

Tisdagen den 17 maj  
Kl. 13.00–13.35  
16.45–16.45  
20.00–20.00

---

### § 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 26 april justerades.

### § 2 Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Ålderspresidenten meddelade  
att *Magnus Manhammar* (S) återtagit sin plats i riksdagen från och med  
den 16 maj, varigenom uppdraget som ersättare upphört för *Suzanne  
Svensson* (S) och

att *Rebecka Le Moine* (MP) återtagit sin plats i riksdagen från och med  
den 16 maj, varigenom uppdraget som ersättare upphört för *Margareta  
Fransson* (MP).

### § 3 Avsägelse

Ålderspresidenten meddelade  
att *Annika Hirvonen* (MP) avsagt sig uppdraget som ledamot i riks-  
dagsstyrelsen från och med den 19 maj och

att *Rasmus Ling* (MP) avsagt sig uppdraget som ersättare i riksdags-  
styrelsen från och med den 19 maj.

Kammaren biföll dessa avsägelse.

### § 4 Anmälan om kompletteringsval

Ålderspresidenten meddelade att Miljöpartiets partigrupp anmält  
*Rasmus Ling* som ledamot i riksdagsstyrelsen och *Annika Hirvonen* som  
ersättare i riksdagsstyrelsen.

Ålderspresidenten förklarade valda *från och med den 19 maj* till

*ledamot i riksdagsstyrelsen*  
*Rasmus Ling* (MP)

*ersättare i riksdagsstyrelsen*  
*Annika Hirvonen* (MP)

## § 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Ålderspresidenten anmälde att utdrag ur prot. 2021/22:62 för torsdagen den 5 maj i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från finansutskottet.

## § 6 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

*Interpellation 2021/22:493*

Till riksdagen

Interpellation 2021/22:493 Femårslicenserna  
av Sten Bergheden (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 29 juni 2022.

Stockholm den 13 maj 2022

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

*Jenny Kvarnholt*

Expeditionschef

## § 7 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition

2021/22:246 till utrikesutskottet

Motioner

2021/22:4669, 4671, 4675 och 4684 till miljö- och jordbruksutskottet

2021/22:4708, 4709, 4711, 4712 och 4724 till justitieutskottet

## § 8 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skatteutskottets betänkanden

2021/22:SkU26 Innebörden av begreppet helt försäkringsbestånd

2021/22:SkU27 Ändrade transparensregler inom energibeskattningen

Socialutskottets betänkande

2021/22:SoU29 Världlandsavtal mellan Sverige och Internationella vaccininstitutet

Trafikutskottets betänkanden  
2021/22:TU17 Genomförande av direktivet om inrättande av en europeisk  
kodex för elektronisk kommunikation  
2021/22:TU15 Yrkestrafik och taxi

Prot. 2021/22:115  
17 maj  
-----

Finansutskottets betänkande  
2021/22:FiU36 En utvidgad rätt till återköp och flytt av fond- och depå-  
försäkringar

Justitieutskottets betänkanden  
2021/22:JuU36 Effektivare bevisupptagning inom EU  
2021/22:JuU38 Skärpta straff för knivbrott

Civilutskottets betänkanden  
2021/22:CU18 Ändringar i lagar som genomför internationella bestäm-  
melser om radiologiska skador och skador vid sjötransporter  
2021/22:CU19 Ett moderniserat konsumentskydd

Näringsutskottets betänkanden och utlåtanden  
2021/22:NU21 Genomförande av elmarknadsdirektivet när det gäller nät-  
verksamhet  
2021/22:NU17 Ursprungsgarantier – genomförande av det omarbetade  
förnybartdirektivet  
2021/22:NU24 Kommissionens meddelande om gemensamma europeiska  
åtgärder för säkrare och mer hållbar energi  
2021/22:NU27 Sveriges energiförsörjning och import av rysk energi  
2021/22:NU28 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till di-  
rektiv om tillbörlig aktsamhet för företag i fråga om hållbarhet

Socialutskottets betänkanden  
2021/22:SoU16 Folkhälsofrågor  
2021/22:SoU17 E-hälsa m.m.  
2021/22:SoU26 Nya regler för organdonation

## § 9 Svar på interpellation 2021/22:476 om kris för flyget

*Svar på interpellation*

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Anders Åkesson har frågat mig om jag skaffat mig en samlad bild av situationen för svensk flygindustri samt vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av detta.

Jag har nyligen träffat företrädare för flygbranschen, och det är tydligt att coronapandemin drabbat luftfartens aktörer mycket hårt. Mot bakgrund av detta har regeringen genomfört omfattande insatser för att stödja flygbranschen under pandemin.

Gällande avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, det så kallade GAS-systemet, kan jag konstatera att en annan finansiering än avgifter skulle kräva en ändring av lagen om luftfartsskydd. Regeringskansliet har haft en promemoria om en lagändring på remiss till den 15 maj. Regeringen har ännu inte tagit ställning till om en ändring av lagen om luftfartsskydd är lämplig.

Mot bakgrund av Rysslands invasion av Ukraina beslutade regeringen tidigt om förbud mot rysk luftfart i svenskt luftrum. Förbudet syftar till att ytterligare isolera Ryssland. Liknande beslut fattades även på EU-nivå.

De åtgärder som regeringen har vidtagit visar att regeringen tagit utmaningen för flyget på största allvar. Vi kommer att fortsätta följa flygets utveckling inklusive effekterna av kriget i Ukraina.

Anf. 2 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr ålderspresident! Jag tackar statsrådet för svaret.

Just nu genomgår flyget som industri och transportslag sin största globala kris någonsin. Det är en följd av covid-19 men också en följd av den ryska invasionen av Ukraina och det geopolitiska läget. Sammantaget ger detta en mycket dramatisk påverkan på vårt land.

Swedavia, en statlig aktör som mäter trafikrörelser, noterar i den senaste mätningen en nedgång i trafiken med 46 procent från mars 2019, det vill säga före pandemin, till mars i år. Det är alltså nästan en halvering. Pandemin och det geopolitiska läget är givetvis en utmaning för samtliga trafikslag, men i synnerhet för flyget.

Flyget, herr ålderspresident, har den synnerliga effekten att det skapar tillgänglighet i hela landet mellan människor och företag, liksom mellan människor och företag i vårt land och människor och företag i andra länder. Flyget är ju den långa distansens resa och är därför väldigt viktigt för en nation som Sverige, som till exempel har omfattande handel med andra länder.

Bekymret under de här påfrestningarna är att det har ackumulerats mycket stora underskott i flygtrafikens egen infrastruktur för passagerarkontroll och den trafikledning som flyget självt har. Min interpellation till statsrådet bottnar i att svensk flygindustri just nu skjuter enorma finansiella underskott framför sig och bygger upp ett anstånd som ska betalas tillbaka. Det gäller både passagerarkontroll och flygtrafikledning.

Det är riktigt att regeringen vidtagit åtgärder tillsammans med i stort sett samtliga partier i den här kammaren i syfte att lindra kriserna som uppstått. Men likväl kvarstår en mycket stor betalningsbörda för flygindustrin. Risken, herr ålderspresident, är att den dag flyget lyfter, det vill säga när pandemin är besegrad och det geopolitiska läget är stabiliserat på ett – som vi får hoppas – för demokratiska värden mycket bra vis, har flygindustrin fortfarande en enorm ekonomisk ryggsäck att bära. Risken är, herr ålderspresident, att man inte rår med detta.

Då är frågan: Vad har Sveriges regering för rådighet? Jag skulle vilja hävda, herr ålderspresident och statsrådet, att regeringen har full rådighet att agera vad gäller både GAS, det vill säga passagerarkontrollen, och flygtrafikledningen. Det är bra, tycker jag, herr ålderspresident, att regeringen tagit fram ett pm, förutsatt att man nu går vidare med den lagändring som krävs för att hitta ett annat finansieringssystem.

Men det är bara halva bekymret. Resten är den ackumulerade kostnad som uppstått i flygtrafikledningen. Löser man den ackumulerade kostnaden genom att addera den bördan till nya aviserade avgiftshöjningar riskerar krisen för transportslaget flyg i vårt land att fördjupas och förlängas. Det vore djupt olyckligt.

Mina frågor till statsrådet blir: När och på vilket sätt avser regeringen att gå vidare avseende GAS, det vill säga passagerarkontrollavgifterna?

Hur utnyttjar regeringen den rådighet som ett EU-gemensamt beslut har inneburit gällande ett nationellt anstånd med flygtrafikavgifter? Hur kommer regeringen att agera vidare? Jag tror att industrin behöver besked.

Prot. 2021/22:115

17 maj

-----

Svar på interpellation

Anf. 3 LARS THOMSSON (C):

Herr ålderspresident! Infrastrukturministern! Jag vill börja med att tacka för ett väldigt bra seminarium för en vecka sedan. Vi pratade om den andra av våra två bastransporter, nämligen färjetrafiken. Det blev väldigt bra klagöranden om vad som gäller för den upphandlingen framöver. Detta är vi glada för.

Gotland är fortsatt en ö som inte har några tåg. Vår enda snabbtransportlösning är flyg. Därför är vi mer beroende av flyg än någon annan region i det här landet, tror jag. Just nu går det hyfsat bra för flygsektorn. När det gäller Gotland har man uppnått ungefär 60 procent av 2019 års nivå. Vi har i dag i storleksordningen 37–40 avgångar per vecka till framför allt Bromma.

Bromma fungerar väldigt bra – jag flyger där varje vecka – men Arlanda fungerar desto sämre. Det är en stor obalans mellan Bromma och Arlanda.

Vi går mot en sommar med rekordbokningar till Gotland. Vi har ungefär 52 avgångar framåt, men i sommar kommer det att bli 95. Då är vi uppe i ungefär 75 procents förmåga i förhållande till 2019. Vi är alltså inte uppe i mer än tre fjärdedelar av den kapacitet som vi hade 2019. Det är ändå bra, för många andra regioner är betydligt sämre ute.

Ett stort aber är den bristande funktionen på Arlanda. Jag vet många gotlänningar som har varit där i upp till två och en halv timme innan avgång och ändå missat flyget. Detta gör att vi i praktiken missar chansen till återuppbyggnad av ekonomin i den hårt ansatta flygbranschen eftersom funktionen inte är den som den borde vara. Mycket handlar om säkerhetspersonal, och jag vet att mindre flygplatser, däribland Visby, därför lånar ut och hyr ut sin säkerhetspersonal.

Jag ska ta ett exempel på den diskussion och den stämning som nu finns. Brommautredaren Magnus Persson var på Arlanda den 8 maj, och han beskriver det som en Kafkaupplevelse. Han stod i kö i nästan två timmar och hann precis med planet. Han är frustrerad över att det saknas krishantering och att processen är katastrofal och funderar över sin slutsats att Bromma skulle kunna läggas ned. Han trodde att Arlanda skulle klara återstarten efter pandemin, men det fungerar ju inte.

Vad kan regeringen göra för att höja kapaciteten på Arlanda? Detta är faktiskt väldigt allvarligt för branschens återhämtning.

Anf. 4 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr ålderspresident! Svaret känns som det standardsvar regeringen ofta ger: Man ska följa utvecklingen. Ja, givetvis ska man göra det, men när man väljer att inte vidta de åtgärder som krävs följer man inte utvecklingen tillräckligt.

Att flyget är viktigt för Sverige är en uppfattning som jag och infrastrukturministern delar. På grund av Sveriges avstånd till andra länder och våra geografiska avstånd inom landet är flyget oerhört viktigt för tillväxt och tillgänglighet i hela landet. Till exempel tycker företagen i Trollhättan att det är så viktigt att det har startat ett flygbolag för att få flyg från Troll-

hättan till Stockholm. Det görs stora investeringar i norra Sverige, och även med utbyggd järnväg tar tåget dit väldigt lång tid. Här finns också behov av snabba transporter, det vill säga behöver man kunna flyga. Låt oss inte heller glömma besöksindustrin på Gotland och andra ställen som också är beroende av att flyget funkar.

Under pandemin fick flyget stöd. Det var ju en akut kris då i princip hela flygmarknaden kollapsade. Vi ville göra annorlunda och mer, men nu måste det som händer nu hanteras. Precis som Anders Åkesson tog upp finns ett stort underskott i GAS-systemet som riskerar att drabba framtida resenärer. Upppå detta har vi Ukrainakrisen och andra utmaningar, till exempel situationen på Arlanda.

På det stora hela kommer detta att leda till högre priser. Transportstyrelsen har varit tydlig med att om inga åtgärder vidtas kommer prislappen på flygbiljetter att stiga mycket. Man har också konstaterat att detta kommer att påverka tillgängligheten.

Förutom att ha en övergripande bild av flygets och flygmarknadens utveckling, har regeringen för avsikt att titta på vad det får för konsekvenser för tillväxt, tillgänglighet och besöksindustri om prislappen på våra flygbiljetter stiger avsevärt?

Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Låt mig backa lite i tiden till när jag läste en rapport från Trafikverket där det stod: Allt reguljärt flyg mellan länder har upphört. Några månader in i pandemin upphörde ju i princip allt flyg, och det var tomt på skärmen för oss som har den där appen där man kan följa flyget. Det fanns inga plan på himlen.

Initialt fick vi då jobba dygnet runt på Infrastrukturdepartementet med att ta fram kreditgarantier för flyget. Det handlade om lån på uppemot 5 miljarder kronor för att flygföretag inte skulle gå i konkurs. Vi fick skjuta till resurser på 2,5 miljarder till Swedavia, som ansvarar för de statliga flygplatserna. Vi fick även i flera omgångar stötta de regionala flygplatserna. Dessutom fick vi bidra till Luftfartsverket eftersom flygavgifterna sjönk.

För att säkra samhällsviktigt flyg, inte minst till Gotland och Norrland, inrättade vi en allmän trafikplikt där vi med statliga medel upprätthöll flygtrafik till fastlandet från Gotland och från Norrland till Stockholm. Det handlade om att kunna transportera sjukvårdsmateriel och ibland även patienter.

På denna väg har det varit under hela pandemin. Det har handlat om att säkra att flyget har förutsättningar att inte bara klara krisen utan även livet efter krisen, ”post corona”, som ledamoten Åkesson brukar säga.

Ett av skälen till att Infrastrukturdepartementet bland annat har remitterat promemorian om GAS-avgifterna är att se på vilket sätt vi kan säkerställa att både svenskt flyg och flyget generellt i Europa har bärkraft att klara utmaningarna framöver.

Det är ingen tvekan om att sanktionerna till följd av Rysslands invasion i Ukraina också påverkar flygtrafiken i form av längre internationella rutter och indirekt genom stigande drivmedelspriser och en del andra konsekvenser.

Sverige behöver flyg. Jag har ofta sagt att flyget behövs men att flyget behöver ställa om. Det jag pratar med flygets aktörer om är hur flyget ska klara av att ställa om till biodrivmedel och så småningom el och samtidigt klara en konkurrenssituation med lågprisflyg som etablerar sig alltmer aggressivt och inte följer sociala villkor och avtal. För svensk del är det ju viktigt att upprätthålla internationella flygförbindelser men också, som Maria Stockhaus lyfte fram, tillgänglighet i hela landet.

Här arbetar vi systematiskt med att se hur kostnadsbilden kan förändras framöver, vilket är skälet till att vi tittar på förutsättningar att förändra GAS-avgifterna. Liksom alla övriga EU-länder tittar vi också på hur vi ska hantera underskottet till följd av att man inte har kunnat ta ut avgifter i samma utsträckning som tidigare. Detta är anmält hos EU-kommissionen, och det bedöms framför allt bli aktuellt att ta förnyade ställningstaganden under 2023 – som svar på Anders Åkessons fråga.

Nu bereder vi för att få ett bra underlag så att vi kan se till att Sverige kan säkra både flygets fortsatta utveckling mot hållbarhet och bra tillgänglighet i Sverige, precis som vi lyckats göra, inte minst under pandemin.

Anf. 6 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr ålderspresident! Jag minns mycket väl ett sammanträde i riksdagens trafikutskott i mars 2020 när statsrådet Eneroth medverkade och vi förde ett resonemang om ”post corona” i den fromma men kanske lite naiva förhoppningen att det skulle vara över till midsommar. Det var inte över till midsommar, och det är fortfarande inte över. Och det har följts av en geopolitisk situation efter den ryska invasionen av Ukraina som också starkt påverkar just flyget som transportmedel och även andra transportmedel och som därutöver skapar en rad störningar som är svåra och samhällspåfrestande precis som covid-19 var.

Herr ålderspresident! Under covid-19 inträdde ett läge i vårt land där riksdag och regering, opposition och majoritet, gemensamt och resolut hanterade ett antal kriser i syfte att människor inte skulle komma i kläm, att förmågan att hantera samhällskrisen skulle bestå och att näringsliv och företag skulle överleva. Sammantaget ställdes det ut enorma garantibelopp av svenska staten för att skapa någon form av förutsägbarhet och planerbarhet. Det var bra och nödvändigt.

Motsvarande resoluta handlande fordras fortfarande, och jag ska åter fokusera på flyget som transportmedel. Låt mig vara tydlig, herr ålderspresident, om att jag inte för själva flygindustrins eller flygbolagens talan här, utan jag för talan för den tillgänglighet som vi så väl behöver ha i vårt stora och glest befolkade land som är lokaliserat lite i utkanten av Europa som en väldigt stor gemensam marknad.

Vi har hört exempel från Gotland – det nämns också andra landsdelar – där flyget är helt avgörande för att den tillgänglighet som vi räknar som rimlig för människor och industri ska upprätthållas. Den fungerar enbart med hjälp av flyg som transportmedel.

Herr ålderspresident! Det är också rätt, som statsrådet Eneroth ger uttryck för, att flyget rent tekniskt står inför omställningar. Det är samma nollutsläppskrav 2045 på flyget som på andra transportslag. Det ska in i omställningen från det fossila. Då gäller det, herr ålderspresident och statsrådet, att vi har en flygindustri, operatörer, tillverkare och en struktur av

flygplatser med kringinfrastruktur kvar och i behåll i någorlunda skick 2023, 2024, 2025 och så vidare.

Lägger man samman effekten av ”post corona”, Ukrainakrisen och den efterfrågan på besked som nu finns från svensk flygindustri – med flygindustri menar jag hela transportslaget – handlar det om passageraravgifternas hantering och check på att det kommer en proposition. Det vore bra att veta något mer om den inriktning och om det tempo som man arbetar vidare med propositionen. Jag tror, herr ålderspresident, att det är det besked som svensk flygindustri sitter och väntar på i detta nu för att ha någon form av planerbarhet, och inte minst flygtrafikledning. Hur kommer den svenska regeringen att utnyttja den frihet som EU har medgivit en medlemsnation att hantera den buffert, den ryggsäck, av kostnader som har ackumulerats?

På tal om covidåtgärder ställdes det ett garantilån till den svenska lufttrafikmyndigheten under pandemin på, om jag minns rätt, 900 miljoner kronor, som man avstod från att nyttja. Där finns en väldig kudde – eller ryggsäck, last eller vad vi kallar det – som ska återbetalas så fort detta snurrar igen.

Anf. 7 LARS THOMSSON (C):

Herr ålderspresident! Jag tackar statsrådet för svar.

Jag tycker att de insatser som tidigt under pandemin sattes in vad gäller flyget var rätt så rimliga. Vi är glada för det som gjordes för att starta upp Gotland. Vissa saker behövdes inte för branschen klarade faktiskt det själv.

Men det är som är väldigt påtagligt nu är den enormt tuffa lönsamhetsutmaning som finns i branschen. Det finns många företag med stor ekonomisk ryggsäck. Samtidigt finns det en kapacitetsbrist. Jag har redan nämnt Arlanda. Men det finns även brist inom branschen vad gäller personal, piloter och andra. Det gör att denna bransch på riktigt är hotad när det gäller att återhämta sig ekonomiskt. Och utan ekonomiska muskler klarar man ingenting annat heller. Det är väl känt.

Statsrådet liksom jag själv är starka teknikoptimister och tror på omställningen. Att man blir klimatsmart i flygbranschen är faktiskt ett baskrav. Klarar man inte det kommer branschen att dö ut. Men jag ser med stor glädje på den omställning som nu sker mot elflyg, och biojet är på väg. Och det kanske mest positiva är elektrobränslen, e-bränslen, som kanske är slutlösningen på mycket.

Jag ska återvända till min fråga om Arlanda, eftersom jag inte upplevde att jag fick något svar på om regeringen kan göra mer insatser för att få fart på Arlanda och få Arlanda att fungera bättre. Arlanda är sedan lång tid tillbaka motorn i svenskt flygnav, och också den ekonomiska motorn för att vi ska klara resten av Flygsverige. Vad kan regeringen göra för att få fart på Arlandas återhämtning?

Anf. 8 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr ålderspresident! Jag kan konstatera att infrastrukturministern ägnade en ganska stor del av sitt förra inlägg på att räkna upp det som jag tror att alla i denna kammare redan vet, nämligen vilka insatser som flyget fick under pandemin. Om inte annat har vi hört den uppräknings vid åtskilliga tillfällen i samband med andra interpellationer. Jag tolkar det som



att infrastrukturministern helt enkelt saknar svar på många viktiga frågor när det gäller flygets framtid.

När det gäller det underskott som finns i GAS-systemet, alltså de avgifter som man betalar för hantering av passagerare och bagage på flygplatsen, finns det där på grund av att man upprätthöll flyginfrastrukturen – vilket i och för sig var en nödvändighet – trots att det kommersiella flyget faktiskt egentligen inte hade några behov av denna infrastruktur. Den upprätthölls för att kunna klara av inte minst det samhällsviktiga flyget och det vissa upphandlade sträckor som var helt nödvändiga. Ändå landar hela detta underskott i den kommersiella flygtrafikens knä och ska hanteras av den kommersiella flygtrafiken. De ska betala för ett underskott för någonting som de egentligen inte hade något behov av när det var kris. Man kan ifrågasätta om det är rimligt.

Detta kommer att leda till höga kostnader för flyget, och det kommer att leda till höga kostnader för flygbiljetter. Där är, som sagt, Transportstyrelsen väldigt tydlig med att om ingenting görs blir tillgängligheten inom landet sämre plus att många internationella flygbolag kommer att välja att inte flyga på Stockholm.

Anf. 9 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! När det gäller det sistnämnda kan jag dra slutsatsen att Moderaterna tycker att det bara är när det är möjligt att bedriva lönsam verksamhet som man ska stå för gemensamma kostnader, annars är det skattebetalarna och skattekollektivet som ska stå för ansvaret. Det är egentligen en ganska underlig inställning. Det är klart att vi gemensamt, marknadsaktörerna och samhället, måste bära ansvaret för den infrastrukturen som vi har. Det är skälet till att vi har avgiftssystem och också tittar på hur systemen som sådana kan vara mer drivande mot till exempel ett allmer hållbart flyg. Det är därför en lite udda inställning, får jag nog ändå säga, som Moderaterna uppvisar. Både marknadsaktörerna, flygbranschen själv, och samhället måste ta ansvar för den situation som vi har. Det gör flygets aktörer i Sverige i dag på ett bra sätt, både genom att ta fram gemensamma åtaganden och program, inte minst inom ramen för Fossilfritt Sverige, för att tala om hur man själv ämnar ställa om och för att arbeta med attraktiviteten.

Jag noterar att det finns några på läktaren som följer debatten. Jag skulle önska att fler nu när vi har kompetensförsörjningsbrist i transportsektorn sökte sig just till exempelvis flyget, inte för att man älskar tanken på att bli flygingenjör utan för att lösningen på klimatfrågorna framöver ligger där.

Nyligen kom Naturvårdsverket med en rapport som visar att det ser ut som att vi klarar 70-procentsmålet till 2030, att reducera transportsektorns utsläpp. Tänk om Sverige blir det land som också klarar flygets både bärkraft och omställning under tiden framöver. Det är det som är regeringens utgångspunkt.

När det gäller Arlanda är mitt ansvarsområde att säkerställa att infrastrukturen ska kunna fungera väl. Det är mot denna bakgrund som vi har utrett frågan om Bromma, och vi har snart en Arlandautredning på plats här i mitten av juni. Då får vi se hur vi bland annat bättre kan skapa förutsättningar för att samla inrikesflyget, få bättre flygförbindelser och tillgänglighet i landet samt ett bättre underlag för internationellt konkurrens-

kraftigt flyg. Hur själva flygsituationen nu ser ut på Arlanda och som Swedavia hanterat är dessvärre ett annat statsråds ansvarsområde. Det ligger under Näringsdepartementet. Det är därför som jag inte går in i detalj och svarar på den frågan.

Däremot är det ingen tvekan om att vi måste se på hur flyget ska kunna klara framtidsutmaningen framöver. På samma sätt som vi nu under pandemin har avsatt avsevärda resurser för att hjälpa flyget att klara pandemin gäller det att se hur vi gemensamt tar ansvar för den omställning och den konkurrenskraft som behövs framöver. Det handlar om alltifrån de forsknings- och innovationsinsatser vi gör för att stärka elflygets utveckling och klara reduktionsplikten till andra typer av stödinsatser, till exempel hur vi hanterat avgifterna inom GAS-systemet eller det underskott som finns när det gäller flygledning.

Jag känner mig trygg med att vi kommer att fortsätta ta detta ansvar för flygets aktörer. Dock är det inte alltid en interpellationsdebatt är rätt sammanhang att i detalj ge svar på dessa frågor. Regeringen kommer att återkomma, exempelvis i samband med budgetpropositionen eller andra dokument, med hur vi avser att fortsätta stödja och stärka så att Sverige har en väl fungerande transportsektor.

Anf. 10 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr ålderspresident! Tack, statsrådet Eneroth, för en fruktbar dialog! Självklart handlar en interpellationsdebatt ytterst sällan om att offentliggöra konkreta satsningar och åtgärder. Sådant kan säkert ha förekommit, men syftet är ju – vilket jag också tycker har uppnåtts här – att arbeta fram någon form av samsyn om vad bekymret och utmaningen är och möjliga vägar till en lösning.

Utmaningen tycker jag att vi har ringat in och, som jag tolkar det, har en samsyn om: Det råder en postpandemisk situation, garnerad med en geopolitisk kris som har slagit och slår mycket hårt på i synnerhet ett av de transportslag som vårt land är extremt beroende av, nämligen flyget.

Därmed behövs rätt snart besked, herr ålderspresident, om hur de ackumulerade kostnader hanteras som uppstod i flygindustrins egna infrastruktursystem i form av GAS respektive flygtrafikledning. Det är värt att minnas, när vi diskuterar flyget som transportslag, att flyget och flygindustrin och dess gods och passagerare i all huvudsak bekostar trafikpoliserna i luften, om vi nu kallar dem så, och gods- och säkerhetshanteringen på mark. Det är ett egenfinansierande system som fungerar utmärkt under normala situationer. Så kom pandemin, och vi krävde och fick också positivt gensvar på att trafik skulle upprätthållas, trots att det inte fanns ett passagerarunderlag, för att klara tillgänglighet, säkerhet och förmåga i vårt land.

Nu är vi i ett läge där upparbetade underskott måste hanteras. För att kunna hantera dem på ett rimligt sätt mellan samhälle och industri måste också samtal föras. Jag tolkar det kommande lagförslaget positivt, som en ambition från svensk regering att lösa detta.

Anf. 11 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jag tackar Anders Åkesson för interpellationen. Detta är som sagt viktigt.

Jag tror att vi har en ganska bred samsyn i Sverige om flygets betydelse. Vare sig man kommer från Gotland, från Småland eller för den delen från norra Sverige är det en grundläggande självklarhet att se flygets betydelse, för det är inte alltid så att det finns alternativ.

Det är också ett av skälen till att jag som glad teknikoptimist, precis som andra här i salen, vill att vi ska ha en snabb teknisk utveckling, inte minst för att öka tillgängligheten men också för att minska flygets klimatpåverkan. Därför lägger vi avsevärda resurser på att flyget ska kunna ställa om, med alltifrån elflyg till andra typer av drivmedel.

Här jobbar vi också internationellt för att få ett fungerande styrsystem som underlättar för de aktörer som vill ställa om. I dag är ordningen sådan att man inte får beskatta fossilt flygbränsle, enligt Chicagokonventionen. Det gör att det inte finns någon skattefördel för aktörer som vill gå före. Här jobbar vi för att förändra det internationella regelverket, och så går vi fram i Sverige för att se vad vi kan göra tillsammans med andra europeiska länder för att få fram till exempel differentierade start- och landningsavgifter eller på andra sätt hitta rätt styrmedel.

Men det är också precis som Anders Åkesson säger, herr ålderspresident: Vi har också ett gemensamt ansvar för att säkra tillgängligheten framöver, och det ansvaret tar vi. Tillsammans med flygets aktörer säkerställer vi att man kan agera som ansvarsfulla företag på svensk flygmarknad, med det ansvar det innebär, men också att man har rimliga ekonomiska förutsättningar att kunna ta det ansvaret.

Där får vi hjälpas åt ibland, med alltifrån allmän trafikplikt och avgiftsättning till det som ibland under kristider har varit direkta branschstöd. Vi får jobba tillsammans för flygets fortsatta utveckling i Sverige – men det ska vara en hållbar utveckling.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.35 på förslag av ålderspresidenten att ajournera sammanträdet till kl. 16.45, då ärenden för bordläggning väntades föreligga.

## Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.45.

## § 10 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2021/22:242 En förstärkt spelreglering

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 16.45 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 20.00, då ytterligare ärenden för bordläggning väntades föreligga.

### **Återupptaget sammanträde**

Sammanträdet återupptogs kl. 20.00.

### **§ 11 Bordläggning**

Följande dokument anmäldes och bordlades:

#### Motioner

med anledning av prop. 2021/22:228 Skattelättnad för arbetsresor – ett  
enklare och färdmedelsneutralt regelverk  
2021/22:4706 av Ulla Andersson m.fl. (V)  
2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD)  
2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L)  
2021/22:4719 av Eric Westroth m.fl. (SD)  
2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M)

med anledning av prop. 2021/22:239 Ytterligare åtgärder mot fordonsmål-  
vakter

2021/22:4736 av Helena Gellerman m.fl. (L)  
2021/22:4738 av Anders Åkesson m.fl. (C)

#### Utrikesutskottets betänkande

2021/22:UU19 Förbättrade rättsliga förutsättningar för att kunna ta emot  
militärt stöd från andra stater

### **§ 12 Anmälan om interpellationer**

Följande interpellationer hade framställts:

*den 16 maj*

#### **2021/22:497 Arica**

av *Lorena Delgado Varas* (V)  
till klimat- och miljöminister Annika Strandhäll (S)

**2021/22:498 Låga nivåer av grundvatten**  
av *Alexandra Anstrell* (M)  
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)  
**2021/22:499 Imamers vigselrätt**  
av *Mikael Eskilandersson* (SD)  
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2021/22:115  
17 maj  
-----

### § 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 16 maj*

**2021/22:1585 Sveriges beroendeställning till Kina avseende vindkraft**  
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)  
till statsrådet Khashayar Farmanbar (S)  
**2021/22:1586 Kommunpolisernas roll**  
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)  
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)  
**2021/22:1587 Stängning av obehövade järnvägsövergångar**  
av *Mikael Larsson* (C)  
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)  
**2021/22:1588 Näringspolitiska effekter av ett svenskt Natomedlemskap**  
av *Rasmus Ling* (MP)  
till näringsminister Karl-Petter Thorwaldsson (S)  
**2021/22:1589 En ny uppföljningsmodell av polisens arbete**  
av *Katja Nyberg* (SD)  
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)  
**2021/22:1590 En utredning om internmoms**  
av *Hampus Hagman* (KD)  
till finansminister Mikael Damberg (S)  
**2021/22:1591 Riksrevisionens rapport om Sidas arbete**  
av *Markus Wiechel* (SD)  
till statsrådet Matilda Ernkrans (S)  
**2021/22:1592 Barn som är stillasittande**  
av *Angelika Bengtsson* (SD)  
till statsrådet Anders Ygeman (S)  
**2021/22:1593 EUTM Mali**  
av *Alexandra Anstrell* (M)  
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)  
**2021/22:1594 Trossamfund och jämställdhet**  
av *Michael Rubbestad* (SD)  
till arbetsmarknads- och jämställdhetsminister Eva Nordmark (S)  
**2021/22:1595 Krav på hinderbelysning för vindkraftverk**  
av *Jens Holm* (V)  
till statsrådet Khashayar Farmanbar (S)  
**2021/22:1596 Jämförelse av elsystem**  
av *Jens Holm* (V)  
till statsrådet Khashayar Farmanbar (S)

Prot. 2021/22:115  
17 maj  
-----

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 20.00.

Sammanträdet leddes  
av ålderspresidenten från dess början till ajourneringen kl. 13.35 och  
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

*/Olof Pilo*

<b>§ 1 Justering av protokoll.....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Anmälan om återtagande av plats i riksdagen .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 3 Avsägelse .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 4 Anmälan om kompletteringsval.....</b>	<b>1</b>
<b>§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 6 Anmälan om fördröjt svar på interpellation .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 7 Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 8 Ärenden för bordläggning.....</b>	<b>2</b>
<b>§ 9 Svar på interpellation 2021/22:476 om kris för flyget .....</b>	<b>3</b>
Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	3
Anf. 2 ANDERS ÅKESSON (C) .....	4
Anf. 3 LARS THOMSSON (C) .....	5
Anf. 4 MARIA STOCKHAUS (M) .....	5
Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	6
Anf. 6 ANDERS ÅKESSON (C) .....	7
Anf. 7 LARS THOMSSON (C) .....	8
Anf. 8 MARIA STOCKHAUS (M) .....	8
Anf. 9 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	9
Anf. 10 ANDERS ÅKESSON (C) .....	10
Anf. 11 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	10
<b>Ajournering.....</b>	<b>11</b>
<b>Återupptaget sammanträde .....</b>	<b>11</b>
<b>§ 10 Bordläggning.....</b>	<b>11</b>
<b>Ajournering.....</b>	<b>12</b>
<b>Återupptaget sammanträde .....</b>	<b>12</b>
<b>§ 11 Bordläggning.....</b>	<b>12</b>
<b>§ 12 Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>12</b>
<b>§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....</b>	<b>13</b>
<b>§ 14 Kammaren åtskildes kl. 20.00.....</b>	<b>14</b>