

# Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU8

## Luftfartsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner som rör bl.a. regionala flygplatser, upphandlad trafik, minskad klimatpåverkan från luftfarten och vissa flygplatsrelaterade frågor. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 38 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

#### *Behandlade förslag*

Cirka 120 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
Arlanda och Bromma flygplats.....	10
Finansiering och stöd till regionala flygplatser.....	18
Upphandlad flygtrafik .....	27
Särskilt om beredskapsflygplatser .....	33
Stöd till flyget vid samhällskriser .....	39
Investeringsstöd till nya flygplatser.....	43
Riksintresseflygplatser .....	45
Flygtrafikledning .....	47
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	49
Minskad klimatpåverkan .....	52
Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan.....	61
Insatser för att utveckla elflyget .....	64
Nordiskt samarbete om elflyg.....	71
Ökad säkerhet vid flygresor.....	73
Alkoholtester för piloter och besättningspersonal .....	77
Vissa flygplatsrelaterade frågor.....	79
Drönare.....	82
Hinderbelysning för vindkraftverk .....	86
Reservationer .....	89
1. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 1 (M).....	89
2. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 1 (SD).....	90
3. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 1 (KD) .....	91
4. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (M).....	92
5. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (SD).....	93
6. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (C) .....	95
7. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (KD) .....	96
8. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (L).....	97
9. Upphandlad flygtrafik, punkt 3 (M, KD, L) .....	98
10. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 4 (M, KD) .....	99
11. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 4 (SD) .....	100
12. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 4 (C).....	101
13. Stöd till flyget vid samhällskriser, punkt 5 (C, L) .....	102
14. Investeringsstöd till nya flygplatser, punkt 6 (SD) .....	103
15. Riksintresseflygplatser, punkt 7 (SD).....	104
16. Flygtrafikledning, punkt 8 (M).....	104
17. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 9 (M, SD).....	105
18. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (M) .....	105
19. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (SD).....	107
20. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (C) .....	108
21. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (V).....	109
22. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (KD).....	110
23. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (L) .....	111
24. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 11 (C) .....	112

25. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 11 (KD) .....	113
26. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 11 (L) .....	113
27. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 12 (SD) .....	114
28. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 12 (C) .....	115
29. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 12 (L) .....	116
30. Nordiskt samarbete om elflyg, punkt 13 (M, L) .....	117
31. Nordiskt samarbete om elflyg, punkt 13 (SD) .....	117
32. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 14 (SD) .....	118
33. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 15 (M, SD, KD) .....	120
34. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 16 (SD) .....	121
35. Drönare, punkt 17 (SD) .....	121
36. Drönare, punkt 17 (C) .....	122
37. Drönare, punkt 17 (KD) .....	123
38. Hinderbelysning för vindkraftverk, punkt 18 (C) .....	123
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	125
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22 .....	125

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:533 av Edward Riedl (M),

2021/22:1821 av Annicka Engblom (M),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4,

2021/22:2982 av Christian Carlsson (KD),

2021/22:3373 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M),

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2, 9 och 10 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 65 och 66.

*Reservation 1 (M)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (KD)*

## 2. Finansiering och stöd till regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:179 av Eric Westroth (SD),

2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1055 av Hanna Westerén (S),

2021/22:1473 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1675 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,

2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkandena 1–3,

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 12,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 22 och 23,

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,

2021/22:3519 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 28,

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 16 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72.

*Reservation 4 (M)*

*Reservation 5 (SD)*

*Reservation 6 (C)*

*Reservation 7 (KD)*

*Reservation 8 (L)*

### 3. Upphandlad flygtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1191 av Peter Helander (C),

2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del,

2021/22:2168 av Pål Jonson (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 21,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 och

2021/22:3927 av Linda Modig och Helena Lindahl (båda C).

*Reservation 9 (M, KD, L)*

### 4. Särskilt om beredskapsflygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:703 av Martina Johansson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1630 av Helena Vilhelmsson (C),

2021/22:1994 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 16 och 17,

2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkandena 4–6,

2021/22:3017 av Ann-Christine From Utterstedt (SD),

2021/22:3039 av Per Söderlund (SD),

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 4 och

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5.

*Reservation 10 (M, KD)*

*Reservation 11 (SD)*

*Reservation 12 (C)*

### 5. Stöd till flyget vid samhällskriser

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24 och

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 3.

*Reservation 13 (C, L)*

### 6. Investeringsstöd till nya flygplatser

Riksdagen avslår motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2.

*Reservation 14 (SD)*

### 7. Riksintresseflygplatser

Riksdagen avslår motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6.

*Reservation 15 (SD)*

**8. Flygtrafikledning**

Riksdagen avslår motion

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15.

*Reservation 16 (M)***9. Ett gemensamt europeiskt luftrum**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 och

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30.

*Reservation 17 (M, SD)***10. Minskad klimatpåverkan**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 29,

2021/22:3531 av Lars Thomsson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 18,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 7 och 11,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 35 och 36.

*Reservation 18 (M)**Reservation 19 (SD)**Reservation 20 (C)**Reservation 21 (V)**Reservation 22 (KD)**Reservation 23 (L)***11. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.1,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 32.

*Reservation 24 (C)**Reservation 25 (KD)**Reservation 26 (L)***12. Insatser för att utveckla elflyget**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:351 av Hampus Hagman (KD),

2021/22:1199 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 19 och 21,

2021/22:3074 av Sofia Amloh m.fl. (S),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26,  
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16 och 19,  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27 och  
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 34.

*Reservation 27 (SD)*

*Reservation 28 (C)*

*Reservation 29 (L)*

### **13. Nordiskt samarbete om elflyg**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 20 och 22,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 27 och

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

*Reservation 30 (M, L)*

*Reservation 31 (SD)*

### **14. Ökad säkerhet vid flygresor**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:145 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD) och

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 7, 9 och 11–13.

*Reservation 32 (SD)*

### **15. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5.

*Reservation 33 (M, SD, KD)*

### **16. Vissa flygplatsrelaterade frågor**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:90 av Dennis Dioukarev (SD),

2021/22:2338 av Robert Hannah och Arman Teimouri (båda L),

2021/22:2345 av Robert Hannah (L) och

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8.

*Reservation 34 (SD)*

### **17. Drönare**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2021/22:3216 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 5 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14.

*Reservation 35 (SD)*

*Reservation 36 (C)*

*Reservation 37 (KD)*

## **18. Hinderbelysning för vindkraftverk**

Riksdagen avslår motion

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 89.

*Reservation 38 (C)*

Stockholm den 24 mars 2022

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Magnus Jacobsson (KD), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Mikael Larsson (C), Richard Herrey (M), Linus Sköld (S) och Axel Hallberg (MP).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 115 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22. Förslagen rör en rad olika luftfartsrelaterade ämnen som bl.a. Arlanda flygplats, regionala flygplatser, flygtrafikledning, luftfartens klimatpåverkan, elflyg och säkerhetsfrågor.

En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Vid utskottets sammanträde den 21 september 2021 informerade utredaren Magnus Persson om Brommautredningen. Vid samma sammanträde informerade infrastrukturminister Tomas Eneroth med anledning av den nyligen presenterade Brommautredningen.

Vid utskottssammanträdet den 15 februari 2022 lämnade föreningen Swedish Aerospace Industries information om aktuella frågor för svensk flygindustri.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under riksmötet har behandlat en fråga om det nationella basutbudet av flygplatser (bet. 2021/22:TU4).

# Utskottets överväganden

## Arlanda och Bromma flygplats

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om framtiden för Arlanda och Bromma flygplats. Utskottet hänvisar till de utredningar och analyser som har genomförts och till att dessa underlag nu ligger till grund för det uppdrag som infrastrukturministern nyligen presenterat med fokus på att ta fram underlag till en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling och utökning. Utskottet ser också positivt på infrastrukturministerns uttalande om att utgångspunkten är att ha bra faktaunderlag om Brommas framtid men också om hur kapaciteten på Arlanda kan säkras.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD) och 3 (KD).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 påtalas behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande. Motionärerna vill att flygplatsen byggs ut till en hubb för jobb och tillväxt med målet att bli Nordens ledande. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 9 vikten av att långsiktigt säkerställa goda förutsättningar för inrikesflyget till och från Stockholm. Motionärerna anför vidare i yrkande 10 att Bromma flygplats ska finnas kvar fram tills Arlanda byggts ut. Motionärerna pekar på att regeringens val att gå vidare med förslag om en förtida nedläggning av Bromma flygplats är illa berett och skapar ytterligare oro i en hårt prövad bransch.

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3 framhålls behovet av att bygga ut Arlanda flygplats. Motionärerna pekar på att Arlanda har en viss särställning och betydelse som Sveriges största flygplats och utgör ett nav för nationella och internationella affärsresor, men även för turism, forskning, utbildning och diplomatiska relationer. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 4 behovet av att bevara Bromma flygplats. För att Stockholm fortsättningsvis ska vara attraktivt, särskilt för företag, krävs enligt motionärerna goda flygkommunikationer till och från Bromma.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 65 framförs att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan en grundlig analys av marknadsförutsättningarna efter pandemin. Motionärerna pekar på att det i dagsläget som en konsekvens av pandemin fortfarande råder osäkerhet om flygets omfattning. Motionärerna framför vidare i yrkande 66 att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan att kapaciteten på Arlanda utökas. Motionärerna pekar på att det med

regeringens intentioner för Bromma följer oåterkalleliga beslut och att de kapacitetshöjningar som krävs av Arlanda för att ta emot ytterligare trafik tar lång tid att säkerställa.

I motion 2021/22:533 av Edward Riedl (M) framhålls behovet av att aktivt arbeta för att stärka Arlandas konkurrenskraft. Motionären pekar på att det i den flygstrategi som regeringen tagit fram bl.a. anges både att det finns fog för att bygga ut flygplatsen ytterligare och att Arlanda har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin.

I motion 2021/22:1821 av Annicka Engblom (M) anförs att Bromma flygplats bör behållas fram tills avtalet löper ut 2038. Motionären pekar på att det var överraskande att Swedavia AB 2020 fick i uppdrag att göra en konsekvensanalys av bolagets affärsmässiga avvägningar för en förtida stängning av Bromma flygplats liksom att regeringen i april 2021 meddelade att en förtida avveckling av Bromma skulle kunna ske redan 2025.

I motion 2021/22:3373 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M) anförs att Bromma flygplats ska ingå i Swedavias basutbud fram till dess att Arlanda byggs ut. Motionärerna anser att avtalet om Bromma flygplats inte kan rivas upp genom snabba populistiska nycker utan en bred och stark förankring i riksdagen för framtiden.

I motion 2021/22:3425 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 9 framhålls att Bromma flygplats ska finnas kvar fram tills Arlanda byggs ut. Enligt motionärerna är frågan om Bromma flygplats och dess framtid inte ett enskilt ärende, vilket innebär att beslut om flygplatsens framtid måste kopplas till en rad andra beslut som rör Arlanda.

I motion 2021/22:2982 av Christian Carlsson (KD) framförs att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid och att det bör ses över hur flygkapaciteten på Arlanda ska utökas. Motionären pekar på att en avveckling av Bromma Stockholm Airport inte kan vara aktuell utan att den samlade flygkapaciteten till Stockholm utökas.

## **Bakgrund**

### *Swedavia AB*

Swedavia AB är ett statligt bolag som ska finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar samt tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster. Swedavia ska inom ramen för sin affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska mål som riksdagen beslutat om uppnås. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar, och inom flygplatsverksamheten äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet, däribland Arlanda och Bromma. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner.

### *Arlanda flygplats*

Arlanda flygplats är en av de tio statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia AB. Arlanda flygplats är den största av Sveriges flygplatser. Under 2019 hade flygplatsen 229 601 starter och landningar och antalet resenärer uppgick till ca 25,6 miljoner. Flygplatsen hade 280 utrikes och 44 inrikes flyglinjer till 168 destinationer, varav 23 inrikes. Arlanda flygplats har tre rullbanor och har i dag en kapacitet för 84 rörelser per timme.

I januari 2017 presenterade den dåvarande regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin lyfte regeringen som ett fokusområde att Arlanda flygplats bör stärkas som nav och storflygplats. I den nationella flygstrategin aviserades även 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. I Arlandarådets uppdrag har ingått att 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. Vidare har uppdraget innefattat att bl.a. lämna bidrag till regeringen i framtagandet av en strategisk plan för Arlanda, en s.k. färdplan. Med en uttalad inriktning att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats syftar färdplanen till 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. Till de områden som Arlandarådet har haft 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.

Arlandarådets arbete avslutades den 31 mars 2019.

### *Bromma flygplats*

Bromma flygplats är en av de tio statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia AB. Bromma flygplats invigdes 1936 och Stockholms stad äger marken som Swedavia AB arrenderar. Driften av Bromma flygplats övertogs av staten 1946. Staten och Stockholms stad träffade 2007 ett avtal om förlängning av upplåtelsen av Bromma flygplats som gäller t.o.m. den 31 december 2038. Enligt avtalet ska verksamheten vid flygplatsen inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm och genom att vara en flygplats för affärsflyget. Vid sidan av linjetrafiken finns

verksamheter som t.ex. helikopterflyg, affärsflyg, samhällsviktigt flyg och markverksamheter som service och tankning på flygplatsen.

Den 15 oktober 2014 enades stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad. Enligt överenskommelsen skulle 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 hade utsett visade 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, se vidare nedan om tidigare riksdagsbehandling.

## **Pågående arbete**

### *Swedavias konsekvensanalys i fråga om Bromma flygplats*

Swedavia ombads vid den ägardialog som hölls den 23 juni 2020 att återkomma med en konsekvensanalys utifrån bolagets affärsmässiga perspektiv av ett eventuellt politiskt beslut att i förtid stänga Bromma flygplats. Den 14 september 2020 redovisade Swedavia sina slutsatser till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en konsekvensanalys av en eventuell förtida avveckling av Bromma. Swedavias sammanfattning av den begärda konsekvensanalysen av en förtida avveckling av Bromma flygplats skickades den 20 september 2021 på remiss till ett antal olika remissinstanser. Remisstiden gick ut den 20 december 2021.

### *Infrastrukturdepartementets utredning om Bromma flygplats*

Den 27 april 2021 beslutade infrastrukturministern att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25).

Utredningen skickades den 20 september 2021 på remiss till olika remissinstanser. Remisstiden för att lämna synpunkter gick ut den 20 december 2021. Enligt uppgift från Infrastrukturdepartementet bereds ärendet vidare inom Regeringskansliet.

### *Arlanda flygplats*

Infrastrukturministern beslutade den 15 februari 2022 att ge en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att biträda Infrastrukturdepartementet med att ta fram underlag till en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Enligt uppdraget ska utredaren ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Planen ska tas fram med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen

samt vara i linje med klimatmålen. Enligt uppdraget innebär detta bl.a. att planen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg. Utredaren ska i arbetet beakta de bedömningar och förslag som redovisas i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Utredaren ska även redovisa ett antal konsekvensanalyser. Detta gäller bl.a. förslagens påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Om förslagen påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller enskilda, ska även en beräkning av dessa konsekvenser redovisas. Utredaren ska därutöver redovisa konsekvenserna för samhällsplanering och bostadsbyggande. Detta betyder bl.a. att om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas liksom förslagens eventuella påverkan på regler. Slutligen ska förslagens miljö- respektive klimatkonsekvenser bedömas, liksom konsekvenser för totalförsvaret. Uppdraget gäller fr.o.m. den 15 februari 2022 och ska redovisas senast den 15 juni 2022.

### **Svar på interpellation**

Infrastrukturminister Tomas Eneroth besvarade den 16 december 2021 en interpellation om fortsättningen för Bromma flygplats (ip. 2021/22:113). Ministern pekade på att Regeringskansliet den 27 april 2021 gav en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och redovisa hur driften och verksamheterna vid Bromma flygplats formellt kan avvecklas och att uppdraget redovisades den 31 augusti 2021. Infrastrukturministern pekade vidare på att rapporten därefter har skickats på remiss t.o.m. den 20 december 2021 och att regeringen kommer att återkomma till riksdagen för att informera om hur regeringen avser att hantera de tillkännagivanden som finns. Ministern slog även fast att det är viktigt att värna flyget och pekade på att regeringen så sent som samma dag hade beslutat att förlänga de temporära beredskapsflygplatserna – 27 stycken – under hela nästa år för att säkerställa att det finns en flygplatsinfrastruktur. Infrastrukturministern framhöll även att han varit tydlig med regeringens ambition att tillsätta en utredning om Arlanda och om hur vi ska säkra kapaciteten där. Infrastrukturministern pekade på att regeringen nu därför bereder direktiven för att titta på hur Arlandas kapacitet kan säkras och hur inrikesflyget ska kunna inrymmas där, med bra slottider och med bra möjligheter för flyg från hela landet. Ministern uttalade även att regeringen samtidigt ska se om det är möjligt att göra det som behövs för att långsiktigt säkra Arlandas framtid och ha ett underlag som förmår att rekrytera till internationella direktförbindelser.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har återkommande behandlat motioner om Bromma flygplats och Arlanda flygplats. Riksdagen har även beslutat om att rikta ett antal tillkännagivanden till regeringen om dessa båda flygplatser.

### *Riksdagens tillkännagivande 2014*

Riksdagen beslutade i december 2014 att tillkänna för regeringen vad utskottet anfört om att någon förhandlingsperson i frågan om att avveckla citynära flygplatser inte borde tillsättas (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Utskottet ansåg att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakter med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark var mycket olämplig och anförde att tillsättandet innebar en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid, vilket skulle kunna påverka framför allt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort. Därför föreslog utskottet ett tillkännagivande om att det inte borde tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser.

Av skrivelse 2016/17:75 framgår att regeringen den 18 december 2015 beslutade att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som tillsattes i december 2014.

### *Riksdagens tillkännagivande 2015*

I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats. I tillkännagivandet angavs att regeringen tydligt borde ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte skulle läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Utskottet framhöll att Bromma flygplats innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser och underströk att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige.

I skrivelse 2015/16:75 hänvisade regeringen till beslutet från den 18 december 2015 att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som tillsatts i december 2014. Uppdraget begränsades genom beslutet för att tillmötesgå riksdagens önskemål om att regeringen tydligt skulle ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte skulle läggas ned.

### *Riksdagens tillkännagivande 2016*

Riksdagen beslutade därefter i maj 2016 om ett nytt tillkännagivande till regeringen om att den borde verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226). Utskottet underströk betydelsen av Bromma flygplats och att den är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet.

Av regeringens skrivelse 2021/22:75 framgår bl.a. att Swedavia den 14 september 2020 redovisade en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Regeringen pekar i skrivelsen på att Swedavia AB:s bedömning är att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare. Regeringen redovisar vidare att konsekvenserna av Swedavia AB:s bedömning för närvarande analyseras inom Regeringskansliet. Regeringen påminner också

om att Regeringskansliet den 27 april 2021 gav i uppdrag till en s.k. bokstavsutredare att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Regeringen pekar på att promemorian har remissbehandlats och att detta skedde samtidigt som Swedavia AB:s sammanfattning av konsekvensanalysen avseende den fortsatta driften av Bromma flygplats remissbehandlades. Regeringen redovisar att punkten inte är slutbehandlad.

### *Riksdagens tillkännagivande 2020 om Arlandas framtid*

Riksdagen beslutade i juni 2020 att ställa sig bakom det som finansutskottet anförde om Arlandas framtid och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:364). Finansutskottet framhöll att det i ljuset av den senaste tidens motstridiga besked från regeringen är avgörande för vår konkurrenskraft att vi har goda flygförbindelser inom och utom landet. Vidare framhölls att en fortsatt utbyggnad av Arlanda är viktigt för jobb och tillväxt i hela Sverige. Finansutskottet framhöll även vikten av att Arlandas fortsatta utveckling inte stoppas genom politiska beslut. Av regeringens skrivelse 2021/22:75 framgår att ärendet bereds vidare och att punkten inte är slutbehandlad.

### *Riksdagens tillkännagivande 2021 om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats*

Riksdagen beslutade i juni 2021 att ställa sig bakom det som utskottet anförde om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Enligt utskottet ska Bromma fortsätta att vara en modern flygplats och beslut om Brommas framtid bör tidigast fattas när flyget har återhämtat sig och tillförlitliga prognoser kan göras för flygets utveckling. Vidare bör regeringen få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Regeringen borde enligt tillkännagivandet återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling.

Regeringen återrapporterade i budgetpropositionen för 2022 att Regeringskansliet har inlett arbetet med att analysera förutsättningarna för att ta fram en plan utifrån vad som anges i tillkännagivandet (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22). Regeringen hänvisade till ett utredningsuppdrag och promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) och uppgav att den kommer att återkomma till riksdagen för att informera om hur regeringen avser att hantera tillkännagivandet. Regeringen konstaterade samtidigt att arbetet med tillkännagivandet inte kommer att kunna ske inom den tid som anges i tillkännagivandet.



I samband med utskottets beredning av budgetpropositionen och regeringens återrapportering av tillkännagivandet påtalades att utskottet med anledning av regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden om Bromma flygplats har funnit det nödvändigt att i betänkande 2021/22:TU4 Det nationella basutbudet av flygplatser föreslå ett utskottsinitiativ om att riksdagens godkännande bör hämtas in innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser, se nedan.

### *Riksdagens tillkännagivande 2021 om det nationella basutbudet av flygplatser*

Med stöd av sin initiativrätt enligt 9 kap. 16 § riksdagsordningen beslutade riksdagen i december 2021 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att riksdagens godkännande bör hämtas in innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser (bet. 2021/22:TU4, rskr. 2021/22:81). I sin beredning av ärendet pekade utskottet på att frågan om flygets förutsättningar till och från Stockholm är en nationell angelägenhet och menade att regeringen under sina sju år vid makten har underlåtit att bygga ut och utveckla Arlanda flygplats och att regeringen nu äventyrar återstarten av det svenska flyget genom att vilja lägga ned Bromma flygplats i förtid. Utskottet påminde även om att en majoritet av riksdagens partier därefter i tillkännagivandet från maj 2021 anfört att ett beslut om framtiden för Bromma flygplats tidigast kan tas när flygbranschen har återhämtat sig efter coronapandemin och det går att göra tillförlitliga prognoser om flygets utveckling. I det tidigare tillkännagivandet konstaterades också att regeringen senast i december 2021 borde återkomma till riksdagen med en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats för att säkra en framtida tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet. Utskottet noterade att regeringen hade meddelat att arbetet med tillkännagivandet inte kommer att kunna ske inom den tid som angetts av riksdagen. Utskottet framhöll att regeringen efter riksdagens tillkännagivande i maj 2021 hade möjlighet att ge utredaren ett nytt och breddat uppdrag i linje med riksdagens beslut men i stället valde att bortse från detta och gå vidare med arbetet för en förtida stängning av Bromma flygplats. Utskottet konstaterade att utredaren presenterade förslaget om den fortsatta processen med en förtida nedläggning av Bromma flygplats den 31 augusti 2021 och hade skickat utredningen på remiss.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att ett av de fokusområden som lyftes fram i den svenska flygstrategin handlade om att Arlanda flygplats bör stärkas som nav och storflygplats och att det därefter inte har uttalats någon ändring i frågan.

När det gäller framtiden för Bromma flygplats har både Swedavia och Infrastrukturdepartementet i närtid genomfört utredningar och analyser som behandlar frågan, och utredningarna har därefter varit föremål för remiss-

behandling fram till nyligen. Utskottet ser positivt på det arbete som gjorts och att dessa underlag nu ligger till grund för det uppdrag som infrastrukturministern presenterade så sent som den 15 februari 2022 med fokus på att ta fram underlag till en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling och utökning. Resultatet av uppdraget ska presenteras senast den 15 juni 2022. Vidare välkomnar utskottet infrastrukturministerns uttalanden i en interpellationsdebatt den 16 december 2021 om att regeringen berett utredningsdirektiven med syftet att titta på hur Arlandas kapacitet kan säkras och hur inrikesflyget ska kunna inrymmas där, med både bra slottider och bra möjligheter för flyg från hela landet. Utskottet ser även positivt på infrastrukturministerns uttalande om att utgångspunkten måste vara att ha bra faktaunderlag om Brommas framtid men också om hur kapaciteten på Arlanda kan säkras. Detsamma gäller uttalandet om att samtidigt se om det är möjligt att göra det som behövs för att långsiktigt säkra Arlandas framtid och ha ett underlag som förmår att rekrytera till internationella direktförbindelser. Utskottet välkomnar slutligen vad infrastrukturministern anförde i sitt interpellationssvar om förhoppningen att föra en bra dialog med riksdagens partier och att kunna hitta en gemensam överenskommelse om flygets struktur framöver. Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:533 (M), 2021/22:1821 (M), 2021/22:2952 (SD) yrkandena 3 och 4, 2021/22:2982 (KD), 2021/22:3373 (M), 2021/22:3425 (M) yrkande 9, 2021/22:3754 (M) yrkandena 2, 9 och 10 samt 2021/22:3879 (KD) yrkandena 65 och 66.

## Finansiering och stöd till regionala flygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om finansiering och stöd till regionala flygplatser med hänvisning till vidtagna och pågående insatser. Utskottet framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela Sverige och påminner om att riksdagen vid flera tillfällen har beslutat att tillföra särskilda medel i form av driftsstöd. Utskottet ser även positivt på att regeringen har initierat en översyn som bl.a. kommer att läggas till grund för att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser med utgångspunkt i de transportpolitiska målen.

Jämför reservation 4 (M), 5 (SD), 6 (C), 7 (KD) och 8 (L).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 framhålls behovet av de regionala flygplatsernas långsiktiga överlevnad.

Motionärerna vill därför att man utreder en modell där de regionala flygplatsernas underskott till större del än i dag täcks av staten. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 16 behovet av att säkerställa en långsiktig tillgång till infrastruktur för flygets utveckling. Motionärerna pekar på att Sverige har en väl uppbyggd flyginfrastruktur med många små, medelstora och stora flygplatser över hela landet som nu riskerar att brytas sönder.

I kommittémotion 2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20 påtalas behovet av att värna regionala flygplatser. Motionärerna menar att inrikesflyget är hotat i dag och att staten har ett särskilt ansvar för att ge de regionala flygplatserna rimliga förutsättningar för överlevnad och utveckling.

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18 föreslås att ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke-statliga flygplatserna utreds. Enligt motionärerna borde det ligga i statens intresse att ha en väl fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet i hela landet.

Peter Helander m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2021/22:3242 yrkande 12 behovet av att säkerställa de regionala flygplatserna i syfte att de också framgent ska vara noder för att utveckla besöksnäringen i glesbygden. Motionärerna vill att staten i större utsträckning ska gå in med ekonomiska garantier och se till så att verksamheten fungerar.

I kommittémotion 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13 anförs att regeringen bör återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen. Motionärerna pekar på att det aldrig presenterades någon slutrapport och att det fortfarande två år senare inte har kommit fram några svar eller förslag från denna översyn. Motionärerna lämnar vidare i yrkande 28 förslag om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell. Motionärerna menar att vinstdelningsmodellen bör ses över i syfte att uppnå en bättre intäktsfördelning samt stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Motsvarande förslag lämnas i kommittémotion 2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72 framhålls behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Motionärerna pekar på att flyget behövs för att hela Sverige ska leva och utgör en viktig komponent för fler jobb och ökad konkurrenskraft.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 22 framhålls behovet av att säkerställa en långsiktig nationell tillgång till infrastruktur för flygets utveckling. Motionärerna pekar på att flyget ur ett infrastrukturellt kostnadsperspektiv är ett effektivt transportmedel som med anledning av Sveriges geografiska förutsättningar spelar en viktig roll i vårt samlade transportsystem. Vidare påtalar motionärerna i yrkande 23 behovet av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna i dag står inför stora utmaningar oaktat de som covid-19-pandemin har orsakat.

I motion 2021/22:1055 av Hanna Westerén (S) framhålls flygets betydelse för Gotland. Motionären pekar på att det är av yttersta vikt att staten tar ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige så att hela landet kan leva.

I motion 2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås att det skapas ett regelverk för stöd till regionala internationella flygplatser för ett robust infrastruktursystem att lita på för hela Sverige. Enligt motionären har Stockholm-Skavsta en viktig funktion som en sydlig port till Stockholmsregionen och är en betydande tillväxtmotor i det regionala näringslivet i Stockholm-Mälardalen.

I motion 2021/22:1675 av Johan Hultberg (M) yrkande 4 framhålls behovet av att säkra överlevnaden av Trollhättan-Vänersborgs flygplats liksom andra regionala flygplatser. Motionären pekar på att de regionala flygplatserna är av nationell betydelse och behöver ges ett ökat nationellt stöd.

I motion 2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M) framhålls behovet av att ta fram en strategi för att säkra de regionala flygplatsernas överlevnad. Enligt motionärerna kommer de regionala flygplatserna runt om i landet att fortsätta behövas genom att de bidrar till att företag, både i städer och utanför, kan knyta viktig kompetens till sig och bidra till ökad tillväxt.

I motion 2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johansson m.fl. (M) föreslås att Ängelholm-Helsingborg flygplats ska komma i fråga för statliga medel. Enligt motionärerna är flygplatsen Ängelholm-Helsingborg av stor strategisk betydelse.

I motion 2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9 efterfrågas en översyn av ansvarsfördelningen i fråga om Halmstad City Airport. Motionärerna pekar på att den kommunägda Halmstad City Airport är Hallands enda kommersiella flygplats och att den på samma gång är av stort nationellt intresse genom både den brandövervakning och det räddningsflyg som bedrivs där.

I motion 2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkande 1 efterfrågas åtgärder för att säkerställa drift och trafik på Trollhättan-Vänersborgs flygplats. Enligt motionärerna är Trollhättan-Vänersborgs flygplats en regional flygplats som är oerhört viktig för sitt närområde, men det leder till oro att den inte prioriteras av regeringen. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 2 behovet av att säkerställa Trollhättan-Vänersborgs flygplats långsiktiga utveckling. Enligt motionärerna måste det snarast till åtgärder för att säkra en långsiktig överlevnad för flygplatsen. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 3 behovet av att långsiktigt säkra inrikesflyget. Enligt motionärerna är våra regionala flygplatser ett nav och en förutsättning för många av företagens verksamheter.

I motion 2021/22:3425 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 8 framhålls betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige. Enligt motionärerna är tillgången till bra flygförbindelser avgörande för tillväxten och det behövs ett förhållningssätt hos regeringen som beaktar företagets behov som användare av flyg.

I motion 2021/22:179 av Eric Westroth (SD) påtalas behovet av att utreda ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke-statliga flygplatserna. Enligt motionären borde det ankomma på staten att se till att man har en fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet för hela landet.

Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C) vill i motion 2021/22:3519 att möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik ses över. Enligt motionärerna står det nu alltmer klart att dessa små flygplatser är i akut behov av ökade driftsbidrag för att kunna säkerställa öppna flygplatser.

I motion 2021/22:1473 av Pia Steensland (KD) yrkande 1 efterfrågas en översyn av hur finansieringen av våra kommunala och regionala flygplatser ska se ut i framtiden. Motionären framhåller att Stockholm-Skavsta är Sveriges tredje största flygplats och att den förutom internationella passagerarflygningar har viktiga nationella beredskapsuppdrag kopplat till bl.a. Kustbevakningen. Motionären påtalar vidare i yrkande 2 behovet av en översyn av hur många flygplatser som bör finnas i landet samt var de ska finnas geografiskt. Enligt motionären är båda dessa aspekter viktiga inte minst ur ett klimat- och beredskapsperspektiv.

## **Bakgrund**

### *Allmänt*

Den 1 juni 2006 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet. Syftet med översynen var att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser (dir. 2006:60). Den 9 november 2006 beslutades om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2006:104) som innefattade att analysera och ge förslag i de delar som rör internationell tillgänglighet, stödsystemets utformning, flygfrakt samt Luftfartsverkets (LFV) organisation och finansiering. Genom ytterligare ett tilläggsdirektiv (dir. 2007:1) tidigarelades tidpunkten för redovisning av uppdraget till den 1 oktober 2007.

I den flygplatsutredning som presenterades 2007 föreslogs att Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund skulle ingå i kategorin nationellt strategiska flygplatser.

Vidare föreslogs en kategori med regionalt strategiska flygplatser där Göteborg City, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik skulle ingå.

I enlighet med flygplatsutredningens förslag övertog det statliga bolaget Swedavia AB i april 2010 de flygplatser som dittills tillhört LFV, se nedan. De icke-statliga flygplatserna med reguljär trafik drivs numera i huvudsak av kommuner och regioner och i vissa fall av privata ägare. Dessa flygplatser företräds av Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF).

### *Svenska Regionala Flygplatser*

SRF är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser. SRF verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten för alla Sveriges regioner. SRF har för närvarande 33 medlemsflygplatser och finns över hela landet från Pajala i norr till Kristianstad i söder. SRF har även som uppgift att stödja flygplatserna i att minska sina kostnader samt att öka intäkterna, vilket bl.a. sker genom gemensamma upphandlingar av materiel och tjänster då likartade behov finns hos medlemmarna. För att ytterligare bidra till de icke-statliga flygplatsernas effektivisering bedriver SRF ett antal projekt som tillsätts efter medlemmarnas behov och önskemål. Dessa projekt har bl.a. resulterat i ett gemensamt kvalitetsledningssystem, utbildningar, marknadsinsatser och databaser.

### *Driftsstöd till icke-statliga flygplatser*

Driftsstödet till icke-statliga flygplatser består av två delar, ett stöd till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik och ett stöd till icke-statliga flygplatser utan upphandlad trafik. Driftsstödet till icke-statliga flygplatser som inte har trafik under allmän trafikplikt regleras i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. För att driftsstödet ska kunna beviljas och betalas ut till en specifik flygplats ska regionen anse att flygplatsen är strategiskt viktig. Stödet förutsätter vidare att regionen i sin roll som länsplaneupprättare i respektive län har prioriterat stödet i länsplanen under aktuellt budgetår. Icke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftsstöd för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftsstödet är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftsstödet beräknas enligt en fördelningsmodell som Trafikverket utvecklar och som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer. Stödet kan aldrig bli högre än det verkliga underskottet. Tanken är att modellen ska vara transparent och enkel i sin utformning och samtidigt ge incitament att effektivisera flygplatsdriften.

### *Den svenska flygstrategin*

Regeringen beslutade den 26 januari 2017 om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). I den nationella flygstrategin understryks de icke-statliga flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I flygstrategin konstateras att de kommunala och privata flygplatserna är betydligt fler till antalet än de statliga flygplatserna samtidigt som de volymmässigt, med några undantag, är avsevärt mindre. Vidare redovisas i flygstrategin att den stora majoriteten av de icke-statliga flygplatserna redovisar återkommande driftsunderskott och att staten därför sedan 1999 bidrar med transportpolitiskt motiverat ekonomiskt stöd för driften av vissa icke-statliga flygplatser.

### *Anslaget 1:6 ersättning avseende icke statliga flygplatser*

Inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ingår anslaget 1:6 ersättning avseende icke statliga flygplatser. Detta anslag får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får vidare användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget fick därutöver under 2021 användas för stödlån för att täcka underskott till följd av pandemin hos leverantörer av flygtrafiktjänst vid icke-statliga flygplatser.

Riksdagen beslutade i december 2021 om budgeten för nästa år och att anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser ska uppgå till 128,8 miljoner kronor för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). I detta ingick ett extra tillskott om 40,8 miljoner kronor mot bakgrund av att behovet av temporära beredskapsflygplatser har ökat under pandemin och för att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till beredskapsflygplatser för samhällsviktiga flygtransporter även under 2022.

### *Swedavia och det nationella basutbudet av flygplatser*

Det statligt helägda bolaget Swedavia AB äger, driver och utvecklar tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Bakgrunden till inrättandet av Swedavia AB och det nuvarande systemet med ett nationellt basutbud kan sammanfattas enligt följande.

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) gjorde den dåvarande regeringen bedömningen att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Regeringen menade att åtminstone följande flygplatser borde ingå i detta utbud: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. Den 19 mars 2009 beslutade regeringen att fastställa det nationella basutbudet av tio flygplatser (N2009/2391). Syftet med det nationella basutbudet är att dessa flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

I september 2009 föreslog den dåvarande regeringen att flygplatsverksamheten vid LFV skulle överföras till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag (prop. 2009/10:16). Bolaget eller bolagen skulle enligt förslaget ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser. I propositionen framfördes att staten genom lagstiftning kommer att kunna reglera en rad frågor om flygplatser, t.ex. anläggning, ombyggnad av flygplatser och säkerhet. Regeringen anförde vidare att den har fastställt ett nationellt basutbud av flygplatser och att dessa ska utgöra stommen i flygtransportsystemet och säkerställa grundläggande interregional tillgänglighet i landet. Andra flygplatser borde enligt regeringen kunna övertas

av t.ex. kommuner eller näringsliv och även läggas ned. Utskottet välkomnade regeringens förslag och bedömde att en bolagisering av flygplatsverksamheten skulle komma att bidra till att skapa en effektiv och lönsam verksamhet som aktivt medverkar till utveckling av transportsektorn och som inom ramen för affärsmässighet främjar att de transportpolitiska målen uppnås (bet. 2009/10:TU7, rskr. 2009/10:114).

Det nya bolaget, Swedavia AB, bildades 2010 och ansvarar sedan dess för de statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Bolag med statligt ägande styrs liksom privatägda bolag i första hand av aktiebolagslagen (2005:551). Det innebär bl.a. att bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ och det forum vid vilket staten som ägare utövar sitt inflytande över bolaget. Det innebär också att styrelsen är ytterst ansvarig för bolagets verksamhet och att det är styrelsen som fattar beslut av strategisk eller operativ karaktär, såsom om strukturfrågor och investeringsvolymer. Sådana beslut ska enligt styrmodellen fattas på affärsmässiga grunder, inom ramen för bl.a. de avkastningsmål som ägaren har beslutat om. Näringsministern ansvarar för en enhetlig ägarpolitik för bolag med statligt ägande och är ansvarigt statsråd för bl.a. Swedavia AB.

Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål och vissa angivna ramar för verksamheten (3 kap. 1 § aktiebolagslagen). Verksamhetsföremålen ska ha sin grund i riksdagens beslut. När det gäller Swedavia AB ska bolaget enligt ägaranvisningen, som liksom bolagsordningen har beslutats av bolagsstämman, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö.

### *Flygförbindelser till Gotland*

Regeringen beslutade den 26 januari 2017 om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). Visby Airport ingår som en av tio svenska flygplatser som utgör det nationella basutbudet av flygplatser för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransport-system som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Visby Airport hanteras därmed av det statligt ägda bolaget Swedavia AB.

### **Gällande rätt**

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. EU-kommissionens riktlinjer är tillämpliga på både icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik och icke-statliga flygplatser utan upphandlad trafik. Exempel på driftsstöd i Sverige är ekonomiska stöd till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar samt kommunala stöd till regionala flygplatser. 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. Riktlinjerna definierar maximalt stöd i relation till flygplatsens storlek. Syftet är att säkerställa en så korrekt blandning av privata och offentliga investeringar som möjligt. Stödmöjligheterna är därför större för mindre flygplatser än för större. Det finns även särregler som tillåter mer stöd för flygplatser i glesbefolkade och avlägsna områden.

Europeiska 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 och syftet med detta 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 icke-statliga flygplatser. När det gäller driftsstöd till mycket små flygplatser som har högst 200 000 passagerare per år kommer dagens stödformer att kunna fortsätta. Flygplatser med passagerarantal över 200 000 per år måste fortsätta att lämna notifieringar om driftsstöd till kommissionen.

I förordningen (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser finns bestämmelser om fördelning av anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser inom utgiftsområde 22.

### **Pågående arbete**

Den 3 februari 2022 överlämnade regeringen proposition 2021/22:113 Extra ändringsbudget för 2022 – Slopad karenstid för stöd vid korttidsarbete, förstärkt evenemangsstöd och andra åtgärder med anledning av coronaviruset samt kompensation till hushållen för höga elpriser till riksdagen. Regeringen föreslår bl.a. att ett tillfälligt ökat driftsstöd ska kunna ges till kommuner för driften av de regionala flygplatserna runt om i landet. Stödet föreslås uppgå till 100 miljoner kronor. Stödet betalas ut till kommuner som beslutar om driftsstöden till sina flygplatser. Stödet ska, åtminstone delvis, kunna kompensera för de underskott som flygplatserna har i sina verksamheter. Stödet är till för att stödja de regionala flygplatserna runt om i landet genom att kompensera för flygplatsernas ökade ekonomiska underskott på grund av kraftigt minskat resande till följd av den ökande smittspridningen av covid-19. Vidare föreslår regeringen att 26,5 miljoner kronor ska avsättas för stödlån till leverantörer av flygtrafikledning vid icke-statliga flygplatser.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen har beslutat om ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft

(bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). Trafikutskottet pekade på att de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever inte får en tillräckligt ingående och allsidig belysning i den flygstrategi som regeringen presenterat och att det behövs en översyn av de regionala flygplatsernas möjligheter att långsiktigt bidra till tillväxten.

I skrivelse 2021/22:75 har regeringen redovisat till riksdagen att Regeringskansliets arbete med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna påbörjades 2018 i enlighet med den nationella flygstrategin. Vidare anförs att arbetet under 2020 tillfälligt gavs lägre prioritet på grund av behovet av akuta åtgärder till flygplatserna till följd av coronapandemin. Regeringen pekar även på att ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor inrättades under 2020 till regionala flygplatser efter regeringens förslag (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Regeringen pekar vidare på att det med anledning av den pågående pandemin fanns behov av att komplettera det nationella nätet av beredskapsflygplatser med ytterligare ett antal temporära beredskapsflygplatser för att tillgodose behov av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg. Regeringen gav därför i december 2020 i uppdrag till Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021 (I2020/03383 och I2020/03417). Regeringen återrapporterar i skrivelse 2020/21:75 att översynen fortsatt kommer att ligga till grund för att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Regeringen pekar på att översynen omfattar de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser och den statligt upphandlade flygtrafiken. Regeringen redovisar slutligen att ärendet bereds vidare och att punkten inte är slutbehandlad.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla de regionala flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela Sverige. När det gäller stöd till de regionala flygplatserna vill utskottet påminna om att kommissionen i juni 2017 fastställde nya riktlinjer och att dessa gäller för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser. Utskottet vill också peka på att riksdagen årligen beslutar om medel inom anslaget 1:6 ersättning avseende icke statliga flygplatser som får användas för bl.a. utgifter för driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Utskottet påminner även om de särskilda medel som riksdagen har beslutat tillföra i stöd till de regionala flygplatserna under pandemin 2020–2021. Vidare ser utskottet positivt på att riksdagen med anledning av förslagen i en extra ändringsbudget så nyligen som i februari 2022 beslutade om ett tillfälligt ökat driftsstöd om 100 miljoner kronor som ska kunna ges till kommuner för driften av de regionala flygplatserna runt om i landet samt ytterligare medel för stödlån till leverantörer av flygtrafikledning

vid icke-statliga flygplatser. Utskottet ser även positivt på den översyn som pågår och vad regeringen aviserat i skrivelse 2020/21:75 om att översynen kommer att läggas till grund för att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Utskottet vill slutligen påminna om de översyner som regeringen har låtit genomföra i syfte att utöka antalet beredskapsflygplatser där en slutrapport presenterades i november 2021 som för närvarande är föremål för remisshantering. Med anledning av vad som beskrivits ovan om vidtagna och pågående insatser finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:179 (SD), 2021/22:505 (M), 2021/22:1055 (S), 2021/22:1473 (KD) yrkandena 1 och 2, 2021/22:1675 (M) yrkande 4, 2021/22:1704 (M), 2021/22:1836 (M), 2021/22:2378 (M) yrkande 9, 2021/22:2451 (SD) yrkande 20, 2021/22:2952 (SD) yrkande 18, 2021/22:2960 (M) yrkandena 1–3, 2021/22:3242 (C) yrkande 12, 2021/22:3394 (L) yrkandena 22 och 23, 2021/22:3425 (M) yrkande 8, 2021/22:3519 (C), 2021/22:3679 (C) yrkandena 13 och 28, 2021/22:3683 (C) yrkandena 5 och 10, 2021/22:3754 (M) yrkandena 6 och 16 samt 2021/22:3879 (KD) yrkande 72.

## Upphandlad flygtrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om upphandlad flygtrafik. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande EU-bestämmelser och att EU-kommissionen har inlett en översyn av de gemensamma reglerna för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Utskottet konstaterar också att frågan om kommuners och regioners möjlighet att upphandla flyglinjer nyligen behandlades i en rapport från Trafikverket som för närvarande är föremål för remissbehandling.

Jämför reservation 9 (M, KD, L).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 21 efterfrågas en översyn av möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik. Motionärerna pekar på att svensk lag i dag inte medger detta.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) vill i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 73 att kommuner och regioner ges möjlighet att upphandla regional flygtrafik. Motionärerna pekar på att det i Sverige i nuläget endast är Trafikverket som får upphandla flyglinjer, inte regioner eller kommuner.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25 föreslås att möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik ses över. Motionärerna pekar på att även regioner och kommuner får

upphandla och finansiera flygtrafik inom övriga EU, medan det i Sverige dessvärre bara är staten som får upphandla flygtrafik.

I motion 2021/22:2168 av Pål Jonson (M) föreslås att regioner ska få möjlighet att upphandla flygtrafik. Enligt motionären är det viktigt att se till att mindre flygplatser såsom Karlstad Airport får de förutsättningar som krävs för att bedriva sin verksamhet.

I motion 2021/22:1191 av Peter Helander (C) framförs att regeringen ska arbeta för att säkerställa jobb och företagande i norra och västra Dalarna genom att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt. Enligt motionären faller ett tilldelande av trafikplikt på sträckan Mora–Arlanda väl inom ramverket för den styrande EU-förordningen (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

I motion 2021/22:3927 av Linda Modig och Helena Lindahl (båda C) framhålls behovet av att överväga krav på s.k. genomgående biljetter i upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Enligt motionärerna vore ett sätt att förbättra trafik kvaliteten, resenärernas reseupplevelse och linjernas passagerarunderlag att i förekommande fall ställa krav på genomgående biljetter.

I motion 2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del föreslås att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att införa trafikplikt vid Mora flygplats. Motionären anser att det är angeläget att regeringen snarast öppnar för trafikplikt vid så många flygplatser som möjligt.

## **Bakgrund**

### *Trafikverkets uppdrag att ingå avtal*

Trafikverket har i enlighet med förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls av någon annan och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet, vilket kan beskrivas som ett basutbud för dagligt resande. Trafikverket ska inte besluta om allmän trafikplikt och avtala om trafik om det finns andra resmöjligheter som klarar en grundläggande tillgänglighet.

### *Temporär allmän trafikplikt under pandemin*

Med anledning av pandemin beslutade regeringen i början av april 2020 om ett uppdrag till Trafikverket att införa temporär allmän trafikplikt och upphandla flygtrafik för att säkra en grundläggande tillgänglighet för samhällsviktigt flyg mellan Stockholm och sju flygplatser i Norrland och mellan Stockholm och Gotland. Uppdraget som har förlängts flera gånger är avslutat sedan den 1 januari 2022.

### *EU-kommissionens översyn av bl.a. villkoren för allmän trafikplikt*

EU-kommissionen har inlett en översyn av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen inför en kommande revidering. I förordningen regleras bl.a. när och var EU-lufttrafikföretag fritt kan bedriva verksamhet i EU och de undantagssituationer där denna frihet kan begränsas, t.ex. när det gäller allmän trafikplikt. I översynen ingår bl.a. att se närmare på behovet av riktlinjer eller ändringar för att förtydliga kriterierna och villkoren för att införa allmän trafikplikt.

### **Gällande rätt**

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen 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.

### **Pågående arbete**

Avtalen med anledning av trafikplikten upphandlas i form av en tjänstekoncession och innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten. Ett avtal om en tjänstekoncession innebär att företaget som utför tjänsten tar på sig driftsansvaret inklusive den ekonomiska risken för verksamheten. Företaget får rätten att ta betalt av dem som använder tjänsterna, vilket också kan kombineras med en ersättning från den upphandlande myndigheten. I EU:s lufttrafikförordning finns regler om att ersättningen inte får överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaden som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed, samt till en rimlig vinst.

Den nuvarande giltighetstiden för nuvarande flygavtal avser oktober 2019 till oktober 2023. Inför den nuvarande perioden genomförde Trafikverket en utredning för att belysa vilka brister det finns i tillgängligheten för berörda kommuner och för att ta ställning till om Trafikverket kan åtgärda dessa brister genom att besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik eller vidta andra, mer ändamålsenliga, åtgärder som kan lösa tillgänglighetsproblematiken. Resultatet av utredningen finns presenterad i Trafikverkets rapport Flygutredning 2019–2023 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt. Den genomförda upphandlingen har enligt Trafikverket ställt delvis nya krav på operatörernas ekonomi och trafikens kvalitet och ska tillsammans med en tydligare uppföljning av trafiken från Trafikverkets sida bidra till en stabil flygtrafik för resenärerna. De ökade kraven har även gett en relativt stor ökning av kostnaden för avtalen. Den upphandlade trafiken omfattar fyra linjer med mellanlandningar och tre linjer med direkttrafik enligt följande:

- Pajala–Luleå
- Östersund– Umeå
- Sveg–Stockholm/Arlanda
- Gällivare–Arvidsjaur–Stockholm/Arlanda
- Hemavan–Kramfors–Stockholm/Arlanda
- Vilhelmina–Lycksele–Stockholm/Arlanda
- Torsby– Hagfors–Stockholm/Arlanda.

Trafikverket har även genomfört en ny utredning inför trafikavtal för flygtrafik från oktober 2023. Utredningen redovisas i rapporten Upphandling av flygtrafik från oktober 2023 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt som skickades ut på remiss i januari 2022 och kommer att vara ute till mitten av mars 2022. Remissvaren ger tillsammans med utredningen grund till ett beslutsunderlag för beslut om nya allmänna trafikplikter. Efter beslut om allmän trafikplikt påbörjas upphandling av trafiken. Upphandlingen kommer att avbrytas i de fall någon operatör anmäler att de tänker flyga kommersiellt, dvs. utan ersättning, på någon linje enligt den allmänna trafikplikten.

I utredningen föreslås fortsatt allmän trafikplikt för dagens linjer. Utredningen konstaterar dock att tillgänglighetsproblemen är av olika dignitet. En grupp flyglinjer ger så stora tillgänglighetsförbättringar att de inte kan uppnås på annat sätt än med flyg. Enligt utredningen gäller detta

- Gällivare–Arlanda
- Arvidsjaur–Arlanda
- Lycksele–Arlanda
- Hemavan–Arlanda
- Vilhelmina–Arlanda
- Sveg–Arlanda
- Pajala–Luleå.

Vidare framgår att för linjen Östersund–Umeå finns i Trafikverkets instruktion ett särskilt uppdrag att upprätthålla flygtrafik.

Enligt Trafikverkets utredning ger resterande flyglinjer inte fullt så stora tillgänglighetsförbättringar och det kan åtminstone teoretiskt vara möjligt att förbättra tillgängligheten med en förbättrad anslutningstrafik till flyg eller tåg. Det gäller

- Torsby–Arlanda
- Hagfors–Arlanda
- Kramfors–Arlanda.

Utredningen föreslår också att allmän trafikplikt beslutas för linjen Mora–Arlanda. Mora–Arlanda har tidigare varit en mellanlandning på den avtalade linjen Sveg–Arlanda. Motivet för en allmän trafikplikt är främst att flygtrafik ger tillgänglighetseffekter för Älvdalen och Malung-Sälens kommuner och är en bra lösning för hela norra Dalarna. Även Mora–Arlanda hör dock till den grupp av linjer som inte ger fullt så stora tillgänglighetsförbättringar.

I Trafikverkets rapport om upphandling av flygtrafik från oktober 2023 behandlas även kommuners önskemål om att upphandla eller medfinansiera flygtrafik. I rapporten påtalas att det i olika omgångar har kommit synpunkter och förslag från flygplatser och kommuner när det gäller att ha möjlighet att själva upphandla eller medverka i finansieringen av flygtrafiken. I rapporten konstateras att det är Trafikverket som i nationell förordning har fått uppgiften att upphandla regelbunden flygtrafik och att det så länge inget annat bestäms är Trafikverket och ingen annan än Trafikverket som kan upphandla regelbunden flygtrafik. I rapporten konstateras vidare att Trafikverket inte heller kan ta emot bidrag från kommuner eller regioner till upphandlingen av flygtrafik utan uttryckligt författningsstöd. Trafikverkets tolkning av EU:s lufttrafikförordning är att det därtill inte är möjligt att upphandla mer än den trafik som beslutats i den allmänna trafikplikten för linjen. Däremot står det fritt för en upphandlad operatör att tillhandahålla ytterligare trafik om de ser kommersiella möjligheter till detta.

### **Svar på interpellation**

När det gäller möjligheten för kommuner och regioner att upphandla flyglinjer besvarade infrastrukturministern i januari 2020 en interpellation om detta (ip. 2019/20:203). Infrastrukturministern pekade i sitt svar på att flyget har en viktig roll i transportsystemet, främst när det gäller resor och transporter över långa avstånd. Ministern uttalade samtidigt att flyget har en betydande klimat- och miljöpåverkan och att flygets utsläpp och klimatpåverkan behöver minska för att Sveriges klimatmål ska uppnås. I sitt svar pekade infrastrukturministern också på att det pågår ett arbete med att se över statens ansvar och roll som stödgivare till de regionala icke-statliga flygplatserna och av flyglinjer med allmän trafikplikt. Ministern pekade även på att bl.a. regelverket för den flygtrafik som upphandlas av Trafikverket ingår i detta arbete.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om trafikplikt och upphandlad flygtrafik tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU14. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning till att det bl.a. pågår en översyn av trafikplikten och att det som en del i detta ingår att se över regelverket för den flygtrafik som upphandlas av Trafikverket. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Som framgår av bakgrunden ovan finns EU-bestämmelser som reglerar medlemsstaternas möjlighet att upphandla flygtrafik. Reglerna innebär att en medlemsstat 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. Utskottet vill i sammanhanget peka på att EU-kommissionen har inlett en översyn av de gemensamma reglerna för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen inför en kommande revidering där det bl.a. ingår att se närmare på behovet av riktlinjer eller ändringar för att förtydliga kriterierna och villkoren för att införa allmän trafikplikt.

I Sverige är Trafikverket den myndighet som har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik inklusive flygtrafik som inte upprätthålls av någon annan och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Om det finns andra resmöjligheter som klarar en grundläggande tillgänglighet ska Trafikverket inte besluta om allmän trafikplikt och avtala om trafik. När det gäller möjligheten för kommuner och regioner att upphandla flyglinjer kan utskottet konstatera att denna fråga behandlats i Trafikverkets rapport om upphandling av flygtrafik från oktober 2023. I rapporten konstaterar Trafikverket att det är Trafikverket som i nationell förordning har fått uppgiften att upphandla regelbunden flygtrafik och att det så länge inget annat bestäms är Trafikverket och ingen annan som kan upphandla detta. Utskottet gör ingen annan tolkning än den som Trafikverket har gjort av EU:s lufttrafikförordning att det därtill inte är möjligt att upphandla mer än den trafik som beslutats i den allmänna trafikplikten för linjen.

Giltighetstiden för nuvarande flygavtal avser oktober 2019 till oktober 2023. Utskottet vill peka på att Trafikverket i den utredning som har genomförts om trafikavtal för flygtrafik från oktober 2023 bl.a. föreslår att allmän trafikplikt beslutas för linjen Mora–Arlanda och att utredningen för närvarande är föremål för remissbehandling.

Sammantaget finner utskottet mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2021/22:1191 (C), 2021/22:2113 (KD) i denna del, 2021/22:2168 (M), 2021/22:3394 (L)



yrkande 25, 2021/22:3754 (M) yrkande 21, 2021/22:3879 (KD) yrkande 73 och 2021/22:3927 (C).

## Särskilt om beredskapsflygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att utöka antalet beredskapsflygplatser. Utskottet hänvisar till att Trafikverket nyligen har genomfört omfattande utredningsinsatser i frågan och att de förslag som har lämnats för närvarande är föremål för remissbehandling. Utskottet framhåller också att beredskapsflygplatserna har en viktig funktion för att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet och pekar på de återkommande och utökade insatser som har gjorts under pandemin för att säkerställa att det finns god tillgång till infrastruktur för samhällsviktiga transporter.

Jämför reservation 10 (M, KD), 11 (SD) och 12 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 påtalas att möjligheten att permanent göra ett större antal regionala flygplatser till beredskapsflygplatser bör utredas. Motionärerna delar Trafikverkets bedömning att antalet beredskapsflygplatser behöver bli väsentligt större och Trafikverkets analys att finansieringen av dessa behöver stärkas.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2021/22:2952 yrkande 16 att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet utses till beredskapsflygplatser. Enligt motionärerna är det viktigt att de flygplatser som bedriver beredskapsverksamhet av olika slag, oavsett huvudman för själva flygplatsen, får status som beredskapsflygplatser och kompenseras för sina merkostnader för dessa tjänster av staten. Motionärerna anser vidare i yrkande 17 att regionala flygplatser ska få ersättning för all jourverksamhet.

I kommittémotion 2021/22:3683 yrkande 4 av Mikael Larsson m.fl. (C) påtalas behovet av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet i fråga om samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris. Motionärerna vill att det blir tydligt vilken typ av miniminivå som garanteras vid en kris och att regeringen tydliggör och tillgängliggör en plan för hur man från statligt håll avser att tillsammans med myndigheter och näringsliv säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg även under en allvarlig störning.

Lotta Olsson (M) anför i motion 2021/22:1994 att det bör övervägas att ge Örebro flygplats status som beredskapsflygplats. Enligt motionären bör detta ske utifrån flygplatsens centrala läge i landet och flygplatsens långa landningsbana som möjliggör alla typer av tunga transporter.

I motion 2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkande 4 framhålls behovet av att se över storleken på det ekonomiska stöd som flygplatser får som ersättning för beredskap för långsiktigt hållbar trygghet. Enligt motionärerna behöver storleken på stödet vara bättre anpassad till verklighetens driftskostnader. Motionärerna efterfrågar vidare i yrkande 5 en översyn av de regionala flygplatsernas roll ur ett beredskapsperspektiv. Enligt motionärerna är Trollhättan-Vänersborgs flygplats liksom många av de andra mindre flygplatserna också nödvändig ur ett beredskapsperspektiv. Motionärerna efterfrågar i yrkande 6 även en översikt av de regionala flygplatsernas roll ur ett totalförsvarsperspektiv. Enligt motionärerna har de regionala flygplatserna en stor uppgift för Sveriges totalförsvär.

I motion 2021/22:3017 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) framhålls behovet av att verka för att Stockholm Västerås flygplats utses till en beredskapsflygplats. Enligt motionären har flygplatsområdet och verksamheten en stor utvecklingspotential.

Per Söderlund (SD) framför i motion 2021/22:3039 att Örebro flygplats bör ges status som beredskapsflygplats. Enligt motionären finns utöver flygplatsens geografiska placering och utformning även en lång rad andra argument som stärker användningen av Örebro flygplats som beredskapsflygplats.

I motion 2021/22:703 av Martina Johansson (C) yrkande 1 påtalas behovet av att skapa en nationell plan för Sveriges flygplatser. Enligt motionären finns risken att flygplatser som inte är lönsamma för ägaren läggs ned, även om de har en viktig roll för beredskapen i Sverige eller är viktiga för försvaret. Motionären framhåller vidare i yrkande 2 behovet av att se över ersättningsystemet för beredskapsflygplatser vid extraordinära händelser. Motionären menar att det är ett problem att staten inte har en fungerande ersättning eftersom kommuner kan välja att sälja flygplatsen när kostnaderna blir större än intäkterna.

I motion 2021/22:1630 av Helena Vilhelmsson (C) anförs att Örebro flygplats bör ges status som beredskapsflygplats. Utöver flygplatsens geografiska placering och utformning kan enligt motionären en lång rad andra argument tillföras som stärker dess användning som beredskapsflygplats.

I motion 2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del föreslås att det framlagda förslaget om Mora flygplats som beredskapsflygplats snarast genomförs. Genom den geografiska lokaliseringen med närhet till såväl viktiga befolkningscentrum som landsbygd har Mora flygplats enligt motionären en strategisk betydelse.

## **Bakgrund**

Under 2012 infördes ett system med tio beredskapsflygplatser för att tillgodose tillgänglighet till grundläggande beredskap för samhällsviktiga tjänster. Systemet syftar till att säkerställa beredskap för att kunna öppna stängda

flygplatser så att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Trafikverket har uppdraget att genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser.

Det finns för närvarande tio ordinarie beredskapsflygplatser i Sverige. Dessa är flygplatserna i Gällivare, Luleå, Umeå, Åre-Östersund, Sundsvall-Timrå, Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö.

## **Gällande rätt**

I 2 § 15 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket anges att Trafikverket genom överenskommelser med flygplatshållare ska säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras.

## **Pågående arbete**

### *Trafikverkets utredning om beredskapsflygplatser*

Regeringen gav den 19 december 2019 i uppdrag till Trafikverket att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 juni 2020 i rapporten Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. I rapporten föreslogs utöver de tio ordinarie beredskapsflygplatserna att även flygplatserna Jönköping, Karlstad, Kiruna, Linköping-Malmen, Lycksele, Mora, Skavsta, Uppsala-Ärna och Örebro ska bli beredskapsflygplatser.

Regeringen gav därefter den 17 juni 2021 ett nytt uppdrag till Trafikverket att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från Trafikverkets redovisning den 15 juni 2020 och erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet. I uppdraget ingick att redovisa kompletterande underlag och förslag om samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser, vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv, kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap samt alternativ för statens ersättnings- och finansieringsmodell. Med anledning av uppdraget presenterade Trafikverket i augusti 2021 en första delrapport, Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter, till Regeringskansliet. I denna delrapport lämnade Trafikverket förslag om att även komplettera listan över beredskapsflygplatser med flygplatserna Trollhättan-Vänersborg, Växjö och Kristianstad.

Trafikverket redovisade därefter i november 2021 en slutrapport, Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter. Slutrapporten innehåller ett underlag och förslag i fråga om den befintliga

modellen med frivilliga avtal, statsstödsfrågor, totalförvarsaspekter samt ansvaret för drift och kommunikation vid öppnandet av beredskapsflygplatser.

I slutrapporten drar Trafikverket sammanfattningsvis följande slutsatser och lämnar följande förslag:

- Trafikverket föreslår inga ytterligare flygplatser utöver de 22 som förs fram i delrapporten. De synpunkter som har framkommit i samverkan eller inkommit på annat sätt föranleder enligt verkets bedömning inte till någon justering av tidigare inlämnade förslag på permanenta beredskapsflygplatser.
- Trafikverket föreslår att regeringen som väg för ersättning för beredskapen bör överväga en bidragsmodell i form av en förordning för de kostnader som avser flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Om det bedöms önskvärt kan en sådan förordning få ett rättsligt godkännande av EU-kommissionen. Ett sådant vägval kräver dock fortsatt utredning och djupare analys. Som ett alternativt vägval till detta pekar Trafikverket på möjligheten att utveckla befintlig modell med frivilliga överenskommelser. Enligt Trafikverket är dock en modell med frivilliga överenskommelser inte önskvärd ur ett robusthetsperspektiv.
- Försvarsmakten rekommenderas att få i uppdrag att hålla beredskap på de av regeringen utpekade flygplatser där Försvarsmakten är flygplatshållare, genom sin instruktion och sitt regleringsbrev. Enligt Trafikverket bör en beredskapsflygplats där flygplatshållaren har sitt huvudsakliga uppdrag inom försvaret, inbegripet beredskap och krishantering, borga för en robust lösning. Trafikverket konstaterar samtidigt att berörda flygplatsers möjlighet att få och anta uppdraget är en fråga som kräver ytterligare utredning.
- De grundläggande förutsättningarna för systemet med beredskapsflygplatser har stor relevans även för totalförsvaret, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till systemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov. Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig och under högsta beredskap. Modern krigföring kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser. Såväl kvalitativa krav med avseende på t.ex. kapacitet, uthållighet och redundans som kvalitativa krav med avseende på spridning, tillgänglighet och geografisk placering, kan komma att ställas på flygtransporter och tillgången till infrastruktur. Totalförvarsaspekterna av systemet med beredskapsflygplatser har dock inte kunnat klarläggas fullt ut. Trafikverket bedömer att en bred samverkan bör initieras för att få fram vilka behov med avseende på totalförvarsaspekter som finns när det gäller systemet med beredskapsflygplatser liksom vilka krav som kan behöva uppfyllas av flygplatserna ur ett totalförvarsarsperspektiv.

- Regeringen föreslås ge i uppdrag åt lämplig myndighet att, i form av ett utpekat operativt funktionsansvar, ansvara för drift och kommunikation när det gäller öppnandet av beredskapsflygplatserna. Då flera myndigheter i Sverige kan ha olika data eller förutsättningar som behövs för att fullgöra rollen kan det bli nödvändigt att dessa identifieras så att de kan bidra i den omfattning som krävs. Det operativa funktionsansvaret behöver motsvara statens roll i förhållande till andra aktörers. Därför har förslaget kompletterats med de krav som minst bör vara uppfyllda för att tillgodose de grundläggande behoven hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter.

På Trafikverkets webbplats anges att inga kontakter har tagits med de föreslagna 22 flygplatserna och att det därmed inte är klarlagt ifall samtliga ytterligare 12 flygplatser som föreslås kan åta sig ett beredskapsuppdrag eller att det finns nödvändiga förutsättningar för att få det. Trafikverket pekar även på att förslagen nu ligger hos regeringen för eventuella beslut.

Rapporterna är för närvarande föremål för remissbehandling och remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet senast den 23 mars 2022.

### *Särskild satsning på beredskapsflygplatser*

Regeringen har sedan december 2020 inrättat 17 temporära beredskapsflygplatser tillsammans med de 10 ordinarie beredskapsflygplatserna. Beredskapsflygplatserna ska dygnet runt kunna ta emot samhällsviktiga flygtransporter för bl.a. hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, Kustbevakningen, brandflyget och totalförsvaret.

För att tillgodose behov av samhällsviktiga flygtransporter gav regeringen i december 2021 Trafikverket i uppdrag att omgående förhandla och ingå överenskommelser med totalt 27 flygplatser om att de ska vara beredskapsflygplatser under 2022. Avtalen ska gälla som längst t.o.m. den 31 december 2022 och uppdraget avser Kiruna flygplats, Lycksele flygplats, Skellefteå flygplats, Örnsköldsviks flygplats, Mora-Siljan flygplats, Borlänge flygplats, Karlstads flygplats, Örebro flygplats, Eskilstuna flygplats, Skövde flygplats, Trollhättan-Vänersborgs flygplats, Norrköping-Kungsängens flygplats, Linköping-Saab flygplats, Jönköpings flygplats, Växjö-Kronobergs flygplats, Kalmar flygplats, Kristianstad-Österlens flygplats, samt de tio befintliga ordinarie beredskapsflygplatserna.

### *Reservflygplatser för övergång till prestandabaserad navigering*

Trafikverket pekar i delrapporten Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser, som presenterades i augusti 2021, på att Europeiska kommissionen genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet

och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation har tagit fram en plan för en optimering av det europeiska luftrummet, vilket bl.a. ska ske genom att staterna inför prestandabaserad navigering. Syftet med planen är att möta den framtida tillväxten av flygtrafik inom EU. Efter den 6 juni 2030 ska de konventionella navigationshjälpmedlen enbart finnas kvar som reserv om de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Skulle en sådan situation uppstå ska det enligt förordningen finnas ett nätverk av reservflygplatser och konventionella navigationshjälpmedel. I rapporten Planeringsföresättningar för övergång till prestandabaserad navigering föreslår Transportstyrelsen ett nät av 14 reservflygplatser där markbundna (konventionella) CNS-utrustningar fortsatt bör vara tillgängliga efter den 6 juni 2030. Dessa är Kiruna flygplats, Luleå flygplats, Umeå flygplats, Lycksele flygplats, Sundsvall-Timrå flygplats, Åre-Östersund flygplats, Mora flygplats, Stockholm-Arlanda flygplats, Karlstads flygplats, Visby flygplats, Linköping-Saab flygplats, Göteborg-Landvetter flygplats, Ronneby flygplats och Malmö-Sturup flygplats.

### **Svar på interpellation**

Infrastrukturministern besvarade den 27 april 2021 en interpellation (ip. 2020/21:637) om beredskapsflygplatser och hur regeringen tänker arbeta för att säkerställa att det finns beredskap i hela landet från våra flygplatser och att det finns en ekonomisk ersättning som fungerar även vid extraordinära händelser såsom en pandemi. Infrastrukturministern framhöll att beredskapsflygplatserna har en viktig funktion när det gäller att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet och pekade på att regeringen har gjort flera satsningar för att säkerställa att det finns infrastruktur för samhällsviktiga transporter, inte minst under pandemin. Infrastrukturministern pekade bl.a. på Trafikverkets uppdrag att förhandla och ingå avtal om tillfällig beredskap där Trafikverket utöver de ordinarie beredskapsflygplatserna har tecknat avtal med 17 temporära beredskapsflygplatser, dock inte med Skavsta flygplats som har valt att inte ingå avtal.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om beredskapsflygplatser tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU14. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och hänvisade till att Trafikverket nyligen har genomfört en översyn av det nuvarande systemet för beredskapsflygplatser och att frågan för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet framhöll samtidigt att det är angeläget att Sverige på både kort och lång sikt har ett välfungerande system för beredskapsflygplatser. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill med stor tydlighet framhålla att beredskapsflygplatserna har en viktig funktion när det gäller att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Utskottet ser därför positivt på de återkommande och utökade insatser som har gjorts under pandemin för att säkerställa att det finns god tillgång till infrastruktur för samhällsviktiga transporter. När det gäller frågan om att utöka antalet beredskapsflygplatser påminner utskottet om att Trafikverket nyligen har genomfört omfattande utredningsinsatser i frågan och att de förslag som har lämnats för närvarande är föremål för remissbehandling. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:703 (C) yrkandena 1 och 2, 2021/22:1630 (C), 2021/22:1994 (M), 2021/22:2113 (KD) i denna del, 2021/22:2952 (SD) yrkandena 16 och 17, 2021/22:2960 (M) yrkandena 4–6, 2021/22:3017 (SD), 2021/22:3039 (SD), 2021/22:3683 (C) yrkande 4 och 2021/22:3754 (M) yrkande 5.

## Stöd till flyget vid samhällskriser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om stöd till flyget vid samhällskriser. Utskottet pekar på att riksdagen under pandemiåren 2020–2021 beslutade att via flera ändringsbudgetar stödjade flygtrafiken i Sverige med tillfälliga driftsstöd för att säkra tillgängligheten till samhällsviktiga flygtransporter. Utskottet konstaterar att både statliga och regionala flygplatser är viktiga och att verksamheten vid dessa måste säkerställas även under pågående kriser.

Jämför reservation 13 (C, L).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 3 anfördes att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter – bör ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter. Motionärerna pekar på att viktiga system inom flyget som t.ex. flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras via avgifter som kan tas ut under normal verksamhet men att dessa i en kris faller till i princip noll.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24 framförs att flygets egenfinansiering av avgifter bör ses över som en följd av pandemin så att staten tar en utökad del av dessa avgifter. Motionärerna pekar på att flygtrafikledning och säkerhet finansieras genom egenavgifter och att

dessa avgifter i stort sett har uteblivit under pandemin när flygplanen tvingats stå stilla på marken.

## Bakgrund

När det gäller flygets egenfinansiering av trafikavgifter när flygtrafiken ligger nere med anledning av pågående kris beslutade riksdagen under pandemiåren 2020 och 2021 att via flera ändringsbudgetar stödja flygtrafiken och de regionala flygplatserna med tillfälliga driftsstöd. Detta skedde inledningsvis genom att riksdagen den 23 juni 2020 fattade beslut med anledning av en extra ändringsbudget för 2020 om ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor under 2020 till regionala flygplatser (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Som skäl för förslaget till riksdagen framhöll regeringen att utbrottet av det nya coronaviruset har inneburit att resandet på de icke-statliga regionala flygplatserna i Sverige har minskat till mycket låga nivåer. Den stora majoriteten av dessa flygplatser befinner sig därför i en svår ekonomisk situation och löper en ökad risk för nedläggning, vilket kan medföra att tillgängligheten till olika regioner i landet försämras och minska förutsättningarna att bedriva samhällsviktiga flygtransporter, t.ex. ambulansflyg. Ersättningen till kommuner behöver ökas för att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata flygplatser. Ersättningen ska även finansiera delar av driftunderskotten vid sådana flygplatser som inte trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. EU-kommissionen har prövat det tillfälliga driftsstödet och hade inga invändningar mot stödet.

Med anledning av pandemin fattades det inom EU under hösten 2020 beslut om en särskild lösning för 2020 och 2021 som innebär att dessa båda år slås samman med en gemensam enhetsavgift. Leverantörer av flygtrafiktjänster har rätt till ersättning för faktiska kostnader, och en ”återbetalning” från flygbolagen för 2020 och 2021 kommer att fördelas över fem till sju år med start 2023.

Riksdagen beslutade i november 2021 om en höständringsbudget för 2021 (prop. 2021/22:2, bet. 2021/22:FiU11, rskr. 2021/22:55). Beslutet om höständringsbudgeten innebär att anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser ökades med totalt 71,2 miljoner kronor. Av dessa medel avsåg 10,2 miljoner kronor ett tillskott för att ge Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att vissa flygplatser fortsatt skulle vara temporära beredskapsflygplatser under perioden oktober–december 2021 och en höjning av likviditetsstödet till de icke-statliga flygplatserna med 61 miljoner kronor. Beslutet motiverades med att behovet av beredskapsflygplatser har ökat under pandemin. Vidare konstaterades att den minskade flygtrafiken till följd av spridningen av covid-19 innebär lägre intäkter från undervägsavgifter för leverantörer av flygtrafiktjänst och att nya beräkningar visat att intäktsunderskottet under 2020 och 2021 bedömdes bli större än beräknat. Stödet förutsätter i likhet med tidigare ett godkännande av kommissionen.



Riksdagen beslutade i december 2021 om att tillföra 40,8 miljoner kronor till anslaget 1:6 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). I budgetpropositionen konstaterades att behovet av temporära beredskapsflygplatser har ökat under pandemin, framför allt för flygtransporter för hälso- och sjukvård. Anslagsmedlen syftar till att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till beredskapsflygplatser för samhällsviktiga flygtransporter även under 2022 och ska möjliggöra förlängd statlig ersättning till temporära beredskapsflygplatser. Medlen kan även användas till befintliga ordinarie beredskapsflygplatser om behov uppstår.

### **Svar på skriftliga frågor**

Infrastrukturministern besvarade den 24 februari 2021 en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1861) om huruvida regeringen avser att vidta några åtgärder för att LfV inte ska höja sina avgifter för flyget då de inte gjort de kostnadsbesparingar som de 900 miljoner kronorna i tillskott var avsedda för. Infrastrukturministern pekade i sitt svar på att LfV inte har fått 900 miljoner kronor i tillskott för att göra kostnadsbesparingar utan för att kompensera för det intäktsbortfall som uppstod under våren 2020. Infrastrukturministern konstaterade att LfV därmed inte kan använda tillskottet till att förändra eller justera den EU-reglerade avgiftsstrukturen för flyget.

Infrastrukturministern besvarade den 14 april 2021 en skriftlig fråga (fr. 2020/21:2460) om de regionala flygplatsernas överlevnad och om huruvida regeringen avsåg att ge ytterligare stöd till de regionala flygplatserna med anledning av pandemin. Infrastrukturministern pekade i sitt svar på att spridningen av covid-19 inneburit kraftigt reducerad flygtrafik och att detta är en tydlig konsekvens av att smittspridningen ska minska i samhället. Som en följd av detta har också ekonomin för flygplatserna i Sverige påverkats. Infrastrukturministern framhöll att riksdagen efter regeringens förslag för 2020 hade tillfört 26 miljarder kronor till det generella statsbidraget till kommuner och regioner, varav 12,5 miljarder kronor var ett permanent tillskott, samt att ytterligare 10 miljarder kronor hade föreslagits utöver de permanenta 12,5 miljarder kronorna, dvs. totalt 22,5 miljarder kronor för 2021. För 2022 har ytterligare 5 miljarder kronor föreslagits utöver de permanenta 12,5 miljarder kronorna, dvs. totalt 17,5 miljarder kronor. Infrastrukturministern konstaterade att det står kommuner och regioner fritt att disponera dessa medel och att de bl.a. kan användas till deras flygplatser. Eventuella ställningstaganden om driftsstöd till regionala flygplatser hanteras, precis som övriga anslagsfrågor, inom ramen för budgetprocessen. Infrastrukturministern avslutade sitt svar med att han bevakar utvecklingen noga och har en löpande dialog med berörda myndigheter, regioner och kommuner samt övriga aktörer.

Infrastrukturministern besvarade den 26 januari 2022 en skriftlig fråga (fr. 2021/22:795) om när regeringen avser att återkomma med besked om hur pandemiunderskotten för flygets infrastruktur i luften och på marken ska hanteras. I sitt svar pekade infrastrukturministern på att regeringen har

genomfört flera åtgärder för att stödja aktörer inom luftfarten. Detta innefattar utöver generella åtgärder som kommit luftfarten till del i form av bl.a. korttidspermitteringar och omställningsstöd även ett ökat temporärt driftsstöd till regionala flygplatser, uppdrag till Trafikverket att ingå avtal om temporära beredskapsflygplatser, temporär allmän trafikplikt och flygupphandlingar till Norrland och Gotland, lån till leverantörer av lokal flygtrafikledning vid icke-statliga flygplatser, kreditgarantier för lån på upp till 5 miljarder kronor till flygföretag samt kapitaltillskott till Swedavia AB på 2,5 miljarder kronor. De åtgärder som regeringen har vidtagit visar enligt infrastrukturministern att regeringen tagit utmaningen för flyget på största allvar och han framhöll att regeringen kommer att fortsätta följa flygets utveckling, inklusive det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS).

### **Pågående arbete**

Regeringen aviserade i ett pressmeddelande den 1 februari 2022 en tredje extra ändringsbudget till riksdagen med anledning av coronapandemin och föreslår att 100 miljoner kronor ska gå till ett tillfälligt ökat driftsstöd till kommuner för driften av regionala flygplatser. Regeringen föreslår också att stödet till flygtrafikledning på regionala flygplatser utökas med 26,5 miljoner kronor. Regeringen konstaterar att flyget har en viktig roll i transportsystemet för såväl tillgänglighet som samhällsviktiga transporter. Den fortsatta pandemin har enligt regeringen inneburit en svår ekonomisk situation för flygplatserna som löper risk för nedläggning då resandet på de icke-statliga regionala flygplatserna i Sverige återigen har minskat till mycket låga nivåer. Regeringen konstaterar att detta skulle kunna medföra att tillgängligheten till olika regioner i landet försämras och att förutsättningarna att bedriva samhällsviktiga flygtransporter äventyras. Stödet betalas ut till de kommuner som beslutar om driftsstöden till sina flygplatser. Alla flygplatser som normalt sett får statligt driftsstöd kommer att kunna få del även av det ökade stödet. Till följd av pandemin kommer även de icke-statliga flygplatser där det bedrevs inrikes reguljär linjefart under hela 2019 att kunna få del av stödet.

Regeringen konstaterar att den minskade flygtrafiken med anledning av pandemin också har lett till att leverantörer av flygtrafiktjänster har drabbats ekonomiskt eftersom de finansieras av avgifter från flygbolag för flygledning. För att säkerställa att flygtrafikledningen kan fortsätta att verka på regionala icke-statliga flygplatser föreslår regeringen en utökning av den stödåtgärd som beslutades våren 2021. Den föreslagna stödåtgärden om 26,5 miljoner kronor innebär enligt regeringen en möjlighet till återbetalningspliktiga lån för att täcka de underskott som leverantörerna av lokal flygtrafikledning hade under 2020 och 2021. Dessa lån ska återbetalas på fem år från 2023.

## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om investeringsstöd till flygplatser och stöd till flyget vid samhällskriser behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU14. Utskottet hänvisade till de insatser som gjorts och det beredningsarbete som pågick inom området och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla flygets betydelse i transportsystemet såväl för tillgänglighet i hela landet som för att tillgodose behovet av samhällsviktiga transporter. Både statliga och regionala flygplatser är viktiga och verksamheten vid dessa måste enligt utskottets mening säkerställas även under pågående kriser. Som framgår ovan har den minskade flygtrafiken med anledning av pandemin medfört stora ekonomiska påfrestningar för flygplatserna liksom den övriga flygbranschen. Enligt utskottet är det därför positivt att riksdagen under pandemiåren 2020 och 2021 beslutade att via flera ändringsbudgetar stödja flygtrafiken i Sverige med tillfälliga driftsstöd för att säkra tillgängligheten till samhällsviktiga flygtransporter. Utskottet välkomnar även de uttalanden som infrastrukturministern nyligen har gjort om att regeringen har tagit utmaningen för flyget på största allvar och fortsätter följa flygets utveckling. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ inom området och avstyrker därmed motionerna 2021/22:3394 (L) yrkande 24 och 2021/22:3683 (C) yrkande 3.

## Investeringsstöd till nya flygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda behovet av ett investeringsstöd för flygplatser. Utskottet hänvisar till att det redan finns möjlighet till ett investeringsstöd till icke-statliga flygplatser och att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Jämför reservation 14 (SD).

## Motionen

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 framförs att ett införande av ett investeringsstöd för att bygga nya flygplatser bör utredas. Enligt motionärerna finns ett behov för både små och stora flygplatser av att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan, minimera negativa miljöeffekter samt förstärka infrastrukturen som är kopplad till respektive flygplats.

## **Bakgrund**

### *EU:s riktlinjer för investeringsstöd*

Europeiska 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 och syftet med detta 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 icke-statliga flygplatser. När det gäller driftsstöd till mycket små flygplatser som har högst 200 000 passagerare per år kommer dagens stödformer att kunna fortsätta. Flygplatser med passagerarantal över 200 000 per år måste fortsätta att lämna notifieringar om driftsstöd till kommissionen.

### *Investeringsstöd till flygplatser*

När det gäller investeringsstöd för flygplatser finns ett sådant som kan beviljas till icke-statliga flygplatser. Medel anslås årligen för utgifter för långsiktig infrastrukturplanering genom anslaget 1:1 Utveckling av statens infrastruktur som även innefattar luftfart.

## **Gällande rätt**

### *Investeringsstöd till flygplatser*

Medel beviljas med stöd av förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Av 1 § 3 framgår att statlig medfinansiering kan beviljas till kommuner eller andra organ för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten. Av 2 § 4 framgår att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen har behandlat ett motionsyrkande om investeringsstöd till flygplatser senast i utskottets betänkande 2020/21:TU14. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

När det gäller frågan om att utreda behovet av att införa investeringsstöd för flygplatser vill utskottet peka på att det redan finns möjlighet till ett investeringsstöd till icke-statliga flygplatser och att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt

kommunikationsbehov. Sådana medel kan beviljas med stöd av förordningen om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det årligen anslås medel för utgifter för långsiktig infrastrukturplanering genom anslaget 1:1 Utveckling av statens infrastruktur och att detta anslag även innefattar luftfart. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2021/22:2952 (SD) yrkande 2.

## Riksintresseflygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av riksintresseflygplatser. Utskottet hänvisar till att det nyligen har genomförts en översyn av samtliga riksintressen utifrån nya kriterier och att Trafikverket bedömer att de kommer att kunna fatta beslut och publicera ett uppdaterat utpekande av riksintresseanspråk under våren 2022.

Jämför reservation 15 (SD).

### Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2952 yrkande 6 att en översyn behöver göras av riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastruktur. Motionärerna pekar på att ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet och att fler flygplatser bör ligga till grund för detta skydd än i dag eftersom flygplatser är av stor betydelse vid extraordinära händelser.

### Bakgrund

Trafikverket har till uppgift att bedöma vilka områden som är av riksintresse för de fyra trafikslagen väg, järnväg, luftfart och sjöfart och deras anläggningar. Trafikverket har allmän information om lagar och förhållnings-sätt vid planering samt beslut, kartor, preciseringar och handledningar för beslutade riksintressen. Trafikverket stöttar länsstyrelserna i deras arbete med att bevaka utpekade riksintressen. För varje utpekad anläggning av riksintresse finns funktionsbeskrivningar med information om anläggningens huvudsakliga funktion och eventuella framtida behov av markanspråk. Att ett område pekas ut som riksintresse har inte någon koppling vare sig till ägandet, till ansvaret för förvaltning av området eller till finansiering av anläggningen.

Flygplatser som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra åtkomsten till eller utnyttjandet av anläggningen. Det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas.

## Gällande rätt

Av 3 kap. 8 § miljöbalken framgår att områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Trafikverket och Post- och telestyrelsen ansvarar för att lämna uppgifter i skriftlig form till länsstyrelserna om områden som myndigheterna anser vara av riksintresse för kommunikationer inom sina respektive verksamhetsområden. För Trafikverkets del handlar det om riksintressen för transporter inom områdena väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

I enlighet med förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska Trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer.

## Pågående arbete

Regeringen gav i januari 2020 Boverket i uppdrag att samordna Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Tillväxtverket och Trafikverket i deras arbete med att göra en översyn av sina respektive anspråk på riksintressen. I uppdraget ingick att se över och precisera kriterierna för vilka områden som ska anses vara av riksintresse, utvärdera om de nuvarande anspråken på områdena av riksintresse motsvarar de kriterier som tas fram och ta ställning till om dessa anspråk behöver förändras. Uppdraget gavs till ett urval av myndigheter utifrån de riksintressen som enligt regeringens bedömning kan antas ha stor betydelse för planering och byggande. Enligt direktiven ska översynen sammantaget leda till en kraftig minskning av såväl antalet anspråk på områden av riksintresse som dessa områdens samlade areala utbredning.

Boverket lämnade i november 2020 en första delrapportering av uppdraget och en slutrapport lämnades till regeringen i september 2021 (rapport 2021:14). I delrapporten konstaterades att regeringsuppdraget sammantaget skulle leda till en minskning av det totala riksintresseanspråket. Däremot ansåg Boverket att det inte gick att bedöma om regeringsuppdraget framöver skulle leda till en kraftig minskning och pekade på att det för att säkerställa detta behövde vidtas ytterligare åtgärder. Trafikverket bidrog med underlag i fråga om trafikslagens anläggningar. I samband med rapporteringstillfället beslutade Trafikverket om nya uppdaterade kriterier för vilka anläggningar som ska pekas ut som riksintresse. Översynen av kriterierna för luftfartens anläggningar beskrevs i delrapporten enligt följande: ”För flygplatser har en översyn gjorts, som fokuserar på flygplatsernas funktion ur ett systemperspektiv, där grunder är det nationella basutbudet, alternativa flygplatser för en godtagbar flygsäkerhet samt flygplatsens funktion för att knyta samman landet.”

Trafikverket har utifrån de reviderade kriterierna genomfört en översyn av de gällande riksintresseanspråken för samtliga trafikslag och tagit fram ett förslag på reviderade riksintresseanspråk. Det remitterade förslaget innebar en

minskning av anspråken till såväl antal som yta. Förslaget var på remiss under perioden den 1 februari till den 23 april 2021. Ambitionen i Trafikverkets arbete är att balansera behovet av riksintresseanspråk för transportinfrastrukturens behov med regeringsuppdragets mål att minska riksintresseanspråken i både yta och antal. Trafikverket bedömer att de efter bearbetning av remissvaren kommer att kunna fatta beslut och publicera ett uppdaterat utpekande av riksintresseanspråk under våren 2022.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet beredde även våren 2021 ett motionsförslag om behovet av en översyn av riksintresseflygplatser (bet. 2020/21:TU14). Utskottet avstyrkte motionsförslaget med hänvisning till den pågående översynen av samtliga riksintressen och att beslut om nya riksintresseanspråk planeras.

### **Utskottets ställningstagande**

Som framgår ovan har det nyligen genomförts en översyn av samtliga riksintressen utifrån nya kriterier. Detta var föremål för remissbehandling fram till våren 2021. Utskottet noterar att Trafikverket uttalat bedömningen att de kommer att kunna fatta beslut och publicera ett uppdaterat utpekande av riksintresseanspråk under våren 2022. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2021/22:2952 (SD) yrkande 6.

## **Flygtrafikledning**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att säkerställa tillgången till flygledare. Utskottet anser att det är viktigt att säkra tillgången till flygledare i Sverige och ser därför positivt på Luftfartsverkets uppgift att planera antalet utbildningsplatser till kommande utbildningar bl.a. utifrån trafikprognoser och pensionsavgångar.

Jämför reservation 16 (M).

### **Motionen**

Maria Stockhaus m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2021/22:3754 yrkande 15 behovet av att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare. Motionärerna framhåller att detta är viktigt för flygets utveckling och att regeringen därför bör initiera en översyn av hur utbildningsplatserna kan bli fler och värdera framtida digitala möjligheter.

## Bakgrund

Luftfartsverket (LFV) har som huvuduppgift att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Flygtrafiktjänsten vid statligt ägda eller kontrollerade flygplatser ska utföras av LFV. Swedavia och LFV träffar avtal om hur verksamheten ska utformas.

LFV var först i världen med att driftsätta flygtrafikledning på distans (RTS) från en kontrollcentral för flygtrafikledning på distans (RTC). RTC Sundsvall har varit i drift sedan 2015 och betjänar numera flygplatserna i både Örnsköldsvik och Sundsvall. LFV och Swedavia har därefter tecknat avtal om flygtrafikledning på distans från en gemensam central för flygplatserna i Kiruna, Östersund, Umeå och Malmö, vilka samtliga fyra ingår i det statliga basutbudet. Avtalet baseras på bedömningen att ett digitalt utförande av tjänsten gynnar båda parter verksamhet och bidrar till att nå de ekonomiska mål som gäller för respektive organisation. Avtalet mellan Swedavia och LFV ingicks efter beslut i respektive styrelse och efter samråd med Försvarsmakten.

I Sverige finns flygtrafikledning på flera platser och kontrollcentraler. En flygledare kan antingen arbeta med civil eller militär trafik eller med en blandning av båda. Det finns tre olika typer av flygledartjänster. Flygledare som arbetar i flygledartorn vid flygplatser (flygplatskontroll) ansvarar för plan som startar och landar samt för luftrummet närmast flygplatsen, terminalkontrollen radarleder trafiken i luften längre ut från flygplatsen, medan områdeskontrollen dirigerar trafiken på hög höjd. När det gäller utbildning av flygledare i Sverige är det LFV som är den ledande aktören inom flygtrafikledning för civil och militär luftfart med tillhörande tjänster och som reglerar antalet som utbildas till flygledare.

Den som vill bli flygledare måste uppfylla både behörighetskrav och medicinska krav. Utbildningen av flygledare sker på Entry Point North (EPN) som ligger i Malmö Hyllie. Skolan drivs sedan 2006 i samarbete mellan det svenska LFV och dess motsvarigheter IAA på Irland och Naviair i Danmark. Utbildningen tar ca 2,5 år att genomföra, varav 1,5 år på EPN och ca 1 år på en arbetsplats med en elevanställning hos LFV. Under utbildningen varvas teori med praktiska övningar inom ämnen som flyg-trafiktjänst, flygtrafikregler, flygnavigation, flygmeteorologi och flyg-engelska. De praktiska övningarna bedrivs i skolans simulatorer. Utbildningen är studiemedelsberättigad. Det går också att utbilda sig till flygledare inom Försvarsmakten. Detta kombineras då med utbildning till reservofficer.

## Pågående arbete

Enligt uppgifter som LFV lämnat påbörjade 22 flygledarelever utbildning i februari 2021 och för den nästkommande utbildningsstarten i februari 2022 är antagningen 34 flygledarelever till EPN. I januari 2022 började 6 nya elever på flygledarutbildningen och ytterligare 10 startar i februari 2022. I september 2022 startar ytterligare 18 elever på utbildningen. Antalet utbildningsplatser till kommande utbildningar planeras bl.a. utifrån trafikprognoser och



pensionsavgångar. LFV planerar att starta utbildning för ca 34 nya elever per år fram till 2025.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade ett motionsyrkande om utbildning av flygledare senast i betänkande 2020/21:TU14 Luftfartsfrågor. Utskottet betonade vikten av att säkra tillgången till flygledare i Sverige och pekade på att antalet utbildningsplatser till kommande utbildningar planeras bl.a. utifrån trafikprognoser och pensionsavgångar. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att säkra tillgången till flygledare i Sverige. Utskottet konstaterar att när det gäller utbildning av flygledare i Sverige är det LFV som är Sveriges ledande aktör inom flygtrafikledning för civil och militär luftfart med tillhörande tjänster och som reglerar antalet som utbildas till flygledare. Utskottet ser positivt på de uppgifter som LFV lämnat om den fortsatta planeringen för att utbilda fler flygledare för att tillgodose de behov som finns för de kommande åren. Utskottet är mot den bakgrunden inte berett att föreslå någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av vad som anförs i motion 2021/22:3754 (M) yrkande 15. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

## **Ett gemensamt europeiskt luftrum**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att Sverige bör driva på takten i genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet pekar på att det pågår förhandlingar inom EU i syfte att revidera lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet och att dessa kommer att fortsätta under våren 2022.

Jämför reservation 17 (M, SD).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30 anförs att Sverige ska driva på för ökad takt i genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky, SES) för att bl.a. minska utsläppen från flyget. Motionärerna pekar på att det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden och att genomförandet av SES bör prioriteras.

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 framhålls att Sverige ska verka för ett gemensamt luftrum för civilflyget i

Europa för att effektivisera flygresandet. Motionärerna anser att Sverige behöver prioritera detta viktiga samarbete för att flyget ska bli både snabbare och mer miljövänligt.

## **Bakgrund**

### *Det gemensamma europeiska luftrummet*

Det gemensamma europeiska luftrummet (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 förordningsförslag om en ram för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet godkände förslaget i mars 2004. Inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum innebär gemensamma unionsregler för utförandet av flygtrafikledning. Denna verksamhet är till stora delar monopol och användarna av luftrummet är bl.a. kommersiella flygföretag. Successivt har reglerna skärpts så att kraven på dem som tillhandahåller tjänster ökat i termer av prestationer inom fyra områden: kostnadseffektivitet, trafikkapacitet, trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning.

Den senaste ändringen i lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet trädde i kraft fullt ut 2012, med bl.a. obligatoriskt inrättande av funktionella luftrumsblock mellan medlemsstater. Sverige har ett gemensamt luftrumsblock med Danmark och det finns även samarbete mellan detta luftrumsblock och angränsande luftrumsblock som samlar Estland, Finland, Lettland och Norge. Kommissionen presenterade i juni 2013 en revidering av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet. Rådet beslutade om en allmän inriktning för förslaget i december 2014. Det har också behandlats av Europaparlamentet som antog en position i mars 2014. Med motivet att Förenade konungariket Storbritannien och Spanien inte kunnat enas om lagstiftningens tillämpning för Gibraltars flygplats har kommissionen försökt men inte lyckats driva arbetet vidare. Med tiden har motivet ändrats till att lagstiftningen behöver moderniseras ytterligare.

### *Den nationella flygstrategin*

I den nationella flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017 framhålls att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder.

## **Pågående arbete**

Kommissionen presenterade i september 2020 ett förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579). Rådet antog en allmän inriktning i juni 2021 och Europaparlamentet antog sin position samma månad. Förhandlingar med syftet att nå en överenskommelse

om lagstiftningen pågick under slovenskt ordförandeskap hösten 2021 och fortsätter under våren 2022 under franskt ordförandeskap.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen beslutade i mars 2018 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör prioritera arbetet med SES för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet (bet. 2017/18:TU10, rskr. 2017/18:198). Utskottet pekade bl.a. på 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 framhöll vikten av att Sverige fortsätter att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Utskottet pekade även på att med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna öka och bränsleförbrukningen minska, vilket också innebär lägre utsläpp och kostnader.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande pekade regeringen i skrivelse 2020/21:75 som överlämnades till riksdagen i mars 2021 på att ett fullt genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet är en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Regeringen konstaterade vidare att Sverige i en jämförelse med andra EU-stater i dag i hög grad uppnår målen som är överenskomna på EU-nivå (PRB Annual Monitoring Report and Recommendations 2018).

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om ett gemensamt europeiskt luftrum, senast våren 2021 i betänkande 2020/21:TU14 Luftfartsfrågor. Utskottet avstyrkte motionsförslaget och konstaterade att kommissionens förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579) behandlades inom EU-institutionerna.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill i likhet med regeringen framhålla att ett fullt genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet är en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Som framgår ovan pågår förhandlingar inom EU i syfte att revidera lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet och kommer att fortsätta under våren 2022 under franskt ordförandeskap. Utskottet påminner om att regeringen i den nationella flygstrategi som presenterades i januari 2017 framhåller att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder, vilket utskottet ser positivt på. Utskottet utgår från att detta görs genom aktivt medverkande i framtagandet av nya regler för det gemensamma europeiska luftrummet som beskrivs ovan och finner därför inte anledning att ta något

initiativ med anledning av motionerna 2021/22:2952 (SD) yrkande 23 och 2021/22:3436 (M) yrkande 30, som därmed avstyrks.

## Minskad klimatpåverkan

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om luftfartens klimatpåverkan. Utskottet framhåller att frågan om olika insatser för att stimulera användningen av biodrivmedel och för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är av stor angelägenhet. Utskottet ser vidare positivt på de olika typer av styrmedel som har börjat användas och som kan komma att införas för att Sverige ska kunna uppnå målet om att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt 2030 och att alla flygtransporter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045. Utskottet ser vidare positivt på Energimyndighetens satsningar på forskning och innovationer för att främja hållbara biobränslen för flyg samt välkomnar flygbranschens arbete för fossilfri konkurrenskraft och den gemensamma färdplan som tagits fram.

Jämför reservation 18 (M), 19 (SD), 20 (C), 21 (V), 22 (KD) och 23 (L).

### Motionerna

Johan Pehrson m.fl. (L) framhåller i partimotion 2021/22:4199 yrkande 35 vikten av att söka samarbeten inom Norden för att främja framväxten av fossilfritt flyg. Motionärerna påtalar i yrkande 36 att flygets höghöjdseffekt på sikt behöver kompenseras med negativa utsläpp. Enligt motionärerna behöver höghöjdseffekten kompenseras även efter att flyget är helt fossilfritt.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2021/22:3436 yrkande 28 att det införs krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp. Motionärerna pekar på Fly Green Fund som exempel på ett initiativ som möjliggör klimatkompensation och används till utveckling av nya biodrivmedel. Motionärerna föreslår vidare i yrkande 29 att det införs krav på redovisning av klimatdeklarationer vid flygresor för att styra mot en minskad klimatpåverkan genom att ge konsumenter mer information vid köpet.

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1 framhålls behovet av att stimulera ett hållbart flyglyft. Motionärerna pekar på att inrikesflygets förutsättningar att ställa om till fossilfritt genom elflyg och biodrivmedel sammantaget är mycket goda om rätt politiska förutsättningar ges. Motionärerna framför vidare i yrkande 7 att det bör sättas ett tydligt mål att svenskt inrikesflyg ska vara fossilfritt så fort som möjligt. Motionärerna pekar på att Sverige behöver intensifiera och prioritera arbetet med att göra inrikesflyget fossilfritt och att det behövs tydliga mål när det gäller årtal och

utbyggnadstakt. Motionärerna anser vidare i yrkande 11 att en modell där regionala flygplatser rustas för teknikneutral fossilfrihet med delat ansvar mellan staten, Swedavia, kommuner och regioner bör utredas.

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15 framhålls att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage. Enligt motionärerna resulterar alltför betungande ekonomiska pålagor som läggs på svenska företag och flygindustri i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål, vilket resulterar i ökade utsläpp.

I kommittémotion 2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2 efterfrågas ett ökat nordiskt samarbete kring fossilfritt flyg. Motionärerna pekar på att flera av de nordiska länderna redan har höga ambitioner när det gäller fossilfritt resande och att detta bör tas till vara och utvecklas även med gemensamma ansträngningar.

I kommittémotion 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 framhålls vikten av en hållbar omställning av flygsektorn. Motionärerna vill se mer forskning för en grön omställning av flyget med bl.a. tekniska lösningar för att ställa om och effektivisera flygsektorn. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 18 att det bör övervägas en ökad satsning på det strategiska innovationsprogrammet för flyg (Innovair) i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt elektrifiering.

I kommittémotion 2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 framförs att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen. Motionärerna pekar på att regeringen på olika sätt har subventionerat flyget under coronapandemin trots att stöd bara bör ges till samhällsviktigt flyg och då villkoras med skarpa klimatkrav, såsom nedläggning av korta flyglinjer och harmonisering av klimatmålen med den övriga transportsektorns klimatmål.

I kommittémotion 2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9 framhålls vikten av en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg med hållpunkterna 2030 och 2045 inkluderande ett långsiktigt mål om elflyg. För att lyckas med den ambitionen krävs enligt motionärerna en politisk vilja att stödja och främja snarare än den avvecklingsiver som präglar regeringen.

Helena Gellerman m.fl. (L) framför i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 28 att regeringen bör se till att samverkansplattformen för fossilfritt flyg fortsatt kan verka för målet om ett fossilfritt flyg 2045. Motionärerna anser att samverkansplattformen för fossilfritt flyg med målet att uppnå klimatneutralitet 2045 bör återskapas för att möjliggöra en väl avvägd handlingsplan för att nå klimatmålet i tid.

Lars Thomsson (C) föreslår i motion 2021/22:3531 yrkande 1 att möjligheten prövas att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje och i yrkande 2 att flygskatten direktdestineras till att täcka merkostnader för biobränsle. Motionären pekar på att flyget kommer att förbli Gotlands enda

snabba transportalternativ under lång tid framöver och att det därför är avgörande att flygtrafiken upprätthålls och klimatanpassas.

## **Bakgrund**

### *Det klimatpolitiska ramverket*

Riksdagen antog i juni 2017 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige som består av tre pelare i form av nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Ramverket syftar till att skapa ordning och reda i klimatpolitiken och är baserat på en överenskommelse inom den parlamentariska Miljömålsberedningen.

Den nya klimatlagen trädde i kraft den 1 januari 2018 och innebär att det införts regler om att regeringens klimatpolitik ska utgå från klimatmålen och hur arbetet ska bedrivas. Regeringen ska därmed varje år presentera en klimatredovisning i budgetpropositionen samt vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bl.a. ska redovisa hur klimatmålen ska uppnås.

Beslutet om det klimatpolitiska ramverket innefattar även ett långsiktigt mål som innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från inrikes flyg ingår dock inte i målet då inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Den tredje delen i det klimatpolitiska ramverket innebär att ett klimatpolitiskt råd har inrättats med uppgift att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Rådet ska bl.a. utvärdera om inriktningen inom olika relevanta politikområden gynnar eller motverkar möjligheten att nå klimatmålen.

### *Den svenska flygstrategin*

Regeringen beslutade den 26 januari 2017 om en svensk flygstrategi (dnr N2017/00590/MRT) där ett av de fokusområden som framhålls handlar om att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. I flygstrategin uttalas att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att flyget ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. I flygstrategin framhålls även att Sverige ska vara pådrivande i EU och Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) för effektiva krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. Det påtalas vidare att Energimyndigheten har tilldelats särskilda medel för samordning av en omställning av transportsektorn till fossilfrihet och att det som en del i detta ingår att ta fram en strategisk plan.

### *Energimyndigheten*

Regeringen gav i april 2018 i uppdrag till Energimyndigheten att skapa ett program för att främja hållbara biobränslen för flyg (dnr N2018/02705/FÖF). I uppdraget till Energimyndigheten ingick att inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Vidare ingick att Energimyndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. För detta ändamål skulle Energimyndigheten under 2018–2020 utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget.

Som en del i målet om fossilfrihet till 2045 har Energimyndigheten i enlighet med regleringsbrevet för 2021 förlängt satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg (N2018/02705). Satsningen omfattar samtliga hållbara förnybara bränslen för flyg. Därutöver görs satsningar på forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätgasdrift, inklusive tank- och laddinfrastruktur. För 2021 fick högst 50 miljoner kronor användas och för 2022 beräknas högst 50 miljoner kronor användas för uppdraget, varav minst 5 miljoner kronor årligen för den del av uppdraget som avser elflyg. Stöd lämnas till forsknings- och utvecklingsprojekt enligt artikel 25 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014. Vidare lämnas stöd till innovationskluster enligt artikel 27 i nämnda EU-förordning. De två typer av stöd som kan lämnas är investeringsstöd och stöd för driftskostnader. Till de aktörer som har kunnat söka medel för att bidra till målet om ett fossilfritt flyg 2045 hör bl.a. företag, offentlig sektor, universitet och högskolors samhällsvetenskapliga, humanistiska, tekniska och naturvetenskapliga discipliner samt institut.

Enligt Energimyndighetens redovisning startade totalt 18 projekt under 2021 med sikte på fossilfritt flyg, och dessa får dela på sammanlagt 100 miljoner kronor från Energimyndigheten. Nuvarande projekt kan pågå som längst till den 31 december 2022.

### *Fossilfritt Sverige*

Fossilfritt Sverige startades på initiativ av regeringen 2015 inför FN:s klimatomöte i Paris och samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklARATIONEN om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Initiativet ska fortgå fram till den 31 december 2024 och drivs av ett kansli under ledning av en nationell samordnare. Arbetet utförs med inriktning på att öka takten i klimatomställningen, och ett viktigt mål är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfria.

Som en del i arbetet har Fossilfritt Sverige bjudit in olika branscher att ta fram färdplaner för hur respektive bransch ska bli fossilfri med stärkt konkurrenskraft som följd. Färdplanerna identifierar bl.a. hinder på vägen och innehåller förslag till beslutsfattare på hur arbetet för att nå målen kan underlättas från myndigheters och politiskt håll.

Under 2018 tog flygbranschen fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft om hur flyget kan bidra till regeringens mål om fossilfrihet till 2045. Enligt färdplanen är målet för 2030 att inrikesflyget ska vara fossilfritt, dvs. koldioxidutsläpp från flygtrafiken motsvarande inrikesflyget ska vara eliminerade. För 2045 är målet att in- och utrikesflyget ska vara fossilfritt, dvs. allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt och därmed inte tankas med fossila bränslen. I färdplanen presenteras några av de centrala åtgärder som kommer att krävas både inom branschen, i övriga näringar och inom politiken för att målen ska kunna nås.

För att genomföra färdplanen arbetar flygbranschen huvudsakligen med energieffektivisering av flygplan, i lufttrum och på flygplatser, fossilfria flytande bränslen samt vätgas och elektrifiering. Branschorganisationen Svenskt Flyg ansvarar för processen att följa upp färdplanen som också gett upphov till ett antal samarbetsprojekt, bl.a. innovationsklustret Fossilfritt Flyg 2045 som tagit fram rapporten Vägen till fossilfritt flyg 2045 som ger en mer detaljerad och breddad analys av agerande, hinder och behov samt hur målen i färdplanen ska nås.

Under 2021 lämnades en första uppföljningsrapport om genomförandet av färdplanerna till regeringen. Uppföljningen fokuserar på vilka åtgärder som vidtagits inom näringslivet och hur långt arbetet har kommit med att genomföra de förslag som Fossilfritt Sverige i tidigare rapporter lyft fram som mest prioriterade. I färdplanen för flyg identifieras tre huvudsakliga hinderområden där insatser behöver göras för att ett bränslebyte ska kunna ske. Enligt färdplanen handlar det om ekonomiska incitament och villkor, råvarutillgång, prioritering och konkurrens samt politisk vilja, samstämmighet och reglering. Gemensamt för dessa områden är enligt färdplanen att alla behövs för att en marknad för fossilfritt flygbränsle ska kunna skapas, växa och hjälpa Sverige att uppnå målen.

### *Innovationsklustret Fossilfritt flyg 2045*

Hösten 2018 grundades projektet Fossilfria Flygtransporter 2045 (FFT-2045) av Rise, Swedavia och SAS med syftet att etablera och driva ett innovationskluster som ska processleda och samordna värdekedjans aktörer ”från skogen till vingen” för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Klustret ska bidra till att Sverige 2045 har fossilfria flygtransporter samt är en globalt ledande bioflygbränslerregion. Klustret har sedan 2018 bytt namn från Fossilfria Flygtransporter 2045 till Fossilfritt flyg 2045 för att på ett tydligare sätt visa på att arbetet hänger ihop med den färdplan som branschen tagit fram



tillsammans inom ramen för Fossilfritt Sverige. Färdplanen och innovationsklustret delar målet att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt 2030 samt att alla flygtransporter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045. Innovationsklustret avslutades som projekt den 31 december 2020.

### *Införande av miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget*

Riksdagen beslutade den 2 juni 2021 att ge regeringen rätt att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl (prop. 2020/21:154, bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Bemyndigandet innebär att det är möjligt att meddela föreskrifter om att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2021. Regeringen beslutade den 20 juni 2021 om ändring i förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan. Förordningen trädde i kraft den 1 augusti 2021 och bestämmelserna om differentierade flygplatsavgifter tillämpas första gången vid beslut om 2022 års avgifter.

### *Införandet av reduktionsplikt*

Biojetutredningen överlämnade i mars 2019 en utredning om användning av biobränsle i flyget (SOU 2019:11). Det huvudförslag som lämnades i utredningen var att allt flygbränsle som tankas i Sverige ska omfattas av en reduktionsplikt som innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från flygbränsle genom inblandning av biodrivmedel. I utredningen konstaterades även att biodrivmedelsbranschen behöver styrmedel som är långsiktiga för att kunna investera i anläggningar och att klimatet behöver kraftfull politik för att minska utsläppen.

Riksdagen mottog den 18 mars 2021 en proposition från regeringen med förslag om en reduktionsplikt för flygfotogen med syftet att minska växthusgasutsläppen från flyget (prop. 2020/21:135). Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen blir skyldiga att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. I propositionen föreslogs ändringar i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. I propositionen lämnades även förslag på reduktionsnivåer för 2021–2030 samt förslag på en reduktionspliktsavgift och en förseningsavgift.

Propositionen bereddes av miljö- och jordbruksutskottet och riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2020/21:MJU20, rskr. 2020/21:303). Lagändringarna trädde i kraft den 1 juli 2021.

### *Trafikutskottets studier*

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 belysta

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. 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 riktades dels mot frågan om tillgång till drivmedel i hela landet, dels mot frågan om tillgången till inhemska råvaror och möjligheter till inhemsk produktion. I mars 2018 publicerades rapporten *Fossilfria drivmedel* för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik (2017/18:RFR13). I rapporten konstateras bl.a. att inom luftfartsområdet är fyra icke-fossila jetbränslen certifierade för inblandning: hydroprocessed esters and fatty acids (HEFA), Fischer–Tropsch-diesel (FT-diesel), synthetic isoparaffin (SIP) och alcohol-to-jet (ATJ). Rapporten pekade vidare på att det även görs försök med eldrift inom luftfarten. Eftersom studien fokuserar på alternativ som kan användas inom en relativt snar framtid riktades studiens intresse mot alternativen HEFA och FT-diesel.

## **Pågående arbete**

### *Obligatoriska klimatdeklarationer*

Trafikanalys redovisade den 30 april 2020 uppdraget att samordna ett myndighetsgemensamt arbete med Energimyndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen om obligatoriska klimatdeklarationer i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja (I2019/02595). Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) remitterade under hösten 2021 också en promemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer för resor, bl.a. flygresor (I2021/02312). Remisstiden gick

ut den 4 november 2021 och svaren bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Transportstyrelsens uppdrag att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten*

Transportstyrelsen fick den 23 september 2021 i uppdrag av regeringen att analysera möjligheter till och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten (I2021/02471). Uppdraget har innefattat att belysa om och hur ett införande av trängselavgifter kan effektivisera kapacitetsutnyttjandet och främja minskad miljöpåverkan. Oavsett Transportstyrelsens ställningstaganden i dessa avseenden ska myndigheten lämna författningsförslag om införande av trängselavgifter. Uppdraget redovisades till Infrastrukturdepartementet den 24 januari 2022.

Transportstyrelsen pekar i rapporten på att kapacitetsbegränsningar på och omkring flygplatser i stora drag kan delas in i tre områden: i lufrummet, på och omkring rullbanorna samt i terminalerna. Om efterfrågan överstiger kapaciteten kan det leda till ineffektivitet och trängsel, vilket i sin tur kan leda till större utsläpp från luftfartygen. Transportstyrelsen konstaterar dock att kapacitetsutnyttjandet på Arlanda – som är den flygplats som låg närmast sin maxkapacitet före pandemin – sällan når upp till flygplatsens kapacitetstak. Det finns därför svårigheter med att göra kopplingar mellan en trängselavgift och en minskad miljöpåverkan i ett svenskt sammanhang. De kopplingar som Transportstyrelsen har kunnat se har främst att göra med antalet flygrörelser, och därmed rullbanornas kapacitet. I enlighet med uppdraget att lämna författningsförslag om införande av trängselavgifter föreslår Transportstyrelsen att det införs en ny bestämmelse i förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter som innebär att flygplatsavgifter ska differentieras i förhållande till hur stor del av rullbanans kapacitet som utnyttjas. Av uppdraget framgår att Transportstyrelsens förslag om trängselavgifter i första hand ska redovisas inom ramen för regeringens föreskriftsbemyndigande i 6 § andra stycket lagen (2011:866) om flygplatser. På grund av svårigheten att identifiera kopplingar mellan en trängselavgift och miljöeffekter bedömer Transportstyrelsen att en bestämmelse om trängselavgift inte ryms inom föreskriftsbemyndigandet. Transportstyrelsen föreslår därför att bemyndigandet utvidgas till att omfatta flygplatsens kapacitet.

Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Åtgärder för att främja en fossiloberoende 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 fordonsfrågor.

Riksdagen riktade 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. 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 främja forskning om och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin. Riksdagen har tidigare 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).

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om åtgärder för att minska luftfartens klimatpåverkan, senast våren 2021 (bet. 2020/21:TU14). Utskottet avstyrkte motionsförslagen men framhöll samtidigt att frågan om olika insatser för att stimulera användningen av biodrivmedel, främja fossilfrihet och minska klimatpåverkan är av stor angelägenhet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att frågan om olika insatser för att stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är av stor angelägenhet. Utskottet ser därför positivt på att regeringen gett uttryck för att den tar frågan på stort allvar. Utskottet ser positivt på de olika typer av styrmedel som har börjat användas och som kan komma att införas för att Sverige ska kunna uppnå målet om att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt 2030 och att alla flygtransporter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045. Utskottet välkomnar även flygbranschens arbete för fossilfri konkurrenskraft inom flyget som utförs utifrån den gemensamma färdplan som tagits fram. Energimyndighetens satsningar på forskning och innovationer för att främja hållbara biobränslen för flyg är ytterligare insatser som utskottet ser mycket positivt på. Mot bakgrund av vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan finner utskottet inte att det för närvarande finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:438 (V) yrkande 2, 2021/22:2952 (SD) yrkande 15, 2021/22:3248 (C) yrkande 5.2, 2021/22:3394 (L) yrkande 28, 2021/22:3436 (M) yrkandena 28 och 29, 2021/22:3531 (C)

yrkandena 1 och 2, 2021/22:3663 (C) yrkandena 15 och 18, 2021/22:3754 (M) yrkandena 1, 7 och 11, 2021/22:3881 (KD) yrkande 9 samt 2021/22:4199 (L) yrkandena 35 och 36.

## Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om internationell samverkan för minskad klimatpåverkan. Utskottet ser positivt på att regeringen har uttalat ett konsekvent och tydligt ställningstagande för att Sverige ska vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska bli så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning.

Jämför reservation 24 (C), 25 (KD) och 26 (L).

### Motionerna

Johan Pehrson m.fl. (L) vill i partimotion 2021/22:4199 yrkande 32 att regeringen verkar för ett internationellt system där flyget betalar för sina koldioxidutsläpp. Enligt motionärerna behöver utsläppen från flyget, likt från andra transportslag, upphöra.

I kommittémotion 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.1 framförs att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att säkerställa genomförandet av och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Motionärerna pekar på att det är positivt att den internationella flygorganisationen ICAO har enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg men att Sverige nu måste vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71 anförs att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Motionärerna pekar på att klimathotet är globalt och behöver globala överenskommelser.

### Bakgrund

Luftfartsorganisationen ICAO är ett FN-organ som har till uppgift att underlätta flygning mellan världens länder och bidra till ökad flygsäkerhet. ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxidneutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp 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 inleddes 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom de länder som tydligt undantas från deltagande. Sammanlagt har 79 stater aviserat att de deltar i systemet från början, vilket innebär att nära 77 procent av det internationella flygtransportarbetet kommer att omfattas. Sverige anmälde 2016 sin avsikt att delta från starten 2021 då den frivilliga fasen av systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia) började. Sverige medverkar även aktivt i ICAO:s arbete med att ta fram ett regelverk för Corsia.

Sedan 2012 ingår luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) för flygningar inom EU och mellan EES-länder. Flygbolagen åläggs därigenom att varje år överlämna utsläppsrätter motsvarande de koldioxidutsläpp de orsakat under samma år. Flygningar till och från EES är undantagna från kravet att överlämna utsläppsrätter. EU har påbörjat en anpassning av regelverket för EU ETS till Corsias regelverk, bl.a. när det gäller inrapportering av utsläppsdata.

I både den svenska flygstrategi som den dåvarande regeringen presenterade i januari 2017 och den strategiska plan 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 september 2019 framhöll infrastrukturministern vid ICAO:s generalförsamling att det krävs krafttag för att minska flygets klimatpåverkan och att det måste bli möjligt att beskatta den internationella luftfartens användning av fossilt bränsle. Infrastrukturministern deltog vidare den 8 februari 2021 digitalt på en högnivåkonferens om hållbara flygbränslen tillsammans med transportministrar från flera EU-länder och representanter från EU-kommissionen. Infrastrukturministern höll under konferensen ett anförande om vikten av fortsatt samarbete inom EU för att främja hållbara flygbränslen och framförde även regeringens ståndpunkt att EU bör arbeta för att det ska vara möjligt att beskatta den internationella luftfartens användning av fossilt flygbränsle. Vid mötet framhöll infrastrukturministern att flyget behövs och underströk att flyget måste ställa om och att arbetet med att främja hållbara flygbränslen är en viktig del i klimatomställningen.

I propositionen Reduktionsplikt för flygfotogen (prop. 2020/21:135) framhölls att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

## **Pågående arbete**

Vid COP 26 i Glasgow i november 2021 anslöt sig Sverige till koalitionen International Aviation Net Zero Coalition som syftar till att samla politiskt stöd bland stater för att ICAO:s 41:a generalförsamling, september–oktober 2022, ska anta ambitiösa miljö- och klimatbeslut. Medlemmarna i koalitionen åtar sig att stödja och stärka Corsia, verka för att ICAO:s 41:a generalförsamling antar ett ambitiöst långsiktigt klimatmål för flyget i linje med Parisavtalet och att ICAO främjar användandet av hållbara bränslen.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen har tidigare 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). Regeringen lämnade i budgetpropositionen för 2018 en redogörelse för behandlingen av riksdagens tillkännagivande och framförde att den med detta anser att tillkännagivandet är slutbehandlat (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22). Utskottet konstaterade vid behandlingen av budgetpropositionen att det inte hade något att invända mot regeringens bedömning (bet. 2017/18:TU1).

Utskottet har även tidigare behandlat frågor som rör ICAO:s arbete med klimat och utsläpp från flyget, senast våren 2021 i betänkande 2020/21:TU14. Utskottet avstyrkte motionsförslagen men framhöll att det är positivt att regeringen har uttalat ett konsekvent och tydligt ställningstagande för att Sverige ska vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska vara så effektiva och optimala som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att trenden över tid med ökade utsläpp från flyget är ohållbar. Det är nödvändigt att driva på ett arbete internationellt för att minska luftfartens påverkan och utskottet ser därför positivt på det arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s flygorganisation ICAO. Som framgår ovan framhålls både i den svenska flygstrategin och i den strategiska plan som Energimyndigheten presenterat att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska bli så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Utskottet ser positivt på detta och välkomnar även att regeringen framför tydliga uttalanden och ståndpunkter vid internationella sammankomster om behovet av klimatomställning inom flyget. Utskottet välkomnar även att Sverige vid COP 26 i Glasgow i november 2021 anslöt sig till koalitionen

International Aviation Net Zero Coalition som syftar till att samla politiskt stöd bland stater för att ICAO:s 41:a generalförsamling, september–oktober 2022, ska anta ambitiösa miljö- och klimatbeslut. Utskottet ser även positivt på att medlemmarna i koalitionen åtar sig att stödja och stärka Corsia och verka för att ICAO:s 41:a generalförsamling antar ett ambitiöst långsiktigt klimatmål för flyget i linje med Parisavtalet och att ICAO främjar användandet av hållbara bränslen. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:3663 (C) yrkande 21.1, 2021/22:3879 (KD) yrkande 71 och 2021/22:4199 (L) yrkande 32.

## Insatser för att utveckla elflyget

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elflyg. Utskottet hänvisar till de utredningar och analyser som har initierats i syfte att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg. Utskottet framhåller att utvecklingen av elflyget kan vara en viktig del i att minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning.

Jämför reservation 27 (SD), 28 (C) och 29 (L).

### Motionerna

I partimotion 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 34 framförs att Svenska kraftnät tillsammans med flygplatsägarna och regionnäsägarna ska ges uppdraget att ta fram en plan för hur Sveriges flygplatser ska kunna förberedas för elflyg. Motionärerna pekar på att omställningstempot inom flygbranschen behöver höjas.

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19 om elflyg framhålls att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för upphandlade linjer med trafikplikt samt överväga ett nationellt mål för elflyg. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 21 betydelsen av att inkludera elflygets framtida behov av infrastruktur. Enligt motionärerna behöver elflygets framtida behov av infrastruktur bejakas för att Sverige ska vara ledande inom området.

I kommittémotion 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16 framförs att alla flygresor från svenska flygplatser ska vara fossilfria senast 2040 och avses befrämja innovationer till detta mål som projekt som Elektrisk Lufttransport i Sverige (Elise). För att höja omställningstempot i flygbranschen vill motionärerna se en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat. Motionärerna anser vidare



i yrkande 19 att Sverige ska införa en nationell elflygstrategi. Motionärerna pekar på att den flygstrategi som regeringen antog 2017 behandlar elflyg endast summariskt. Även i kommittémotion 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27 föreslås att Sverige ska ta fram en elflygstrategi. Motionärerna pekar på att Sverige saknar ett politiskt mål för elflyg och att det krävs att regeringen agerar för att Sverige inte ska tappa ytterligare mark.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26 framhålls behovet av att se över elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin. Motionärerna anser även att behovet av att stödja forskning och utveckling om elflyg är viktiga områden att lägga ett ökat fokus på.

I motion 2021/22:3074 av Sofia Amløh m.fl. (S) framhålls betydelsen av att se över behovet av en nationell strategi för elflyg. Motionärerna vill se en svensk strategi på plats så snart som möjligt då Sverige behöver en strategi för utbyggt elflyg.

I motion 2021/22:1199 av Lars Thomsson (C) framhålls behovet av en elflygstrategi och statliga insatser för att utveckla elflygsbranschen i Sverige. Motionären menar att Sverige har enorma möjligheter att bli en ledande aktör i utvecklingen av elflyg, om landet agerar rätt och snabbt.

I motion 2021/22:351 av Hampus Hagman (KD) framhålls behovet av att tillsätta en utredning för att se över vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta för att Sverige ska ha tillräcklig infrastruktur för att hantera ett kraftigt ökat flygande. Enligt motionären finns det många anledningar att anta att flyget kommer att växa kraftigt i takt med att allt fler flygplan blir elektriska då dessa givet fossilfri elproduktion har uppenbara fördelar med lägre utsläpp m.m.

## **Bakgrund**

### *Elektriska flygplan*

Det första elektriska flygplanet certifierades för serieproduktion av Europeiska flygsäkerhetsbyrån (Easa) sommaren 2020. Det var ett mindre, tvåsitsigt flygplan. Elflyg kan omfatta flera olika typer av framdrivningstekniker och det finns i dag olika typer. Det pågår för närvarande många utvecklingsprojekt kring elflyg, vilket innebär att de kan ha kommit olika långt och kan ha olika karaktär. Som exempel på olika elflygtyper finns batterielektriskt drivna flygplan där energin till motorerna lagras i batterier. Vidare finns flyg som drivs via bränsleceller, vilket innebär att energin till motorerna lagras i vätgas som omvandlas till el via bränsleceller. Det finns även parallellhybrider där elmotor och förbränningsmotor tillsammans eller var och en för sig kan driva propellrarna samt seriehybrider där propellrarna drivs av en eller flera elmotorer där elen kommer från batterier eller bränsleceller samt från en generator som drivs av en turbinmotor.

### *Trafikanalys uppdrag att analysera utvecklingen av elflyg*

Trafikanalys fick i januari 2020 i uppdrag av regeringen att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Uppdraget har innefattat att ta fram kunskapsunderlag som bl.a. beskriver kapaciteten hos de eldrivna flygplan som utvecklas samt översiktligt analysera vilka åtgärder som skulle kunna vara lämpliga att genomföra för att främja utvecklingen och övergången till en större användning av elflygplan. I uppdraget ingick att beskriva vilka typer av helt eller delvis eldrivna flygplan som finns eller utvecklas i dag, tänkbara framtidsscenarioer och styrmedel som andra länder har infört för att stimulera utveckling på området. Trafikanalys redovisade i oktober 2020 rapporten *Elflyg – början på en spännande resa*. Redovisning av ett regeringsuppdrag (rapport 2020:12). I rapporten konstateras att flygets klimatpåverkan behöver minska för att målen inom klimatområdet ska nås och att elflyg kan vara en del av lösningen på sikt. Av rapporten framgår bl.a. följande:

- Utvecklingen av elektriskt drivna flygplan är i ett inledningsskede och segmentet för elflyg på kort sikt är en mycket liten del av flygmarknaden. Det första elektrifierade flygplanet certifierades av den europeiska luftfartssäkerhetsbyrån Easa under 2020. Detta flygplan är liksom övriga plan som flugit med elektrisk framdrivning ett mindre plan. Enligt de företag som utvecklar eldrivna passagerarplan dröjer det cirka fem år innan sådana kan vara tillgängliga för passagerartrafik.
- Den första generationen elflyg för passagerartrafik kommer att vara plan för högst 19 passagerare med en begränsad räckvidd. År 2019 svarade trafik med plan i den storleksklassen för 2 procent av flygningarna under 40 mil inom Sverige och för knappt 1 procent av de totala koldioxidutsläppen från inrikesflyget. Därmed konstaterar Trafikanalys att elflyg inte löser luftfartens klimatproblem men att det på sikt tillsammans med andra åtgärder kan bidra till lösningen.
- Elflygplan väntas innebära sänkta driftskostnader som kan medföra att nya linjer etableras. Det ger positiva effekter på såväl tillgänglighet som företagets konkurrenskraft. Framför allt gäller det för linjer som går över hav eller områden med dåliga tåg- eller vägförbindelser. Trafikanalys konstaterar dock att den marknad som elflygen ska etablera sig på hade ekonomiska svårigheter redan före covid-19-pandemin, att de mindre flygplatserna har haft det svårt att klara sig utan stöd från staten och kommunerna och att ytterligare åtgärder därför krävs för att stödja introduktionen av elflyg.
- När det gäller lämpliga åtgärder för att främja introduktionen av helt eller delvis eldrivna flygplan finns det redan styrmedel som ger incitament att investera i elflyg eller andra alternativa tekniker som minskar utsläppen av koldioxid. Trafikanalys rekommenderar att flera styrmedel övervägs och att ett styrmedelspaket, liknande det i Norge, utformas för att skynda på

- introduktionen av elflyg för att därigenom, potentiellt, sänka luftfartens klimatutsläpp. I det norska programmet finns konkreta tidssatta mål kombinerat med åtgärder inom tre områden: forskning och innovation, riskavlastning vid introduktion av planen på marknaden och stöd till drift.
- Det har vuxit fram eldrivna flygande farkoster med annan utformning och delvis andra användningsområden än det traditionella flyget, t.ex. drönare, och det som utmärker dessa farkoster är att de utvecklas för en ny marknad av persontransporter. Möjligheterna att starta och landa vertikalt innebär en större flexibilitet för start- och målpunkter och behovet av investeringar i infrastruktur är därför ofta begränsat.

### *Trafikverkets förstudie om upphandlad flygtrafik och elflyg*

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att genomföra en förstudie som belyser i vilken utsträckning den statligt upphandlade flygtrafiken kan bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan med bibehållen tillgänglighet i hela landet. Förstudien omfattar de flyglinjer som i dagsläget har handlats upp av staten och ska enligt uppdraget ge en analys av i vilken utsträckning användningen av bioflygbränsle samt elektrifiering av den upphandlade flygtrafiken kan bidra till att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip är noll senast 2045 (dnr I2019/03374). Med anledning av uppdraget redovisade Trafikverket i december 2020 rapporten *Upphandling av fossilfritt flyg – En förstudie om möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikplikt (TRV 2020/82259)*. I rapporten konstateras bl.a. att nya möjligheter kan ges i ett längre perspektiv med flyg som ett hållbart transportmedel. De ändrade förutsättningar som exempelvis elflyg skulle kunna ge kan påverka hur vi ser på tillgänglighet. Det skulle bl.a. kunna handla om en framtida utveckling av nya nav och linjer som en följd av elflygets räckvidd i ett längre tidsperspektiv.

### *Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029*

Trafikverket ansvarar för de satsningar på forskning och innovation som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462). I Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för åren 2021–2026 (publikationsnr. 2021:004) ingår elflyg i några målområden.

## **Pågående arbete**

Som framgår av föregående avsnitt har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att analysera utvecklingen av elflyg (I2020/00185) och Trafikverket i uppdrag att belysa i vilken utsträckning den statligt upphandlade flygtrafiken kan bidra till att minska flygets klimatpåverkan och öka tillgängligheten i hela landet samt analysera i vilken utsträckning elektrifieringen av upphandlad flygtrafik

kan bidra till minskade växthusgasutsläpp (I2019/03374). Båda myndigheterna föreslår i sina rapporter satsningar på forskning och innovation, både för att möjliggöra utveckling av elflyg i Sverige och för att bidra till en marknadsintroduktion av grönare flygplan som också kan användas på trafikpliktslinjerna.

Energimyndigheten har fått regeringens uppdrag (N2018/02705/FÖF) att främja hållbara biobränslen för flyg och det har inrättats ett innovationskluster med inriktning på fossilfria flygtransporter 2045. Även forskning, utveckling och innovation kring tank- och laddinfrastruktur för flyg ingår i Fossilfritt flyg 2045. För att förlänga satsningen och därutöver vidga den till att omfatta forskning och utveckling av elflyg ökades anslaget för detta med 50 miljoner kronor 2021. Anslaget beräknas öka med 50 miljoner kronor för 2022. Bland dessa forsknings- och utvecklingsprojekt ingår Elise, som samordnar och driver på utvecklingen och användandet av elektriska flygplan i Sverige och finansieras av Vinnova och Fossilfritt flyg 2045.

Energimyndigheten har i uppdrag att avsätta riktade medel för forskning och utveckling av elflyg inklusive såväl vätgasdrift som tank- och laddinfrastruktur (dnr I2020/03364). Satsningen pågår fram till 2023. Energimyndigheten har också i uppdrag att analysera och föreslå hur klimatpremie-systemet kan utformas för att stimulera marknadsintroduktionen av eldrivna flygplan i syfte att snabba på omställningen av flygsektorn (dnr I2021/03314). Detta uppdrag ska redovisas senast den 31 januari 2023.

Regeringen gav i oktober 2021 i uppdrag till Formas, Energimyndigheten och Vinnova att inom ramarna för strategiska innovationsområden och, i samarbete, utveckla arbetet med de strategiska innovationsprogrammen med målsättningen att nya och befintliga program tydligare ska bidra till transformativ omställning och hållbar utveckling, som grund för global konkurrenskraft och samhällsnytta (N2021/02520). De strategiska innovationsprogram som pågått i sex år har utvärderats (Vinnova, rapport 2020:10 och 2020:19). I den utvärdering som rör Innovair finns flera rekommendationer som berör utvecklingen av nya lösningar i små och medelstora företag och som kan ha betydelse för möjligheterna att utveckla elflyg.

Regeringen beslutade den 20 januari 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur det befintliga statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas, samordnas och organiseras för att påskynda införandet av elflyg i Sverige. Med elflyg avses samtliga relevanta tekniker för eldrift av luftfarkoster, inklusive vätgasteknik (dnr I2022/00179). Av analysen bör det särskilt framgå hur forskning och innovation om elektrifiering av flyget i små och medelstora företag kan stödjas och hur forskning och innovation kan stödjas för såväl mindre eldrivna luftfartyg som helt eller delvis eldrivna större flygplan och för projekt med olika teknisk mognadsgrad. Analysen bör dessutom inkludera forskning och innovation om den markbaserade infrastrukturen, flygplatsernas utformning och hur deras lokaliseringsmönster eller lokaliseringsprinciper kan komma att

förändras av en elektrifiering av flyget. I uppdraget ingår även att beskriva nuvarande stöd och pågående arbete med forskning och innovationer på elflygsområdet både nationellt och internationellt. Trafikverket ska genomföra uppdraget i dialog med Formas, Energimyndigheten och Vinnova och synpunkter ska inhämtas från Luftfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys och övriga berörda myndigheter. Vidare bör berörda aktörer inom näringslivet och akademien ges möjlighet att lämna synpunkter. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 juni 2022.

### *Klimatklivet*

Sedan 2020 beviljar Naturvårdsverket genom Klimatklivet stöd till flera nya åtgärder för att ytterligare bygga ut nätet av laddstationer för flyg och därmed skapa nya laddmöjligheter för eldrivna flygplan. Att investera i möjligheter till laddning inom olika sektorer är enligt Naturvårdsverket en av flera åtgärder som bidrar till Sveriges mål om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

### *Fossilfritt Sverige*

Fossilfritt Sverige har utifrån riksdagens beslut att göra Sverige klimatneutralt till 2045 uppmuntrat näringslivet att utarbeta egna färdplaner för hur de kommer att vara fossilfria och samtidigt öka sin konkurrenskraft. Av färdplanen för luftfartsindustrin framgår att branschen bedömer att det finns en stor långsiktig potential i att elektrifiera delar av flyget och därmed värna tillgänglighet och rörlighet samtidigt som utsläppen minskar.

### *Elektrifieringskommissionen*

I budgetpropositionen för 2020 aviserades tillsättandet av en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet (prop. 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor). Regeringen beslutade sedermera i oktober 2020 om Elektrifieringskommissionens uppdrag (I2020/02592). Av uppdraget framgår att infrastrukturministern är ordförande i Elektrifieringskommissionen som är rådgivande till regeringen, och att kommissionen har regeringens uppdrag att påskynda elektrifieringen och bidra med förslag på åtgärder som den eller andra aktörer kan genomföra. Kommissionen ska i sitt arbete beakta såväl de riksdagsbeslutade transportpolitiska, näringspolitiska och energipolitiska målen som klimatmålen samt ha ett trafikslagsövergripande perspektiv där vikten av hög energieffektivitet i hela transportsystemet beaktas. Av uppdraget framgår bl.a. att kommissionen med utgångspunkt i det kunskapsunderlag om eldrivna flygplan som Trafikanalys tagit fram (dnr I2020/00185/US) kan identifiera åtgärdsområden där relevanta aktörer kan bidra för att främja utveckling och påskynda en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Elektrifieringskommissionens uppdrag sträcker sig t.o.m. den 31

december 2022. Av budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) framgår även att det ska tas fram en nationell strategi för elektrifiering, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del. Arbetet med elektrifieringsstrategin respektive Elektrifieringskommissionen ska komplettera varandra när det gäller elektrifiering av transportsektorn.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om olika insatser för att utveckla elflyget behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU14. Utskottet hänvisade till de olika insatser som har initierats för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att utvecklingen av elflyget kan vara en viktig del i att minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning. Utskottet anser vidare att flyget behövs för ett exportberoende land som Sverige men att det måste ställa om och därför behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. eldrivna flygplan. Utskottet ser därför positivt på att Trafikanalys tidigare haft uppdraget att göra en analys av lämpliga åtgärder för att främja utvecklingen och en övergång till en större användning av elflyg liksom att regeringen nyligen har gett ett nytt uppdrag till Trafikverket att analysera och lämna förslag på hur det befintliga statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas, samordnas och organiseras för att påskynda införandet av elflyg i Sverige. Utskottet välkomnar även att regeringen har gett flera uppdrag till bl.a. Energimyndigheten med inriktning på att främja forskning och utveckling av elflyg och laddinfrastruktur. Mot bakgrund av de insatser som har initierats för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:351 (KD), 2021/22:1199 (C), 2021/22:2952 (SD) yrkandena 19 och 21, 2021/22:3074 (S), 2021/22:3394 (L) yrkande 26, 2021/22:3663 (C) yrkandena 16 och 19, 2021/22:3679 (C) yrkande 27 och 2021/22:4199 (L) yrkande 34.

## Nordiskt samarbete om elflyg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om nordiskt samarbete om elflyg. Utskottet hänvisar bl.a. till den nordiska satsning på elflyg som initierats och till att det även har inletts andra gränsöverskridande projekt för utveckling av elflyget. Utskottet framhåller vikten av att skapa goda förutsättningar för att utveckla elflyget i Sverige och samtidigt tillvarata möjligheter till samverkan med våra nordiska grannländer och vår övriga omvärld.

Jämför reservation 30 (M, L) och 31 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 framhålls behovet av att ta fram en strategi för att samverka kring elflyg i Norden. Enligt motionärerna bör regeringen skyndsamt initiera kontakter med våra nordiska grannländer i en gemensam ambition att skapa en elinfrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas och till att en nordisk marknad med elflyg kan växa fram.

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20 framhålls behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg, inklusive samordning av regelverk. Enligt motionärerna kommer övergången till elflyg att kunna bli både billigare och mer effektiv genom ett gott samarbete med våra nordiska grannländer. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 22 behovet av att ta fram en handlingsplan för ett samarbete kring framtida elflyg i Norden. Motionärerna pekar på att Sverige saknar ett politiskt mål för elflyg, vilket kan jämföras med Norge som har ett uttalat mål i sin regeringsöverenskommelse som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 27 framhålls behovet av att ge regeringen i uppdrag att ta fram en strategi för en samverkan kring elflyg i Norden. Enligt motionärerna kan en satsning på elflyg sannolikt bli både snabbare och billigare om Sverige på ett systematiskt sätt samarbetar med övriga nordiska länder.

### Pågående arbete

En nordisk satsning lanserades hösten 2019 för att driva på utvecklingen av elflyg, The Nordic Network for Electric Aviation (NEA), med finansiering från Nordiska rådet. Det nordiska nätverket arbetar med infrastruktur, industrifrågor och nya affärsmodeller, med ekonomiskt stöd från bl.a. Nordiska ministerrådet. Nätverket har följande medlemmar: Fossilfritt flyg 2045, Heart Aerospace, Elfly, NISA, SAS, Rise, Air Greenland, Svenska Regionala Flygplatser, BRA, Icelandair, Finnair, Copenhagen Airports,

Avinor, Swedavia och Finnavia. Inom nätverket pågår arbete som rör en nordisk standard för elflygets infrastruktur, affärsm modeller för att koppla samman regioner, utveckling av teknik för nordiskt klimat och regionala flygfält och skapande av ett europeiskt och globalt samarbete kring elflyg. Arbetet projektleds av Rise. Mer information finns på [fossilfreeaviation.com](http://fossilfreeaviation.com).

Därutöver finns också gränsöverskridande projekt för utveckling av elflyg. Ett exempel på detta är testarenan Green Flyway som finns i Östersund för elflyg och är gemensam med flygplatser i Norge. Det statliga bolaget Swedavia kommer att bidra med laddstationer för elflyg. Ett annat exempel är att AB Dalaflyg, Dala Airport AB och Fyrstad Flygplats AB har beviljats stöd från Klimatklivet för att installera laddstationer i ett projekt som innebär att ett nät av laddning byggs inom Dalaregionen, längs med västkusten och i Norge. Insatsen bidrar till att flygskolor och regionala flyg successivt kan växla över till eldrift genom utbyggnaden av laddinfrastruktur. Kvarkenrådet (ett av Nordiska ministerrådets officiella gränsregionala samarbetsorgan, som omfattar de tre österbottniska landskapen i Finland samt Västerbotten och Örnsköldsvik i Sverige) har också tagit initiativ till elflygsprojektet Fair (Finding Innovations to Accelerate Implementation of Electric Regional Aviation), som ska arbeta med kunskapshöjning om elflygets regionala effekter, förbereda flygplatser för elflyg och utveckla nya innovativa produkter, tjänster och affärsm modeller för elflyg. Projektet pågår till juni 2022 och har en budget på 1 087 500 euro, varav EU finansierar 60 procent via programmet Interreg Botnia-Atlantica.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om nordiskt samarbete om elflyg tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU14. Utskottet avstyrkte motionsförslagen. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla vikten av att skapa goda förutsättningar för att utveckla elflyget i Sverige och samtidigt tillvarata möjligheter till samverkan med våra nordiska grannländer och vår övriga omvärld. Utskottet ser positivt på det arbete som har inletts i Sverige liksom i de nordiska grannländerna och de olika samarbeten som inletts. Utskottet anser att olika typer av nordiska samarbeten är mycket betydelsefulla och välkomnar därmed insatser för att gemensamt verka för en fortsatt nordisk utveckling inom elflygsområdet. Utskottet avser att fortsätta följa utvecklingen av elflyg inom Norden med stort intresse. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2021/22:2952 (SD) yrkandena 20 och 22, 2021/22:3394 (L) yrkande 27 och 2021/22:3754 (M) yrkande 8, och de avstyrks därmed.



## Ökad säkerhet vid flygresor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om luftfartsskydd och om särskilda utbildningskrav på piloter som flyger fallskärmshoppare. Utskottet hänvisar till gällande internationella regelverk för säkerhet inom luftfarten.

Jämför reservation 32 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 7 framhålls vikten av en trygg och säker flygindustri. Motionärerna vill att nya rutiner ska införas och att ett omfattande säkerhetsarbete ska genomföras för att förebygga kapningar, attentat och triggerfaktorer samt nya typer av ideologisk brottslighet och därmed öka tryggheten och underlätta resandet både inom och utanför Europa. Vidare framhåller motionärerna i yrkande 9 behovet av ökad säkerhet på direktlinjer. Enligt motionärerna behöver kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer. Motionärerna framhåller i yrkande 11 behovet av utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet. Motionärerna anser att personal som arbetar som t.ex. ombordpersonal på flyg men även flygplatspersonal bör ges möjligheten att bära kameror som en del av arbetsutrustningen som ett led i att stävja det ökande våldet. Motionärerna anför vidare i yrkande 12 att ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen bör snabbutredas. Motionärerna pekar på det problem som Sveriges flygindustri under senare tid har fått uppleva med en ny typ av brottslighet där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Motionärerna framför slutligen i yrkande 13 att möjligheten att öka minimistraffet enligt luftfartslagen bör snabbutredas. Motionärerna anser att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående.

Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD) anför i motion 2021/22:145 att det bör utredas om det ska krävas en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Motionärerna pekar på vikten av att påtagligt öka säkerheten för kommande generationer fallskärmshoppare utan att samtidigt försvåra för klubbarna att bedriva sin verksamhet.

### Bakgrund

#### *Luftfartsskydd samt brott mot luftfartslagen och brottsbalken*

Luftfartsskydd, eller security som det heter på engelska, handlar om de åtgärder som syftar till att förhindra kriminella och olagliga handlingar riktade mot flyget. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning,

markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Med olagliga handlingar avses t.ex. brottsliga angrepp såsom sabotage, kapningar och gisslantagningar.

När det gäller luftfartsskydd ansvarar Transportstyrelsen för tillsyn över de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet och tillståndsärenden, vilket bl.a. innebär utfärdande av säkerhetsgodkännanden. Transportstyrelsen ansvarar vidare för internationellt arbete, föreskriftsarbete samt den registerkontroll som genomförs vid en säkerhetsprövning av en person som t.ex. ska arbeta på en flygplats. Regeringen har utsett Transportstyrelsen till den myndighet som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram. I programmet finns samtliga styrande krav för luftfartsskyddet samlade. Programmet innehåller en informationsdel samt föreskrifterna i serien SEC som publiceras i Transportstyrelsens författningssamling.

I den proposition som regeringen lämnade till riksdagen inför skärpningen av de nuvarande reglerna i luftfartslagen 2010 pekade regeringen bl.a. på att flygföretag såväl nationellt som internationellt har fått ökade problem med s.k. oreglerliga passagerare ombord på sina luftfartyg (prop. 2009/10:95). Regeringen pekade vidare på att begreppet oreglerliga passagerare innefattar en rad olika beteenden samt att sådana passagerare i vissa fall kan utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet då de genom sitt beteende kan dra till sig så mycket av kabinpersonalens uppmärksamhet att andra incidenter inte observeras eller kan hanteras på ett snabbt och bra sätt, vilket därigenom kan orsaka ett tillbud eller en olycka. Regeringen redovisade att samtliga remissinstanser som uttalat sig i saken var överens om att det behövdes en kraftfullare reaktion än den som stod till buds enligt den då gällande ordningen. Regeringen konstaterade vidare att problemen med oreglerliga passagerare inte är vanliga men att de lätt blir allvarliga när de inträffar och att enbart en bötespåföljd kan framstå som alltför lindrig i förhållande till brottets allvar.

### *Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare*

Sverige har inte egen rådighet över de krav som ställs på piloter när det gäller utbildning för att flyga fallskärmshoppare. Det måste i stället ske inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Transportstyrelsen är den svenska myndighet som har tillsynsansvar för luftfarten.

## **Gällande rätt**

### *Luftfartsskydd samt brott mot luftfartslagen och brottsbalken*

Luftfartsskyddet och tillhörande regelverk styrs i hög grad av internationella regler, och som en följd av händelserna i USA i september 2001 tillkom också

gemensamma bestämmelser inom EU. Det gemensamma EU-regelverket återfinns i dag i förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 2015/1998. EU-regelverket uppdateras kontinuerligt.

I 5 kap. luftfartslagen (2010:500) finns regler som rör luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord. Den nu gällande luftfartslagen infördes 2010 och ersatte då en tidigare luftfartslag (1957:297) (prop. 2009/10:95, bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295). Genom den nya lagen infördes bl.a. nya regler som innebar att den passagerare som inte rättar sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Även med de tidigare reglerna var det straffbart att inte rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord, men straffet var då begränsat till böter. De nya reglerna innebar därmed en skärpning.

I 13 kap. 4 § 10 luftfartslagen finns regler om att passagerare som uppsåtliga eller av oaktsamhet inte åttlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I sådana fall där det brott som begås ska klassificeras som luftfartssabotage finns regler om detta i brottsbalken som innebär att påföljden kan bli upp till fyra års fängelse.

## **Svar på interpellation**

### *Luftfartsskydd samt brott mot luftfartslagen och brottsbalken*

Infrastrukturministern besvarade den 16 december 2021 en interpellation om vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att öka säkerheten vid landets flygplatser (ip. 2021/22:119). I sitt svar pekade infrastrukturministern bl.a. på att det utöver regelverk och åtgärder på själva flygplatserna är viktigt att informationsflödet mellan berörda aktörer fungerar väl, så att förebyggande åtgärder kan vidtas när det finns offentlig information eller underrättelseinformation om att något kan inträffa. Infrastrukturministern pekade även på att han ser mycket positivt på att berörda myndigheter tillsammans med branschen fortsätter att diskutera vad som ytterligare kan göras både för att förebygga sabotage mot samhällsviktig infrastruktur och för att effektivt undanröja störningar när de väl har inträffat. Infrastrukturministern uttalade även att han kommer att följa det arbetet noga.

## **Pågående arbete**

### *Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare*

Transportstyrelsen, som är den svenska myndighet som har tillsynsansvar för bl.a. luftfarten, presenterade i januari 2021 en rapport om Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för luftfart 2019. I rapporten redovisas att de som omkom och skadades allvarligt under 2019 uteslutande fanns inom fritidsverksamheten. Åtta fallskärmshoppare och deras pilot omkom i en olycka i Umeå i juli

2019. Transportstyrelsen redovisar att myndigheten med anledning av denna olycka har fokuserat särskilt på säkerhetsarbetet inom privatflyget vid flygning med fallskärmshoppare. I rapporten redovisas även att ett antal åtgärder har initierats i samverkan med Svenska Fallskärmsförbundet. I detta ingår bl.a. följande:

- Utbildningar för piloter och fallskärmshoppare har förstärkts i syfte att rikta in sig på orsakerna till olyckor och vikten av att följa etablerade procedurer.
- Svenska Fallskärmsförbundet har fått i uppdrag att ta fram en plan med tillhörande aktiviteter för att minimera risken för att liknande allvarliga olyckor ska kunna hända igen. Planen och aktiviteterna innehåller bl.a. förstärkt stöd till de piloter som flyger fallskärmshoppare.
- Utbildningsinsatser för piloter har påbörjats och kommer att fortgå framöver. Detsamma gäller utbildningar för att säkerställa att hopparna har tillräckliga kunskaper kring förflyttning i flygplanet under flygning.
- Flera möten har hållits med Svenska Fallskärmsförbundet och myndigheten upplever att samarbetet med förbundet är gott.
- Ett arbete med att uppdatera de nationella föreskrifterna för fallskärms-hoppning har initierats.

Inom ramen för Allmänflygsäkerhetsrådet har följande aktiviteter för att höja flygsäkerheten genomförts:

- ett initiativ för att höja kompetensen för instruktörer inom flygning med ultralätta plan
- start av en studie av de bakomliggande faktorerna för lufrumsintrång
- flera träffar med flygklubbar för att komma till rätta med bekymmersamma attityder till gällande bestämmelser
- ett stort arbete för att uppdatera det omfattande flygsäkerhetsmaterial riktat till den allmänna luftfarten som myndigheten gav ut under 1999–2009 och en omstart framöver under namnet H50P 2.0.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om luftfartsskydd och brott mot luftfartslagen samt utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill understryka betydelsen av att upprätthålla en fortsatt god flygsäkerhet och samtidigt framhålla vikten av att Sverige fortsätter att vara pådrivande i flygsäkerhetsfrågor. Utskottet konstaterar att det internationella samarbetet inom ICAO, Easa och Eurocontrol och Sveriges deltagande i dessa

organisationer över tid har bidragit till en gynnsam utveckling av flygsäkerheten bl.a. genom utvecklandet av gemensamma säkerhetsbestämmelser. Som framgår ovan när det gäller luftfartsskyddet i Sverige är det Transportstyrelsen som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram där samtliga styrande krav för luftfartsskyddet finns samlade. Transportstyrelsen ansvarar vidare för tillsynen över de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet, internationellt arbete och föreskriftsarbete. När det gäller skärpningar av luftfartslagen och brottsbalken vill utskottet peka på att nuvarande regler innebär att i fall där det begås brott som ska klassificeras som luftfartssabotage kan dessa ge en påföljd på upp till fyra års fängelse.

I frågan om utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare kan utskottet konstatera att Sverige inte har egen rådighet över de utbildningskrav som ställs på piloter och att detta i stället måste ske inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Utskottet vill samtidigt framhålla att det är angeläget att det gemensamma arbetet fortgår för att därigenom minska riskerna för att nya olyckor ska inträffa.

Utskottet finner avslutningsvis inte anledning att ta några initiativ med anledning av motionerna 2021/22:145 (SD) och 2021/22:2952 (SD) yrkandena 7, 9 och 11–13 och dessa avstyrks därmed.

## Alkoholtester för piloter och besättningspersonal

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om alkoholtester av piloter och besättningspersonal. Utskottet hänvisar till gällande internationella regelverk för säkerhet inom luftfarten. Utskottet framhåller samtidigt vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard.

Jämför reservation 33 (M, SD, KD).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20 framhålls behovet av stärkt trafiksäkerhet för personalen bl.a. när det gäller nykterhet. Motionärerna vill därför att regeringen utreder en modell med obligatorisk nykterhetskontroll för alla piloter varje gång de ska flyga.

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 påtalas vikten av skärpta nykterhetskontroller på flygplatser. Motionärerna anser att resurserna till polisen ska utökas för ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser.

I kommittémotion 2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5 påtalas behovet av att införa ett krav på alkoholtester för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget. Motionärerna pekar på

att anställda på flyg i ett flertal fall ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten och att detta kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor.

## **Bakgrund**

För Sveriges del är det Polismyndigheten som utför kontroller med stöd av lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Polismyndigheten har därför pekats ut av regeringen som ansvarig myndighet för att utföra alkoholkontrollerna även i rampinspektionerna. Regeringen har även infört en bestämmelse om att Polismyndigheten ska lämna uppgifter om resultatet av alkoholkontrollerna vid rampinspektionerna till Transportstyrelsen.

## **Gällande rätt**

### *Alkoholtester av piloter och besättningspersonal*

Den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har tagit fram ett antal rekommendationer för att förstärka flygsäkerheten. Enligt rekommendationerna ska medlemsstaterna utföra nationella alkoholtester baserat på slump eller riskbaserat, och Easa kommer att göra analyser av flygbolagen så att riskbaserad tillsyn kan utövas. Utöver bestämmelserna i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov beslutade regeringen i februari 2021 om genomförandet av nya EU-bestämmelser. Kommissionens förordning (EU) 965/2012 har ändrats genom förordning (EU) 2018/1052 på så sätt att krav införs på obligatoriska alkoholkontroller av flyg- och kabinbesättning i samband med s.k. rampinspektioner av luftfartyg. Bestämmelserna tar därmed sikte på flyg från andra länder då det är sådana som omfattas av rampinspektioner.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om alkoholkontroller behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men framhöll samtidigt vikten av att Sverige fortsätter att vara pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter inte är onyktra i samband med flygningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard. Enligt utskottet är det helt oacceptabelt att piloter och besättning dricker alkohol i samband med en flygning. Utskottet konstaterar samtidigt att den största delen av luftfartssäkerheten regleras genom EU-rätten och att det därtill kommer rekommendationer från ICAO. Att införa nationella krav måste enligt utskottets mening vägas mot det

lämpliga i att inom EU säkerställa en harmoniserad lagstiftning. Utskottet utgår från att regeringen driver frågor om flygsäkerhet och säkerställande av att piloter och besättningspersonal inte är onyktra i samband med flygning samt att Sverige även inom ICAO är pådrivande för en ständigt förbättrad flygsäkerhet. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:2952 (SD) yrkande 10, 2021/22:3754 (M) yrkande 20 och 2021/22:3878 (KD) yrkande 5.

## Vissa flygplatsrelaterade frågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om olika flygplatsrelaterade frågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är upp till Swedavia som ägare till de nationella flygplatserna att besluta i namnfrågor. När det gäller frågan om arbetsuniformer vid statliga flygplatser hänvisar utskottet till gällande regler om arbetskläder.

Jämför reservation 34 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8 anförs att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap. Motionärerna anser att uniformer på arbetande personal på statliga flygplatser ska utformas neutralt med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet gentemot kollegor och resenärer.

Dennis Dioukarev (SD) framhåller i motion 2021/22:90 behovet av att installera vattenpåfyllningsstationer inne på statligt ägda flygplatser i Sverige. Motionären pekar på att restauranger och servicebutiker på flygplatser tar ut höga priser och att Swedavia bör åläggas direktiv att tillhandahålla påfyllningsfontäner.

Robert Hannah och Arman Teimouri (båda L) föreslår i motion 2021/22:2338 att namnet på Arlanda Airport ändras till Raoul Wallenberg Airport. Motionärerna pekar på att många länder hedrar sina mest förtjänstfulla medborgare genom att döpa viktiga flygplatser efter dem och att ett namn på en flygplats blir välkänt av allmänheten.

Robert Hannah (L) föreslår i motion 2021/22:2345 att Landvetter flygplats döps om till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport). Enligt motionären skulle ett namnbyte till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck.

## Bakgrund

### *Byte av namn på flygplatser*

Internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån ortsnamn. Stockholm Arlanda Flygplats har varit det officiella namnet sedan den 1 april 1962, då kung Gustaf VI Adolf officiellt invigde flygplatsen. Våren 2004 fastställde dåvarande LfV:s koncernledning att det officiella namnet ska vara Stockholm Arlanda Airport.

I egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska Swedavia AB göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till bolagets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. En flygplats är ofta ett starkt varumärke kopplat till destinationen, och ett byte av ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Swedavia har vidare påtalat 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). Risken finns 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 flygplatser. Swedavia har även lyft fram kostnadsaspekter på namnbyten och pekat på att det skulle innebära omfattande kostnader att byta ut namnet i bl.a. it-system, skyltar och material för marknadsföring och att sådana kostnader även skulle drabba utomstående parter som bl.a. lokaltrafiken, SJ och Trafikverket. Det skulle också krävas omfattande resurser för att marknadsföra ett nytt namn.

### *Möjlighet att fylla på vatten på flygplatser*

Swedavia ska i enlighet med sin bolagsordning finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Swedavias uppdrag är att driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige.

Enligt uppgift från Swedavia finns det på Arlanda tolv stycken tillgänglighetsanpassade vattenstationer i anslutning till pirerna och bagagehallarna i terminalerna och på Landvetter finns tio tillgänglighetsanpassade vattenstationer vid incheckningsområdena och gatorna. På Swedavias övriga flygplatser finns det antingen en vattenkran efter att resenärerna har passerat säkerhetskontrollen eller möjlighet att fylla på vatten inne på toaletterna.



### *Arbetsuniformer*

Swedavia har tagit fram en anvisning för användande av uniformer som riktar sig till alla som använder uniform i tjänsten. I anvisningen anges bl.a. att de som arbetar för Swedavia alltid ska möta kunderna på ett professionellt vis samt vara engagerade och välkomnande, och att uniformen ingår som en del i bemötandet. I anvisningen anges vidare att Swedavias namnskytt alltid ska bäras väl synlig vid användning av uniformen och att inga andra broscher eller pins ska bäras på uniformen med undantag för eventuella kampanjpins från Swedavia.

## **Gällande rätt**

### *Arbetsuniformer*

I Sverige finns det inte några allmänna regler om arbetstagares arbetskläder i lag utöver att det finns viss skyldighet att bära skyddsutrustning enligt 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen (1977:1160) och att det inom vissa offentliga tjänster finns skyldighet att bära uniform.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om byte av namn på flygplatser, vattenpåfyllningsstationer och arbetsuniformer i betänkande 2020/21:TU14 Luftfartsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Därmed tillgodoser de nuvarande namnen Arlanda Airport och Landvetter flygplats den angivna luftfartsstandarden i denna del. Utskottet vill även peka på att Swedavia i egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till bolagets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Utskottet noterar att det skulle krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Namnbyten riskerar därmed att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år. Utskottet påminner vidare om att Swedavia i enlighet med sin bolagsordning har till uppgift att äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Utskottet anser att det därmed är upp till Swedavia att bedöma behovet av att installera vattenpåfyllningsstationer inne på de statligt ägda flygplatserna i Sverige. När det gäller arbetsuniformer på statliga flygplatser vill utskottet slutligen peka på att Swedavia har tagit fram en anvisning för användande av uniformer som riktar sig till alla som använder uniform i tjänsten. Mot denna

bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i dessa flygplatsrelaterade frågor och avstyrker därmed motionerna 2021/22:90 (SD), 2021/22:2338 (L), 2021/22:2345 (L) och 2021/22:2952 (SD) yrkande 8.

## Drönare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om drönare. Utskottet hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen så sent som i juni 2019 redovisade en slutrapport med en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige och en analys kring utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. När det gäller straffrättsliga påföljder för brott mot luftfartslagen med drönare noterar utskottet att det för närvarande inte är aktuellt med någon översyn av luftfartslagen på det sätt som efterfrågas i motionen men att det däremot pågår ett arbete med straffbestämmelser kopplade till de nya EU-reglerna för drönare.

Jämför reservation 35 (SD), 36 (C) och 37 (KD).

### Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2952 yrkande 14 behovet av att utreda hur användning av drönare kan underlättas. Enligt motionärerna kan kostnaderna minska för leveranser till svåråtkomliga platser om drönare används och de kan också med fördel nyttjas för gränsbevakning och för att upptäcka skogsbränder.

Daniel Bäckström m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2020/21:3216 yrkande 5 behovet av att förenkla byråkratin för räddningstjänster när det gäller att använda drönare. Enligt motionärerna kan räddningstjänsten genom ökad användning av drönare på ett snabbare och smidigare sätt skaffa sig en överblick över ett potentiellt insatsområde och lokalisera en skogsbrand och var en olycka på en lång väg utan mobiltäckning har skett.

I kommittémotion 2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14 framhålls att de straffrättsliga påföljderna vid brott mot luftfartslagen bör ses över med utgångspunkt från brittisk lagstiftning. Motionärerna pekar på att det under de senaste åren har rapporterats flera allvarliga incidenter med drönare inom skyddade luftrum i Sverige och att detta har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen samt förseningar för resenärer.

### 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. Den som

flyger en drönare är skyldig att följa de lagar och föreskrifter som gäller för all luftfart. Det finns restriktionsområden i Sverige över t.ex. fängelser, kärnkraftverk, naturområden och militära områden. För att flyga inom dessa områden gäller särskilda villkor, och ofta kan ett särskilt tillstånd krävas. Många områden är också skyddsobjekt. Då gäller skyddslagen (2010:305) som bl.a. har ändrats så att drönare får förverkas. Frågor som rör skyddsobjekt regleras bl.a. inom ramen för skyddslagen, som behandlas av försvarsutskottet inom riksdagen.

Flygning i kontrollerat luftrum får bara ske efter särskilt tillstånd av och på de villkor som lämnas från berörd flygkontrollenhet för det aktuella luftrummet. För flygning i en trafikinformationszon eller ett trafikinformationsområde ska piloten upprätthålla dubbelriktad radioförbindelse eller motsvarande efter överenskommelse med flygtrafikledningen. Flygning i trafikzon får endast ske efter samråd med berörd flygplats.

## Gällande rätt

Sedan den 1 januari 2021 gäller nya regler för drönare. Reglerna är gemensamma inom hela EU och syftar till att underlätta utvecklingen av drönare och samtidigt behålla den höga säkerheten i takt med att trafiken ökar. De nya reglerna ligger relativt nära de tidigare reglerna, men drönare får olika indelning beroende på risknivå för flygningen. Alla drönarflygningar indelas i öppen, specifik eller certifierad kategori. I likhet med tidigare finns några grundregler som alltid gäller vid drönarflygning:

- Det behövs särskilt tillstånd för att få flyga utom synhåll och högre än 120 meter över marken, utom när drönaren flyger över ett hinder.
- Man får inte flyga på ett sätt som utgör en risk för andra luftfartyg, människor, djur, miljö eller egendom.

Vid all flygning med drönare måste det finnas en ansvarig operatör, en s.k. drönaroperatör, som ansvarar för att flygningen genomförs på ett säkert sätt och att fjärrpiloten som utför flygningen har rätt kompetens. Operatören ska registrera sig hos Transportstyrelsen och kan vara antingen en person eller ett företag. Vid registrering tilldelas operatören ett specifikt s.k. operatörs-id, och drönare som kräver operatörsregistrering ska alltid vara märkta och programmerade med detta när det är möjligt. En operatör kan ansvara för flera fjärrpiloter.

För drönarflygningar inom kontrollerad luft (luftrummet vid flygplatser) krävs tillstånd från flygtrafikledningen. För drönarflygningar i restriktionsområden med förbud eller inskränkningar av luftfart krävs tillstånd från Transportstyrelsen.

Det är ofta förbjudet att flyga med drönare över ett skyddsobjekt eller restriktionsområde som t.ex. naturreservat, fängelser och militära områden. Över vissa områden är det alltid förbjudet att flyga medan det i andra kan vara

mer tillfälligt beroende på vilken aktivitet som sker i området. Man kan göra sig skyldig till brott mot skyddslagen om man flyger över ett sådant område.

När det gäller straffrättsliga påföljder för brott mot luftfartslagen finns ansvarsbestämmelser i luftfartslagen som anger att den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för vårdslöshet i flygtrafik till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år. Även drönare är luftfartyg som omfattas av bestämmelsen.

### *Regler för polis, ambulans, räddningspersonal och utryckningar*

Verksamheter som räddningstjänst och liknande som sker i statens intresse kan använda drönare. EU:s grundförordning (2019/1139) omfattar inte räddningstjänsten, och det gör därför inte heller de europeiska bestämmelserna för drönare. En verksamhet som inte omfattas av EU:s operativa regler ska ha fått tillstånd av Transportstyrelsen innan den påbörjas. Vid ansökan om tillstånd för verksamhet med drönare som inte omfattas av förordning (EU) 2018/1139 ska den sökande skicka in viss information.

Enligt de svenska reglerna är polisens verksamhet inte förbjuden i närheten av en pågående räddningsinsats. Bakgrunden till detta är att polisen kan vara under utryckning och då inte kan invänta tillstånd från en räddningsledare innan man flyger drönare vid en räddningsplats.

### **Pågående arbete**

Regeringen gav i juli 2018 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare. Transportstyrelsen presenterade i juni 2019 en slutrapport som innehöll en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige samt en analys av utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Av Transportstyrelsens rapport framgår att det pågår ett omfattande arbete ute i landet där bl.a. räddningstjänster använder sig av drönare, liksom kommuner, lantmäteriet och polisen.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår för närvarande olika typer av projekt som t.ex. innebär att drönare används som en plattform och bär olika sensorer eller last. Bland de pågående projekt där drönare används som plattform kan nämnas drönare som flyger hjärtstartare i Göteborg. Det förekommer även projekt med en drönarplattform för olika sensorer som t.ex. kan detektera svavel från luftfartyg eller upptäcka oljeutsläpp. Ett annat projektområde som kan nämnas där drönare används som plattform är ett företag som monterat en s.k. lidar för att mäta topografi och räkna ut virkesvolymen. Det finns även andra intressanta exempel på system som är under utveckling där drönare används. Här kan nämnas projekt som använder drönare som vid larm åker ut redan innan t.ex. Sjöräddningssällskapet har kommit iväg för att inleda en insats. Ett annat exempel på system som är under utveckling och där drönare används är genomförande av kraftledningsinspektioner utom synhåll.

Enligt uppgift från Regeringskansliet är det för närvarande inte aktuellt med någon översyn av luftfartslagen på det sätt som efterfrågas i motionen när det gäller skärpta straffbestämmelser för brott mot luftfartslagen med drönare. Däremot pågår det ett arbete med straffbestämmelser kopplade till de nya EU-reglerna för drönare.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen riktade i mars 2017 ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten (bet. 2016/17:TU10, rskr. 2016/17:185). Regeringen redovisade i budgetpropositionen för 2021 tillkännagivandet som slutbehandlat (prop. 2020/21:1). Vid behandlingen av budgetpropositionen hade trafikutskottet inte några invändningar mot regeringens bedömning (bet. 2020/21:TU1).

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om drönare, senast våren 2021 i betänkande 2020/21:TU14 Luftfartsfrågor. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på att det finns många användningsområden där drönare kan göra nytta på olika sätt och att det finns en stor potential för fortsatt utveckling. När det gäller frågan om att utreda hur användningen av drönare kan förenklas och underlättas påminner utskottet om att Transportstyrelsen så sent som i juni 2019 redovisade en slutrapport med en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige och en analys av utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Till detta kommer att det pågår olika projekt som syftar till att utveckla ytterligare användningsområden där drönare kan underlätta bl.a. olika typer av samhällsinsatser. När det gäller frågan om skärpta straffrättsliga påföljder för brott mot luftfartslagen med drönare noterar utskottet uppgiften från Regeringskansliet att det för närvarande inte är aktuellt med någon översyn av luftfartslagen på det sätt som efterfrågas i motionen. Däremot pågår det ett arbete med straffbestämmelser kopplade till de nya EU-reglerna för drönare. Utskottet välkomnar detta mot bakgrund av att det förekommer otillåten användning av drönare. Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2020/21:2952 (SD) yrkande 14, 2020/21:3216 (C) yrkande 5 och 2021/22:3878 (KD) yrkande 14.

## Hinderbelysning för vindkraftverk

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att tillåta behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk om det finns lokala förutsättningar. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och att Transportstyrelsen nyligen har sett över dessa regler och kommit fram till den samlade bedömningen att det ur ett flygsäkerhetsperspektiv är motiverat att ha kvar nuvarande krav.

Jämför reservation 38 (C).

### Motionen

Rickard Nordin m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2021/22:3684 yrkande 89 att behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk bör tillåtas om det finns lokala förutsättningar. Motionärerna anser att det måste finnas en större flexibilitet bland berörda myndigheter och att det ska vara enklare att ställa krav på teknik för att åtgärda problem eller begränsningar med de förnybara energislagen genom s.k. villkorade tillstånd.

### Gällande rätt

Chicagokonventionen (Doc 7300/9) utgör grunden till det internationella samarbete som drivs av ICAO. Den internationella regleringen på området återfinns i ICAO:s Annex 14. Enligt reglerna ska ett vindkraftverk markeras och/eller förses med ljus om det klassas som ett hinder för luftfarten, och respektive medlemsstat får avgöra om det behövs ytterligare markering. Det saknas harmoniserad lagstiftning inom EU för markering av hinder som ligger utanför en flygplats hinderbegränsande ytor.

Den 4 december 2020 beslutade Transportstyrelsen med stöd av luftfartsförordningens (2010:770) regler i 6 kap. om flyghinder m.m. och 12 kap. om bemyndiganden beslutat om föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan (TSFS 2020:88). Dessa föreskrifter ersatte de tidigare föreskrifterna (TSFS 2010:155) och ska tillämpas vid markering av föremål som har en höjd av 45 meter eller högre över mark- eller vattenytan och som ligger utanför en flygplats fastställda hinderbegränsande ytor. I föreskrifterna finns bl.a. regler om markering av vindkraftverk och särskilda bestämmelser för vindkraftverksparker och placering av ljus. I bilagor till föreskrifterna anges även metod för markeringar av vindkraftverk.

## Pågående arbete

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2021 i uppdrag att redogöra för hur myndighetens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan förhåller sig till de internationella standarder och rekommendationer som anges i Chicago-konventionens Annex 14 Aerodromes i fråga om möjligheten att bevilja undantag från reglerna och medge behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk. I uppdraget ingick även att redovisa en jämförelse mellan det svenska regelverket och andra relevanta europeiska länders nationella regelverk om behovsstyrd hinderbelysning.

Mot denna bakgrund redovisade Transportstyrelsen den 6 december 2021 rapporten Behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk – en jämförelse mellan nationella och internationella krav (TSL 2021-5732) till Infrastrukturdepartementet. Utifrån den jämförelse som Transportstyrelsen gjort mellan åtta europiska länder konstateras i rapporten att det finns stora skillnader mellan länderna i fråga om krav på markering av vindkraftverk. När det gäller hantering och tillämpning av behovsstyrda system för hinderbelysning konstateras att även detta ser olika ut i de olika länderna. Transportstyrelsen pekar på att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Det sätt som den svenska Försvarsmakten opererar på är unikt och förekommer inte i något annat land i Europa. Enligt Transportstyrelsen är det därför näst intill omöjligt att säga att upplägg för behovsstyrd hinderbelysning som fungerar i ett annat land automatiskt även fungerar i Sverige. Om behovsstyrda system för hinderbelysning ska kunna tillämpas i Sverige krävs enligt Transportstyrelsen stora ingrepp i den nationella modellen för samexistens i det svenska luftrummet. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

## Skriftliga frågor

När det gäller frågan om behovsstyrd hinderbelysning besvarade försvarsminister Peter Hultqvist den 30 mars 2016 en skriftlig fråga (fr. 2015/16:1010) om att vidta generella åtgärder för att se till att Försvarsmakten skyndsamt medverkar till en lösning och klargör de eventuella problemen med OCAS och liknande system. Försvarsministern pekade på att Försvarsmakten på förfrågan lämnar underlag till Transportstyrelsen om företeelser som kan ha påverkan på säkerheten för den militära delen av luftfarten. Försvarsministern konstaterade att Försvarsmakten fortsatt bereder frågan internt om hindermarkering och radarstyrning av hindermarkering på främst vindkraftverk och att frågeställningarna bereds ur både ett sekretessperspektiv och ett flygoperationellt perspektiv. Försvarsministern pekade även på att antalet frågeställningar som har uppkommit inom området har ökat och att detta har medfört behov av en bredare och mer generell beredning av frågan. Vidare redovisade försvarsministern att Försvarsmakten lämnat information om att de

resultat som framkommer från Försvarmaktens beredning kommer att förmedlas till Transportstyrelsen inom kort. Försvarsministern konstaterade att frågan om behovsstyrd hinderbelysning vid vindkraftverk är komplex och omfattar en rad olika faktorer för att bl.a. garantera flygsäkerheten. Ministern uttalade slutligen fullt förtroende för att Försvarmakten arbetar så snabbt de kan med sin interna beredning av ärendet, samtidigt som myndigheten tar hänsyn till ärendets komplexitet.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth besvarade den 18 februari 2020 en skriftlig fråga (fr. 2019/20:940) om att ta initiativ till en uppdatering av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:155) och kraven på utrustning med hinderbelysning vid anläggande av vindkraftsparker. Infrastrukturministern framhöll vikten av långsiktiga förutsättningar för vindkraften och att den spelar en allt viktigare roll i det svenska energisystemet och har stor betydelse för att uppnå målet om 100 procent förnybar elproduktion till 2040. Infrastrukturministern pekade på att det enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:155) om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten samt om flyghinderanmälan krävs högintensiv belysning för samtliga hinder som är 150 meter eller högre, oavsett vilken typ av hinder det rör sig om, och att detta har varit ett nationellt krav i mer än tio år. Infrastrukturministern påminde även om att Transportstyrelsen nyligen har sett över de nationella föreskrifterna om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och att förslaget till ändringar var ute på remiss två gånger under 2019. Infrastrukturministern konstaterade att Transportstyrelsens samlade bedömning i likhet med tidigare är att det ur ett flygsäkerhetsperspektiv är motiverat att ha kvar kravet på högintensiva ljus på samtliga hinder som är 150 meter eller högre. Vidare konstaterades att högintensivt ljus ger en större framförhållning för piloten, vilket är viktigt inte minst för helikoptertrafik, räddningsinsatser och militär luftfart som kan befinna sig på låg höjd. Infrastrukturministern avslutade med att uttala att regeringen mot denna bakgrund i dagsläget inte planerar att vidta några åtgärder.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill understryka vikten av att åstadkomma långsiktiga förutsättningar för vindkraften och dess allt större betydelse i arbetet med att fasa ut de fossila drivmedlen och fullt ut övergå till en förnybar elproduktion. När det gäller regler om hinderbelysning för vindkraftverk konstaterar utskottet att Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten. Utskottet påminner även om att Transportstyrelsen nyligen har sett över dessa regler och kommit fram till den samlade bedömningen att det ur ett flygsäkerhetsperspektiv är motiverat att ha kvar kravet på högintensiva ljus på samtliga hinder som är 150 meter eller högre. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2021/22:3684 (C) yrkande 89.



# Reservationer

## 1. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 1 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2021/22:2982 av Christian Carlsson (KD),  
 2021/22:3373 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M),  
 2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,  
 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2, 9 och 10 samt  
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 66,  
 bifaller delvis motionerna  
 2021/22:533 av Edward Riedl (M) och  
 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3 och  
 avslår motionerna  
 2021/22:1821 av Annicka Engblom (M),  
 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 4 och  
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 65.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att Arlanda flygplats är ett nav för tillväxt, handel och jobb i hela Sverige. Ett normalt år, när det inte är coronakris, reser mer än 26 miljoner passagerare till och från Arlanda. Vi anser att detta visar hur viktigt det är att skapa goda förutsättningar för Arlandas långsiktiga utveckling men också att behoven av investeringar i och kring Arlanda är stora. Även Swedavias långsiktiga prognoser indikerar en utveckling som innebär en ökning till 40 miljoner passagerare 2040. Vi vill också peka på Swedavias nuvarande bedömning att en tredje parallellbana skulle behöva finnas på plats runt 2035. Vi kan samtidigt konstatera att regeringen har valt att trycka på pausknappen och inte ens har tillåtit Arlandarådet att lägga fram sitt slutbetänkande med olika förslag till förändringar. Regeringens flygfientliga passivitet i frågan om Arlanda anser vi hotar jobb och tillväxt. Vi vill i stället se att flygplatsen byggs ut till en hubb för jobb och tillväxt med målet att bli Nordens ledande. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen skyndsamt bör initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande. Vi vill också framhålla vikten av att långsiktigt säkerställa goda förutsättningar för

inrikesflyget till och från Stockholm. Vi vill i sammanhanget även påtala regeringens oansvariga agerande under pandemin där regeringen valde att gå vidare med förslag om en förtida nedläggning av Bromma flygplats. Vi anser att detta var ett illa berett förslag för att blidka Miljöpartiet och att detta skapar ytterligare oro i en hårt prövad bransch som flyget. Vi vill betona vikten av att Bromma flygplats ska finnas kvar fram tills Arlanda byggs ut.

## **2. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 1 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4,  
bifaller delvis motionerna

2021/22:533 av Edward Riedl (M) och

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och  
avslår motionerna

2021/22:1821 av Annicka Engblom (M),

2021/22:2982 av Christian Carlsson (KD),

2021/22:3373 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M),

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 9 och 10 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 65 och 66.

### *Ställningstagande*

Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt, särskilt för företag, anser vi att det krävs goda flygkommunikationer. Arlanda är Sveriges största flygplats och har en viss särställning och betydelse då den utgör ett nav för nationella och internationella affärsresor, men även för turism, forskning, utbildning och diplomatiska relationer. Vidare utgör Arlanda ett ansikte utåt och speglar Sverige, både kulturellt och som kunskapsnation. För att Sverige och Arlanda fortsättningsvis ska kunna hävda sig internationellt anser vi att framtidens trafikvolym och kommande generationers flygbehov behöver ses över. Vi anser att Arlanda måste ges förutsättningar att följa med i utvecklingen och att Arlanda flygplats därmed bör byggas ut.

Vi vill vidare framhålla att Bromma flygplats är en av landets mest trafikerade flygplatser och att ungefär 90 procent av flygresorna till och från

flygplatsen är arbetsrelaterade. För att Stockholm fortsättningsvis ska vara attraktivt, särskilt för företag, anser vi att det krävs goda flygkommunikationer till och från Bromma. Vi noterar även att Arlanda vid internationella jämförelser har visat sig få en låg placering i rankningen när det gäller närhet till stadskärnan. En nedläggning av Bromma riskerar att få stora konsekvenser och vi vill i sammanhanget även påminna om att 1,5 miljarder kronor har investerats för att göra flygplatsen både mer attraktiv och mer effektiv. Vi vill vidare påminna om att de mindre flygbolagen har små möjligheter att få tillgång till bra slottider på Arlanda, vilket gör att de riskerar att slås ut om de tvingas konkurrera med de stora bolagen på Arlanda. Mot denna bakgrund vill vi framhålla vikten av att bevara Bromma flygplats.

### **3. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 1 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2982 av Christian Carlsson (KD),

2021/22:3373 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M),

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 65 och 66 samt avslår motionerna

2021/22:533 av Edward Riedl (M),

2021/22:1821 av Annicka Engblom (M),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4 samt

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 9.

#### *Ställningstagande*

Vid en ägardialog som hölls i juni 2020 ombads Swedavia att återkomma med en konsekvensanalys utifrån bolagets affärsmässiga perspektiv av ett eventuellt politiskt beslut att i förtid stänga Bromma flygplats. Mot denna bakgrund redovisade Swedavia i september 2020 sina slutsatser till Regeringskansliet. I analysen hävdade Swedavia att det inte längre är affärsmässigt lönsamt att driva flygplatsen vidare. Jag kan konstatera att Swedavias rapport aldrig har offentliggjorts, detta med hänvisning till sekretesskäl. Under en pressträff i april 2021 meddelade regeringen därefter att den avser att stänga Bromma flygplats och ta bort den från listan över det nationella basutbudet. Regeringen anförde att det reducerade resande som

etablerats under pandemin sannolikt skulle bli permanent och att Bromma flygplats därför var överflödig. I egenskap av ledamot för Kristdemokraterna kunde jag därefter medverka i den majoritet i trafikutskottet som stoppade regeringens intention. Jag anser det vitalt för hela landet att säkra den framtida tillgången till snabba och effektiva kommunikationer till och från Stockholm. Bromma flygplats fyller tillsammans med Arlanda en viktig roll för flygtrafikkapaciteten i landet, inte minst som nav för inrikestrafiken. I dagsläget råder fortfarande osäkerhet kring flygets omfattning som konsekvens av pandemin. Jag anser dock till skillnad mot regeringen att scenarier om digitalt distansarbete som möjliggör rurala arbetsplatser kan leda till ett ökat resande när medarbetare med hemmet som arbetsplats någon gång i veckan flyger in för avstämning på det urbana kontoret. Jag menar att det med regeringens intentioner för Bromma följer oåterkalleliga beslut samtidigt som de kapacitetshöjningar som krävs av Arlanda för att ta emot ytterligare trafik tar lång tid att säkerställa. Jag anser att det krävs en analys med ett långsiktigt perspektiv på världen efter pandemin och att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan en grundlig analys av marknadsförutsättningarna efter pandemin. Jag anser även att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan att kapaciteten på Arlanda utökas.

#### **4. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (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 motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 22 och

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 16,

bifaller delvis motionerna

2021/22:179 av Eric Westroth (SD),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72 och

avslår motionerna

2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1055 av Hanna Westerén (S),

2021/22:1473 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1675 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,

2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,  
2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M)  
yrkandena 1–3,  
2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 12,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 23,  
2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,  
2021/22:3519 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 28 samt  
2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10.

### *Ställningstagande*

Flyget är viktigt för jobb, trygghet och tillväxt i hela Sverige. Vi kan samtidigt konstatera att i ett litet, glesbefolkat och avlångt land som är beroende av export är det mycket viktigt att snabbt kunna transportera sig inom och utanför Sverige liksom för att försvara landets gränser. Flyget är lika nödvändigt för exempelvis Norrlands inland som färjetrafiken är för Gotland. Det är därmed av största vikt att stötta och värna infrastrukturen för svenskt inrikesflyg. Tyvärr hade Sverige under krisåret 2021 en regering som gjorde precis tvärtom. Mot denna bakgrund vill vi framhålla vikten av att säkerställa långsiktig tillgång till infrastruktur för flygets utveckling.

Sverige har i dag många små, medelstora och stora flygplatser över hela landet. Vi kan samtidigt konstatera att dagens ekonomiska statliga stöd om 106 miljoner kronor årligen till de regionala flygplatserna behöver ses över. En utredning visar att exempelvis ytterligare 300 miljoner kronor i årligt stöd skulle täcka 75 procent av flygplatsernas underskott. Som en del av arbetet för att säkerställa de regionala flygplatsernas långsiktigt hållbara överlevnad vill vi därför utreda en modell där de regionala flygplatsernas underskott till större del än i dag täcks av staten.

## **5. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2021/22:179 av Eric Westroth (SD),  
2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20 och  
2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18,  
bifaller delvis motionerna  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72 och avslår motionerna  
2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),  
2021/22:1055 av Hanna Westerén (S),  
2021/22:1473 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 2,  
2021/22:1675 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,  
2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),  
2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),  
2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9,  
2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkandena 1–3,  
2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 12,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 22 och 23,  
2021/22:3425 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 8,  
2021/22:3519 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 28,  
2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10 samt  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Sverige är ett stort och glesbefolkat land och detta gör att det finns ett stort behov av flygtransporter. Flygtrafiken är i stora delar av landet den enda möjligheten att på ett snabbt och kostnadseffektivt sätt transportera sig till och från orter. Vi vill värna de regionala flygplatserna men kan dessvärre konstatera att inrikesflyget i dag är hotat. Företag som är i behov av inhyrda experter eller sjukhus som lånar in spetskompetens hör till de som drabbas hårt om restiderna avsevärt förlängs. I värsta fall kan en resa som i normalfallet hade skett över dagen ta uppemot tre dygn om det inte är möjligt att resa med flyg. Vi anser att flyget har en given plats i ett land som präglas av långa avstånd och att staten därför har ett särskilt ansvar för att ge de regionala flygplatserna rimliga förutsättningar för överlevnad och utveckling. Tidigare tog staten ett större helhetsansvar för flygplatser i Sverige. Tyvärr har vi sett att staten under åren har avyttrat flera flygplatser, varav många motvilligt tagits över av kommuner och regioner. Vi kan samtidigt konstatera att staten har valt att behålla de mest frekvent trafikerade och mest lukrativa i sin egen ägo. Vi menar att det borde vara i statens intresse att man kan ha en väl fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet i hela landet. Mot denna bakgrund anser vi att staten bör utreda ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke-statliga flygplatserna.

## 6. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (C)

av Mikael Larsson (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 motionerna

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 12,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 28 samt

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10 samt avslår motionerna

2021/22:179 av Eric Westroth (SD),

2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1055 av Hanna Westerén (S),

2021/22:1473 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1675 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,

2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkandena 1–3,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 22 och 23,

2021/22:3425 av Boriania Åberg m.fl. (M) yrkande 8,

2021/22:3519 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 16 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72.

### *Ställningstagande*

Jag anser att landets trettiotal regionala flygplatser är mycket viktiga för den svenska besöksnäringens möjligheter att växa utanför storstadskärnorna. Under pandemin har de regionala flygplatsernas betydelse också blivit ännu tydligare sett till behovet av snabba transporter då de underlättar för bl.a. ambulansflyget liksom andra typer av samhällsviktiga transporter. Jag vill även peka på deras stora betydelse i skenet av det spända läge som nu dessvärre råder i Europa. De regionala flygplatserna ägs i regel av de kommuner och regioner där de ligger och har under många år brottats med ekonomiska problem och riskerar nedläggning. Jag anser att staten i större utsträckning ska gå in med ekonomiska garantier och se till så att verksamheten fungerar. Därmed vill jag peka på vikten av att säkerställa de

regionala flygplatserna i syfte att de också framgent ska vara noder för att utveckla besöksnäring i glesbygden.

Jag vill även understryka vikten av att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för näringslivet att lätt ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. När EU-kommissionen tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som får statsstöd har det rått osäkerhet om hur framtiden ska bli för dessa. Mot denna bakgrund anser jag att en vinstdelningsmodell mellan statliga Swedavia och de regionala flygplatserna behöver utredas i syfte att stärka driftsäkerheten för regionala flygplatser. Jag vill i sammanhanget påminna om att regeringen tillsatt en flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser. Dessvärre har denna översyn ännu inte redovisats. Jag anser mot denna bakgrund att regeringen bör återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen.

## **7. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (KD)**

av Magnus Jacobsson (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 motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72,  
bifaller delvis motionerna

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20 och  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och  
avslår motionerna

2021/22:179 av Eric Westroth (SD),

2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1055 av Hanna Westerén (S),

2021/22:1473 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1675 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,

2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M)  
yrkandena 1–3,

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 12,



2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 22 och 23,  
2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,  
2021/22:3519 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 28,  
2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10 samt  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Jag anser att de regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna. De mindre icke-statliga flygplatserna finns i hela landet och ägs främst av kommunerna med stöd av regionerna. Dessa flygplatser är mycket viktiga för kommunerna och regionerna samtidigt som de har svårare att skapa egna konkurrensfördelar och gå med vinst. Jag anser därför att det finns ett behov av att se över finansieringen av de små flygplatserna för att skapa långsiktigt hållbara lösningar. Mot denna bakgrund vill jag framhålla behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

## **8. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (L)**

av Helena Gellerman (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 motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 22 och 23 samt

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16 och

avslår motionerna

2021/22:179 av Eric Westroth (SD),

2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1055 av Hanna Westerén (S),

2021/22:1473 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1675 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,

2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkandena 1–3,  
2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 12,  
2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,  
2021/22:3519 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 28,  
2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10,  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72.

### *Ställningstagande*

De långa avstånden i Sverige och vårt geografiska läge i förhållande till våra viktigaste handelspartner gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg även i framtiden för invånarnas och näringslivets kontakter med hela Sverige och vidare ut i världen. Jag vill vidare peka på att de olika flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Tillgången till flygförbindelser är därför helt avgörande när den övriga världen globaliseras. Arlanda och Bromma har under lång tid varit naven som knyter ihop Sverige med hela landet och med övriga världen samtidigt som jag vill betona att alla delar av Sverige har ett stort behov av flygförbindelser, inte bara de större städerna. Jag anser mot denna bakgrund att regeringen måste säkerställa en långsiktig nationell tillgång till infrastruktur för flygets utveckling.

Jag vill vidare peka på att de regionala flygplatserna i dag står inför stora utmaningar oaktat de som covid-19-pandemin har orsakat. Detta beror bl.a. på omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll samt i vissa fall ett ensamt ekonomiskt ansvarstagande för enskilda kommuner. Jag anser att det därmed finns behov av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling.

## **9. Upphandlad flygtrafik, punkt 3 (M, KD, L)**

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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 motionerna

2021/22:2168 av Pål Jonson (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 21 och  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 och  
avslår motionerna  
2021/22:1191 av Peter Helander (C),  
2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del och  
2021/22:3927 av Linda Modig och Helena Lindahl (båda C).

### *Ställningstagande*

I dag upphandlar staten via Trafikverket flygtrafik på vissa utpekade linjer som inte bedöms som intressanta för kommersiell flygtrafik. I Sverige är det i nuläget endast Trafikverket som får upphandla sådana flyglinjer, inte regioner eller kommuner. Detta innebär att en region eller kommun inte kan upphandla flygtrafik även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. Däremot ser vi att kommuner och regioner som äger lokala flygplatser har rätt att stödja dessa via ägartillskott. Vi anser att detta är en passiv form av stöd som har dålig effekt.

Vi vill peka på att även regioner och kommuner får upphandla och finansiera flygtrafik inom övriga EU. Vi anser att det är otillfredsställande att denna möjlighet saknas i Sverige, trots att vårt land är ett av de geografiskt mest utsträckta. Flera regioner och kommuner har uttryckt en vilja att upphandla linjer som de utifrån jobb och regional utveckling anser särskilt betydelsefulla, men detta medger inte svensk lag i dag. Vi anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flyglinjer.

### **10. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 4 (M, KD)**

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M),  
Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och  
avslår motionerna

2021/22:703 av Martina Johansson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1630 av Helena Vilhelmsson (C),

2021/22:1994 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 16 och 17,

2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkandena 4–6,

2021/22:3017 av Ann-Christine From Utterstedt (SD),

2021/22:3039 av Per Söderlund (SD) och

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

En fungerande infrastruktur med god tillgång till hamnar, flygplatser, väg- infrastruktur och digital infrastruktur är helt centralt för att Sverige ska kunna försvara sig vid händelse av ett väpnat angrepp. I juni 2020 presenterade Trafikverket en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna där förslag lämnades om att dagens tio beredskapsflygplatser utökades med ytterligare minst nio flygplatser. I en ytterligare delrapport som Trafikverket därefter presenterade i augusti 2021 gick man vidare och föreslog 21 beredskapsflygplatser men öppnade också för 27 stycken. I budgeten för 2022 föreslog regeringen att 27 regionala flygplatser skulle få förlängd statlig ersättning till temporära beredskapsflygplatser. Vi noterar att bland dessa flygplatser ingår bl.a. Västerås flygplats som Socialdemokraterna och Miljöpartiet lokalt har beslutat ska läggas ned. Vi vill här påminna om att flygplatsen räddades av en folkomröstning initierad av Moderaterna. Vi delar i grunden Trafikverkets bedömning att antalet beredskapsflygplatser behöver bli väsentligt större liksom analysen att finansieringen av dessa behöver stärkas. Vi anser samtidigt att regeringens signaler till flyget är obegripliga då flygplatser som i maj skulle läggas ned därefter i augusti föreslogs bli beredskapsflygplatser och få statligt stöd. Vi anser att inriktningen ska vara att permanent lyfta flygets betydelse för beredskapen. På så sätt understryker staten vikten av en god flyg- infrastruktur utifrån både säkerhet, välfärd, jobb och tillväxt. I en tid när flera regionala flygplatser riskerar att läggas ned anser vi att detta är särskilt angeläget. Mot denna bakgrund vill vi framhålla vikten av att utreda möjligheten att permanent göra ett större antal regionala flygplatser till beredskapsflygplatser.

## **11. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 4 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 16 och 17,

bifaller delvis motion

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och avslår motionerna  
2021/22:703 av Martina Johansson (C) yrkandena 1 och 2,  
2021/22:1630 av Helena Vilhelmsson (C),  
2021/22:1994 av Lotta Olsson (M),  
2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del,  
2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) yrkandena 4–6,  
2021/22:3017 av Ann-Christine From Utterstedt (SD),  
2021/22:3039 av Per Söderlund (SD) och  
2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att landets beredskapsflygplatser är av vital betydelse för viktiga samhällsfunktioner och att det kan gälla alltifrån ambulansflygningar och brandbekämpning till Försvarsmaktens olika behov. Vi anser att det är viktigt att de flygplatser som bedriver beredskapsverksamhet av olika slag, oavsett huvudman för själva flygplatsen, får status som beredskapsflygplatser och kompenseras för sina merkostnader för dessa tjänster av staten. Mot denna bakgrund anser vi att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet bör utses till beredskapsflygplatser.

Vi vill understryka att våra flygplatser är en viktig del av den svenska infrastrukturen. Runt om i Sverige kämpar dock kommuner och regioner för att kunna behålla sina flygplatser, något som dessvärre blivit en allt större ekonomisk börda på grund av pandemin. Vi vill peka på att de regionala flygplatserna utför flera viktiga insatser för samhället som bl.a. ambulanstransporter, sjö- och fjällräddning samt brandspaning och ger stöd till flera myndigheter. Denna typ av insatser bör därmed kvalificera de regionala flygplatserna att klassificeras som beredskapsflygplatser och vi anser att alla typer av jourverksamhet på flygplatserna bör ersättas ekonomiskt.

## **12. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 4 (C)**

av Mikael Larsson (C).

### *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

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 4 och avslår motionerna  
2021/22:703 av Martina Johansson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1630 av Helena Vilhelmsson (C),  
2021/22:1994 av Lotta Olsson (M),  
2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD) i denna del,  
2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 16 och 17,  
2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall (båda M)  
yrkandena 4–6,  
2021/22:3017 av Ann-Christine From Utterstedt (SD),  
2021/22:3039 av Per Söderlund (SD) och  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Regeringen gav hösten 2019 i uppdrag till Trafikverket att se över systemet med beredskapsflygplatser. Systemet bygger på att en utpekad flygplats ska ha beredskap att kunna ta emot samhällsnyttiga och akuta flygtransporter året runt och när som helst på dygnet. Ersättning betalas ut från staten för att säkerställa jour vid de utpekade flygplatserna. De regionala flygplatserna härbärgerar överlag mängder av olika samhällsnyttiga flygningar, som bl.a. sjöräddning, brandspaning och olika myndighetstransporter. Sedan årsskiftet 2020/21 har antalet beredskapsflygplatser temporärt utökats med anledning av pandemin och efter en framställan från Sveriges Kommuner och Regioner.

Coronapandemin har fått och kommer även i fortsättningen att få stora konsekvenser för transport- och flygsektorn liksom det övriga samhället. Många regelverk har satts under hårt tryck, och jag kan konstatera att denna kris satt fingret på en del brister som vi nu måste arbeta med för att kunna stå starkare inför framtida allvarliga störningar. Kriser kommer i olika former och skepnader, och allt vi kan göra är att lära oss av dem och rusta för nästa. Vi ser dessvärre redan nu en kris genom det spända läge som råder i Europa. Mot denna bakgrund vill jag framhålla vikten av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet i fråga om samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris.

### **13. Stöd till flyget vid samhällskriser, punkt 5 (C, L)**

av Helena Gellerman (L) och Mikael Larsson (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24 och

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att flyget är det trafikslag som har drabbats hårdast av covid-19-pandemin. Sverige är beroende av ett livskraftigt flyg såväl internationellt som nationellt, men flygbranschen, servicebolagen och infrastrukturen som omger flyget slogs mer eller mindre i spillror när resenärerna på kort tid försvann. Riksdagen fattade under 2020 och 2021 beslut om kapitaltillskott till bl.a. SAS, Swedavia och flertalet regionala flygplatser samt ekonomiskt stöd för uteblivna intäkter till LFV. Det sistnämnda stödet utnyttjades dock inte, vilket nu försvårar flygets återstart.

Hela flygets infrastruktur, såsom flygtrafikledning och säkerhet, finansieras av flygbolagens passagerar- och godstrafik genom egenavgifter. När flygplanen tvingats stå stilla på marken under pandemin har dessa avgifter i stort sett uteblivit. Eftersom säkerhet är grundläggande kan flyget inte komma igång om dessa system inte är finansierade. Av det skälet bör frågan om hur ett statligt ansvar ska utformas under en kris utredas i syfte att säkerställa att systemen underhålls och driftsätts när flygtrafiken ligger nere på grund av myndighetsbeslut. Därmed anser vi att flygets egenfinansiering av trafikavgifter bör ses över som en följd av pandemin så att staten tar en större del av dessa avgifter. Vi vill i detta sammanhang även peka på den långa tid det tar att genomföra säkerhetskontroller vid personalrekryteringar till arbeten på flygplatser. Tiden har ökat från två veckor till sex veckor, och detta menar vi är något som ytterligare bidrar till att försvåra uppbyggnaden av flygets kapacitet.

#### **14. Investeringsstöd till nya flygplatser, punkt 6 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det finns ett behov för både små och stora flygplatser att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan, minimera negativa miljöeffekter samt förstärka infrastrukturen som är kopplad till respektive flygplats. Byggnandet av nya flygplatser är dock förenat med stora kostnader och vi menar att det därför finns ett behov av ett statligt stöd för detta. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att utreda ett

införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler.

### **15. Riksintresseflygplatser, punkt 7 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *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 motion  
2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6.

#### *Ställningstagande*

Ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet. Vi anser att fler flygplatser kan ligga till grund för detta skydd än vad som är fallet i dag, detta då flygplatserna är av stor betydelse vid extraordinära händelser. Ett riksintresse innebär inte ansvar för ekonomi eller förvaltning, men ett utpekande som riksintresse innebär en avsikt att säkra den framtida funktionen och nyttjandet. Därför anser vi att det behöver göras en översyn av riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastrukturen.

### **16. Flygtrafikledning, punkt 8 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15.

#### *Ställningstagande*

Långsiktig tillgång på flygledare är viktigt för flygets utveckling. Det råder dessvärre i dag brist på flygledare. Till detta kommer att det även råder stor osäkerhet om huruvida flygledarfunktionen i framtiden kommer att kräva fysisk närvaro på flygplatsen eller om det med bibehållen säkerhet kommer att



gå att sköta trafikledningen digitalt från annan ort. Vi anser därför att regeringen bör initiera en översyn av hur utbildningsplatserna kan bli fler och värdera framtida digitala möjligheter. Därmed vill vi framhålla behovet av att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare.

### **17. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 9 (M, SD)**

av Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 och

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30.

#### *Ställningstagande*

Då flygtrafiken under normala omständigheter växer för varje år anser vi att detta ställer krav på en mer effektiv användning av luftrummet. I dag används det europeiska luftrummet på ett ineffektivt sätt, vilket årligen orsakar höga kostnader. Vi vill peka på att EU:s program Single European Sky (SES) 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. På detta sätt skapas kortare väntetider i luften innan flygen kan landa. Genom att ha ett gemensamt luftrum skulle flygets utsläpp kunna minska med 10 till 12 procent. Vi anser att det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden och menar att genomförandet av SES i stället borde prioriteras. För att bl.a. effektivisera flygresandet och minska utsläppen från flyget vill vi att Sverige ska verka för ett gemensamt luftrum för civilflyget i Europa. Därmed framhåller vi behovet av att driva på för ökad takt i genomförandet av SES.

### **18. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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 motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 29,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 7 och 11 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 35,

bifaller delvis motion

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och

avslår motionerna

2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28,

2021/22:3531 av Lars Thomsson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 36.

### *Ställningstagande*

Sverige har en väl uppbyggd flyginfrastruktur med många små, medelstora och stora flygplatser över hela landet. Vi tror på flyget och ser det som ett betydelsefullt transportmedel. Därför anser vi att det behövs ett hållbart flyglyft som innebär att staten tillsammans med kommuner, regioner, näringsliv och övriga nordiska länder skapar långsiktigt goda förutsättningar för ett livskraftigt och fossilfritt flyg. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att utreda en modell där regionala flygplatser rustas för teknikneutral fossilfrihet med delat ansvar mellan staten, Swedavia, kommuner och regioner.

Vi kan konstatera att den tekniska utvecklingen går så snabbt att det är relevant att tala om ett pågående paradigmskifte inom såväl flyget som andra delar av transportsystemet. Samtidigt noterar vi att regeringen dessvärre inte har mött upp i det som just nu sker inom forskning och innovationer. Vi vill att Sverige ska ta på sig ledartröjan och stötta teknikutvecklingen genom att fatta ett antal för flyget avgörande beslut som är långsiktigt klimatsmarta och samhällsekonomiskt lönsamma. Sverige behöver en politik som, inom ramen för beslutet om ett fossilfritt Sverige 2050, stöttar utvecklingen mot ett fossilfritt flyg.

Mot bakgrund av att den tekniska utvecklingen går snabbt behöver Sverige intensifiera och prioritera arbetet med att göra inrikesflyget fossilfritt, oavsett om det handlar om el eller biobränsle. Vi anser också i sammanhanget att det behövs tydliga mål i fråga om årtal och utbyggnadstakt. Regeringen bör därför initiera en utredning som tar ett samlat grepp och sätta ett tydligt mål om att svenskt inrikesflyg ska vara fossilfritt så fort som möjligt.

Vidare vill vi även uppmuntra till klimatkompensation för flygresor. Fly Green Fund är ett exempel på ett initiativ som möjliggör klimatkompensation och som används till utveckling av nya biodrivmedel. Av intäkterna går 75 procent till inköp av bioflygbränsle och 25 procent till att stötta kontinuerlig och storskalig produktion i Sverige. Vi föreslår att det ska bli obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp.

Slutligen vill vi också införa krav på redovisning av klimatdeklarationer vid flygresor för att styra mot en minskad klimatpåverkan genom att ge konsumenter mer information vid köpet.

## **19. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15 och  
avslår motionerna

2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 29,

2021/22:3531 av Lars Thomsson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 18,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 7 och 11,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 35 och 36.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att miljöproblem i allmänhet och växthusgaser i synnerhet inte tar hänsyn till nationsgränser. Därför anser vi att en konstruktiv och realistisk miljöpolitik måste utgå från det mest kostnadseffektiva sättet att bekämpa miljöförstöring och utsläpp av växthusgaser globalt utan att omöjliggöra för svenska företag och den svenska flygindustrins verksamhet. Vi menar att alltför betungande ekonomiska pålagor som läggs på svenska företag och flygindustri resulterar i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål och att detta resulterar i ökade utsläpp. Denna typ av företeelser, som vi vill benämna koldioxidläckage, bidrar enligt vår uppfattning till en negativ utveckling.

Miljösattningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage och sattningar ska styras mot internationella åtgärder och forskning framför höjda skatter på flygande.

## **20. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (C)**

av Mikael Larsson (C).

### *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 motionerna

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 18 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 35,

bifaller delvis motion

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 29,

2021/22:3531 av Lars Thomsson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 11,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 36.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla vikten av en hållbar omställning av flygsektorn. Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget eftersom det inte är flygresan i sig som är problemet utan utsläppen den genererar. För att höja omställningstempot i flygbranschen behövs åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat. Vi anser också att Swedavia bör se över ökade möjligheter till rabatter för start och landning för de bästa planen och att statliga bolag och myndigheter bör ställa krav på och klimatkompensera sina tjänsteresor. För att underlätta omställningen krävs också att staten tar sitt ansvar och bidrar.

Jag anser i sammanhanget att det behöver övervägas en ökad satsning till det strategiska innovationsprogrammet för flyg (Innovair) i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt elektrifiering.

Jag vill även peka på att flera av de nordiska länderna redan har höga ambitioner när det gäller fossilfritt resande. Detta bör tas till vara och utvecklas med gemensamma ansträngningar. Därmed vill jag framhålla att Norden bör vara ledande när det gäller fossilfritt flyg.

## **21. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (V)**

av Jens Holm (V).

### *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

2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och  
avslår motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 29,

2021/22:3531 av Lars Thomsson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 18,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 7 och 11,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 35 och 36.

### *Ställningstagande*

Att flyga möjliggör möten mellan människor från världens alla länder, och att frakta personer eller gods med flygplan är det snabbaste transportsättet för längre sträckor. Flyg som transportslag är dessutom kraftigt subventionerat i form av skattebefriat bränsle och momsbefriade eller nedsatta biljetter. Det är således inte förvånande att flygandet ökat kraftigt i världen. Jag kan samtidigt konstatera att världens snabbt växande flygindustri också har tydliga baksidor, inte minst för miljön och klimatet. Utsläppen från världens flygande har fördubblats de senaste 20 åren, och om inget görs kommer utsläppen att fortsätta att växa kraftigt. Hade flygsektorn varit ett enskilt land hade den legat på topp tio bland världens värsta utsläpparländer och även i Sverige har flygets utsläpp ökat kraftigt.

När det gäller åtgärder som vidtas för att minska utsläppen anser jag att den svenska flygskatten är ett välkommet steg framåt, men att detta är långt ifrån tillräckligt. Vidare kommer obligatorisk biobränsleinblandning endast att minska utsläppen i begränsad utsträckning och öppnar samtidigt för nya miljöproblem om beroendet av biodrivmedel blir för stort. Till detta kommer

att elektrifiering och andra tekniska lösningar ligger långt framåt i tiden. Sammantaget kan jag konstatera att alldeles för lite görs för att på allvar minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan. Detta är oacceptabelt.

Vidare har regeringen under coronapandemin subventionerat flyget t.ex. genom kreditgarantier till det delvis statligt ägda SAS, vilket har skett utan att regeringen har ställt skarpa klimatkrav på bolaget. Detta är inte på något sätt i linje med de överenskomna klimatmålen och jag anser att stöd bara bör ges till samhällsviktigt flyg och då villkoras med skarpa klimatkrav, såsom nedläggning av korta flyglinjer och harmonisering av klimatmålen med den övriga transportsektorns klimatmål. Dessa styrmedel är exempel på åtgärder som bör ingå i en handlingsplan för att minska flygets klimatutsläpp i både inrikes och internationell trafik. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen.

## **22. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (KD)**

av Magnus Jacobsson (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

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9 och avslår motionerna

2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 29,

2021/22:3531 av Lars Thomsson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 18,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 7 och 11 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 35 och 36.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att flyget trots pandemin och ökande kostnader är inne i en potentiell omställningsfas mot inblandning av förnybart bränsle och elektrifiering. Detta är en positiv utveckling. Jag vill peka på att den svenska flygbranschen i sin färdplan anger en målsättning om ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och ett fossilfritt flyg både in- och utrikes 2045. Vidare kan jag konstatera att de första elektrifierade inrikeslinjerna mellan Bromma och

Visby förbereds till 2026. För att lyckas med den ambitionen anser jag att det krävs en politisk vilja att stödja och främja snarare än den avvecklingsiver som jag anser att regeringen präglas av. I flygbranschens färdplan efterfrågas en långsiktig statlig målbild för övergången till ett fossilfritt flyg. Jag noterar att detta är en fråga som i dag främst drivs av flygbranschen medan regeringsföreträdare på presskonferenser i stället spår att transportslaget kommer att avvecklas. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör presentera en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg med hållpunkterna 2030 och 2045, inkluderande ett långsiktigt mål om elflyg.

### **23. Minskad klimatpåverkan, punkt 10 (L)**

av Helena Gellerman (L).

#### *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 motionerna

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 35 och 36 samt avslår motionerna

2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 29,

2021/22:3531 av Lars Thomsson (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 18,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 7 och 11 samt

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9.

#### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att flyget likt andra transportslag behöver stå för sina klimatkostnader och att utsläppen från flyget behöver upphöra. Det kommer att ta längre tid än i andra sektorer, vilket gör att arbetet brådskar. Jag kan konstatera att bunkringen för inrikes- och utrikesflyget i Sverige sammantaget står för drygt 3 miljoner ton koldioxidutsläpp per år. Till det kommer höghöjdseffekten från framför allt utrikesflyget som ger ungefär lika stor klimatpåverkan som koldioxidutsläppen. Flygets utsläpp har i motsats till de flesta andra sektorer ökat kraftigt över tid på grund av en starkt ökad efterfrågan. Mot denna bakgrund anser jag att flygets höghöjdseffekt på sikt behöver kompenseras med negativa utsläpp.

Jag anser också att samverkansplattformen för fossilfritt flyg med målet att uppnå klimatneutralitet 2045 bör återskapas för att möjliggöra en väl avvägd handlingsplan för att nå klimatmålet i tid. Regeringen bör därför se till att samverkansplattformen för fossilfritt flyg fortsatt kan verka för målet om ett fossilfritt flyg 2045.

Jag vill slutligen framhålla vikten av att söka samarbeten inom Norden för att främja framväxten av fossilfritt flyg.

## **24. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 11 (C)**

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.1 och

bifaller delvis motionerna

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

Flyget spelar en viktig roll som transportmedel genom att det knyter ihop orter och länder och är en förutsättning för företagande och boende i hela landet. Jag vill även peka på att flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och att flygplanen blir alltmer energieffektiva. Samtidigt anser jag att vi behöver finna system för att i likhet med övriga trafikslag göra flyget mer miljövänligt. Jag anser att flyget ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen.

Det EU-interna flyget omfattas i dag av EU:s utsläppshandel, men kraven på hur det tilldelas utsläppsrätter anser jag behöver skärpas. Den internationella luftfartsorganisationen ICAO nådde 2016 efter många års förhandlingar en överenskommelse om att minska utsläppen från flygtrafiken. Att den internationella flygorganisationen ICAO enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är positivt, men Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Jag anser också att de delar av Chicagokonventionen som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras. Mot denna bakgrund anser jag att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att säkerställa



genomförande av och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan.

## **25. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 11 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71 och

bifaller delvis motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.1 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

Klimatnotet är globalt och behöver globala överenskommelser. Jag kan konstatera att ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp kan genomföras genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO. Jag vill i sammanhanget påminna om att ICAO genom EU:s påtryckningar också har enats om ett globalt marknadsbaserat styrmedel (Corsia) som reglerar det internationella flygets koldioxidutsläpp och började gälla den 1 januari 2021. Flygbolagen köper utsläppskrediter som motsvarar mängden utsläpp de orsakat, och detta styrmedel låser det internationella flygets utsläpp på 2020 års nivå. Jag vill mot denna bakgrund framhålla att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

## **26. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 11 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 32 och

bifaller delvis motionerna  
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.1 och  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71.

### *Ställningstagande*

Flyget har stor betydelse för människors möjlighet att studera och arbeta samt uppleva nya miljöer och kulturer. Samtidigt behöver utsläppen från flyget, i likhet med från andra transportslag upphöra. Det kommer att ta längre tid än i andra sektorer, vilket gör att arbetet brådskar. Jag kan samtidigt konstatera att ensidiga styrmedel från svensk sida riskerar att enbart leda till att flyget flyttar till flygplatser utanför Sverige med negativa konsekvenser för svensk konkurrenskraft som följd. Därför behövs internationella lösningar. Dessvärre är internationella flygskatter svåra att införa då de kräver ändringar i Chicago-konventionen som gäller för flyget. Det är därför viktigt att Sverige och EU fortsätter att arbeta för att nå internationella överenskommelser som direkt prissätter flygets koldioxidutsläpp. Jag anser att en bränslebaserad flygskatt som tar sikte på flygets faktiska utsläpp, inte på själva flygandet, bör införas inom EU genom multilaterala avtal. Därmed vill jag framhålla att regeringen bör verka för ett internationellt system där flyget betalar för sina koldioxidutsläpp.

### **27. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 12 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 19 och 21,

bifaller delvis motionerna

2021/22:351 av Hampus Hagman (KD) och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26 och

avslår motionerna

2021/22:1199 av Lars Thomsson (C),

2021/22:3074 av Sofia Amløh m.fl. (S),

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16 och 19,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten Easa gav nyligen för första gången typcertifikat till ett elflygplan, vilket beskrivs som det första steget mot kommersiellt användande av planet. Vi finner detta mycket glädjande. Även om det finns vissa hinder för att i stor skala kunna konkurrera med den befintliga industrin menar vi att elflyget har stor potential och att forskningen om elflyg bör följas. Forskningen inom batterier och laddinfrastruktur går framåt och när energiförhållandena mellan dagens bränslen och morgondagens batterier jämnas ut kommer elflyget att vara mer konkurrenskraftigt. Vi menar att detta på sikt kan gynna Sverige eftersom svensk elproduktion redan i dag är i stort sett fri från fossila utsläpp. Då eldriften är både klimatsmart och billigare än konventionell teknik skulle flyget kunna trafikera andra linjer än de som i dag är kommersiellt gångbara. Vi anser mot denna bakgrund att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, LFV och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för upphandlade linjer med trafikplikt samt överväga ett nationellt mål för elflyg. Vi anser även att elflygets behov av infrastruktur bör inkluderas i den kommande flygplatsstrategin.

### **28. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 12 (C)**

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16 och 19,  
bifaller delvis motionerna

2021/22:1199 av Lars Thomsson (C) och

2021/22:3074 av Sofia Amloh m.fl. (S) samt  
avslår motionerna

2021/22:351 av Hampus Hagman (KD),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 19 och 21,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Jag anser att utvecklingen av elflyget har stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet. Med mindre, eldrivna flygplan kommer nya

resrutter att uppstå som inte varit aktuella med en traditionell flygplansflotta. Detta ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden. Vidare måste miljö- och klimatpåverkan från flyget minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. Jag vill därför underlätta introduktionen av elflyg i Sverige. En snabb teknikutveckling sker just nu inom luftfarten där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Jag anser dock att det krävs ett större statligt engagemang för att tillvarata elflygets fulla potential. I den flygstrategi som regeringen antog 2017 behandlas elflyg endast summariskt. Vidare saknar Sverige i dagsläget ett politiskt mål för elflyg, men ett sådant vore önskvärt för att accelerera omställningen inom näringslivet.

Jag anser att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040. Det är i detta syfte också angeläget att främja innovativa projekt på området, som exempelvis Elektrisk Lufttransport i Sverige (Elise). För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs det att regeringen agerar. Därmed anser jag att Sverige bör införa en nationell elflygstrategi.

## **29. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 12 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 34,

bifaller delvis motionerna

2021/22:351 av Hampus Hagman (KD) och

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21 och

avslår motionerna

2021/22:1199 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19,

2021/22:3074 av Sofia Amløh m.fl. (S),

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16 och 19 samt

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

När det gäller flygets framtid kan jag konstatera att elektriskt flyg är intressant för de kortare flygförbindelserna och att det skulle kunna skapa en ny näringsgren. Elflyget skulle också minska flygets påverkan på stadsplaneringen genom minskat buller. Jag anser att utvecklingen av vätgasdrivet

flyg är viktigt sett på lite längre sikt. Omställningstempot inom flygbranschen behöver dock höjas väsentligt och det är därför viktigt att det görs riktade satsningar på forskning och utveckling av elflyg. Jag vill även framhålla vikten av att se över elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin. Vidare anser jag att Svenska kraftnät tillsammans med flygplatsägarna och regionnätägarna ska ges uppdraget att ta fram en plan för hur Sveriges flygplatser ska kunna förberedas för elflyg.

### **30. Nordiskt samarbete om elflyg, punkt 13 (M, L)**

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 27 och  
2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och  
bifaller delvis motion  
2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 20 och 22.

#### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin samt behovet av att stödja forskning och utveckling om elflyg är viktiga områden att lägga ett ökat fokus på. Vi menar att en framtida satsning på elflyg sannolikt blir både snabbare och billigare om Sverige på ett systematiskt sätt samarbetar med övriga nordiska länder. Det land i Norden som hittills har kommit längst är Norge. Vi anser att regeringen skyndsamt bör initiera kontakter med våra nordiska grannländer i en gemensam ambition att skapa en elinfrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas och en nordisk marknad med elflyg kan växa fram. Därmed anser vi att regeringen bör ges i uppdrag att ta fram en strategi för en samverkan kring elflyg i Norden.

### **31. Nordiskt samarbete om elflyg, punkt 13 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 20 och 22 samt bifaller delvis motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 27 och

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Vi anser att elflyget har en stor potential. Genom ett gott samarbete med våra nordiska grannländer menar vi att övergången till elflyg kommer att kunna bli både billigare och mer effektiv. Sverige saknar dock ett politiskt mål för elflyg, vilket kan ställas i relation till Norge som har ett uttalat mål i sin regeringsöverenskommelse som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Vi vill mot denna bakgrund framhålla behovet av ett utökad nordiskt samarbete för elflyg, inklusive samordning av regelverk. Vi anser vidare att det bör tas fram en handlingsplan för ett samarbete kring framtida elflyg i Norden.

## **32. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 14 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:145 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD) och

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 7, 9 och 11–13.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av en trygg och säker flygindustri. Vi anser att tryggheten ska ökas oavsett trafiksätt och att det ska genomföras ett omfattande säkerhetsarbete för att förebygga kapningar, attentat och triggerfaktorer samt nya typer av ideologisk brottslighet. Vi anser att säkerheten ska ökas och nya rutiner införas för att underlätta resandet både inom och utanför Europa.

Vi vill även betona behovet av att förenkla resandet samtidigt som ökad säkerhet är viktigt. Detta gäller t.ex. direktlinjer från Arlanda flygplats, och kanske i extra hög utsträckning resor till USA, men även Storbritannien efter utträdet ur Europeiska unionen. Vi anser att kapacitet, teknik och anslutande

infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer.

Vi vill vidare peka på att brottsligheten minskar när övervakningskameror används. Som ett led i att stävja det ökande våldet anser vi att personal som arbetar som t.ex. ombordpersonal på flyg men även flygplatspersonal bör ges möjlighet att bära kameror som en del av arbetsutrustningen. Bara de filmer som ska användas vid en eventuell polisanmälan bör sedan sparas medan allt annat material ska raderas. Om en konflikt eller ett brott uppstår anser vi att det skulle vara enklare att utreda vad som hänt med hjälp av dessa filmer samtidigt som personalens trygghet skulle öka. Därmed vill vi se en utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet.

Vi kan konstatera att Sveriges flygindustri under senare har tid fått uppleva en ny typ av brottslighet där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Detta agerande har bl.a. använts för att förhindra verkställande av utvisningar. Vi anser att det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag. Ett problem är enligt vår mening att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt tydlig. Vi anser därför att luftfartslagen och luftfartsförordningen bör snabbutredas och förtydligas.

Vi anser även att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och att det därför bör ske en skyndsam översyn av vilka gärningar som ska anses straffbara. Mot denna bakgrund anser vi att luftfartslagen och luftfartsförordningen också behöver snabbutredas när det gäller möjligheten att öka minimistraffet enligt dessa lagar.

Vi vill avslutningsvis påminna om den tragiska flygkrasch som inträffade utanför Umeå den 14 juli 2019 där åtta fallskärmshoppare och en pilot förolyckades. I en liknande olycka i Finland 2014 omkom åtta personer och i ytterligare en snarlik olycka i Polen 2014 omkom elva personer. Efter olyckan utanför Umeå fastslog haveriutredarna att det kraschade planet inte var behäftat med några tekniska fel. Olyckan förklaras i stället, något sammanfattat, med att planet var överlastat och baktungt. Bakom förloppet ligger samtidigt en rad faktorer som tillsammans bidrog till att piloten tappade kontrollen över flygplanet. Att flyga med fallskärmshoppare är något som en del piloter ägnar sig åt på ideell basis på fritiden. Utöver ett certifikat för privatflygning med flygplan och 200 timmars flygtid krävs det i nuläget inte att piloten har någon särskild behörighet för att flyga med fallskärmshoppare. Vi anser att denna ordning medför att det vilar ett orimligt stort ansvar på respektive fallskärmsklubb och Svenska Fallskärmsförbundet för hur verksamheten bedrivs och pilotens färdigheter. Vi kan konstatera att det förekommer lokala rutiner, krav och riktlinjer men att det i dag inte finns någon formaliserad utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Vi anser att de tragiska olyckor som skett bör vara skäl nog för riksdagen att besluta om att låta utreda om det ska krävas en formell utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare. En sådan utredning skulle också ge svar på om denna typ av utbildning bör utformas av Easa och därmed bli en europeisk

standard eller utarbetas som en nationell behörighet. Syftet med detta är att påtagligt öka säkerheten för kommande generationer fallskärmschoppare utan att samtidigt försvåra för klubbarna att bedriva sin verksamhet.

### **33. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 15 (M, SD, KD)**

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5.

#### *Ställningstagande*

Regelbundna nykterhetskontroller inom yrkestrafiken förhindrar olyckor samtidigt som det fungerar proaktivt för piloter och övrig personal och bidrar till ett ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Trenden är dock att antalet nykterhetskontroller inom flyget minskar. Vi anser att det är mycket oroande att anställda på flyget vid flera tillfällen har ertappats med att vara alkohelpåverkade i tjänsten. Många passagerares liv riskeras därigenom eftersom risken för flygplansolyckor ökar. Detta är inte acceptabelt. Vi kan samtidigt konstatera att det inte är möjligt för ett enskilt land att ha egna regler för kontroll av piloter. Sverige bör därför verka inom Internationella lufttransportorganisationen (IATA) för att skapa ett regelverk som möjliggör nykterhetskontroller av piloter vid flygningar till och från de länder som önskar detta. För att säkerställa passagerarnas trygghet och säkerhet anser vi att det bör införas ett krav på alkoholtester för piloter och besättningspersonal vid ombord- och avstigning på flyget. Den tekniska utvecklingen ger i dag möjlighet att kontrollera alla piloter. Vi anser därför att regeringen bör utreda en modell med obligatorisk nykterhetskontroll för alla piloter varje gång de ska flyga. Vi anser även att resurserna till polisen ska utökas för att öka antalet nykterhetskontroller på flygplatserna.



### **34. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 16 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8 och avslår motionerna

2021/22:90 av Dennis Dioukarev (SD),

2021/22:2338 av Robert Hannah och Arman Teimouri (båda L) och

2021/22:2345 av Robert Hannah (L).

#### *Ställningstagande*

Vi anser att flyget utöver resor och transporter har en viss särställning när det gäller att marknadsföra Sverige som turist-, handels- och industrination. Vi vill därför att personer som reser till och från Sverige ska bemötas med respekt och professionalism samt att arbetande personal på ett enkelt sätt ska kunna kännas igen utifrån både profession och identitet. Därför menar vi att uniformer för personal som arbetar på statliga flygplatser ska utformas neutralt, men även med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet för kollegor och resenärer. Mot denna bakgrund anser vi att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap.

### **35. Drönare, punkt 17 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14, bifaller delvis motion

2021/22:3216 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 5 och avslår motion

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14.

### *Ställningstagande*

Vi vill peka på att kostnaderna för leveranser till svåråtkomliga platser kan minskas om möjligheterna att använda drönare tas till vara och utnyttjas bättre. Drönare kan också med fördel nyttjas för övervakning, t.ex. för att upptäcka skogsbränder eller utföra gränsbevakning. Med hjälp av drönare kan välfärdstransporter genomföras som tidigare inte var möjliga. På västkusten görs det försök att transportera hjärtstartare ut till skärgården med hjälp av drönare. Vi anser att det därför är angeläget att regeringen utreder var i landet drönare kan göra mest nytta. En sådan utredning kan peka ut eventuella undantag som underlättar försök med olika drönartransporter samt övervakningsflyg. Utifrån detta vill vi framhålla behovet av att utreda hur användning av drönare kan underlättas.

### **36. Drönare, punkt 17 (C)**

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3216 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och

avslår motion

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14.

### *Ställningstagande*

Drönare har blivit ett allt viktigare verktyg för räddningstjänsten att använda inför och vid en insats. Jag vill peka på att räddningstjänsten genom en ökad användning av drönare kan skaffa sig en överblick över ett potentiellt insatsområde på ett snabbare och smidigare sätt. Detta är användbart för att bl.a. på ett lättare sätt kunna lokalisera en skogsbrand eller var en olycka på en lång väg utan mobiltäckning har skett. Drönare kan också förses med t.ex. hjärtstartare, och med detta hjälpmedel ges möjlighet att nå en person med hjärtstopp snabbare än vad en utryckande brandbil hade kunnat. Dessvärre kan jag konstatera att det krävs tung byråkrati och dyra abonnemang för att räddningstjänsten ska få tillstånd att använda drönare, och detta är något som mindre räddningstjänster inte alltid mäktar med. Detta kan jämföras med privatpersoner som inte behöver betala någon abonnemangsavgift. Mot denna bakgrund vill jag därför förenkla byråkratin för räddningstjänster när det gäller användning av drönare.

### **37. Drönare, punkt 17 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14 och avslår motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och

2021/22:3216 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 5.

#### *Ställningstagande*

Under de senaste åren har flera allvarliga incidenter med drönare rapporterats inom skyddade luftrum i Sverige. Detta har medfört stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Jag kan konstatera att det redan i dag är förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en radie om fem kilometer kring en flygplats och att ägare och piloter till drönare som flyger i en fredad zon därmed begår ett luftfartsbrott som kan ge bötespåföljd eller fängelse i upp till sex månader. Grovt brott kan ge upp till två års fängelse. Jag vill här peka på att flygplatserna Heathrow och Charles de Gaulle har installerat ett holografiskt radarsystem som snabbt identifierar drönare som utgör ett hot. Brittisk lag identifierar de oauktorerade flygningarna som ett brott som kan ge en påföljd på upp till fem års fängelse. Jag anser att det finns anledning att se över påföljderna och skärpa påföljderna i Sverige utifrån brittisk förebild.

### **38. Hinderbelysning för vindkraftverk, punkt 18 (C)**

av Mikael Larsson (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 89.

### *Ställningstagande*

För att nå målet om fossilfria transporter anser jag att det behövs resultat- inriktade incitament i kombination med riktade satsningar på ett flertal tekniker och lösningar. Detta gäller inte minst vindkraftsområdet. För att minska ljusföroreningar från vindkraftverken vill jag peka på att det finns tekniska lösningar, bl.a. radartekniken OCAS, som möjliggör för ljuset att vara avstängt vid de tillfällen när inga flygplan finns i närheten. För att använda OCAS-tekniken måste dock undantag sökas från Transportstyrelsens regler. Jag kan konstatera att i de fall då undantag har sökts har Transportstyrelsen lämnat avslag då Försvarmakten inte bedömer att OCAS-tekniken kan garantera en tillräcklig flygsäkerhet. För att främja acceptansen för vindkraftverken anser jag att det är viktigt att tekniska lösningar tillämpas om de lokala förutsättningarna finns. Jag bedömer att det måste finnas en större flexibilitet bland berörda myndigheter, och det ska vara enklare att ställa krav på teknik för att åtgärda problem eller begränsningar med de förnybara energislagen genom s.k. villkorade tillstånd. Mot denna bakgrund vill jag framhålla att behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk ska tillåtas om det finns lokala förutsättningar.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

*2021/22:90 av Dennis Dioukarev (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att installera vattenpåfyllningsstationer inne på statligt ägda flygplatser i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:145 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare ska krävas och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:179 av Eric Westroth (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:351 av Hampus Hagman (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att se över vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta för att Sverige ska ha tillräcklig infrastruktur för att hantera ett kraftigt ökat flygande och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:438 av Jens Holm m.fl. (V):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:505 av Ann-Sofie Lifvénhage (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa ett regelverk för stöd till regionala/internationella flygplatser för ett robust infrastruktursystem att lita på för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:533 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.

*2021/22:703 av Martina Johansson (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en nationell plan för Sveriges flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ersättningssystemet för beredskapsflygplatser vid extraordinära händelser och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1055 av Hanna Westerén (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flygets betydelse för Gotland och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1191 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.

*2021/22:1199 av Lars Thomsson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en elflygsstrategi och statliga insatser för att utveckla elflygsbranschen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1473 av Pia Steensland (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av hur finansieringen av våra kommunala och regionala flygplatser ska se ut i framtiden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av hur många flygplatser som bör finnas i landet samt var de ska finnas geografiskt och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1630 av Helena Vilhelmsson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Örebro flygplats status som beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1675 av Johan Hultberg (M):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra överlevnaden av Trollhättan-Vänersborgs flygplats liksom andra regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1704 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för att säkra de regionala flygplatsernas överlevnad och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1821 av Annicka Engblom (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att behålla Bromma flygplats fram tills avtalet löper ut 2038 och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1836 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ängelholm-Helsingborg flygplats ska komma i fråga för statliga medel och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1994 av Lotta Olsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Örebro flygplats status som beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2113 av Lars Adaktusson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket av regeringen bör ges i uppdrag att införa trafikplikt vid Mora flygplats samt snarast genomföra det framlagda förslaget om Mora flygplats som beredskapsflygplats, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:2168 av Pål Jonson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regioner ska få möjlighet att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2338 av Robert Hannah och Arman Teimouri (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.

*2021/22:2345 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.

*2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ansvarsfördelningen gällande Halmstad City Airport och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):*

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett investeringsstöd för att bygga nya flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksintresseflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en trygg och säker flygindustri och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet på direktlinjer och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkta nykterhetskontroller på flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur användning av drönare kan underlättas och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta



- beräkningarna gällande koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet till beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
  17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regionala flygplatser ska erhålla ersättning för all jourverksamhet och tillkännager detta för regeringen.
  18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
  19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elflyg och tillkännager detta för regeringen.
  20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg, inklusive samordning av regelverk, och tillkännager detta för regeringen.
  21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera elflygets framtida behov av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
  22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en handlingsplan för ett samarbete kring framtida elflyg i Norden och tillkännager detta för regeringen.
  23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för ett gemensamt luftrum för civilflyget i Europa för att effektivisera flygresandet och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2960 av Ann-Sofie Alm och Camilla Waltersson Grönvall  
(båda M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att säkerställa drift och trafik på Trollhättan Vänersborgs flygplats och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa Trollhättan Vänersborgs flygplats långsiktiga utveckling och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkra inrikesflyget och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över storleken på det ekonomiska stöd som flygplatser erhåller som ersättning för beredskap för långsiktigt hållbar trygghet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översikt av de regionala flygplatsernas roll ur ett beredskapsperspektiv och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översikt av de regionala flygplatsernas roll ur ett totalförsvarsperspektiv och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2982 av Christian Carlsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid och om att se över hur flygkapaciteten på Arlanda Airport ska utökas och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3017 av Ann-Christine From Utterstedt (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Stockholm-Västerås flygplats utses till en beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3039 av Per Söderlund (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Örebro flygplats status som beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3074 av Sofia Amløh m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av en nationell strategi för elflyg och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3216 av Daniel Bäckström m.fl. (C):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla byråkratin för räddningstjänster att använda drönare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C):*

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatserna i syfte att de också framgent ska vara noder för att utveckla besöksnäring i glesbygden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C):*

- 5.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökat nordiskt samarbete kring kollektivtrafik, fossilfritt flyg och gemensamma biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser fossilfritt flyg.*

*2021/22:3373 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska ingå i Swedavias basutbud fram till dess att Arlanda byggs ut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en långsiktig nationell tillgång till infrastruktur för flygets utveckling och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av avgifter bör ses över som en följd av pandemin så att staten tar en utökad del av dessa avgifter och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att ta fram en strategi för en samverkan kring elflyg i Norden och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att samverkansplattformen för fossilfritt flyg fortsatt kan verka för målet om ett fossilfritt flyg 2045 och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska finnas kvar fram till Arlanda byggs ut och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på redovisning av klimatdeklarationer vid flygresor för att styra mot en minskad klimatpåverkan genom att ge konsumenter mer information vid köpet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva på för ökad takt i implementeringen av ett gemensamt europeiskt luftrum, Single European Sky, för att bl.a. minska utsläppen från flyget och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3519 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3531 av Lars Thomsson (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheten att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att direktdestinera flygskatten till att täcka merkostnader för biobränsle och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och avse befrämja innovationer till detta mål som projekt som Elise, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ökade satsning till det strategiska innovationsprogrammet för flyg (Innovair) i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt elektrifiering och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa en nationell elflygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
- 21.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa

implementering och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser flyget.*

*2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en elflygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ta initiativ till att återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C):*

89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk ska tillåtas om det finns lokala förutsättningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stimulera ett hållbart flyglyft och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att permanent göra ett större antal regionala flygplatser till beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de regionala flygplatsernas långsiktiga överlevnad och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta ett tydligt mål att svenskt inrikesflyg ska vara fossilfritt så fort som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för att samverka kring elflyg i Norden och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att långsiktigt säkerställa goda förutsättningar för inrikesflyget till och från Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska finnas kvar fram tills Arlanda byggts ut och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en modell där regionala flygplatser rustas för teknikneutral fossilfrihet med delat ansvar mellan staten, Swedavia, kommuner samt regioner och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa långsiktig tillgång till infrastruktur för flygets utveckling och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt trafiksäkerhet för personalen bl.a. avseende nykterhet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

5. 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.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att med utgångspunkt från brittisk lagstiftning se över de straffrättsliga

påföljderna vid brott mot luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan en grundlig analys av de postpandemiska marknadsförutsättningarna och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan att kapaciteten på Arlanda Airport utökas och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner och regioner möjlighet att upphandla regional flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg med hållpunkterna 2030 och 2045 inkluderande ett långsiktigt mål om elflyg och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3927 av Linda Modig och Helena Lindahl (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga krav på s.k. genomgående biljetter i upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L):*

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för ett internationellt system där flyget betalar för sina koldioxidutsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Svenska kraftnät tillsammans med flygplatsägarna och regionnätägarna ska ges uppdraget att ta fram en plan för hur Sveriges flygplatser ska kunna förberedas för elflyg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att söka samarbeten inom Norden för att främja framväxten av fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets höghöjdseffekt på sikt behöver kompenseras med negativa utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.