

Motion till riksdagen 2018/19:1118

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

En konkurrenskraftig svensk flygindustri

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	2
1 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk flygindustri	2
1.1 Vision.....	3
2 Sveriges flygindustri.....	3
3 Flygindustrins historiska betydelse	4
4 Konkurrens inom flygindustrin	4
5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig flygindustri ...	5
5.1 Nej till flygskatt	5
6 Svensk flygindustri i Europa och på den inre marknaden	5
7 Stärkt infrastruktur för svenskt flyg	6
7.1 Investeringsstöd till flygplatser.....	6
7.2 Bygg ut Arlanda flygplats.....	6
7.3 Bevara Bromma flygplats	7
7.4 Omförhandla Sverigeförhandlingen	7
8 Trygg och säker flygindustri	7
8.1 Neutral arbetsuniform på statliga flygplatser	8
8.2 Ökad säkerhet på direktlinjer	8
8.3 Stärkta nykterhetskontroller på flygplatser.....	8
8.4 Skärpa luftfartslagen och luftfartsförordningen.....	8
9 Svensk flygindustri med global miljö i fokus.....	9
10 Forskning och innovation för framtidens flygindustri.....	9

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att strukturfonder som används till europeiska flygprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska flygprojekt lanseras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett investeringsstöd för flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omförhandla Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.
12. 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.

1 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk flygindustri

Sverigedemokraterna ser den stora betydelsen av flygets roll i det svenska samhället. Flyget tillgodoser både medborgarnas och näringslivets behov av resor och transporter. Vår strategi för en konkurrenskraftig svensk flygindustri sträcker sig dock inte enbart till flyget som trafikslag då vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. I ett väl fungerande och hållbart samhälle bör det skapas förutsättningar för den svenska flygindustrin att samverka med övriga trafikslag. Detta oavsett om vi talar om leveranser av livsmedel till en lokal butik

på den svenska landsbygden, frakt av fordon till den internationella gruvindustrin, regionala persontransporter eller nationella affärsresor. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner som försvar, sjukvård och polis är i stort behov av flyget som transportmedel med tillhörande infrastruktur. Utöver flyget och de övriga trafikslagens roll i samhället vill vi även lyfta fram vikten av digital infrastruktur. Digitaliseringen är grundbulten i dagens samhälle och vi menar att även digital informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

1.1 Vision

Vi sverigedemokrater avser att stärka den svenska flygindustrins förutsättningar genom både direkta och indirekta satsningar samt genom att lansera nya och skärpta lagförslag. Detta är en del i en väl sammanhållen it-, infrastruktur- och transportpolitik, där alla trafikslag är inkluderade.

2 Sveriges flygindustri

Den svenska flygindustrin är av stor betydelse för att tillgodose människors behov av att transportera sig både inrikes och utrikes samt att konkurrenssäkra Sverige som en ledande kunskaps- och industrination. Vi behöver därmed lyfta fram flygets alla olika delar samt tillgängligheten till flygplatser och tillhörande infrastruktur. Vi behöver även lyfta fram svenska företag som både direkt och indirekt är en del av den svenska flygindustrin.

Det regelbundna linjeflyget transporterar passagerare, gods eller post och står tillsammans med den icke regelbundna chartertrafiken för cirka 8 miljoner inrikespassagerare årligen. Inräknas utrikespassagerare stiger antalet till cirka 30 miljoner. Bruksflygets verksamhet består bl.a. av specialiserad flygverksamhet och innebär arbete med till exempel lyft, inspektioner och fotoflyg. Affärsflygets roll är transport av personer där huvudsyftet med resan är tjänsteuppdrag.

I Sverige finns cirka 45 s.k. instrumentflygplatser som är godkända av Transportstyrelsen. Dessa flygplatser använder någon form av instrumentinflygningshjälpmedel som stödjer piloternas navigering vid flygning i dåliga väderförhållanden. Det finns även cirka 200 mindre flygplatser som används av exempelvis flygklubbar. Dessa flygplatser behöver inte vara godkända av Transportstyrelsen men behöver ändå uppfylla vissa krav. Sverige har även cirka 24 helikopterflygplatser som har godkänts av Transportstyrelsen. Dessa flygplatser får endast nyttjas av helikoptrar och flertalet av dessa används för sjuk- och ambulanstransporter. Det finns även privata företag som har etablerat verksamheter via egna helikopterflygplatser.

Den svenska flygindustrin bidrar med cirka 40 000 direkta arbetstillfällen och industrin är både direkt och indirekt kopplad till alla typer av företag i hela varukedjan oavsett storlek, bolagsform och profession samt att industrin samarbetar med allt ifrån lokala tjänsteföretag i kluster till världsomfattande multibolag. Flygindustrin är starkt forskningsintensiv med en nära relation till bl.a. rymdindustrin och andra högteknologiska områden. Läger vi dessutom till utbildningsnivå, tillgång på adekvat arbetskraft och välrenommerade svenska bolag inom flygindustrin, så resulterar detta i

att Sverige har goda förutsättningar för att fortsättningsvis kunna driva en stark svensk flygindustri.

3 Flygindustrins historiska betydelse

Ända sedan tidernas begynnelse har människan velat bemästra förmågan att kunna flyga och då troligen ur ett annat perspektiv än idag. I och med industrialismens intåg på 1800-talet där tillgången på kapital, råvaror och teknik växte så blickades det även upp mot skyn. Det dröjde dock till början av 1900-talet innan en av historiens mest betydande uppfinningar var verklighet, möjligheten att kunna flyga var därmed ett faktum. Nya marknader och användningsområden för flyget har sedan dess växt och i och med nya tekniska framsteg så kommer flyget att vara en betydande del av framtidens transportmedel.

Flyget har revolutionerat transporter av både passagerare och gods genom framför allt snabba logistiklösningar och att människor faktiskt kan ta sig till olika delar av världen inom rimlig tid. Flyget gör det möjligt med transporter till alltifrån små regionala delar av Sverige till internationella affärscentra. Ur ett svenskt perspektiv är även vårt geografiska läge en anledning att värna om flygets framtid. Flyget genererar även cirka 40 miljoner resenärer till svenska flygplatser, som i sin tur genererar utbildningsmöjligheter, jobb och tillväxt.

Sverige har därmed många anledningar att värna om flyget som transportmedel, men för Sverige som tillväxt-, turist- och kunskapsnation samt internationell affärspartner är flyget av högsta betydelse.

4 Konkurrens inom flygindustrin

Vi ser idag den knivskarpa internationella konkurrensen inom många branscher, särskilt flygindustrin, den är extremt hård, dels genom sunda – men även genom osunda konkurrensförhållanden. Det finns många faktorer som påverkar den svenska flygindustrin både positivt men även negativt. Sverige har dock stora möjligheter att hävda sig internationellt genom goda utbildningsmöjligheter, spetskompetens, forskning och utveckling men även inom specifika branscher och industrier. Vi behöver hålla vår position som en kunskapsnation men även framhålla vårt arbete gällande arbetsvillkor, koldioxidläckage och säkerhet. För att förhindra s.k. utflaggning av flygindustrin så behöver vi även arbeta vidare med upphandlingar och internationella avtal för att goda villkor ska råda var vi än flyger ifrån.

5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig flygindustri

5.1 Nej till flygskatt

Flyget har, liksom alla andra trafikslag, en viss miljöpåverkan och vi har som mål att minska denna.

Vi ser därmed positivt på satsningar på t.ex. förnybara flygbränslen och andra miljövänligare tekniker inom flygindustrin. Inrikesflyget i Sverige står för ungefär ca 4 procent av de totala nationella utsläppen av koldioxid samtidigt som hela transportsektorn står för 38 procent. Samtidigt är flyget inte helt utbytbart, vilket innebär att människor fortfarande kommer att flyga i en liknande omfattning men till en högre kostnad med flygskatt.

Den nu införda flygskatten syftar till att reducera utsläpp av växthusgaser och verka för en minskning av flygresandet i en regional, europeisk och global kontext. Vid resor från en svensk flygplats är skatten generellt från 60, 250 till 400 kronor beroende på destination. Den statsfinansiella nettoeffekten förväntas därmed bli omfattande beroende på vidden av kompensationen för särskilt drabbade flygplatser. Även efter att flygskatten har införts beräknas antalet flygresenärer öka, även om ökningen dämpas relativt. Av de resor som uteblir kommer en del att byta transportslag. Syftet med flygskatten, att minska utsläppen av växthusgaser, blir därmed mindre tydligt. Den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är därmed mycket liten ur ett globalt perspektiv samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska. Nyttan med flygskatten står därmed inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Studier visar att skatten skulle minska de svenska utsläppen med 0,2 %, samtidigt som BNP skulle minska med 1,5 till 5,4 miljarder kronor första året.

Vi menar att detta är ett alldeles för högt pris för en väldigt marginell miljövinst.

Flygsektorn ingår även redan i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter och finansierar därmed redan införande av utsläppsreducerande teknik. Eftersom systemet är marknadsbaserat åstadkoms därmed maximal reduktion till lägsta möjliga kostnad. Dessutom är Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan bland de lägsta inom OECD. Vi säger därför nej till den införda flygskatten.

Sverigedemokraterna vill

- avskaffa den införda flygskatten

6 Svensk flygindustri i Europa och på den inre marknaden

Sverigedemokraterna ser vikten av att ta vara på den inre marknaden inom EU och behovet av att satsa på långsiktiga reella tillväxtåtgärder, innovation, hållbarhet, kompetensförsörjning och handel. Vi menar förvisso att kommissionen i viss mån kan ha goda intentioner angående mål gällande exempelvis den europeiska och svenska flygindustrin, men att dessa mål kan nås på olika sätt. Vi anser att mål för den

europiska industrin i sin helhet ska vara konkreta, realistiska och ekonomiskt förankrade, detta för att generera en långsiktig trovärdighet, både mot investerare, men även mot EU-medborgare, dessvärre har vi dock återkommande sett motsatsen.

Sverigedemokraterna har vid upprepade tillfällen starkt kritiserat kommissionens förslag gällande ständigt ökade kostnader. Nu ökas EU-budgeten i vissa delar som berör bl.a. infrastruktur med ytterligare cirka 50 %. Skenande kostnader som denna och att Storbritannien som nettogivare drar sig ur EU kommer att bli ytterst problematiskt gällande kommande budgetar och inför reella satsningar inom exempelvis flygindustrin.

Vi menar att budgethöjningar på 50 % som exempelvis berör flygindustrin är orimliga och oproportionerliga. Vi anser att dessa förslag strider mot proportionalitetsprincipen och bör stoppas. Vi ser dock en otydlighet i hur dessa förslag ska behandlas i riksdagen.

Gällande hur en s.k. subsidiaritetsprövning därmed ska tolkas så menar vi att riksdagen bör följa europafördraget artikel 69 och artikel 5 i protokollet som beskriver mer utförligt hur europafördraget ska tolkas.

Sverigedemokraterna vill:

- att strukturfonder som används till europeiska flygprojekt endast ska stimulera reell tillväxt
- att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska flygprojekt lanseras
- att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa europafördraget enligt artikel 69
- att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa europafördraget enligt artikel 5 i protokollet.

7 Stärkt infrastruktur för svenskt flyg

7.1 Investeringsstöd till flygplatser

Vi ser ett behov för både små och stora flygplatser att bygga ut kapaciteten, för att möjliggöra fler avgångar, trafik av större flygplan men även för infrastrukturen som är kopplad till flygplatser. Det är av största vikt för att underlätta människors resande över lag men även för att minimera exempelvis negativa miljöeffekter eller att binda samman övrig infrastruktur. Vi vill därmed utreda ett införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler.

7.2 Bygg ut Arlanda flygplats

Arlanda har en viss särställning och betydande som Sveriges största flygplats. Arlanda är ett nav gällande nationella och internationella affärsresor och är därmed även ett nav i Sverige som tillväxtmotor. Utöver detta är Arlanda även ett nav för turism, forskning, utbildning och diplomatiska relationer. Även infrastrukturen som är kopplad till Arlanda är av största vikt för att underlätta människors resande gällande just affärsrelationer över lag. Viktigt att påpeka är att Arlanda även är ett ansikte utåt som speglar Sverige, både kulturellt och som kunskapsnation. För att Sverige och Arlanda ska hävda sig interna-

tionellt behöver vi dock kunna hantera framtidens trafikvolymen men även kommande generationers flygbehov då trafiken tenderar att öka, samt att konkurrensen och nya tekniker gör flygplanen allt större.

7.3 Bevara Bromma flygplats

Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och är en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. För att Stockholm fortsatt ska vara attraktivt, särskilt för företag, krävs goda flygkommunikationer ifrån Bromma, något som inte gynnas av en nedläggning, särskilt då Bromma flygplats är en av landets mest trafikerade och ca 90 % av resorna är arbetsrelaterade. En nedläggning hotar därmed 24 000 arbetstillfällen. Även stadens större flygplats Arlanda är i behov av Bromma flygplats. Arlanda, är nära sitt kapacitetsmaximum och klarar i dagsläget inte av att ta över trafiken från Bromma och speciellt inte under de tider på dygnet huvuddelen av trafiken till och från Bromma sker. Dessutom ligger Arlanda, i internationella jämförelser, långt ned i rankningen när det gäller närhet till stadskärnan. Bromma är dessutom ensam om ett antal linjer till och från Stockholm, däribland Visby och Östersund, varför en nedläggning riskerar att få stora konsekvenser även för verksamheter på dessa orter. Bromma flygplats är därmed av stort värde, inte bara för Stockholm, utan även för Sveriges näringsliv i sin helhet och en nedläggning vore därmed katastrofal.

7.4 Omförhandla Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen handlar om höghastighetståg, bostäder och anslutande infrastruktur. Vi har dock i ett tidigt skede varit skeptiska angående denna satsning då vi anser att Sverige är i ett skriande behov av att investera i den befintliga infrastrukturen gällande flaskhalsar och underhåll. Vi menar att satsning på höghastighetståg i nuläget är orimlig i vårt glesbefolkade land och därmed minskar utrymmet för andra viktiga investeringar inom såväl vägtrafik, flyg och sjöfart, både regionalt och nationellt. Vi kräver att Sverigeförhandlingen snarast avbryts eller omförhandlas.

Sverigedemokraterna vill

- införa ett investeringsstöd till flygplatser
- bygga ut Arlanda flygplats
- bevara Bromma flygplats
- omförhandla Sverigeförhandlingen.

8 Trygg och säker flygindustri

Vi lägger inga ideologiska värderingar i de olika trafikslagen, utan ser pragmatiskt på förslag och fördelning mellan de olika transportsätten. Vi vill öka tryggheten och därmed genomför vi ett omfattande säkerhetsarbete inom alla trafikslag för att förebygga kapningar, attentat och triggerfaktorer men även nya typer av ideologisk brottslighet. Vi vill även genom nya rutiner och ökad säkerhet underlätta resandet både inom och utanför Europa.

8.1 Neutral arbetsuniform på statliga flygplatser

Flyget har utöver resor och transporter en viss särställning gällande att marknadsföra Sverige som turist-, handel- och industrination men även att avspegla svenska värderingar. Vi menar att personer som reser till och från Sverige ska bemötas med respekt, professionalism men även med en viss mån av religiös neutralitet för att tydliggöra att Sverige är i princip en sekulär välfärdsstat. Vi menar att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria ifrån politiska och religiösa budskap. På ett enkelt sätt ska arbetande personal kunna kännas igen både utifrån profession samt identitet. Vi menar därmed att uniformer på arbetande personal på statliga flygplatser ska utformas neutralt men även med betoning på säkerhet samt öppenhet och igenkännbarhet mot kollegor och resenärer.

8.2 Ökad säkerhet på direktlinjer

Vi ser behovet av att förenkla resandet och öka säkerheten gällande exempelvis direktlinjer ifrån Arlanda flygplats. Vårt att nämna är exempelvis säkerhetsrutiner som berör resor till bl.a. USA eller Storbritannien efter ett utträde ur europeiska unionen. Sverige är en export- och handelsberoende nation och vi menar därmed att både kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer.

8.3 Stärkta nykterhetskontroller på flygplatser

Vi ser den negativa trenden beträffande nykterhetskontroller inom flyget, tyvärr gäller detta även kontroller på väg. Vår ställning är dock att nykterhetskontroller i sin helhet är positivt, särskilt inom yrkestrafiken, oavsett transportslag i flera avseenden. Vi menar att kontroller förhindrar olyckor, men regelbundna kontroller fungerar även proaktivt, för både piloter och övrig personal. Men även positiva effekter ur ett kundperspektiv, där passagerare ska känna ett förtroende för flygpersonal och flygbolag. Vi ser även positivt på kontroller ur ett mer personligt perspektiv, där denna kan få hjälp med sitt missbruk i ett tidigt skede. Kontroller fyller därmed sitt syfte, men tyvärr så speglar minskat antal kontroller samhällsutvecklingen i det stora hela. Vi vill därmed utöka resurserna till polisen i anslutning till flygplatser.

8.4 Skärpa luftfartslagen och luftfartsförordningen

Sverige och särskilt flygindustrin har den senaste tiden 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 används bland annat för att förhindra verkställande av utvisningar av kriminella utlänningar eller endast på grund av att de är utlänningar, något vi nyligen har sett flera exempel på.

Vi ser allvarligt på att individer ställer sig över svensk lag, på andra människors bekostnad, och anser därför att detta beteende måste beivras. Här menar vi att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och föreslår därför att det skyndsamt bör ske en översyn över straffsätserna, men även över vilka gärningar som

ska anses vara straffbara. Vi ser även behovet av utökade resurser till polisen kring flygplatser.

Sverigedemokraterna vill

- att arbetsuniformer på personal på statliga flygplatser ska vara fri ifrån politiska och religiösa markörer
- underlätta resandet till USA
- underlätta resandet till Storbritannien efter Brexit
- utöka drog- och nykterhetskontroller på flygpersonal
- skärpa luftfartslagen och luftfartsförordningen
- öka minimistraffet för personer som medvetet förhindrar flygplan att lyfta
- utöka resurserna till polisen kring flygplatser.

9 Svensk flygindustri med global miljö i fokus

Sverigedemokraterna menar att miljöproblem i allmänhet och växthusgaser i synnerhet inte tar hänsyn till nationsgränser. Vår miljöpolitik är därmed konstruktiv, realistisk och utgår från hur vi på det mest kostnadseffektiva sättet kan bekämpa miljöförstöring och utsläpp av växthusgaser globalt, utan att för den delen slå undan fötterna för svenska företag och flygindustri. Vi menar att allt för 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, med ökade utsläpp som resultat. Vi benämner denna negativa företeelse som ”koldioxidläckage”.

Utifrån principen mest nytta per satsad krona föredrar vi satsningar på internationella åtgärder och forskning framför höjda skatter på flygande och andra åtgärder som slår mot svenska jobb och landsbygd utan någon mätbar påverkan på miljöproblemen globalt.

Sverigedemokraterna vill

- satsa på klimatpolitiska resurser där de gör mest nytta, exempelvis internationella insatser och forskning
- att miljöinsatser som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna gällande koldioxidläckage.

10 Forskning och innovation för framtidens flygindustri

Sverigedemokraterna vill i hög grad fokusera på vissa forskningsområden, särskilt inom kunskapsintensiva sektorer som exempelvis flyg- och rymdindustrin, samtidigt som vi grundläggande värnar om fri forskning. Vi har heller inget att anföra generellt mot att Sverige medverkar i forskningsprojekt i samarbete med EU. Enligt vår mening måste internationell konkurrenskraft baseras bl.a. på att ligga i framkant gällande forskning och utveckling. Vi ser även bl.a. att ett mindre antal riktigt starka regionala forsknings- och innovationsområden även fungerar som draglok för tillväxten.

Sverigedemokraterna vill

- satsa på kunskapsintensiva sektorer som exempelvis flyg- och rymdindustrin.

Jimmy Ståhl (SD)

Thomas Morell (SD)

Patrik Jönsson (SD)