

Motion till riksdagen 2020/21:2044

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

En konkurrenskraftig svensk flygindustri

1 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 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.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omförhandla Sverigeförhandlingen 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 minimistrafvet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och underlätta för drönare 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 elflyg och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverigedemokraterna ser flygets stora betydelse för vårt vidsträckta land och vill värna dess existens. Flyget möjliggör transporter av personer och gods mellan små regionala delar av Sverige och våra stora städer samt till resten av världen. Sammantaget genererar flyget cirka 40 miljoner resenärer¹ till svenska flygplatser, som i sin tur genererar utbildningsmöjligheter, jobb och tillväxt. Flygtrafiken tillgodoser både medborgarnas och näringslivets behov men är även en förutsättning för att försvar, sjukvård och polis ska fungera. Strategin för en konkurrenskraftig svensk flygindustri sträcker sig inte enbart till flyget som trafikslag utan inkluderar en väl sammanhållen infrastruktur med andra trafikslag samt digital informationsöverföring och infrastruktur. Den svenska flygindustrin är även av stor betydelse för att konkurrenssäkra Sverige som en ledande kunskaps- och industrination. Det är därför av stor vikt att tillgodose tillgängligheten till flygplatser samt att lyfta de svenska företag som både direkt och indirekt är en del av den svenska flygindustrin. Den svenska flygindustrin bidrar med cirka 40 000 direkta arbetstillfällen² och är både direkt och indirekt kopplad till alla typer av företag i hela varukedjan oavsett storlek, bolagsform eller profession. Flygindustrin är forskningsintensiv med nära relation till bland annat rymdindustrin och andra högteknologiska områden. Sverige har goda förutsättningar att driva en stark flygindustri tack vare våra utbildningar samt tillgång till välrenommerade flygtekniska svenska bolag och adekvat arbetskraft.

Flygindustrin är dock hårt ansatt genom sunda och osunda konkurrensförhållanden och den internationella konkurrensen är knivskarp. Det finns många andra faktorer som påverkar den svenska flygindustrin, men Sverige har goda möjligheter att hävda sig internationellt tack vare bra utbildningsmöjligheter, spetskompetens, flygtekniskt inriktade branscher och industrier, forskning och utveckling. För att behålla vår position som en flyg- och kunskapsnation behöver arbetet med upphandlingar och internationella avtal stärkas. Nationella lagförslag bör heller inte överregleras och generera onödiga administrativa kostnader för såväl företag som skattebetalare. För att tillförsäkra en hållbar flygindustri behöver samtidigt arbetet avseende arbetsvillkor, koldioxidläckage och säkerhet framhållas. För Sverige som tillväxt-, turist- och kunskapsnation samt internationell affärspartner är flyget av högsta betydelse. Sverige har många anledningar att värna flyget som transportmedel.

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/>.

² <https://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2015/04/flygets-ekonomiska-betydelse-for-sverige.pdf>.

1 Nej till flygskatt

Den 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 62, 260 eller 416 kronor beroende på destination. Den statsfinansiella nettoeffekten förväntas därmed bli omfattande beroende på vidden av kompensationen för särskilt drabbade flygplatser. Den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är mycket liten ur ett globalt perspektiv samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska. Nyttan med flygskatten står alltså inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Studier visar att flygskatten skulle minska de svenska utsläppen med 0,2 procent, samtidigt som bnp skulle minska med 1,5 till 5,4 miljarder kronor första året. Flyget har liksom alla andra trafikslag en viss miljöpåverkan och målet är att minska denna. Införandet av flygskatten 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. Den införda flygskatten behöver avskaffas.

2 Investeringsstöd till flygplatser

Det 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. Byggandet av nya flygplatser är dock förenat med stora kostnader och det finns ett behov av ett statligt stöd. Införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler ska utredas.

3 Bygg ut Arlanda flygplats

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. Arlanda utgör ett ansikte utåt och speglar Sverige, både kulturellt och som kunskapsnation. För att Sverige och Arlanda fortsättningsvis ska kunna hävda sig internationellt behöver framtidens trafikvolym och kommande generationers flygbehov ses över. Arlanda behöver ges förutsättningar att följa med i utvecklingen.

4 Bevara Bromma flygplats

Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. Bromma flygplats är en av landets mest trafikerade flygplatser och cirka 90 procent av resorna är arbetsrelaterade. För att Stockholm fortsättningsvis ska vara

attraktivt, särskilt för företag, krävs goda flygkommunikationer till och från Bromma. Vidare kan det konstateras 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. 1,5 miljarder har investerats för att göra Bromma flygplats attraktivare och effektivare. De mindre flygbolagen har små möjligheter att tillskansa sig bra slottider på Arlanda och riskerar att slås ut om de tvingas konkurrera med de stora bolagen på Arlanda.

5 Omförhandla Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen handlar om höghastighetståg, bostäder och anslutande infrastruktur. Sverigedemokraterna har i ett tidigt skede³ varit skeptiska till satsningen. Sverige är i ett skriande behov av att investera i den befintliga infrastrukturen gällande flaskhalsar och underhåll. En satsning på höghastighetståg är i nuläget orimlig i vårt glesbefolkade land och minskar utrymmet för andra viktiga investeringar inom vägtrafik, flyg och sjöfart – både regionalt och nationellt. Sverigeförhandlingen ska snarast avbrytas eller omförhandlas.

6 Riksintresseflygplatser

Ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet. Fler flygplatser bör ligga till grund för detta skydd än idag, eftersom flygplatser är av stor betydelse vid extraordinära händelser. Ett riksintresse innebär inte ansvar för ekonomi eller förvaltning, men enligt Trafikverket, som pekar ut dessa intressen, är avsikten att säkra den framtida funktionen och nyttjandet. Vi anser att en översyn behöver göras gällande riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastruktur.

7 Trygg och säker flygindustri

Sverigedemokraterna lägger inga ideologiska värderingar i de olika trafikslagen. Tryggheten ska ökas oavsett trafikslätt och ett omfattande säkerhetsarbete ska genomföras för att förebygga kapningar, attentat och triggerfaktorer samt nya typer av ideologisk brottslighet. Säkerheten ska ökas och nya rutiner införas för att underlätta resandet både inom och utanför Europa.

8 Neutral arbetsuniform på statliga flygplatser

Flyget har utöver resor och transporter också en viss särställning när det gäller att marknadsföra Sverige som turist-, handels- och industrination. Personer som reser till och från Sverige med flyg ska bemötas med respekt och professionalism. Arbetande personal ska

³ Motion 2016/17:312 (SD) Sverigeförhandlingen, riksdagen, 2016-09-29.

kunna kännas igen utifrån både profession och identitet, men även med en viss mån av religiös neutralitet för att tydliggöra att Sverige är en sekulär välfärdsstat. Uniformer på arbetande personal på statliga flygplatser ska utformas neutralt med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet gentemot kollegor och resenärer. Arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap.

9 Ökad säkerhet på direktlinjer

Det finns ett behov av att förenkla resandet samtidigt som ökad säkerhet är viktigt. Detta gäller exempelvis direktlinjer från Arlanda flygplats, och kanske i extra hög utsträckning resor till USA och Storbritannien efter ett utträde ur Europeiska unionen. Kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer.

10 Stärkta nykterhetskontroller på flygplatser

Nykterhetskontroller är positivt oavsett transportslag. Trenden är dock minskat antal nykterhetskontroller inom flyget. Regelbundna kontroller inom yrkestrafiken förhindrar olyckor, men fungerar även proaktivt för piloter och övrig personal och genererar ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Resurserna till polisen ska utökas för ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser.

11 Rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet

Trygghet och säkra transporter är viktigt. När övervakningskameror används minskar brottsligheten. I infrastrukturen där miljontals personer färdas varje dag har kameror en viktig funktion för att förebygga brottslighet. Tunnelbanan, bussar, spårvagnar och bland annat plattformar vid stationer är idag utrustade med kameror. Parkeringsvakter, väktare, militärer och poliser bär redan idag kamera på jobbet. Antalet hot minskar när folk ser att de bär videokamera. Som ett led i att stävja det ökande våldet bör personal som arbetar t ex som ombordpersonal på flyg men även flygplatspersonal ges möjligheten att bära kameror som en del av arbetsutrustningen.

De kameror som personalen bär aktiveras genom att linsskyddet på kameran fälls ned. Inget material som spelas in kan redigeras, utan filmerna lagras som låsta filer. Bara de filer som ska användas vid en eventuell polisanmälan sparas. Allt annat material raderas. Om en konflikt eller ett brott uppstår är det enklare att utreda vad som hänt med hjälp av filmerna samt att personalens trygghet ökar.

12 Förtydliga luftfartslagen och luftfartsförordningen

Sveriges flygindustri har under senare tid fått uppleva en ny typ av brottslighet där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonal-

ens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner.⁴ Detta agerande har bland annat använts för att förhindra verkställande av utvisningar. Det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag. Ett problem är att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt tydlig. Luftfartslagen och luftfartsförordningen bör snabbtredas och förtydligas.

13 Minimistraff i luftfartslagen

Den nuvarande luftfartslagen är inte tillräckligt långtgående och en översyn avseende vilka gärningar som ska anses straffbara bör skyndsamt ske. Luftfartslagen och luftfartsförordningen behöver snabbtredas gällande möjligheten att öka minimistraffet i dessa lagar.

14 Underlätta för drönare

Genom att använda drönare kan kostnader för leveranser till svåråtkomliga platser minskas. Drönare kan också med fördel nyttjas som övervakning exempelvis för att upptäcka skogsbränder och gränsbevakning. Med hjälp av drönare möjliggörs välfärdstransporter som tidigare inte var möjliga. På västkusten görs det försök att transportera hjärtstartare ut till skärgården med hjälp av drönare. Det är därför angeläget att regeringen utreder var i landet drönare kan göra mest nytta. Vidare kan utredningen peka ut eventuella undantag som underlättar försök med olika drönartransporter samt övervakningsflyg.

15 Miljösatsningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna gällande koldioxidläckage

Miljöproblem i allmänhet och växthusgaser i synnerhet tar inte hänsyn till nationsgränser. En konstruktiv och realistisk miljöpolitik utgår från det mest slagkraftiga och kostnadseffektiva sättet att bekämpa miljöförstöring globalt. 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, vilket resulterar i ökade utsläpp. Koldioxidläckage bidrar till en negativ utveckling. Miljösatsningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna gällande koldioxidläckage och satsningar ska styras mot internationella åtgärder och forskning framför höjda skatter på flygande.

16 Elflyg

Nyligen gav den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten Easa⁵ för första gången typcertifikat till ett elflygplan, vilket beskrivs som det första steget mot kommersiellt använd-

⁴ Göteborgs tingsrätt, 2019-02-18, nål nr B 12206-18.

⁵ Första elflygplanet får grönt ljus: ”Spännande genombrott” i Ny Teknik 2020-06-11.

ande av planet. Elflyget har potential och forskningen gällande elflyg bör bevakas. Detta även om vissa hinder förekommer för att i stor skala kunna konkurrera med den befintliga industrin. Forskningen inom drivmedel går dock framåt på alla områden – även inom batterier och laddinfrastruktur. När energiförhållandena mellan dagens bränsle och exempelvis morgondagens batterier jämnas ut, kommer elflyget att vara mer konkurrenskraftigt. Detta kan på sikt gynna Sverige, eftersom svensk elproduktion redan idag är i stort sett fri från fossila utsläpp. Svenska Heart Aerospace har utvecklat ett eldrivet flygplan som ska kunna tas i drift redan år 2025, med plats för nitton passagerare och med en räckvidd på 40 mil. Eldriften är inte bara klimatsmart; den är också billigare än konventionell teknik och flyget skulle i princip kunna trafikera andra linjer än dem som idag är kommersiellt gångbara. Sverige saknar vidare ett politiskt mål för elflyg, vilket kan ställas i relation till Norge som har uttalat ett mål i den norska regeringsöverenskommelsen och även har ett tydligt politiskt mål för elflyg som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. 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.

Jimmy Ståhl (SD)

Patrik Jönsson (SD)

Thomas Morell (SD)

Monika Lövgren (SD)