättningsvis utgör ett alternativ för den som vill eller behöver resa samtidigt som klimatutsläppen kan reduceras. Motionärerna efterfrågar därmed en utredning av miljödifferenterade start- och landningsavgifter och en framtida reduktionsplikt för flyget (yrkande 8). Vidare anser motionärerna att regeringen bör arbeta aktivt för att underlätta ökad inblandning av förnybara bränslen även i flygbränslen (yrkande 9). Motionärerna konstaterar vidare i samma motion att det internationella flyget inte är inkluderat i Parisavtalet. Samtidigt står flyget tillsammans med sjöfarten för ca 5 procent av de globala utsläppen, och andelen förväntas öka. Motionärerna anser att det är viktigt att internationella överenskommelser kommer till stånd för att reglera dessa utsläpp och på sikt minska dem. Motionärerna framhåller därmed behovet av att verka för att Sverige ansluter sig till ICAO:s internationella överenskommelse om flygets utsläpp (yrkande 20).

Nina Lundström m.fl. (L) anför i kommittémotion 2017/18:3462 att flyget internationellt ska betala för sina klimatkostnader. På nationell nivå vill motionärerna pröva ett system med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar tillsammans med ett reduktionspliktsystem och klimatdeklarationer (yrkande 14 i denna del).

Annie Lööf m.fl. (C) anför i partimotion 2017/18:3686 att flyget bättre måste bekosta sin klimatpåverkan och minska sina utsläpp. För att höja omställningstempot i flygbranschen anser motionärerna att det behövs åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle. Motionärerna pekar även på att det finns en stor potential att producera biojetbränsle från t.ex. restprodukter från

skogen. För att fler storskaliga produktionsanläggningar ska komma i produktion krävs enligt motionärerna långsiktiga spelregler och en stabil efterfrågan, vilket en kvotplikt kan skapa. Motionärerna efterfrågar därmed ett införande av obligatorisk inblandning av biodrivmedel för flyget (yrkande 10). Motionärerna anser vidare att Swedavia bör öka möjligheterna till rabatter för start och landning för de bästa planen (yrkande 11). I samma motion framförs också att Sverige ska verka för att Chicagokonventionen revideras så att effektiva ekonomiska styrmedel kan införas för internationellt flyg (yrkande 29).

Anders Åkesson m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2017/18:3758 på att flyget knyter ihop orter och länder och möjliggör för företagande och boende i hela landet. Motionärerna konstaterar att flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och att flygplanen blir alltmer energieffektiva samtidigt som flygresandet ökar kraftigt. Motionärerna anser att flyget ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen. Enligt motionärerna behöver kraven på hur det EU-interna flyget tilldelas utsläppsrätter skärpas. Motionärerna anser även att Sverige måste vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar samt att de delar av Chicagokonventionen som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras. Dessutom vill motionärerna främja forskning och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin. Motionärerna framhåller därmed att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att skapa internationella lösningar där flyget kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan (yrkande 7.1). Motionärerna efterfrågar även en utredning av förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom flyget (yrkande 9.1).

Robert Halef m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2017/18:3766 att det är centralt att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan. Motionärerna pekar även på vikten av att möjliggöra tillräcklig tillgång till biobränslen för flygbranschen. Därmed efterfrågar motionärerna en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången av biobränsle till flyget (yrkande 51). Motionärerna framhåller även att ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp genomförs genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO. Motionärerna konstaterar att ICAO genom EU:s påtryckningar har enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan. Mot denna bakgrund framhåller motionärerna att Sverige ska verka aktivt via FN, ICAO och EU för att genom utsläppsrätter ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt (yrkande 52).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2017/18:3833 på att utvecklingen av grönt flygbränsle går framåt. Motionärerna framför vidare att Sverige tack vare en god tillgång av råvaror har potential att bidra till denna utveckling, men att långsiktiga spelregler måste komma på plats. Flyget måste enligt motionärerna ta ett större klimatansvar, och en framtida reduktionsplikt för flyget bör utredas i syfte att öka användandet av grönt bränsle. Enligt motionärerna skulle detta gynna både klimatet och Sveriges gröna näringar.

Mot denna bakgrund anser motionärerna att en framtida reduktionsplikt för flyget bör utredas (yrkande 39).

## Utskottets ställningstagande

### *Insatser för förnybara drivmedel och fossiloberoende inom luftfarten*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft samt för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter såväl inrikes som utrikes. Utskottet vill samtidigt betona att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Detta förutsätter dock ett samhälle där transporter används på ett smartare sätt. För att nå målsättningen att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer krävs att alla aktörer i samhället arbetar aktivt med att minska utsläppen. Utskottet välkomnar därför den inriktning som anges i den svenska flygstrategi som presenterades våren 2017 om att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska och att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Flyget ska även bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

Utskottet noterar i sammanhanget de hänvisningar som görs i den svenska flygstrategin till de internationella bedömningar som visar att den framtida teknikutvecklingen sannolikt inte kan väga upp utsläppen från framtida trafikökningar till 2030 eller 2045. Utskottet delar samtidigt regeringens uppfattning att det finns fortsatt potential att minska flygets utsläpp och att utvecklingen av nya motorer, material, teknik och processer som minskar bränsleförbrukningen måste stödjas även fortsättningsvis. Bränsleceller, eldrift och solenergi är några nya tekniker som har testats, samtidigt som även förnybara bränslen kan bidra till att minska luftfartens utsläpp. Utskottet vill peka på de problem som finns i att merkostnaderna för biobränsle för flyget fortfarande är höga, och att incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle därför är låga. Produktionen sker inte heller kontinuerligt utan på beställning. Utskottet välkomnar därför att regeringen har tillsatt en utredning för att se över hur mer biobränsle kan användas inom luftfarten och vilken potential det finns i biomassa. Utskottet anser att frågan om att främja och stimulera användningen av biodrivmedel för luftfarten har stor betydelse för att minska luftfartens utsläpp och instämmer i den uppfattning som regeringen framför i flygstrategin om att marknadsförutsättningarna för biobränslen måste ändras för att skapa ökad produktion och användning.

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om ökad användning av biodrivmedel inom luftfarten, senast våren 2017 då riksdagen också ställde sig bakom ett tillkännagivande till regeringen på området (bet. 2016/17:TU12, rskr. 2016/17:220). Utskottet framförde då bl.a. att med rätt incitament kan användningen av biodrivmedel öka även om det för närvarande är billigare att använda fossila drivmedel än biodrivmedel. Utskottet pekade vidare på att åtgärder och styrmedel som bl.a. differentierade start- och

landningsavgifter, gröna inflygningskorridorer och energieffektiva flygplan kan bidra till att minska flygets klimatpåverkan. Utskottet uppmärksammade att det i Norge finns förslag om att differentiera start- och landningsavgifter baserat på drivmedel och menade att detta är ett sätt att uppmuntra flygets gröna omställning utan att det skadar jobb eller tillväxt och att detta bör utredas vidare. Tillkännagivandet bereds för närvarande inom Näringsdepartementet, och utskottet ser fram emot att senare under våren 2018 få ta del av skrivelse 75 om riksdagens skrivelser till regeringen där regeringen ska redovisa vilka åtgärder som vidtas med anledning av tillkännagivandet.

När det gäller nationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget vill utskottet peka på att Energimyndigheten har fått i uppdrag av regeringen att samordna arbetet kring omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och även har tilldelats särskilda medel för detta. I samordningen av arbetet för omställning ingår bl.a. att ta fram en strategisk plan för omställningen, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar. Med anledning av uppdraget redovisade Energimyndigheten i april 2017 tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys en strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2017:07). I den redovisade planen anges åtgärder som ska bidra till att uppfylla målet om att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska minska med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045. Den redovisade planen bygger vidare på tidigare utredningar, främst Fossilfrihet på väg (FFF-utredningen) samt Miljömålsberedningens klimat- och luftvårdsstrategi. I planen lämnas förslag till utredningar, regeringsuppdrag, styrmedel och andra åtgärder, som kan beslutas av regeringen eller riksdagen. I planen konstateras att omställningen till fossilfrihet behöver ta sin utgångspunkt i ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. I planen framhålls att omställningen kräver samarbete med och insatser av offentlig sektor, näringsliv, akademi och civilsamhälle. Vidare konstateras att det finns stora osäkerheter i omvärldsutvecklingen och att Sveriges rådighet över transportsystemets utveckling är låg på flera områden, vilket medför att det inte går att säga exakt vad förslagen i denna strategiska plan kommer att innebära i form av minskade utsläpp och andra effekter. Enligt planen behöver därför utvecklingen följas med hjälp av indikatorer och kontrollstationer, där förslagen i den strategiska planen ses över så att målet om en fossilfri transportsektor kan nås på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt för samhället.

När det gäller luftfarten föreslås i den strategiska planen från Energimyndigheten en översyn över hur förnybart flygbränsle kan främjas. Vidare föreslås att regeringen ger relevant myndighet i uppdrag att utreda vilka styrmedel och åtgärder som kan främja förnybara flygbränslen och att detta arbete inleds 2019. Som exempel på de olika styrmedel som kan ingå i en översyn anges differentiering av flygplatsavgifter eller differentiering av en eventuell flygskatt, kvotplikt för inrikesflyget eller att statliga myndigheter efterfrågar

inblandning av förnybart flygbränsle vid sina flygresor. I den strategiska planen framhålls också att det krävs mer forskning och kunskap om flygets klimatpåverkan och de s.k. höghöjdseffekter som flyget bidrar till, för att på ett effektivt sätt kunna minska flygets klimatpåverkan. Utifrån forskningsresultat kan man enligt planen utreda om ytterligare styrmedel krävs, och i så fall vilka styrmedel som kan vara aktuella. Enligt planen bör en översyn genomföras av hur statliga forskningsmedel inom luftfart kan inriktas och anpassas för att tydligare styra mot fossilfrihet.

När det gäller frågan om att införa reduktionsplikt, dvs. en skyldighet för bränsledistributörer att minska utsläppen av växthusgaser från bensen eller dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel, anger Energimyndigheten i den strategiska planen att det behöver införas ett investeringsstöd. Ett sådant investeringsstöd skulle införas för introduktion av nya tekniker för produktion av förnybara drivmedel från lignin och lignocellulosa för att få till stånd det teknisksprång som krävs för en storskalig produktion av förnybara drivmedel från restprodukter från jord- och skogsbruk. Syftet med ett sådant stöd är att minska risken för företag som är först med att investera i en ny teknik. På så sätt ges förutsättningar för att den ökande efterfrågan på förnybara drivmedel som reduktionsplikten driver fram kan mötas med drivmedel från hållbart producerade svenska råvaror. I den strategiska planen konstateras att utformningen behöver utredas för att kunna göra detta och att en del av utredningen är att se över lämpligheten i att sätta nationella mål för produktion av förnybara drivmedel. Utskottet välkomnar i sammanhanget även den satsning som aviserades i budgetpropositionen för 2018 för att stödja utveckling av biobränsle till flyg. Satsningen innebär att 20 miljoner kronor avsätts 2018, 30 miljoner kronor 2019 och 50 miljoner kronor 2020 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 24).

Den 22 februari 2018 beslutade regeringen att tillsätta en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget (dir. 2018:10). Utskottet välkomnar detta. Enligt direktiven ska en särskild utredare

- analysera behovet av styrmedel för att främja användningen av biobränslen som uppfyller förnybartdirektivets hållbarhetskrav inom flyget. Biobränslena ska ha hög klimatprestanda för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan
- vid behov föreslå hur det eller de styrmedel som är lämpligast för att minska flygets utsläpp genom användning av sådana biobränslen bör utformas. De föreslagna styrmedlen bör främja den svenska omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi
- föreslå vilka styrmedel som är samhällsekonomiskt mest effektiva för att minska flygets utsläpp. Uppdraget omfattar inte skatter
- belysa vilka styrmedel som bäst kan främja en långsiktig och storskalig produktion av biobränslen för flyg i Sverige, eftersom det är en förutsättning för att bränslena ska komma ned i pris

- vid val och utformning av styrmedel ta hänsyn till tillgången till hållbara biobränslen och hur den påverkar den förväntade kostnadsutvecklingen för sådana, effekterna på svenskt näringslivs konkurrenskraft, effekterna på transportpolitiska mål, effekterna på målet för den regionala tillväxtpolitiken, effekterna i form av överflyttning till andra trafikslag och effekterna på utsläppen
- ta särskild hänsyn till effekterna på möjligheten och kostnaderna för reduktionspliktiga aktörer att uppfylla reduktionsplikten enligt lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Merparten av dagens produktion av biobränsle för flyget använder samma råvaror som biobränsle för vägtransporter
- analysera hur ett ökat användande av biobränslen inom flyget kan förväntas påverka uppfyllandet av Sveriges energi- och klimatpolitiska mål
- ta hänsyn till övriga styrmedel på global, europeisk och nationell nivå som påverkar flyget. Eventuella nya styrmedel ska skapa incitament för branschen och/eller passagerarna att välja flyg som använder hållbara biobränslen
- bedöma vilken inblandning av biobränsle som är rimlig att uppnå när styrmedel som utredningen föreslår ska träda i kraft med hänsyn till tillgång och pris på sådana bränslen samt efterfrågan i andra sektorer
- bedöma förutsättningarna för att öka inblandningen över tid utifrån samma faktorer
- lämna författningsförslag om de styrmedel som föreslås. Dessa ska vara förenliga med relevanta internationella åtaganden, EU:s statsstödsregler samt övrig unionsrättslig och nationell lagstiftning.

Enligt direktiven ska utredaren samråda med berörda myndigheter, organisationer och företag och uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2019.

### *Internationellt samarbete för att minska flygets klimatpåverkan*

Utskottet vill framhålla att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande. Utskottet vill även peka på att utsläppen från flyget ökar snabbt och menar att denna trend är ohållbar. Utskottet anser därför att det är nödvändigt att driva på ett arbete internationellt, och ser positivt på det aktiva arbete i bl.a. FN:s flygorganisation ICAO som regeringen bedriver för att minska luftfartens klimatpåverkan. Utskottet kan konstatera att Parisavtalet innehåller skärpta globala klimatmål som inte ställer några tydliga krav på internationellt flyg och att detta ökade trycket på ICAO att enas om att begränsa utsläppen. Utskottet välkomnar därför att ICAO i oktober 2016 fattade ett beslut om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp, som i dag ökar snabbt, ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska

utsläppen inom andra sektorer. Systemet kommer att inledas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från deltagande. Sammanlagt har 66 stater aviserat att de kommer att delta i systemet från början, vilket innebär att nära 84 procent av det internationella flygtransportarbetet kommer att omfattas.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att Sverige redan 2016 anmälde att man avser att delta från starten 2021 i Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Corsia) då den frivilliga fasen inleds. Sverige medverkar även aktivt i ICAO:s arbete med att ta fram ett regelverk för Corsia, vilket utskottet välkomnar.

Sedan 2012 ingår luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter för flygningar inom EU och mellan EES-länder. Flygbolagen åläggs därigenom att varje år överlämna utsläppsrätter motsvarande de koldioxidutsläpp de orsakat under samma år. Utskottet vill här peka på att regeringen har arbetat aktivt för att stärka prissignalen i EU:s utsläppshandel och nått framgång i form av det s.k. Swedish proposal. Detta system ska ses över i ljuset av ICAO:s beslut om det globala styrmedlet för internationellt flyg.

Utskottet ser positivt på att det både i den svenska flygstrategin som regeringen presenterade i januari 2017 och i den strategiska planen som Energimyndigheten presenterade i april 2017 framhålls att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå blir så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. I den strategiska planen anges vidare att både EU:s utsläppshandel (ETS), och ICAO:s globala klimatstyrmedel för det internationella flyget (Corsia), behöver stramas upp över tid. I planen konstateras att en utredning är angelägen kring dessa och andra styrmedels möjligheter att på sikt vända trenden med de snabbt ökande utsläppen från internationellt flyg. Utöver en beskrivning av framtida styrmedel bör utredningen enligt planen även ge förslag på hur Sverige ska arbeta i de olika frågorna för att maximera effekterna av våra samlade insatser. Utskottet delar den syn som framförs i planen om att Sverige ska arbeta såväl nationellt som inom EU, ICAO och i andra internationella forum för att flyget fullt ut ska bära sina samhällsekonomiska kostnader och att åtgärder och styrmedel bör utformas så effektivt och optimalt som möjligt för att ge rätt styrande effekt, med hänsyn tagen till olika politiska mål och syftet med det föreslagna styrmedlet. I den strategiska planen föreslås utifrån detta att regeringen under 2018 tillsätter en utredning av EU-ETS och Corsias möjligheter att på sikt vända trenden med de snabbt ökande utsläppen från internationellt flyg. Utskottet välkomnar detta.

Inom EU driver kommissionen ett projekt, Flightpath 2020, i samverkan med myndigheter från medlemsstaterna, flygbolag, flygplanstillverkare och bränsletillverkare. Målsättningen för projektet är att ha en europeisk årlig användning av 2 miljoner ton jetbränsle från biomassa 2020. Detta skulle motsvara ca 4 procent av det totala behovet av flygbränsle inom Europa 2020.



Även inom Norden finns ett liknande samarbete mellan myndigheter, flygbolag, flygplatser och andra intressenter med syfte att driva på utvecklingen och kommersialiseringen av biobränslen för den nordiska flygmarknaden. Initiativet kallas Nordic Initiative for Sustainable Aviation (Nisa). Utskottet anser att sådana initiativ är mycket angelägna som en del i att minska fossilberoendet inom luftfarten.

När det gäller effektiva ekonomiska styrmedel för internationellt flyg vill utskottet peka på det svar som infrastrukturministern lämnade den 8 november 2017 på en skriftlig fråga om hur han avsåg att verka för att Sverige under ICAO-mötet den 30 oktober–17 november 2017, genom EU eller som enskilt land, ska agera för att den internationella flygsektorns undantag från bränsleskatt ska tas bort. I svaret pekade ministern bl.a. på att Chicagokonventionen för närvarande hindrar beskattning av flygbränsle för den internationella luftfarten men också att bi- och multilaterala luftfartsavtal som innehåller förbud mot beskattning, baserat på Chicagokonventionens bestämmelser, utgör ett hinder mot detta. Infrastrukturministern uppmärksammade att möjligheten att införa en skatt på flygbränsle har diskuterats flera gånger i ICAO, som ett alternativ för att reglera det internationella flygets klimatpåverkan, och konstaterade samtidigt att det för närvarande saknas ett brett stöd bland ICAO:s medlemsstater för att göra de nödvändiga ändringarna av Chicagokonventionen. Infrastrukturministern framhöll även regeringens fulla medvetenhet om de betydande svårigheter som finns med att få till stånd en ändring av Chicagokonventionen, men att regeringen avser att fortsätta stödja en sådan om förhandlingsläget skulle ändra sig på sikt. Ministern underströk avslutningsvis att regeringen kommer att fortsätta driva på i bl.a. ICAO för åtgärder som minskar flygets klimatpåverkan.

### *Sammanfattande bedömning*

Sammanfattningsvis anser utskottet att frågan om olika insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan har mycket stor betydelse för den framtida utvecklingen. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att regeringen gett uttryck för att den genom olika insatser tar frågan om ökad användning av biodrivmedel och minskat fossilberoende på stort allvar. Utskottet välkomnar den utredning som regeringen har tillsatt om ökad användning av biodrivmedel för flyget. Utskottet ser även positivt på att regeringen har uttalat ett tydligt ställningstagande för att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå blir så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Mot denna bakgrund finner inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2017/18:39 (KD) delyrkande 1, 2017/18:485 (S) yrkande 2, 2017/18:638 (KD), 2017/18:2820 (L) yrkande

12, 2017/18:3352 (M) yrkandena 8, 9 och 20, 2017/18:3462 (L) yrkande 14 i denna del, 2017/18:3686 (C) yrkandena 10, 11 och 29, 2017/18:3758 (C) yrkandena 7.1 och 9.1, 2017/18:3766 (KD) yrkandena 51 och 52 samt 2017/18:3833 (M) yrkande 39.

## Byte av namn på flygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om byte av namn på flygplatser. Utskottet anser att det är upp till Swedavia som ägare till de aktuella flygplatserna att besluta i namnfrågorna.

### Motionerna

Birgitta Ohlsson och Christina Örnebjär (båda L) framför i motion 2017/18:373 att Raoul Wallenberg är en utmärkt symbol för solidaritetens, öppenhetens och toleransens Sverige och Europa och att få andra svenskar har haft så stor betydelse. Motionärerna pekar på att ett namn på en flygplats blir välkänt för allmänheten och att många länder hedrar sina mest förtjänstfulla medborgare genom att döpa viktiga flygplatser efter dem. Mot denna bakgrund vill motionärerna att namnet på Arlanda Airport ändras till Raoul Wallenberg Airport.

Robert Hannah (L) framför i motion 2017/18:438 att Torgny Segerstedt, som levde i Göteborg, bedrev en kamp mot nazismen och att hans livsverk är enastående och förtjänar att kommas ihåg. Motionären anser att mer behöver göras för att lyfta fram denna mans mod och gärningar i en tid när främlingsfientligheten åter vinner terräng. Enligt motionären skulle ett namnbyte till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport) bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck. Utifrån detta föreslår motionären att Landvetter döps om till Landvetter Torgny Segerstedts flygplats (Airport).

Mikael Oscarsson (KD) pekar i motion 2017/18:1354 på att Raoul Wallenbergs namn förtjänar att flyga världen runt som en påminnelse om vad en enskild människa kan uträtta i humanismens namn. Motionären menar att ett namn på en flygplats blir allmänt använt och att människor minns och påminns om vad upphovsmannen eller kvinnan har gjort. Motionären anser vidare att eftersom Raoul Wallenbergs namn är förknippat med de skyddspass han utfärdade får kopplingen till flygplatser och pass en extra symbolik. Att uppkalla Sveriges största flygplats efter Raoul Wallenberg vore enligt motionären också en viktig signal mot antisemitism och rasism såväl i Sverige som utomlands. Mot denna bakgrund vill motionären att Arlanda döps om till Raoul Wallenberg Airport.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har återkommande behandlat och avstyrkt motionsförslag om byte av namn på svenska flygplatser, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU10).

Utskottet kan liksom tidigare konstatera att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. En flygplats namn är ofta ett starkt varumärke kopplat till destinationen, och ett byte av ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Utskottet vill liksom tidigare påtala att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor i världen har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och huvudstäder och andra viktiga städer. Sverige och Stockholm ligger ur ett globalt perspektiv i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm/Göteborg), och för svenskar (Arlanda/Landvetter) och vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Utskottet vill utifrån detta uppmärksamma att det finns en risk att Stockholm och Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att de flygplatserna ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplats.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att Swedavia, i egenskap av ägare till flygplatsen, har att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Det finns även ett antal kostnadsaspekter vid namnbyten, och det kan t.ex. uppstå omfattande kostnader kopplade till bl.a. it-system och framtagande av material och skyltar. Sådana kostnader för en namnändring kan även drabba utomstående parter som lokaltrafiken, SJ och Trafikverket. Det skulle också krävas omfattande resurser för att marknadsföra ett nytt namn. Utskottet menar således att ett namnbyte riskerar att medföra ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år. Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motionerna 2017/18:373 (L), 2017/18:438 (L) och 2017/18:1354 (KD).

## Alkoholtester för piloter och besättningspersonal

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på att alkoholtesta piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget. Utskottet framhåller vikten av att regeringen även fortsättningsvis är pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter och besättningspersonal inte är onyktra i samband med flygningar.

Jämför reservation 16 (KD).

### Bakgrund och tidigare behandling

#### *Riksdagens tidigare behandling*

Alkoholkontroller inom luftfarten är en fråga som har behandlats av trafikutskottet vid flera tillfällen, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU10).

Riksdagen riktade våren 2005 ett tillkännagivande till regeringen om att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Vid beredningen av ärendet pekade utskottet på det angelägna behovet av att man på ett tillförlitligt sätt kan säkra att flygbesättningen uppfyller de uppställda kraven på nykterhet och drogfrihet (bet. 2004/05:TU10, rskr. 2004/05:244). Tillkännagivandet behandlades därefter i proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar, och sedan 2010 har polisen vid gränskontrollen möjlighet att göra stickprovsvisa kontroller av piloter, flygvärdinnor, stewardar, flygledare och flygtekniker (bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295). Enligt reglerna som gällde innan 2010 fick polisen endast göra alkoholtester på flygpersonal om det fanns misstanke om eller indikation på att en person var berusad.

#### *Gällande regler*

Samtliga medlemmar i besättningen, såväl piloter som kabinbesättningsmedlemmar, är skyldiga att rapportera om de misstänker att någon är onykter. Det gäller även teknisk personal som flygmekaniker, tankpersonal och lastmästare. Om det finns misstankar om att någon i besättningen är onykter ska en nykterhetskontroll genomföras av polisen.

I enlighet med de internationella reglerna gäller att

- alkohol inte får förtäras under flygning
- alkohol inte får förtäras 8 timmar eller senare före flygning
- under tiden mellan 24 timmar och 8 timmar före flygning ska stor försiktighet i fråga om alkohol iakttas
- piloten 8 timmar före flygning ska kunna köra bil utan att bryta mot svensk trafiklagstiftning (denna punkt är ett svenskt tillägg).

Den tillåtna promillehalten uppgår i Sverige i dag till 0,2. Detta gäller dock inte i alla länder utan kan skilja sig åt något.

### **Motionerna**

Penilla Gunther (KD) pekar i motion 2017/18:634 på att lagen om flygfylleri skärptes 2010 och att flyg- och vägtrafik i princip blev jämställda vad gäller polisens möjligheter att kontrollera nykterheten hos personalen. Motionären pekar vidare på att Polismyndigheten har många uppgifter som går att automatisera. Det finns i dag exempel på tekniska lösningar med bl.a. speedgates där man blåser i ett munstycke och där spärren öppnas om man är nykter. Detta skulle kunna sättas upp på flygplatserna så att all kabinpersonal måste passera innan de går ombord på flygplanen. Motionären anser att rutinmässiga nykterhetskontroller bör införas genom tekniska lösningar för personal inom flygtrafik (delyrkande 1).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2017/18:3766 på att det har uppdragats ett flertal fall där anställda på flyget ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten. Motionärerna framhåller att detta är något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor. Motionärerna anser därför att det ska införas ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget (yrkande 13).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att Sverige fortsätter att värna om en hög flygsäkerhetsnivå och att nödvändiga insatser vidtas för att säkerställa detta.

Utskottet noterar att den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har tagit fram ett antal rekommendationer för att förstärka flygsäkerheten. Dessa ingår nu i en handlingsplan som Easa tar fram på uppdrag av Europeiska kommissionen och som bl.a. innebär att flygbolag ska utföra ytterligare slumpmässig alkohol- och drogtestning av piloter. Näringsdepartementet har informerat om att när det gäller alkotester av piloter m.fl. kommer Easa inte att kräva att alkohol- och drogtest genomförs av flygbolagen, utan det blir även fortsättningsvis på frivillig basis. Däremot måste bolagen genomföra ett förebyggande program om drog- och alkoholproblem, och där bör tester rimligen ingå. Nationella slumpvisa alkotester ska koordineras av Easa, och ett bolag med fungerande egenkontroll ska då inte behöva bli utsatt för ytterligare tester. Tillgänglighet till pilotsupportprogram ska finnas hos alla bolag som bedriver kommersiell luftfart. Vid förstagångsundersökningen på flygmedicinskt centrum ska drogtestning genomföras. Easa kan bestämma om prioritering av insatser utifrån en riskbaserad metod. Vidare kan noteras att Easa arbetar med

ett förslag om att alkoholtester ska genomföras inom ramen för rampinspektionsprogrammet, vilket bl.a. medför tester av bolag som inte omfattas av nationella testprogram.

Enligt Näringsdepartementet rekommenderar Easa att slumpvisa tester utförs på flygplatserna i de utrymmen som tillhandahålls för flygplansbesättningar eller motsvarande, men de bör inte ske i cockpit.

Utskottet noterar i sammanhanget att frågan om att införa obligatoriska nykterhetskontroller av alla piloter inför en flygning även har varit föremål för en skriftlig fråga (2015/16:210) till den dåvarande inrikesministern. I det svar som lämnades den 11 november 2015 pekade ministern bl.a. på att alla aktörer som verkar inom luftfarten har ett ansvar för att upprätthålla en god flygsäkerhet och att regelverken inom detta område huvudsakligen är internationella. Ministern konstaterade att både myndigheter och företag arbetar aktivt med luftfartssäkerhet och att detta även innefattar frågan om alkoholpåverkad besättning. Ministern hänvisade vidare till de krav som finns på säkerhetsledningssystem och att flygföretagen genom dessa är skyldiga att ha ett ledningssystem som garanterar en säker verksamhet och därmed en säker luftfart. På svenska flygplatser genomförs årligen över 350 000 starter och lika många landningar, varav över 250 000 i kommersiell luftfart med två piloter i cockpit. Ministern konstaterade att det skulle innebära mer än 1 miljon tester årligen att kontrollera varje pilot före varje start och efter varje landning och menade att det därför är ytterst tveksamt om obligatoriska kontroller av samtliga piloter, genomförda av polis, är det mest effektiva utnyttjandet av samhällets resurser för att förbättra flygsäkerheten ytterligare. Ministern pekade även på att Polismyndigheten genomför alkoholutbildningsprov på piloter när det finns underrättelser eller tips samt genom stickprovskontroller, vilket vid ett antal tillfällen lett till att alkoholpåverkade piloter har gripits.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att regeringen även fortsättningsvis är pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter och övriga i flygbesättningar inte är onyktra i samband med flygningar. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2017/18:634 (KD) delyrkande 1 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 13.

## Drönare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att bl.a. utreda reglerna för flygning med obemannade luftfartyg. Med hänvisning till den översyn av regler för flygning med drönare som Transportstyrelsen nyligen har genomfört och det pågående arbetet på europeisk nivå med översynen av Easaförordningen finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 17 (KD).

### Bakgrund

Den vanligaste benämningen på obemannade luftfartyg som kan flyga av sig själva eller fjärrstyras av en förare på en annan plats är i dag drönare. Andra benämningar för obemannade luftfartyg är t.ex. modellflyg, obemannade luftfartyg, obemannade luftfartygssystem (unmanned aircraft system, UAS) och fjärrstyrda luftfartygssystem (remotely piloted aircraft system, RPAS).

Den som flyger en drönare är skyldig att följa de lagar och föreskrifter som gäller för all luftfart. På Transportstyrelsens webbplats anges att en drönare som flyger inom kontrollzonen för en flygplats utsätter flyget för stora risker och att flygtrafiken har fått stängas av flera gånger på Sveriges största flygplatser för att drönare flugits inom kontrollzonen. Det finns också restriktionsområden i Sverige där det är förbjudet att flyga, t.ex. över fångelser, kärnkraftverk och nationalparker.

För att belysa ett antal aktuella frågor inom området tog Transportstyrelsen under hösten 2016 fram promemorian Drönare – nuläge, utmaningar och möjligheter. I promemorian framhålls att den fulla potentialen av drönare främst finns i det mervärde och de tjänster som drönare kan erbjuda andra branscher samt att även själva framtagandet av produkten och tillhörande applikationer är en potentiell marknad där svenska företag och svensk forskning förfogar över betydande kunskap. Det konstateras även att regelutvecklingen för drönare sker i snabb takt, men att denna utveckling samtidigt har svårt att hålla jämna steg med teknikutvecklingen. Den snabba takten inom EU när det gäller regelutveckling för drönare innebär enligt Transportstyrelsen att Sverige behöver kunna påverka och bevaka att den sker i rätt riktning med ett målbeskrivande, riskbaserat och proportionellt regelverk som innebär att samhället kan ta vara på den nya teknik och de tjänster som drönare möjliggör utan att försämra flygsäkerheten, förutsättningarna för en effektiv verksamhet i luftrummet eller säkerheten i övrigt.

### *Riksdagens tidigare behandling*

Riksdagen riktade våren 2017 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som

både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten. I trafikutskottets betänkande som låg till grund för tillkännagivandet anförde utskottsmajoriteten bl.a. att det är positivt att EU-gemensamma regler för drönare håller på att tas fram och att det är angeläget att sådana finns på plats inom en snar framtid. Utskottet framhöll även med utgångspunkt från den snabba utvecklingstakten inom området att det behövs en tydligare precisering av när en sådan översyn ska genomföras. Utskottet påtalade vidare att drönarrelaterade frågor har getts ett alltför begränsat utrymme i den flygstrategi som regeringen presenterat och att det finns ett snabbt växande behov av att sätta ett tydligt fokus på utvecklingen inom drönarområden så att de positiva sidor som tekniken för med sig inte ska riskeras, samtidigt som olika säkerhetsaspekter också måste beaktas (bet. 2016/17:TU10, rskr. 2016/17:185).

Riksdagens tillkännagivande är föremål för beredning inom Näringsdepartementet.

### **Motionerna**

Erik Ottoson (M) pekar i motion 2017/18:3401 på att antalet obemannade luftfartyg (drönare) i det svenska luftrummet har ökat lavinartat de senaste åren och att detta innebär en rad olika utmaningar kring hur gällande lagstiftning måste anpassas, utvecklas och moderniseras. Motionären pekar vidare på att det finns många viktiga och skyddsvärda naturområden med känsligt djurliv och natur i Sverige och att det i bl.a. naturreservat, nationalparker och fågelskyddsområden finns vissa restriktioner för hur man får bete sig och på vilka villkor man får besöka och nyttja områdena. I flera nationalparker och andra skyddsvärda naturområden fattar man beslut i lokala bestämmelser för att begränsa och styra användningen av drönare. Enligt motionären är detta inte tillfyllest, då det är viktigt för den som ska använda tekniken att det finns tydliga och enhetliga regler för var och hur man får framföra drönare. Motionären anser att det behöver tillsättas en utredning med uppgift att föreslå nödvändiga ändringar i syfte att skapa ett enhetligt regelverk för flygning med obemannade luftfartyg i olika typer av skyddsvärda naturområden som tillgodoser behoven för djurlivet, naturen, besökare och den som flyger drönare. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären en utredning av reglerna för flygning med obemannade luftfartyg.

Robert Halef m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2017/18:3766 att det under de senaste åren har rapporterats om ett flertal allvarliga incidenter med drönare i det skyddade luftrummet i Sverige. Motionärerna konstaterar att detta har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Det är redan i dag förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en viss radie kring en flygplats, och ägarna och piloterna till drönarna som flyger i fredad zon begår således ett luftfartsbrott. För att dessa ska kunna lagföras och för att motverka överträdelser anser motionärerna att tillverkarna bör införa något slags signal-system som identifierar drönaren och knyter den till ägaren. För att motverka



missbruk anser motionärerna att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare (yrkande 17).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att utvecklingen och användningen av obemannade luftfartyg (drönare) har ökat snabbt under de senaste åren. I december 2017 fanns det drygt 1 630 svenska tillståndshavare för kommersiell verksamhet med drönare och ca 1 800 piloter/framförare av kommersiella drönare. Antalet tillståndshavare är relativt högt jämfört med andra EU-länder. Över 95 procent av tillståndshavarna har i dag flygfotografering eller filmning som huvudverksamhet. Enligt uppskattningar från Transportstyrelsen finns det i dag ca 400 000 drönare i Sverige som används för hobby- och nöjesflygning. Utskottet noterar i sammanhanget EU-kommissionens uppskattning att drönarsektorn i Europa kommer att sysselsätta över 100 000 personer och omsätta över 10 miljarder euro per år inom främst tjänstesektorn till 2035.

Mot bakgrund av bl.a. den kraftiga ökning som har kunnat ses och som kan förväntas fortsätta välkomnar utskottet den revidering som Transportstyrelsen har gjort av det tidigare regelverket som innebär att sedan den 1 februari 2018 omfattas samtliga drönare som väger under 150 kilo av reglerna (TSFS 2017:110). De nya reglerna gäller oavsett om syftet med flygningen är privat eller kommersiellt. Vidare har kravet på tillstånd från Transportstyrelsen för drönare som väger under 7 kilo och som flygs inom synhåll tagits bort. Detta gäller dock inte alla andra tillstånd som kan krävas, t.ex. för flygning inom kontrollzon. Drönare som används inom vissa verksamheter som militär, tull, polis, sök och räddning, brandbekämpning, kustbevakning och haveriutredningar är dock undantagna från reglerna. I stället gäller särskilda villkor för dessa verksamheter. De nya reglerna innebär vidare att den maximala flyghöjden för de allra flesta drönare är 120 meter över mark i okontrollerad luft. Drönare under 7 kilo (som flyger i max 90 kilometer per timme) får flygas i en flygplats kontrollzon utan tillstånd från flygtrafikenheten, om den flygs minst 5 kilometer från start- och landningsbanan och upp till 10 eller 50 meter över mark. Den som har för avsikt att flyga närmare än 1 kilometer från en helikopterflygplats måste ta kontakt med berörd helikopterflygplats. Flygning inomhus omfattas inte av reglerna. De nya reglerna innebär även att följande ändringar har genomförts:

- Alla drönare ska ha en märkning med kontaktuppgifter om ägaren.
- Förenklade krav införs vid flygning i mörker – endast krav på belysning.
- Förenklat tillstånd införs för drönare som väger 7–25 kilo och som flygs inom synhåll.
- Möjlighet införs för modellflygklubbar (föreningar) att fortsätta flyga enligt egna stadgar, efter godkännande av Transportstyrelsen.
- Nya typer av tillståndskategorier införs för speciella typer av flygningar, som t.ex. flygning utom synhåll och på hög höjd.
- Tidsbegränsningen av de flesta tillstånden tas bort.

– Ändringar genomförs i minimiseparation.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Transportstyrelsen finns det inte några generella regler om användning av drönare i naturreservat, nationalparker och andra skyddsvärda naturområden i Sverige. Däremot finns det ett antal allmänna regler som kan ha viss tillämplighet för flygning med drönare i naturreservat, nationalparker och andra naturområden i Sverige.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att Europaparlamentet och rådet i november 2017 slöt en överenskommelse om reviderade gemensamma säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten och ett nytt mandat för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa). Överenskommelsen om Easaförordningen godkändes därefter den 22 december 2017 av EU-ambassadörerna. I överenskommelsen ingår EU-bestämmelser för civila drönare med inriktning på att göra det möjligt för fjärrstyrda luftfartyg av alla storlekar att flyga säkert i det europeiska luftrummet. Bestämmelserna om drönare kommer att innehålla grundläggande principer som ska garantera säkerhet, personlig integritet och skydd av personuppgifter. Det kommer på motsvarande sätt som för luftfartyg i stort även att finnas regler om buller och utsläpp som genereras av drönare. Enligt de nya reglerna kommer drönartrafik med högre risk att kräva certifiering medan drönare som utgör den lägsta risken bara kommer att behöva vara förenliga med EU:s normala mekanismer för marknadsövervakning. Vad gäller andra områden än gränsvärdet för registrering kommer Easa att utarbeta mer detaljerade bestämmelser om drönare utifrån principerna i förordningen och dessa detaljerade bestämmelser kommer att antas genom en genomförandeakt från kommissionen. Easa har parallellt med förhandlingarna om Easaförordningen initierat ett arbete med detaljregler för drönare som kommer att ligga till grund för en genomförandeakt. Det formella godkännandet av Europaparlamentet och rådet väntas bli klart under våren 2018.

Mot bakgrund av det översynsarbete som Transportstyrelsen nyligen har genomfört liksom det pågående arbetet på europeisk nivå med översynen av Easaförordningen finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2017/18:3401 (M) och 2017/18:3766 (KD) yrkande 17.

# Reservationer

## 1. De regionala flygplatsernas betydelse, punkt 1 – motiveringen (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

### *Ställningstagande*

I likhet med utskottsmajoriteten anser vi att de stora avstånden i Sverige innebär att ett fungerande flyg för att lätt kunna ta sig till Stockholm och övriga världen har en stor betydelse för såväl befolkning som näringsliv i hela landet. Likaså anser vi att de regionala flygplatserna spelar en viktig roll i detta sammanhang och bidrar till att binda samman Sverige och till att utveckla sysselsättningen och näringslivet, och till att människor kan bo och leva i olika delar av Sverige. Därmed anser även vi att de regionala flygplatserna utgör en viktig del i det gemensamma transportsystemet.

I samband med höstens budgetberedning riktade riksdagen i december 2017 ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). Utskottsmajoriteten menade i sin motivering att det behövs ett mer systematiskt arbete än i dag för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas. Tillkännagivandet bereds för närvarande inom Näringsdepartementet. Vi har full tilltro till att regeringen kommer att hantera riksdagens tillkännagivande på ett lämpligt sätt. Mot denna bakgrund avstyrker vi här behandlade motionsförslag.

Vi vill dock i sammanhanget påminna om att regeringen lyfter fram de regionala flygplatserna och deras situation i den nationella flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017. De regionala flygplatserna ingår som en del i de angivna fokusområdena och tillmäts hög prioritet. Vi anser även att det sätt på vilket regeringen belyser de regionala flygplatsernas situation och deras fortlevnad tydligt visar att regeringen vill värna deras fortlevnad. Vi vill även peka på regeringens goda ambitioner och att flygstrategin framhåller vikten av ett starkt engagemang från branschens aktörer liksom att säkerställandet av genomförandet behöver följas upp och utvärderas tillsammans med aktörerna inom branschen. Vi anser därmed inte att regeringen har någon annan inriktning än att de regionala flygplatserna bör värnas.

## 2. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22,

bifaller delvis motion

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4 och avslår motionerna

2017/18:721 av Marie Olsson m.fl. (S),

2017/18:722 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S),

2017/18:1488 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:2428 av Peter Helander (C),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 9,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 53 i denna del.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att de stora avstånden i Sverige medför ett stort beroende av ett fungerande flyg. De statliga såväl som de regionala och privata flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällena och ökar möjligheterna till tillväxt och turism i hela landet. I Sverige finns ett utjämnings-system för att skydda de regionala flygplatserna från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader hänfödda till säkerhetskrav. Det betalas samtidigt även ett statligt driftsbidrag till dessa flygplatser. Vi vill peka på att de regionala flygplatserna ofta kan ha svårt att uppnå lönsamhet i verksamheten. Det är därför nödvändigt med ett ekonomiskt stöd för att säkra tillgängligheten i hela landet. Eftersom de regionala flygplatserna ofta bedriver trafik till Swedavias flygplatser anser vi att Swedavia bör kompensera de regionala flygplatserna i form av driftsstöd. Vi anser att flyget med en sådan modell skulle kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras. Vi anser att regeringen bör se över huruvida en sådan modell är lämplig att införa och hur detta i så fall ska gå till.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

### **3. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4 och 5,  
bifaller delvis motionerna

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 9 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 53 i denna del och  
avslår motionerna

2017/18:721 av Marie Olsson m.fl. (S),

2017/18:722 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S),

2017/18:1488 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:2428 av Peter Helander (C),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22.

#### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla behovet av att verka för en god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela landet som möjliggör att en god mobilitet säkerställs. Sverige är till ytan ett stort land. Med en befolkning på drygt 10 miljoner invånare där de flesta bor kring de större städerna uppstår det mycket glesbygd i såväl norra som södra Sverige. För den del av befolkningen som bor i glesbygd är flyginfrastrukturen en nödvändighet då vägar och järnvägar inte räcker till. Vi vill i detta sammanhang framhålla de svenska regionala flygplatsernas viktiga roll och att de utöver transporter av passagerare och gods även har stor betydelse för ambulansflyg, räddningstjänsten m.m.

Samtidigt vill vi peka på att de granskningar som EU-kommissionen genomför av de regionala flygplatser som får statsstöd bidrar till osäkerhet om hur framtiden ska bli för dessa. För att skydda de regionala flygplatserna från återkommande förslag som på olika sätt hotar de regionala flygplatsernas existens vill vi att regeringen utreder möjligheten att utjämna de finansiella villkoren för de regionala och statliga flygplatserna. Enligt vår mening skulle en möjlig organisation kunna vara att staten finansierar och säkerställer drift av brandkår, räddningstjänst, tull, polis, säkerhetskontroll, snöröjning och möjligen flygtrafikledning inom alla områden som är avgörande för att bedriva

flygverksamhet, detta medan den övriga driften finansieras av en lokal eller regional aktör. Vi menar att en sådan konstruktion troligtvis skulle accepteras av EU-kommissionen då det redan i dag finns liknande arrangemang i andra länder. Vidare anser vi att Swedavias uppdrag skulle kunna ändras i syfte att de ska ta ett större nationellt ansvar för fler flygplatser samtidigt som Swedavias vinstdelningsmodell ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Vi anser därför sammanfattningsvis att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

#### **4. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (C)**

av Daniel Bäckström (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4 och 5,

bifaller delvis motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22 och avslår motionerna

2017/18:721 av Marie Olsson m.fl. (S),

2017/18:722 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S),

2017/18:1488 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:2428 av Peter Helander (C),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 9 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 53 i denna del.

##### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla behovet av att verka för en god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela landet som möjliggör att en god mobilitet säkerställs. I detta sammanhang är det viktigt att beakta att Sveriges stora avstånd innebär att det behövs ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen. Jag vill även peka på de granskningar av de regionala flygplatser som får statsstöd som EU-kommissionen genomför och den rådande osäkerheten om hur framtiden ska bli för dessa. Jag anser att Swedavias uppdrag bör ändras i

syfte att de ska ta ett större nationellt ansvar för fler flygplatser. Vidare anser jag att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **5. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del och avslår motionerna

2017/18:721 av Marie Olsson m.fl. (S),

2017/18:722 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S),

2017/18:1488 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:2428 av Peter Helander (C),

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 9,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 53 i denna del och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att de regionala flygplatserna bidrar till mindre städers konkurrenskraft och därför har stor regional betydelse. Samtidigt gynnas andra flygplatser eftersom de får intäkter från resande till och från de regionala flygplatserna. De mindre, regionala flygplatserna finansieras ofta av kommunerna tillsammans med staten. Jag anser att det behövs en översyn i fråga om de regionala flygplatsernas överlevnad.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **6. Stöd till regionala flygplatser och trafikupphandling, punkt 2 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 9 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 53 i denna del,

bifaller delvis motion

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och

avslår motionerna

2017/18:721 av Marie Olsson m.fl. (S),

2017/18:722 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S),

2017/18:1488 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:2428 av Peter Helander (C),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4 och 5 samt

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

De regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra orter runt om i Sverige och ute i världen ska fungera. Sverige är samtidigt det enda land i Norden som delar upp ägandeformerna för flygplatserna. De mindre, icke-statliga flygplatserna knyter samman Sverige och ägs främst av kommuner med stöd av landsting och regioner. De är mycket viktiga för kommuner och regioner men har inte möjlighet till samma höga omsättning och därmed svårare att gå med vinst. Vid i stort sett alla regionala flygplatser sker flygverksamhet som är ett direkt stöd till samhället, t.ex. ambulansflygningar, brandflyg och basering eller flygningar med kustbevakning, tull eller polis. Behovet av offentlig finansiering av infrastrukturinvesteringar kommer på grund av höga fasta kostnader att variera efter flygplatsens storlek och normalt att vara större för mindre trafikerade flygplatser. Jag anser därför att en möjlig organisation skulle kunna vara att staten finansierar och säkerställer drift av alla de områden som är avgörande för att bedriva flygverksamhet som bl.a. brandkår, räddningstjänst, tull, polis, säkerhetskontroll och snöröjning. Inom EU benämns detta som icke-ekonomisk verksamhet. Övrig drift skulle kunna skötas av en lokal/regional aktör. Jag menar att en sådan konstruktion troligtvis skulle



accepteras av EU-kommissionen då liknande arrangemang redan finns i flera andra länder.

Mot bakgrund av de återkommande förslag som på olika sätt hotar de regionala flygplatsernas existens vill jag peka på att det behövs insatser från statlig nivå för att jämställa villkoren för de regionala och statliga flygplatserna. Jag anser därför att finansieringsformen för de icke-statliga, regionala flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **7. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del, bifaller delvis motion

2017/18:1340 av Edward Riedl (M) och avslår motionerna

2017/18:299 av Jesper Skalberg Karlsson (M) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 50.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att Arlanda flygplats är ett viktigt centralt nav för såväl nationell flygtrafik som utrikes flygtrafik. Jag kan konstatera att en utveckling av preclearance till USA, dvs. amerikansk gränskontroll, har diskuterats men att förutsättningarna nu kan ändras. Jag vill understryka vikten av att utveckla Arlanda då flygplatsens funktion säkerställer jobb och tillväxt i hela landet. Jag vill även peka på att en ytterligare landningsbana på Arlanda, något som även nämns i den nationella flygstrategin, är viktigt för att utveckla Sveriges luftfart.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## 8. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (KD)

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 50,

bifaller delvis motion

2017/18:299 av Jesper Skalberg Karlsson (M) och

avslår motionerna

2017/18:1340 av Edward Riedl (M) och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis peka på att Stockholm och dess befolkning växer med rekordfart och därför behöver en citynära flygplats som Bromma flygplats. Som ekonomiskt nav i Sverige behöver Stockholm snabba transporter både inrikes och utrikes. Jag vill i sammanhanget understryka att Bromma flygplats har stor betydelse för de regionala flygplatsernas och landsbygdens tillgänglighet och överlevnad. Hotet om en nedläggning av Bromma flygplats kvarstår då regeringens utredare har föreslagit att flygverksamheten flyttas till Arlanda medan Bromma flygplats mark i stället ska användas för att bygga bostäder på. Jag menar att Bromma och Arlanda kompletterar varandra då Arlanda flygplats ligger en bit utanför city och dessutom saknar kapacitet att ta hand om Brommas flygtrafik. Att Arlanda flygplats håller på att rustas för högre kapacitet räcker enligt min mening inte till för att klara morgondagens flygtrafik. Jag kan konstatera att Bromma flygplats har ett stort nationellt intresse och därför inte kan anses vara en lokal fråga. Jag anser att Stockholm och Sverige behöver mer tillväxtskapande åtgärder och mer satsningar på infrastrukturutbyggnad. Därför vore ett beslut om att stänga Bromma flygplats enligt min mening helt fel väg att gå. I stället behöver behovet av att utveckla Bromma flygplats framhållas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## 9. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 – motiveringen (V)

av Emma Wallrup (V).

### *Ställningstagande*

När det gäller frågan om att utveckla Arlanda flygplats vill jag i likhet med utskottsmajoriteten peka på att regeringen redan i den nationella flygstrategin som beslutades i januari 2017 aviserade ett inrättande av ett Arlandaråd. Den 18 maj 2017 inrättades Arlandarådet med syftet att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Arlandarådet ska vara ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Till Arlandarådets uppgifter hör bl.a. att lämna bidrag till regeringen i framtagandet av en strategisk plan för Arlanda, en s.k. färdplan. Syftet med färdplanen är att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Liksom utskottsmajoriteten noterar jag här att en uttalad inriktning är att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats. Till de områden som Arlandarådet har att diskutera hör bl.a.

- miljö, klimat och energi
- konkurrenskraft, företagande och näringsliv
- regional och lokal utveckling, tillväxt och sysselsättning
- tillgänglighet nationellt och internationellt
- finansiering, kostnader och samhällsekonomi.

Jag noterar liksom utskottsmajoriteten att Arlandarådet sammankallas löpande och att en utvärdering kommer att genomföras i slutet av 2018 då färdplanen för Arlanda senast ska vara klar. Samtidigt vill jag i detta sammanhang peka på att flygets ökande utsläpp innebär en stor utmaning och att utvecklingen av Arlanda måste ske inom ramen för miljömål och det nu tillsatta klimatramverket. För att vi ska nå en transportsektor som är hållbar ur miljö- och klimatsynpunkt måste flygresandet därför minska i takt med att alternativen byggs ut.

När det gäller Bromma flygplats instämmer jag i utskottsmajoritetens ställningstagande.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker jag motionerna 2017/18:299 (M), 2017/18:1340 (M), 2017/18:3462 (L) yrkande 14 i denna del och 2017/18:3766 (KD) yrkande 50.

## **10. Marktransporter till flygplatser, punkt 4 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 15.

### *Ställningstagande*

Jag anser att de klimatsmarta marktransporterna måste öka till och från flygplatserna. Arlanda är ett exempel med goda marktransporter till och från flygplatsen. Jag kan konstatera att det behövs ytterligare åtgärder för att få fler resenärer att välja klimatvänliga marktransporter. Jag vill här även peka på att vid resor till och från Skavsta sker majoriteten av marktransporterna med bil. Min förhoppning är att detta kommer att ändras när Ostlänken utvecklas och nya resvägar blir möjliga. Mot denna bakgrund anser jag att målsättningen för samtliga flygplatser bör vara att öka de klimatvänliga marktransporterna.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **11. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 6 (S, MP, V)**

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och  
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att vi anser att det arbete som pågår med det gemensamma europeiska luftrummet inom EU (Single European Sky, SES) har en avgörande betydelse för att luftrummet ska kunna nyttjas på ett mer effektivt sätt. När det gäller att Sverige ska prioritera arbetet med SES och ha en pådrivande roll i frågan kan vi konstatera att regeringen och myndigheterna

redan i dag arbetar på flera olika sätt för att driva och skynda på övriga EU-länder i frågan om ett gemensamt europeiskt luftrum och att regeringen tillmäter frågan hög prioritet. Sveriges arbete med att driva på i frågan sker bl.a. genom Luftfartsverkets deltagande i Single European Sky ATM Research Programme (Sesar), som är ett EU-projekt som ska utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet är att förbättra kapaciteten och säkerheten i systemet. Projektet omfattar totalt en investering om ca 30 miljarder kronor fram till 2025.

Vi vill i sammanhanget också peka på att Sverige tillsammans med Danmark inför fri flygväg, s.k. free route airspace, i det dansk-svenska funktionella luftrumsblocket och att detta görs för att effektivisera flygtrafikledningen. Denna effektivisering innebär att flygtrafikledningen erbjuder piloterna att flyga en direkt väg genom luftrummet och inte följa upprättade flygvägar. Vi vill även peka på att det också finns ett samarbete med angränsande luftrumsblock, varför tjänsten erbjuds inom och mellan Danmark, Estland, Finland, Lettland, Norge och Sverige. Luftfartsverket (som är den svenska flygtrafikledningsaktören för undervägstjänster) samarbetar i ett utvecklingsprojekt kallat Borealis med sina motsvarigheter för att utvidga det nämnda området med tillämpning av free route airspace till att med start 2020 också omfatta luftrummen över Irland och Storbritannien.

När det gäller det förslag till revidering av SES-förordningarna som kommissionen presenterade i juni 2013 kan vi konstatera att det skulle innebära ett omfattande ingrepp i medlemsstaternas ansvar med en relativt omfattande överflyttning av ansvar till EU-nivå och krav på kontroll av myndighetsutövning i respektive medlemsstat. Rådets behandling av förslaget har dock lett till en utformning som är acceptabel för den svenska regeringen (december 2014). Något som är väl känt är att de vidare förhandlingarna med Europaparlamentet därefter har blockerats av Spanien och Storbritannien som sinsemellan inte har någon uppgörelse om kommande lagstiftnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar. Denna situation, som Sverige som enskilt medlemsland inte råder över, har därefter varit oförändrad då frågan inte har tagits upp i rådet efter brexitomröstningen.

Vi anser samtidigt att det är positivt att kommissionen i januari 2018 aviserade att den inom ramen för de pågående brexitförhandlingarna gärna ser att rådet återupptar förhandlingarna om SES-förordningarna. Likaså anser vi att det är positivt att den svenska regeringen har en tydligt uttalad intention när det gäller att ta en aktiv del i de kommande förhandlingarna kring detta.

Vi anser sammanfattningsvis att den svenska regeringen i den rådande situationen redan arbetar på ett proaktivt sätt och använder de medel som står till buds för enskilda medlemsländer inom ramen för det europeiska samarbetet. Mot den bakgrunden anser vi att det är ytterst förvånande att utskottsmajoriteten väljer att rikta ett tillkännagivande till regeringen i denna fråga.

Riksdagen bör enligt vår mening avslå samtliga här behandlade motionsförslag.

## 12. Minskade utsläpp och fossiloberoende, punkt 7 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 1,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 8, 9 och 20 samt

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39, bifaller delvis motionerna

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 10 och 11,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7.1 och 9.1 samt

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 52 och avslår motionerna

2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,

2017/18:638 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 29 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 51.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att klimatutmaningen är global och att Sverige därför måste möta den på både ett nationellt och ett internationellt plan. För att långsiktigt minska utsläppen från flyget kan vi se att det behövs olika typer av kraftfulla åtgärder. Vi anser att en viktig insats innefattar en successivt ökad inblandning av förnybara bränslen i flygbränslet. Vi menar att detta bör ske genom samråd med branschaktörer och att detta skulle bidra till att säkerställa att flyget även fortsättningsvis utgör ett alternativ för den som vill eller behöver resa, samtidigt som klimatutsläppen kan reduceras. För att detta ska kunna genomföras anser vi att miljödifferenterade start- och landningsavgifter och en framtida reduktionsplikt för flyget behöver utredas.

Vi kan även konstatera att det internationella flyget inte är inkluderat i Parisavtalet. Samtidigt står flyget tillsammans med sjöfarten för ca 5 procent av de globala utsläppen, och andelen förväntas öka. För att komma framåt i att hantera flygets klimatutmaningar anser vi att det är viktigt att internationella överenskommelser kommer till stånd för att reglera utsläppen och på sikt

minska dem. Vi vill därmed framhålla behovet av att verka för att Sverige ansluter sig till ICAO:s internationella överenskommelse om flygets utsläpp.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **13. Minskade utsläpp och fossiloberoende, punkt 7 (C)**

av Daniel Bäckström (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 10, 11 och 29 samt

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7.1 och 9.1,

bifaller delvis motionerna

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 1,

2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkandena 8, 9 och 20,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 52 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39 och

avslår motionerna

2017/18:638 av Penilla Gunther (KD) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 51.

#### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla flygets betydelse då det knyter ihop orter och länder och möjliggör för företagande och boende i hela landet. Jag vill samtidigt peka på att flyget, trots att flygresandet ökar, står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Utvecklingen går även i riktning mot att flygplanen blir alltmer energieffektiva. Samtidigt anser jag att flyget måste bli bättre på att minska sina utsläpp och sin klimatpåverkan. För detta behöver flyget bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering. Jag anser även att förutsättningarna för en ökad användning av klimat-effektiva drivmedel inom flyget behöver utredas.

I detta sammanhang anser jag också att det är viktigt att främja forskning och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin. För att höja omställningstempot i flygbranschen anser jag att det behövs åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle. Det finns även en stor potential i att producera biojetbränsle från t.ex. restprodukter från skogen. Jag kan samtidigt konstatera att

det krävs långsiktiga spelregler och en stabil efterfrågan för att fler storskaliga produktionsanläggningar ska komma i produktion. Utifrån detta anser jag att det behöver införas en obligatorisk inblandning av biodrivmedel för flyget, något som kan skapas genom en kvotplikt.

Jag anser vidare att Swedavia bör öka möjligheterna till rabatter för start och landning för de minst klimatbelastande flygplanen.

Jag vill framhålla att Sverige tydligt bör verka för att Chicago-konventionen revideras så att effektiva ekonomiska styrmedel kan införas för internationellt flyg. Jag vill även att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att skapa internationella lösningar där flyget kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Slutligen vill jag peka på att kraven på hur det EU-interna flyget tilldelas utsläppsrätter behöver skärpas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

#### **14. Minskade utsläpp och fossiloberoende, punkt 7 (L)**

av Nina Lundström (L).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,  
 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del och  
 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 10,  
 bifaller delvis motionerna  
 2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 1,  
 2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,  
 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11 och  
 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39 och  
 avslår motionerna  
 2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,  
 2017/18:638 av Penilla Gunther (KD),  
 2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 20,  
 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 29,  
 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7.1 och 9.1 samt  
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52.

##### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att utsläppen från transportsektorn måste sänkas radikalt och att biodrivmedel bör användas där det gör mest nytta, t.ex. inom flyget. Jag



anser att flyget nationellt och internationellt ska stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska styrmedel som riktas mot utsläppen. När det gäller högre kostnader för flygtrafiken anser jag att det samtidigt är viktigt att beakta flygets roll att hålla samman Sverige, som är ett land med långa avstånd. Jag vill här även peka på att det är utsläppen och inte flygtrafiken i sig som är problemet. För att minska flygets klimatpåverkan anser jag att det behöver införas differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar tillsammans med ett reduktionspliktsystem och klimatdeklARATIONER.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **15. Minskade utsläpp och fossiloberoende, punkt 7 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52,  
bifaller delvis motionerna

2017/18:638 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 29 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7.1 och  
avslår motionerna

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 1,

2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 8, 9 och 20,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 14 i denna del,

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 10 och 11,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9.1 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis peka på vikten av att arbeta för att flyget som trafikslag ska fortsätta att minska sin klimatpåverkan. Samtidigt är det glädjande att Sverige fortfarande tillhör de länder som ligger i framkant när det gäller arbetet för en god miljö. En central framtidsfråga som jag vill peka på är behovet av att fortsätta arbetet med att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan. För flygbranschens del är det av stor vikt att det möjliggörs

en tillräcklig tillgång till biobränslen. Mot denna bakgrund anser jag att det behövs en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången av biobränsle till flyget.

Jag vill även framhålla att det behöver genomföras ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO. Jag kan här konstatera att ICAO genom EU:s påtryckningar har enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan. Mot denna bakgrund anser jag att Sverige ska verka aktivt via FN, ICAO och EU för att genom utsläppsriktade ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **16. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 9 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 13 och avslår motion

2017/18:634 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 1.

### *Ställningstagande*

Det är mycket oroande att det vid flera tillfällen har uppdagats att piloter och flyganställda har varit berusade i tjänsten i samband med att de ansvarat för passagerarflygningar. Många passagerares liv riskeras genom detta, då risken för flygplansolyckor ökar. Jag anser att detta inte är acceptabelt. För att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet anser jag att det bör införas ett krav på att alkoholtesta piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## 17. Drönare, punkt 10 (KD)

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 17 och  
avslår motion  
2017/18:3401 av Erik Ottoson (M).

### *Ställningstagande*

Utvecklingen av högteknologiska drönare har gått fort, och användningsområdena är många. Jag anser att det finns många fördelar med denna teknikutveckling som bör bejakas och stimuleras. Drönare kan ha viktiga användningsområden vid t.ex. fotografering, spaning, olyckstillbud, övervakning av bränder, i sökandet efter försvunna människor och olika typer av räddningsinsatser. Jag kan samtidigt konstatera att det finns risker med små farkoster som flyger i de fall piloterna inte följer gällande regler och lagar när det gäller filmning, fotografering och att flyga över flygförbuds zoner som flygplatser och andra fredade områden. Under senare år har flera allvarliga incidenter med drönare rapporterats i skyddade luftrum i Sverige. Detta har bl.a. inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Jag kan konstatera att det hittills inte finns något fall där drönarpiloten har lagförts och bötfällts för incidenterna trots att det redan i dag är förbjudet att flyga drönare inom en viss radie kring en flygplats utan tillstånd och att drönarpiloten begår ett luftfartsbrott när han eller hon flyger i en fredad zon. För att kunna motverka överträdelser och möjliggöra lagföring av regelöverträdare behövs någon typ av signalsystem som identifierar drönaren och knyter den till ägaren. För att motverka missbruk anser jag att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

*2017/18:39 av Penilla Gunther (KD):*

Del 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler möjligheter till miljödifferenterade avgifter vid ankomst till hamn eller flygplats bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser luftfart.*

*2017/18:299 av Jesper Skalberg Karlsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Gotlands särskilda behov av konkurrenskraftig flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:373 av Birgitta Ohlsson och Christina Örnebjär (båda L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra namnet på Arlanda Airport till Raoul Wallenberg Airport och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:438 av Robert Hannah (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Landvetter flygplats bör döpas om till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport) och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:485 av Mathias Tegnér (S):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och kraftfulla nationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:634 av Penilla Gunther (KD):*

Del 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rutinmässiga nykterhetskontroller bör införas genom tekniska lösningar för personal inom sjöfart och flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser luftfart.*

*2017/18:638 av Penilla Gunther (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för statliga verksamheter att genom avtal eller upphandling av

tjänster bidra till utvecklingen av flygbiobränsle i Norden och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:721 av Marie Olsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna till trafikplikt för Mora-Siljan flygplats samt om flygplatsen kan få tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:722 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att klarlägga de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna för regionala flygplatser samt tydliggöra statens roll och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1193 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1340 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt arbeta för att stärka Arlandas konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1354 av Mikael Oscarsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att döpa om Arlanda till Raoul Wallenberg Airport och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1488 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ökat stöd för statlig flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1587 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att utjämna de finansiella villkoren för de regionala och statliga flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet med att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2428 av Peter Helander (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska arbeta för att säkerställa jobb och företagande i norra och västra Dalarna genom att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L):*

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska flygets klimatpåverkan med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar tillsammans med ett reduktionspliktsystem och klimatdeklarationer och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda miljödifferenterade start- och landningsavgifter och en framtida reduktionsplikt för flyget och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta aktivt för att underlätta ökad inblandning av förnybara bränslen även i flygbränslen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Sverige ansluter sig till ICAO:s internationella överenskommelse om flygets utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:3401 av Erik Ottoson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda reglerna för flygning med obemannade luftfartyg och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):*

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftfart och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om marktransporter till flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa obligatorisk inblandning av kvotplikt för biodrivmedel för flyget och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Swedavia bör öka möjligheterna till rabatter för start och landning för de bästa planen och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att Chicagokonventionen revideras så att effektiva ekonomiska styrmedel kan införas för internationellt flyg och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela landet som möjliggör att en god mobilitet säkerställs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra Swedavias uppdrag i syfte att de ska ta ett större nationellt ansvar för fler flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
- 7.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser luftfart.*

- 9.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser luftfart.*

*2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången av biobränsle till flyget och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att genom utsläppsrätter ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur flygledningstjänsterna kan anpassas för att möta framtidens hot och möjligheter och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en framtida reduktionsplikt för flyget bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet kring Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.